

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTLERİN REKABETÇİ ÖZELLİK
KAZANMASINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM
PROJELERİNİN ROLÜ: İZMİR ÖRNEĞİ**

Mustafa Enes YILDIZ

Temmuz, 2020

İZMİR

KENTLERİN REKABETÇİ ÖZELLİK KAZANMASINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN ROLÜ: İZMİR ÖRNEĞİ

**Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

Mustafa Enes YILDIZ

**Temmuz, 2020
İZMİR**

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

MUSTAFA ENES YILDIZ, tarafından DOÇ. DR. NESLİHAN KARATAŞ yönetiminde hazırlanan “KENTLERİN REKABETÇİ ÖZELLİK KAZANMASINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN ROLÜ: İZMİR ÖRNEĞİ” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Neslihan KARATAŞ

Yönetici

Doç. Dr. Ayşegül ALTINÖRS ÇIRAK

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Nur Sinem PARTİGÖÇ

Jüri Üyesi

Prof.Dr. Özgür ÖZÇELİK

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın yürütülmesi sırasında desteğini esirgemeyen, her zaman yanımda olan ve bana yol gösteren danışman hocam Doç. Dr. Neslihan Karataş'a, İzmir'deki yapılan çalışmalar hakkında bilgi birikimlerini benimle paylaşan İzmir Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Kentsel Dönüşüm Şube Müdürlüğü ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Kentsel Dönüşüm Daire Başkanlığı personellerine, Sadece bu çalışmam süresince değil öğrenim hayatımın tamamında bana gönülden destek veren değerli aileme teşekkürü bir borç bilirim.

Mustafa Enes YILDIZ

KENTLERİN REKABETÇİ ÖZELLİK KAZANMASINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN RÖLÜ: İZMİR ÖRNEĞİ

ÖZ

Küreselleşmenin getirmiş olduğu etkiyle tekrar gözden geçirme vurgusu taşıyan rekabetçilik, kentin dinamik ve sistematik bir şekilde gelişmesinin, büyümesinin, ilerlemesinin ve zenginleşmesinin araçlarından olmaktadır. Ülkelerde ve şehirlerde kalkınmanın sağlanması, ekonomik canlılık kazanılması ve refahın artırılması için çoğu ülke rekabet içerikli projeleri kullanmıştır. Rekabetçilik, yapılan çalışmalar ve araştırmalar ile içerisinde barındırdığı yapıların, kavramların ve unsurların gelişmesine de hizmet etmiştir. Kentsel dönüşüm çerçevesinde rekabetçilik konusu özel ekonomi bölgelerinin, şehirlerde kümelenmenin, bölgesel, kentsel ve kentler arası rekabetin, yaratıcı ve öğrenen kentlerin ve rekabet gücünün ele alınmasıyla rekabetçilik perspektifinin gelişmesine katkı sağlamaktadır.

Çalışmamızda, kentsel dönüşümün rekabetçi yapısı göz önünde bulundurularak yapılmasının, kentlerin rekabet edilebilirliğinin geliştirilmesinin ve kentin rekabet gücünün artırılma prensibi ile dönüştürülmesinin kentsel refahın artmasında, kente ekonomik canlılık sunmasında, kentin zenginleşmesinde, ilerlemesinde ve gelişmesindeki etkisinin ortaya çıkarılması amaçlanmaktadır. Bu amaç göz önünde bulundurularak İzmir il genelinde riskli alan ilan edilmiş tüm alanlar incelenmiş ve Karabağlar kentsel dönüşüm alanı tercih edilmiştir.

Karabağlar kentsel dönüşüm projesi yapılan çalışmalar incelenmiş ve irdelenmiştir. Kentsel dönüşüm alanına istinaden rekabetçilik göz önünde bulundurularak çeşitli önerilerde bulunulmuştur. Bu öneriler kapsamında Karabağlar kentsel dönüşüm alanına dair tek boyutlu kentsel dönüşüm uygulamasından ziyade rekabetçiliği sağlayacak unsurlar ön plana çıkarıldığında İzmir'in prestijine ve marka değerine katkı sağlayacağı sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Rekabetçilik, kentsel dönüşüm, kentler arası rekabet, İzmir

THE ROLE OF URBAN REGENERATION PROJECTS IN URBAN COMPETITIVENESS: CASE OF İZMİR

ABSTRACT

Competitiveness, which emphasizes the revision with the effect of globalization, is one of the means of dynamic, systematic development, growth, progress and enrichment of the city. Most countries have used competitive projects to ensure development, economic vitality and prosperity in countries and cities. The studies and researches on competitiveness have also served the development of the structures, concepts and elements of competitiveness. The issue of competitiveness within the framework of urban transformation contributes to the development of competitiveness perspective by addressing private economic zones, clustering in cities, regional, urban and inter-city competition, creative and learning cities and competitiveness.

In our study, taking into consideration the competitive structure of urban transformation, improving the competitiveness of cities and transforming the city with the principle of increasing the competitiveness of the city, increasing urban prosperity, providing economic vitality to the city is aimed to reveal the effect on the progress and development. According to this purpose, all areas declared as risky areas in İzmir province were examined and Karabağlar urban transformation area was preferred.

Karabağlar urban transformation project studies have been examined. Suggestions have been made considering the competitiveness in terms of urban transformation area. According to these suggestions, Karabağlar urban transformation area rather than one-dimensional urban transformation, It is concluded that İzmir will contribute to the prestige and brand value when the factors that will ensure competitiveness are brought to the fore.

Keywords: Competitiveness, urban transformation, urban competition, İzmir

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT.....	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	x
TABLolar LİSTESİ.....	xii

BÖLÜM BİR - GİRİŞ..... 1

1.1 Amaç	2
1.2 Yöntem	2
1.3 Kapsam.....	3

BÖLÜM İKİ - KENTSEL REKABETÇİLİK KAVRAMI, KENTSEL REKABETÇİLİĞİ ORTAYA ÇIKARAN PRATİKLER..... 6

2.1 Genel Perspektifte Kent Kavramı.....	6
2.1.1 Kent Kavramı.....	6
2.1.2 Kentleşme Kavramı	7
2.1.3 Küreselleşme.....	9
2.2 Kentsel Rekabet ve Kentsel Rekabetçilik Kavramı	10
2.2.1 Kentsel Rekabet Kavramı	10
2.2.2 Kentler Arası Rekabet.....	13
2.3 Rekabetçilik Perspektifinde Kent İle İlgili Kavramlar	16
2.3.1 Rekabet Gücü.....	16
2.3.2 Bölgesel Rekabet	18
2.3.3 Öğrenen Bölgeler.....	18
2.3.4 Özel Ekonomi Bölgeleri	19
2.3.5 Kümelenme.....	19
2.3.6 Yaratıcı Kentler	20

2.3.7 Kùltür Endüstrisi.....	20
------------------------------	----

BÖLÜM ÜÇ - KENTLERİN REKABETÇİ ÖZELLİK KAZANMASINA YÖNELİK KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMININ İRDELENMESİ 21

3.1 Kentsel Dönüşüm Kavramı ve Ortaya Çıkışı	21
3.2 Kentsel Dönüşümün Amacı.....	24
3.3 Kentsel Dönüşümün Süreci ve Gelişimi	27
3.4 Kentsel Dönüşümün Uygulama Biçimleri	30
3.4.1 Kentsel yenileme (Renewal).....	30
3.4.2 Kentsel Sağıklaştırma (Rehabilitation).....	31
3.4.3 Kentsel Koruma (Preservation – Conservation).....	31
3.4.4 Yeniden Canlandırma (Revitalization).....	32
3.4.5 Yeniden Geliştirme (Redevelopment)	32
3.4.6 Tazeleme – Parlatma (Refurbishment)	33
3.5 Kentsel Dönüşümün Boyutları ve İlkeleri.....	34
3.6 Kentsel Dönüşüm İle İlgili Yasa Düzenlemeleri.....	35
3.6.1 Gecekondu Kanunu	36
3.6.2 Toplu Konut Kanunu	36
3.6.3 Belediye Kanunu	37
3.6.4 İmar Kanunu	37
3.6.5 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürölmesi Hakkında Kanun.....	37
3.7 Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları	38
3.7.1 Trafalgar Meydanı Kentsel Dönüşüm Projesi, Londra, İngiltere	39
3.7.2 Pearl Nehri Kentsel Dönüşüm Projesi, Guangzhou, Çin.....	40
3.7.3 La Defense Kentsel Dönüşüm Projesi, Paris, Fransa	41
3.7.4 Rio Kenti Gecekondu Sağıklaştırma Programı Rio de Janeiro, Brezilya.....	43
3.7.5 Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi, Ankara, Türkiye.....	44
3.7.6 Zeytinburnu Pilot Alanı Kentsel Dönüşüm Projesi, İstanbul, Türkiye....	46
3.7.7 Genel Değerlendirme.....	48

BÖLÜM DÖRT - İZMİR'DEKİ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN REKABETÇİLİK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ 49

4.1 İzmir'de Mevcut Kentsel Dönüşüm Projeleri	49
4.1.1 İzmir'de 6306 Sayılı Yasa Kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Yürütülen Kentsel Dönüşüm Projeleri.....	50
4.1.1.1 Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesi.....	51
4.1.1.2 Menemen Kentsel Dönüşüm Projesi.....	52
4.1.1.3 Narlıdere Kentsel Dönüşüm Projesi.....	53
4.1.1.4 Karabağlar-Buca Kentsel Dönüşüm Projesi	54
4.1.1.5 Karşıyaka Kentsel Dönüşüm Projesi	56
4.1.2 İzmir'de 5393 Sayılı Kanunun 73. Maddesi Kapsamında İzmir Büyükşehir Belediyesi Kontrolündeki Kentsel Dönüşüm Projelerinin Örnekleri	57
4.1.2.1 Konak, Kadifekale, Yeşildere, Gürçeşme Kentsel Yenileme Projesi	57
4.1.2.2 Çiğli, Güzeltepe Kentsel Dönüşüm Projesi	58
4.1.2.3 Konak, Ballıkuyu Kentsel Dönüşüm Projesi	58
4.1.2.4 Bayraklı Kentsel Dönüşüm Projesi.....	60
4.1.2.5 Gazıemir, Aktepe ve Emrez Kentsel Dönüşüm Projesi.....	61
4.1.2.6 Konak, Ege Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi	62
4.1.2.7 Karşıyaka, Örnekköy Kentsel Dönüşüm Projesi	63
4.1.2.8 Karabağlar, Uzundere Kentsel Dönüşüm Projesi	64
4.2 İzmir İlinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi	65
4.2.1 İzmir İlinin Rekabetçilik Açısından Taşıdığı Avantajlar ve Dezavantajlar	67
4.3 İzmir'de Bulunan Kentsel Dönüşüm Projelerinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi	73
4.3.1 Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesi.....	73
4.3.2 Menemen Kentsel Dönüşüm Projesi	75
4.3.3 Narlıdere Kentsel Dönüşüm Projesi	77
4.3.4 Karabağlar-Buca Kentsel Dönüşüm Projesi	78
4.3.5 Karşıyaka Kentsel Dönüşüm Projesi	80

4.3.6 Konak, Kadifekale-Yeşildere-Gürçeşme Kentsel Yenileme Projesi	81
4.3.7 Çiğli, Güzeltepe Kentsel Dönüşüm Projesi	82
4.3.8 Konak, Ballıkuyu Kentsel Dönüşüm Projesi	84
4.3.9 Bayraklı Kentsel Dönüşüm Projesi.....	85
4.3.10 Gaziemir, Aktepe ve Emrez Kentsel Dönüşüm Projesi.....	87
4.3.11 Konak, Ege Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi.....	89
4.3.12 Karşıyaka, Örnekköy Kentsel Dönüşüm Projesi	90
4.3.13 Karabağlar, Uzundere Kentsel Dönüşüm Projesi	92
4.3.14 İzmir’de Bulunan Kentsel Dönüşüm Projelerinin Genel Değerlendirmesi	93
4.4 İzmir-Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi ve Geliştirilmesine Yönelik Öneri Stratejiler	96
4.4.1 İzmir-Karabağlar Kentsel Dönüşüm Alanının Durumu ve Mevcut Projeleri	97
4.4.2 İzmir-Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi	105
4.4.3 İzmir-Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesinin Rekabetçilik Açısından Gelişimi İçin Öneri Stratejiler	107
BÖLÜM BEŞ - SONUÇ	111
KAYNAKLAR	116

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 4.1 İzmir’de bulunan riskli alan ilan edilmiş kentsel dönüşüm alanları.....	50
Şekil 4.2 Karabağlar kentsel dönüşüm alanı proje sınırları.....	51
Şekil 4.3 Menemen kentsel dönüşüm alanı proje sınırları.....	52
Şekil 4.4 Narlıdere kentsel dönüşüm alanı proje sınırları	53
Şekil 4.5 Karabağlar-Buca kentsel dönüşüm alanı proje sınırları	55
Şekil 4.6 Karşıyaka kentsel dönüşüm alanı proje sınırları	56
Şekil 4.7 Kadifekale kentsel dönüşüm alanı proje sınırları	57
Şekil 4.8 Güzeltepe kentsel dönüşüm alanı proje sınırları	58
Şekil 4.9 Ballıkuyu kentsel dönüşüm alanı proje sınırları.....	59
Şekil 4.10 Bayraklı kentsel dönüşüm alanı proje sınırları.....	60
Şekil 4.11 Ege mahallesi kentsel dönüşüm alanı proje sınırları	62
Şekil 4.12 Örnekköy kentsel dönüşüm alanı proje sınırları.....	63
Şekil 4.13 Karabağlar kentsel dönüşüm alanı proje sınırları.....	64
Şekil 4.14 İzmir ilinde bulunan mevcut kullanım alanları	66
Şekil 4.15 İzmir ilinin rekabetçilik açısından taşıdığı avantajlar ve dezavantajlar	70
Şekil 4.16 İzmir ilinin rekabetçilik açısından öneri stratejileri)	73
Şekil 4.17 Karabağlar kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi	74
Şekil 4.18 Menemen kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi	76
Şekil 4.19 Narlıdere kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi	77
Şekil 4.20 Karabağlar-Buca kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi.....	79
Şekil 4.21 Karşıyaka kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi.....	80
Şekil 4.22 Kadifekale kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi.....	82
Şekil 4.23 Güzeltepe kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi.....	83
Şekil 4.24 Ballıkuyu kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi	84
Şekil 4.25 Bayraklı kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi	86
Şekil 4.26 Aktepe ve Emrez kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi	88
Şekil 4.27 Ege mahallesi kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi.....	89
Şekil 4.28 Örnekköy kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi	91
Şekil 4.29 Uzundere kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi.....	92
Şekil 4.30 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi etaplama sınırları	99

Şekil 4.31 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 1. etap sınırı	100
Şekil 4.32 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 2. etap sınırı	101
Şekil 4.33 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 3. etap sınırı	102
Şekil 4.34 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 4. etap sınırı	103
Şekil 4.35 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 5. etap sınırı	104
Şekil 4.36 Karabağlar kentsel dönüşüm alanının çevresel faktörleri ile ilişkisi.....	106
Şekil 4.37 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi öneri stratejiler	108



TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 3.1 Kentsel dönüşüm uygulamalarının gelişim süreci	28
Tablo 4.1 İzmir’de bulunan kentsel dönüşüm alanlarının genel değerlendirme tablosu	94
Tablo 4.2 İzmir’deki kentsel dönüşüm projelerinin rekabetçilik açısından puan tablosu	95



BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Rekabetçilik olgusu kentlerin özellikle turizm, sanayi, ticari ve sosyo-kültürel açıdan gelişmesinde imkan tanıyan önemli bir unsurdur. Aynı zamanda şehirlerin otantik ruhunu ön plana çıkarmada da araç olabilmektedir. Şehirlerde rekabet faktörünün bir diğer önemi ise şehirlerin üretken olmasını ve yaşam kalitesini artırarak ekonomik açıdan daha güçlü bir yapıda bulunmasını sağlamaktır. Bu nedenle küreselleşme süreci içerisinde artık ulusların veya bölgelerin rekabetçiliğinden ziyade kentlerin rekabetçiliği önem kazanmaya başlamıştır. Bu bağlamda kentlerin ekonomisinin gelişmesi ön plana çıkarken bu bağlamda kentin fiziksel mekanlarının gelişiminin de bu doğrultu da sağlanması kentlerin rekabetçilik özelliğini artırmaktadır. Bunun içinde özellikle kentsel yenileme önemli bir planlama aracı olarak kullanılmaktadır.

Şehirlerde kentleşmenin hızla artması ve imara aykırı yapıların ortaya çıkması kent içinde kalan yaşama alanlarının sağlıklı bir şekilde gelişmesine neden olmuştur. Bu nedenle süreç içerisinde bu alanların yenilenme ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu alanlar kentsel dönüşüm alanları olarak belirlenerek yeniden düzenlenmiştir. Bu süreçte yenilenen kentsel alanlar kent içinde cazip bölgeler haline gelirken kentin rekabet edebilirliğinde de ön plana çıkmıştır. Küreselleşme süreci içerisinde kentlerin rekabet edebilirliği ön plana çıkarken kentsel yenileme alanları da bu bağlamda önemli alanlar haline gelmiştir. Bu nedenle kentsel yenileme ile bir taraftan kentsel alanlar yenilenerek daha yaşanabilir mekanlar oluşturulurken bir taraftan da kentlerin rekabetçi özellik kazanmasında bu alanlar önemli araçlar haline gelmektedir. Rekabet edebilir hale gelen kentler de hem kendi ekonomisinin gelişimine hem de bölge ve ülke ekonomisinin gelişimine katkı sağlamaktadır. Bu bağlamda kentsel dönüşüm projeleri fiziksel, mekansal ve yaşam kalitesi açısından değerlendirildiğinde hem daha yaşanabilir kentsel alanların ortaya çıkmasında hem de kentlerin rekabetçi özellik kazanmasında önemli bir uygulama aracı haline gelmektedir.

1.1 Amaç

Kentsel dönüşüm ve rekabet kavramları ele alındığında, kentsel dönüşüm uygulamalarının kentlerin rekabetçilik unsuru kazanmasında en önemli araçlardan biri olduğu görülmektedir. Bu bağlamda, kentsel dönüşüm projeleri, rekabet unsuru göz önüne alınarak yapıldığında sadece sağlıklı kent mekanlarının kentsel dönüşüm uygulamalarını gerçekleştirmekle kalmayıp, kente mekansal ve ekonomik katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Bu çerçevede yapılan kentsel dönüşüm projeleri ile nicelikten ziyade nitelik odaklı kente prestij katan yapıların ortaya çıkacağı alanlar yaratılırken aynı zamanda kentin sosyo-ekonomik yapısının gelişiminin hızlanması da beklenmektedir. Kentsel dönüşüm alanlarında amacın sadece ekonomik olarak konutların yıkılıp tekrar inşa etmek olmadığı, rekabetçilik göz önünde bulundurularak ekonomideki katma değer artışını sağlayıcı yaşam kalitesini artıran unsurların ele alınarak değerlendirilmesi gerekmekte olup rekabetçiliği sağlayan ilkelerin gözetilerek uygulanan çalışmalarda ekonomik girdiyi artırarak uzun vadede sürdürülebilirliği sağlanacaktır. Bununla birlikte, bu alanların rekabetçilik özelliği kazanması sağlanırken sosyal eşitsizliğe sebebiyet vererek değil, denge göz önünde bulundurularak ve kentin özgün potansiyeline uygun bir şekilde yapılandırılarak istenilen amaca ulaşılabilmesi önemli bir husustur.

Yapılan bu çalışma ile de İzmir’de uygulanan veya uygulanması düşünülen kentsel dönüşüm alanları rekabetçilik unsuru temelinde değerlendirilerek kentin rekabetçilik kazanmasında bu alanların nasıl değerlendirilmesi gerektiğine yönelik öneri stratejiler geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Yine çalışma kapsamında Karabağlar kentsel dönüşüm alanı ve çevresi detaylı bir şekilde ele alınarak bu alanın rekabetçilik açısından geliştirilmesi amacıyla oluşturulan rekabetçilik ilkeleri doğrultusunda bazı öneri stratejiler geliştirilmiştir.

1.2 Yöntem

Araştırma kapsamında öncelikle literatür taraması yapılmış ve dünyada ve Türkiye’de rekabetçilik çerçevesinde kentsel dönüşüm projelerinin ele alınmasına

oldukça az rastlanıldığı görülmüştür. Çalışmaya öncelikle rekabet, rekabetçilik, kentsel rekabet, kentsel dönüşüm kavramları açıklanarak başlanmıştır. Yine buna paralel olarak dünyada ve Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamaları incelenmiştir. Literatür çalışmalarına paralel olarak çalışma alanına ilişkin olarak veriler ilgili kurum ve kuruluşlardan (İzmir Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Kentsel Dönüşüm Şube Müdürlüğü ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Kentsel Dönüşüm Daire Başkanlığı) temin edilmiştir. Yine elde edilen verilerin yanı sıra alan çalışması yapılmış ve ilgili veriler doğrultusunda analiz çalışmaları tamamlanmıştır. Dünyada ve Türkiye’de yapılan bazı kentsel dönüşüm uygulamaları incelenmiş olup, rekabetçi özellikleri irdelenip incelenmiş ve buradan yola çıkılarak kentsel dönüşümün ilkeleri ortaya çıkarılmıştır. İzmir’de bulunan tüm kentsel dönüşüm alanları için rekabeti sağlayıcı faktörlerin incelendiği veriler doğrultusunda iki aşamalı tablo çalışması yapılmıştır. İlk tabloda kentsel dönüşüm alanlarının mevcut veriler ile değerlendirmesi yapılmış olup, ikinci tabloda kentsel dönüşüm alanlarına rekabetçilik açısından alan büyüklüğü, arazi kullanımı, ulaşım, ticaret, turizm kullanımları ile ilişkilerine bakılarak 1’den 10’a kadar puanlama yapılmıştır. Bu puanlama sonucunda rekabetçiliği en güçlü olan dönüşüm alanı seçilmiş ve öneri stratejiler sunulmuştur.

Genel çerçeveden bakıldığında çalışmada teorik çerçevede rekabet ve rekabetçilik kavramı, bu kavram çevresinde gelişen kavramlar, kentlerin rekabetçiliği konusunda kentsel dönüşümün rolü, kentlerin rekabetçiliğini artırmadaki payı ve İzmir il geneli kentsel dönüşüm projeleri ele alınmıştır.

1.3 Kapsam

Bu çalışmada, rekabetçilik ve kentsel dönüşümle ilgili kavramlar üzerinde durulmuş, dünyada ve Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamaları incelenmiş olup İzmir ili geneli kentsel dönüşüm projeleri ele alınmıştır. Tez kapsamında sonuç olarak; İzmir ili, Karabağlar ilçesinde bulunan 540 hektar alan büyüklüğüne sahip Karabağlar kentsel dönüşüm alanı ve çevresi değerlendirilmeye alınmış olup, bölgenin kentsel dönüşüm projesinin uygulanmasının rekabetçilik unsuru önceliğinde mekansal, ekonomik, planlama ölçütleri, kentsel dönüşüm projelerinin mekansal etkisinin

incelenmesi, avantajlı ve dezavantajlı bölgelerin belirlenmesi ve bu alanlar üzerinden fiziki, mekansal ve planlama ölçütleri açısından önerilerde bulunulmuştur

Çalışma beş bölümden oluşmaktadır. İlk giriş bölümünde çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemine dair bilgiler verilmiştir. Tezin ikinci bölümünde kentsel rekabetçilik kavramı ve bu kavramı ortaya çıkaran pratikler işlenmiştir. Kent ve kentleşme kavramı ile birlikte küreselleşme kavramları incelenmiştir. Rekabet kavramının irdelendiği bu bölümde Bölgesel Rekabet, Kentler Arası Rekabet, Kent Rekabetçiliği, Öğrenen Bölgeler, Özel Ekonomi Bölgeleri, Yaratıcı Kentler, Rekabet Gücü, Kümelenme, Kültür Endüstrisi gibi kavramlar incelenmiştir.

Tezin üçüncü bölümünde kentlerin rekabetçi özellik kazanmasına yönelik kentsel dönüşüm kavramı irdelenmiştir. Bu kavrama istinaden kentsel dönüşüm kavramı ve ortaya çıkışı, süreci ve gelişimi, amacı incelenmiş olup, kentsel dönüşümün uygulama biçimleri olan kentsel yenileme, soylulaştırma, sağlıklılaştırma, kentsel koruma, yeniden canlandırma, yeniden geliştirme, düzenleme ve tazeleme-parlatma uygulama biçimleri incelenmiştir. Dünyada ve Türkiye’de ki kentsel dönüşüm projelerinin örnekleri rekabetçilik kapsamında incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde İzmir’de ki kentsel dönüşüm projelerinin rekabetçilik açısından değerlendirilmesi incelenmiştir. İl genelinde mevcut kentsel dönüşüm projeleri incelenmiş olup, bu projeler rekabetçilik açısından değerlendirilmiştir. İzmir ilinin rekabetçilik açısından potansiyelleri ve dezavantajları incelenmiş olup öneri stratejiler de bulunmuştur. Kentsel dönüşüm projelerinin içerisinde Karabağlar kentsel dönüşüm projesi kentin rekabetçilik özelliği kazanmasında en fazla potansiyel taşıyan proje olarak tespit edilmiştir. Bu bağlamda Karabağlar kentsel dönüşüm projesi rekabetçilik açısından detaylı olarak değerlendirilmiş ve kentin rekabetçilik özellik kazanmasında katkıda bulunması açısından yeniden planlanarak detaylı önerilerde bulunulmuştur.

Tezin beşinci ve sonuç bölümünde ise çalışmaya ilişkin bulgular, öneriler kentsel dönüşüm ve rekabetçilik kavramları ve uygulamaları doğrultusunda değerlendirilerek öneriler ortaya konmuştur.



BÖLÜM İKİ

KENTSEL REKABETÇİLİK KAVRAMI, KENTSEL REKABETÇİLİĞİ ORTAYA ÇIKARAN PRATİKLER

2.1 Genel Perspektifte Kent Kavramı

2.1.1 Kent Kavramı

İnsan ile birlikte var olan ve bir gelişmenin veya tercihin değil, zorunluluğun eseri olarak ortaya çıkan kent kavramı (Karatay, 2007) etimolojik açıdan incelendiğinde, kökeninin Yunan ve Roma'ya dayandığı görülmektedir. Antik Yunan'da polis kelimesi ile ifade edilmekteyken Roma'da civitas kelimesi ile ifade edilmektedir (Holton, 1999). Buna ek olarak, şehir kelimesi ile birlikte sıkça kullanılan kent kelimesinin de şehir kelimesi gibi sözlüklerde Farsça, daha derine inildiğinde Soğdça, bir kelime olduğu ortaya çıkmaktadır (Gültekin, 2016). Soğdçada kand kelimesi şehir, kale sözcüğünden türemiştir (Etimoloji Türkçe, 2019). Arapça'da ise kent, medine kelimesi ile belirtilmektedir. Bundandır ki kent kavramı medeniyet, medeni gibi sözcükler arasındaki köken benzerliği, uygarlıkların kentlerden kaynaklandığını düşündürmüştür (Keleş, 2005). Türk Dil Kurumu'na göre medeni kelimesi dilimizde de “*kentlileşmiş, kırsallıktan kurtulmuş ve uygar*” manasında kullanılmaktadır (TDK, 2019).

Kent, tarih içinde farklı sebeplerle taşıdıkları anlamların ve işlevlerinin değişime, dönüşüme uğradığı kavramlardandır. Oldukça esnek yapıda olan bu kavram, bulunduğu dönemin sosyal, kültürel, siyasi ve ekonomik yapısı vasıtasıyla dönüşüm sürecini içerisinde barındırmaktadır. 20. yüzyıla kadar küçük şehir, kasaba kelimelerinin yansıması olan köy anlamında kullanılmaktayken daha sonra kentin şehir kelimesinin yerini aldığı ileri sürülmektedir (Karakurt, 2006; Gültekin, 2016). Uygurca olarak 1000 yılından önce kend şehir, kale, Meninski, Thesaurus (1680) da kend/kent köy, mezra, çiftlik, Mütercim Asım, Burhan-ı Katı Tercemesi (1797)'nde kend köy anlamında, Osmanlıca'dan Türkçe'ye Cep Kılavuzu (1935)'nda kent kasaba, 1973'de anakent metropol olarak yani bir ülkenin başlıca kenti anlamında

kullanılmıştır (Etimoloji Türkçe, 2019). Görülmektedir ki kent kavramı, döneminin önem arz ettiği yaşam alanı ve algısı çerçevesinde anlamını güncellemiştir.

Kentler ortaya çıktıkları andan itibaren ticaret, yönetim ve dinin çemberi etrafında olduğu yapılar olmuştur. Mevcut zamanda da kentlerin önemi ve işlevi giderek artmakta haber, mal, sermaye, insan vb. öğelerin değişimlerinde oldukça etkili bir rol oynamaktadır (Hayta, 2016).

Kent kavramı, tarih sahnesindeki değişiminin, evrilmesinin ve dönüşümünün getirdiği kapsamlı anlamının yanı sıra fiziki bir mekân ve nüfus tanımı olmanın da ötesinde bir anlam taşımaktadır (Hayta, 2016). Bundandır ki, literatüre bakıldığında birçok çalışmalar ve araştırmalar dizisi ile karşılaşmaktadır ve birçok disiplinin perspektifine konu olmaktadır. Böylesine geniş perspektifli bir kavramın anlaşılması için çok boyutlu tanımlamalar ile ele alıp dinamik yapısının vurgulanması gerekmektedir.

Kentbilim Terimleri Sözlüğü'nde kent kavramı, *“Sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinimlerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşlarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi”* (Keleş, 1998, s. 5) şeklinde tanımlanmıştır. James Donald kent diye bir nesnenin olmadığını, maksadın farklı birimlerin ekonomik ve fiziksel etkileşimleri, çoğalmanın sosyal ilişkileri ve hükümetin politikaları olduğunu öne sürmüştür. Bu çeşitliliğin kent kavramı ile ifade edildiğini ve var olmayan bir bütünlük ve tutarlılık oluşturmaya çalışıldığı yönünde bir görüş sergilemiştir. Bu perspektifte kent kavramı, aslında bu kavramları içeren bir temsiliyet halinden ibaret olmaktadır (Donald, 1992).

2.1.2 Kentleşme Kavramı

Kent ile ilişkili temel bir kavram olan kentleşme, genel itibari ile geleneksel popülasyondan modern şehir popülasyonuna geçiş sürecinin bir ifadesi olmaktadır.

Şehirleşmenin en belirgin özelliği toplumsal yapıyı değiştirmesidir (Kaya, 2017). 1900 yılında, dünya nüfusunun yalnızca yüzde 15'i şehirlerde yaşamıştır. Kentsel nüfus artış hızının yaklaşık 1950'de çok hızlı bir şekilde hızlanmasıyla 20. yüzyıl bu tabloyu değiştirmiştir. Altmış yıl sonra, dünyadaki insanların yarısının şehirlerde yaşadığı tahmin edilmektedir. Kentsel nüfus artış hızı, 1950-1975'te yıllık yüzde 3.7'ye yükselmiş ve daha sonra belirgin şekilde yavaşlamıştır (National Research Council/Ulusal Araştırma Konseyi, 2003). Bununla birlikte, şehirlerde yaşayan insanların artan tabanı göz önüne alındığında, mutlak sayılardaki yıllık nüfus artışları çok büyüktür ve çoğu kişi için bu durum endişe verici olmuştur. BM tahminlerince, gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel nüfusun 2000-2030 yılları arasında yılda 65 milyondan fazla insan tarafından büyüyeceği öngörülmektedir (Annez ve Buckley, 2009). Elbette kentleşme, Ruşen Keleş'in vurguladığı gibi, kırsal kesimden şehirlere göçleri anlatan, mutlak nüfusun deviniminden ibaret değildir. Şehirleşmeyi, yelpazesi geniş açılı bir değişim durumu olarak düşünmek gerekmektedir. Bu sebeple, *“geniş anlamında kentleşme, sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında, artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insanların davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci”* olarak tanımlamıştır (Keleş, 1995, s.5). Wirth, şehri üç temel değişkenin birleşimi olarak holistik bir şekilde ele almıştır. Bunlar büyüklük, yoğunluk ve heterojenlik veya nüfus çeşitliliğidir. Bu üç değişken ne kadar yoğun olursa mekanın o kadar kentsel olacağına dair bir teori önermiştir (Goddienner ve Budd, 2005).

Şehirler, meydana geldiği dönemlerden sanayi devrimine kadarki süreçte genellikle azınlığın yaşadığı bölgeler olarak kalmıştır. Sanayileşme sürecine kadar kaliteli yaşam açısından önemli bir ölçekte dönüşüm geçirmemiş olsalarda sanayileşme ile beraber kentler hızla büyümüş ve kentleşme ortaya çıkmıştır (Yılmaz, 2004). Özetleyecek olursak kentleşme, sanayi devriminin getirmiş olduğu toplumsal ve ekonomik yapıda, nüfusta ve mekanda yaratmış olduğu değişim ve dönüşümü yansıtmaktadır (Özel, 2005).

2.1.3 Küreselleşme

Öncelikle belirtmelidir ki küreselleşme, oldukça geniş bir perspektifi içerisinde barındırdığından, birçok unsuru ve alanı etkilediğinden ve sürekli gelişim içerisinde bir kavram olduğundan net olarak tanımlanması bir hayli güç olmaktadır. Oldukça kapsamlı ve karmaşık olan kavram birçok şekilde açıklanmaya çalışılmıştır ve hala daha bu çaba sürmektedir. Küreselleşme, kendini tanımlayanların ideolojik bakış açısına ve ele aldıkları konulara göre şekillenen, bu yapısı itibarıyla çok sayıda tarifinin olmasına rağmen ortak bir tanımı olmayan bir kavram olarak gündemdedir (Kayan, 2015).

2000’li yılların ardından, dünyanın birçok bölgesinde sosyal, siyasal ve ticari olarak yapılan bütün tanımlarda küreselleşme kavramı belirmektedir (Baştürk, 2014). Küresel sözcüğünün kökenine inildiğinde, tarihi 4 asır öncesine kadar geriye gitse bile küreselleşme kavramının yeni bir olgu olduğu görülmüştür (Lubber, 2004).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2000)’nda küreselleşme, “*günümüz dünyasında yeni ortaya çıkan veya şimdilerde daha da belirgin hâle gelen çeşitli faktörlerin etkisi sonucunda, insani var oluşun sosyal, kültürel ve iktisadi yönleri bakımından coğrafi sınırların önemini yitirmeye başlaması ile birlikte toplumların da gitgide bunun bilincine varmaları sürecini ifade eden bir kavram*” olarak ele alınmıştır.

Bir tür değişim süreci olan küreselleşme rüzgarına şüphesiz kentler de kapılmıştır ve ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel alanda değişikliklere sebebiyet veren, çok boyutlu bir süreç olan küreselleşmenin odağında olmuştur. Bundandır ki kentlerdeki değişim, dönüşüm ve yeniden yapılanma süreçleri oldukça dikkat çekmektedir. Küreselleşme süreciyle birlikte kentlerdeki değişim ve dönüşüm ön plana çıkmıştır. Kentler tarih öncesi dönemden ilkel döneme, Antik Yunan döneminden Roma dönemine, Ortaçağ Avrupa’sından sanayi dönemine giden tarihi bir serüvene sahip olmuştur. Arkada bıraktığı her dönemde kentler, mevcut yapılarını yaşadıkları dönemin koşullarına ve imkanlarına göre uyarlamış ve kendilerini yaşadıkları dönem

çerçevesinde yeniden gözden geçirmişlerdir (Kayan, 2015; Çifçi, 2011). Bu durum siyasal, sosyal, kültürel ve ekonomik alanlarda yeni roller üstlenen kentlerin yüklendikleri bu roller gereği birbirleriyle yarışa sokulmasına, kentlerin rekabetçi yapıya bürünmesine yol açmıştır. Kentler arasındaki rekabetin hızlanmasıyla birlikte; kentsel mekanda, kent yönetiminde ve kentsel yaşamda yaşanan her türlü gelişme kent bilim alanında kavramlara yeni anlamlar yüklenmesine yeni kavramların ortaya atılmasına neden olmuştur. Küreselleşme süreci ile birlikte mega kent, dünya kenti, küresel kent, sürdürülebilir kent, marka kent, sürekli ve dengeli gelişen kent kavramlarının yanı sıra Bölgesel Rekabet, Kentler Arası Rekabet, Kent Rekabetçiliği, Öğrenen Bölgeler, Özel Ekonomi Bölgeleri, Yaratıcı Kentler, Rekabet Gücü, Kümelenme, Kültür Endüstrisi gibi kavramların gelişmesine imkan olmuştur. Farklılıklarını artırarak sermayenin dikkatini çekebilen ve bu yarışa kazanmaya çalışan kentlerin yanında yarışmayı devam ettiremeyen kentler de belirmeye başlamıştır (Beyazıt ve Güneş, 2017).

2.2 Kentsel Rekabet ve Kentsel Rekabetçilik Kavramı

2.2.1 Kentsel Rekabet Kavramı

Türk Dil Kurumu tarafından rekabet kavramı; aynı amacı güden kimseler arasındaki çekişme, yarışma, yarış (Türk Dil Kurumu, 1988) biçiminde tanımlanmaktadır. İktisadi anlamda rekabet ise; Rekabet Kurumu tarafından, bir piyasada arz edenlerin daha fazla alıcı edinerek mal ve hizmet satışlarını, dolayısıyla da karlarını artırmak için giriştikleri yarış şeklinde tanımlanmaktadır (Rekabet Kurumu, 2010).

Başka bir tanımlamada rekabet; sosyal hayatta kimin daha iyi olduğunun bilinmediği durumlarda, bunu belirleme yoludur, şeklinde ifade edilmektedir (Devlet Planlama Teşkilatı, 1994).

Batı literatüründe, rekabetçilik terimi, bir ekonominin performansı kavramıyla neredeyse eşittir. Firma düzeyinde, rekabetçilik terimi pazar payını güvence altına almak anlamına gelmektedir. Firmalar, ürünlerinin fiyatı ve kalitesi temelinde

birbirleriyle rekabet ederler. Firmaların rekabet gücü ve ekonomik performansı, şehirlerin ve ulusların rekabet gücünün önemli belirleyicileridir.

Kentsel alanda firmalar için dört çeşit rekabet avantajı kaynağı vardır. İlk olarak, faktör girdilerinin doğrudan maliyeti ürünlerin fiyatını büyük ölçüde belirler. Örneğin, işçilik ve mülk maliyetleri ürünün fiyatını önemli ölçüde etkiler. Bir ülke içindeki şehirler ve ülkeler arasındaki bu faktör maliyetlerinde sırasıyla şehirlerin ve ulusların karşılaştırmalı avantajlarının bir parçasını oluşturan sistematik bir fark vardır. Emek yoğun üretimin batı ileri ülkelere Çin gibi gelişmekte olan ülkelere yayılması büyük ölçüde bu maliyet farklılıklarından kaynaklanmaktadır (Shen, 2004).

İkincisi, firma dışındaki bazı dolaylı faktörler de faaliyetini etkiler. Çevresel kalite, kentsel altyapı ve endüstriyel kümeler gibi bu faktörler lokasyona özgüdür ve bir firmanın rekabetçiliğinden bağımsız olarak kentsel rekabetçiliğin önemli bir bölümünü temsil eder. Örneğin, ulaşım sıklığı hizmet sunumunu etkileyecektir. Gelişmiş iş hizmetlerinin kullanılabilirliği ürünlerin kalitesini artıracaktır. Çevresel kalite bir şehrin vasıflı ve vasıfsız işçiler için çekiciliğini etkileyecektir. Ülkeler arasında şehirlerin rekabet edebilirliğini de etkileyen sistematik bir fark olabilir (Shen, 2004).

Üçüncüsü, kentsel politika ve kentsel yönetişimin de firmaların operasyonu ve nihayetinde bir şehrin performansı, verimliliği ve rekabet gücü üzerinde önemli etkileri vardır (Shen, 2004).

Dördüncüsü, ulusal politika ve düzenlemeler, bir ülke içindeki firmaların faaliyetlerini etkiler. Örneğin, ticaret düzenlemeleri, uluslararası ticaret örgütlerinin üyeliği ve yabancı ülkelerle imzalanan ticaret anlaşmalarının şirketler için önemli etkileri vardır. Ekonomik özgürlük genellikle bir ulus için önemli bir gösterge olarak gösterilmektedir. Bu ulusal düzeydeki politikalar ve düzenleyici ortam, ulusların rekabet gücü ile ilgilidir (Shen, 2004).

Her ne kadar firmaların rekabet gücü ve ekonomik performans, şehirlerin ve ulusların rekabet gücünün önemli belirleyicileri olsa da ulusların kentsel rekabetçiliği sadece firmalarının ekonomik refahıyla değil, aynı zamanda kent sakinlerinin refahı, sosyal uyum ve uzun vadeli sürdürülebilir kalkınma ile de ilgilidir (Shen, 2004).

Rekabetçilik, kavram açısından, bölge refahının temel bir belirleyicisinin yani modern ekonomilerde sürdürülebilir büyümenin temeli anlamına gelmektedir. Rekabetçilik kendi başına bir amaç değildir, daha çok ekonomik başarının itici güçlerini ve dinamiklerini göstermektedir. Bu nedenle, kişi başına düşen gelir veya istihdam eğilimleri gibi açıklayıcı ekonomik önlemlerin ötesine geçmek, ekonomik performansın altında yatan kaynakları araştırmak için önemli bir unsur olmaktadır (Turok, 2004).

Rekabet siyasal, sosyal, kültürel, ekonomik ve etik yönden toplumlara ait tüm alanların daha fazla gelişmesine imkan tanımaktadır. Aynı zamanda sürekli olarak dinamik bir değişimin ve yeniliğin yaşanmasına temel olmaktadır. Doğru bir şekilde uygulandığı sürece sosyal adaleti ve ekonomik etkinliği sağlamaktadır. Piyasada bulunan aktörlerinin kararlarını ve kişisel çıkarlarını göz önünde bulunduran eylemleri de korumaktadır (Yorgancılar, 2011).

Kent rekabetçiliği, kent yönetiminde ve yönetim süreçlerinde kentlerin rekabet üstünlüğü kazanmasını sağlayan faktörlerin belirleyici rol oynaması olarak tanımlanabilir (Türkkan, 2018). Son yıllarda akademisyenler, yerel yöneticiler, ekonomistler ve kent plancıları gibi pek çok alanın ilgisini çeken şehirlerin rekabetçiliği, ulusal yönetimler düzeyinde ulusal ticaret ağının rekabetçiliğini artırmada önemli bir olgu olarak belirlemektedir (Eroğlu ve Yalçın, 2014).

Kentsel rekabet, bir şehrin kaynaklarını ve temellerini cazibe haline getirme kabiliyeti, ürün ve hizmetlerin üretimi, pazar üzerindeki kontrolünün sağlanması, Pazar payının verimli olarak geliştirilmesi ve kentlerin rekabet sürecinde refah sağlaması ve rakiplerine kıyasla gelişim yeteneğinin daha güçlü olması gerektiğini ifade etmektedir (Pengfei ve Qinghu, 2020).

Rekabet 21.yüzyılda ülkelerin uluslararası sahnelerde boy göstermesinde önemli bir kriter olmakta ve her alanda çok yönlü fonksiyonlar içermektedir ( en, 2012). Bugün  lkeler, büyük şehirleri ve metropolleri küresel sisteme aktarmak için rekabet etmektedir böylece küresel ekonomi büyük oranda metropol ve kent bölge merkezli yapılanmaktadır. Kentlerin küresel sistemde mevcut rollerinin değişmesi ile birlikte artık sabit mekansal yapılar olmaktan çıkmış ve küresel akım merkezlerinin temel noktaları haline gelmiştir. Daha önce ulusal piyasalarda hizmet sağlayan kentler çağımızda dünya ekonomisine y n verebilecek g  te, küresel değişimlerden anında etkilenebilecek bir yapıda oluvermi tir. Böylece küresel dönüşüm süreci kentler arasındaki rekabetçilik anlayışını da derinden etkilemektedir.

Rekabette etkili olan faktörlerden birisi çok uluslu şirketlerin egemenliğindeki sermayenin ülke sınırlarını a an/küresel hareketliliğidir. Bu olgu ekonomik büyüme ve kentlerin dönüşümü için istikrarsız bir temel sunmaktadır.

Ayrıca, küresel turizm ve kültür hareketlerinin hacmi ve bundan pay alma isteği diğer bir faktördür. Şehirlerin daha fazla turist çekebilmek için yarışmaları söz konusu olmakla birlikte, yeni ekonominin yapısı ve yaratıcı emeği çekebilmek de rekabetin diğer bir bileşeni olmaktadır (Duman, 2020).

2.2.2 Kentler Arası Rekabet

Kentler arası rekabet, *“kent yönetimi ve paydaşlarının bölgesel, ulusal ve küresel düzeyde sermaye başta olmak üzere, kaliteli insan kaynaklarını cezbetme ve kamu kaynaklarından daha yüksek pay alarak rakiplerine göre üstünlük kazanma güdüsüyle ve stratejisiyle hareket etme ve yapılanma çabası”* dır (Türkkan, 2018, s. 7).  ehirler, çevrelerinde ki ticaret merkezleri ile alışveriş yapma imkanlarını artırarak kendi alanında hizmet sunmayı, organizasyon ve haberleşme gibi olanaklar açısından lider konumunda olmayı ve ticaret ağını genişleterek yatırımcısının önündeki engelleri bertaraf etmeyi amaçlamaktadır. Bu amaç üzere başarılı olan kentler hızla katma değer sağlamakta, diğer bölgeler ise hızlı bir d     sürecine girmektedir ve böylece bu

düşüşe geçen bölgeler giderek rekabette saf dışı kaldıkları görülmektedir (Başaran, 2008).

Kentler arası rekabet, 1970'li yıllara kadar temelini karşılaştırmalı üstünlükler (comparative advantages) teorisinden almıştır. Bu teori ise kentlerin diğer kentlere nazaran daha fazla avantaj sağladığı alanlarda kendilerini öne sürmesini ve bu alandaki gelişimini içermektedir. 1980'li yıllarda pek çok ülkenin açık ekonomi politikaları uygulaması, karşılaştırmalı üstünlükler anlayışının rekabetçi üstünlükler anlayışı (competitive advantages) ile yer değiştirmesine neden olmuştur. Ancak yeni ekonomide rekabet gücünün kentler arasında işbirliği kültürünün gelişmesiyle mümkün olabileceğinin anlaşılması, dayanışmacı üstünlüklerin (collaborative advantages) önemini de artırmıştır (Özsan ve Özasan, 2015).

Rekabetçilik konusunda literatürde kayda değer çalışmalar yapan ve bu konuda önde gelen Michael Porter'e göre şehir içi sürdürülebilir bir ekonomik tabanın oluşturulması için ihtiyaç duyulan, özel ve kar amaçlı girişimler, ekonomik kişisel çıkarlara ve gerçek rekabet avantajına dayalı yatırımların yapılması, sosyal yatırımın artması ve ekonomik faaliyetlerin izlenmesinin umulması tek başına şehir içi sorunları iyileştirmeyecektir. Porter perspektifinden bakıldığında kenti başarılı bir şekilde yeniden canlandırmak, verimli ve bütünsel zeminde bir kentsel dönüşüm sağlanması, hükümet kaynakları, toplum temelli kuruluşlar, iş sektörü, kolejler ve üniversiteler de dahil olmak üzere, ülkenin tüm varlıkları harekete geçirilmelidir. İhtiyaç duyulan kurum, şehirde bulunan problemlerle başa çıkmak için tüm toplulukların yelpazesini tam anlamıyla kullanan işbirlikçi ve koordineli stratejileri tasarlama ve uygulama yeteneğine sahip kurumlar sürece eklenmelidir (Johnson ve diğer., 1996).

Rekabetçi bir şehir, firmalarını ve endüstrilerini iş yaratma, üretkenliği artırma ve gelirleri artırma konusunda başarıyla kolaylaştıran bir şehirdir. Dünya çapında, şehirlerin rekabet edebilirliğinin arttırılması aşırı yoksulluğu ortadan kaldırmak ve ortak refahı teşvik etmek için bir yoldur. Üretken şehirler, sakinlerinin çoğuna yaşam kalitesi sunmayı başaracak, ekonomik olarak başarısız olan şehirler, yoksulluğun önlenmesinde ve azaltılmasında etkisiz kalacaktır (Webster ve Muller, 2000).

Rekabetçi yapı göz önünde bulundurularak yapılan kentsel dönüşüm kentin iş imkanını artırabilir bu da kentin yaşam kalitesinin artmasını sağlayabilir.

Sermayenin ve yatırımların küreselleşmesi, bundan daha fazla pay alabilmek için ülkeler ve şehirler arasında rekabeti artıran bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentlerin küresel ekonomide finans, gayrimenkul ve sigortacılık, reklam vb. ileri hizmetlerin mekânı olmaya başlaması bu süreçte gelişmektedir (Duman, 2018).

Kentlerin rekabet edebilirliğinin gelişmesinde kentin fiziksel mekânsal yapısının ve imkanlarının rolü de önemli bir paya sahiptir. Kent mekanının rekabetçilik unsurları geliştirecek şekilde planlanması ve düzenlenmesi bu nedenle önemlidir. Bu nedenle kentin planlama sürecinde kullanılan kentsel dönüşüm gibi uygulama araçlarının sadece mekanı düzenleme amacı ile değil aynı zamanda kentin rekabetçi özellikleri düşünülerek bunların geliştirilmesi yönünde ve dezavantajlarının ortadan kaldırılması hususunda da kullanılması önemli bir husustur.

Yapılan araştırmalar neticesinde rekabetçiliğin kendisi ile ilişkili olan bir çok kavramın gelişmesine imkan sağladığı, son on yılda kentsel, bölgesel ve ulusal ekonomik analiz ve politikada yaygınlaştığı görülmüştür (Turok, 2004). Bu nedenle kentsel rekabet sadece ekonomik süreçte değil kentlerin fiziksel mekanının gelişiminde de etkili bir amaç olmuştur. Bu bağlamda özellikle kentsel alanların yeniden düzenlenerek rekabetçilik yeteneği kazandırılmasında kentsel dönüşüm projeleri en önemli uygulama araçlardan biri haline gelmektedir. Bu yüzden kentsel dönüşüm projeleri ele alınırken salt fiziki mekanın yeniden düzenlenmesi değil sosyal yapının yanı sıra kentin rekabet edebilirliğinin ön plana çıkarılmasında ne tür düzenlemelere gidilmesi gerektiği hususunun da değerlendirilmesi önem kazanmaktadır.

Bu bağlamda rekabetçi kent parametreleri kısaca şu şekilde özetlenebilir;

1. Kentte bulunan meskun alanların geniş alana sahip olması,
2. Şehirde bulunan turizm alanlarının verimli kullanılması ve hem yaz hem de kış turizminin gelişmiş olması,

3. Kentte kara, hava, deniz yolu ulaşımının yanı sıra toplu taşımanın da gelişmiş olması,
4. Kentin sanayi potansiyelinin yüksek olması,
5. Şehirde bulunan tarım alanlarının verimli bir şekilde kullanılıp, şehrin ekonomisine katkı sağlayabilme kabiliyetinin yüksek olması,
6. Şehirde eğitim alanlarının gelişmiş olması ile birlikte teknopark alanları ile birlikte kentin sanayi ve ekonomi gücünü geliştirici etkide bulunması,
7. Kentte sağlık alanlarının varlığı ve bu alanların alan büyüklüğü ve ulaşılabilirlik açısından gelişmiş olması,
8. Kentin ekonomisini geliştirici faktörlerden olan fuar alanlarının aktif kullanılması ve şehirde bulunan konaklama alanlarının yeterli olması,
9. Geniş yeşil alanların kentlilerin kullanımına açık olması.

2.3 Rekabetçilik Perspektifinde Kent İle İlgili Kavramlar

2.3.1 Rekabet Gücü

20. asrın ortalarından sonra ticaret alanları ve endüstriler gittikçe global yapılar haline bürünmüştür. Bundandır ki, ulusal rekabet gücü tüm ülkeler açısından daha önemli bir kavram olarak algılanmaya başlamıştır. Dünyanın en büyük ekonomik gücüne sahip ülkeler açığa çıkan durum karşısında rekabet güçlerini koruma ya da artırma konusuna daha çok önem vermiş ve girişimler başlatmışlardır. Her geçen gün hazırlık ve alt yapılarını kurmuş yeni rakiplerin küresel pazara girmeleri, daha önce oldukça rahat hareket eden gelişmiş ülkeleri, rekabetçi konumlarını koruyabilmek amacıyla, bilimsel araştırmalar gibi çeşitli araçlarla yapıların sürekli kontrol etmeye, iyileştirmeye zorlamıştır (Çivi, 2001).

Günümüzde rekabet gücünü inşa etme konusunda devletler diğer dönemlere nazaran daha çok müdahale göstermektedir. Bu konuda Manuel Castells (1996), ekonomide yeni bir tavır şekli olan bu müdahalenin rekabet, verimlilik ve teknoloji hedeflerini gerçekleştirmeye yönelik olduğunu iddia etmiştir. Devletler dünyadaki rekabet güçlerini var olan konumdan daha üst noktalara taşımak gayesiyle firmalarına

yardım etmekte, verimlilik sağlayacak altyapı yatırımlarını ve teknolojik gelişmeleri desteklemektedir. Ülkeler bu süreçte kendi karakterlerine uygun olacak şekilde büyüme ve rekabet stratejileri geliştirmektedir. Örnek verilmesi gerekirse, Amerika yazılım, sinema ve bilişim alanında rekabet avantajı sağlamaktadır. Almanya makine ve otomotiv endüstrisinde, İtalya da moda ve tasarım alanında rekabet üstünlüğü ile küresel sisteme dahil olmaktadır (Duman, 2018).

Rekabet gücü, daha fazla miktarda ve yüksek kalitede mal ve hizmet üreterek satışı maksimum seviyeye çıkarma kapasitesidir. Rekabetçi yeteneklerin geliştirilmesi toplumsal ve ekonomik açıdan tüm ülkelerin en büyük hedefidir. Rekabet maliyetin düşüklüğüne, düşük fiyattan arza ve yeniliği sağlamaya yol açmaktadır. Rekabetçi ülkeler, rekabetçi olmayanlarla kıyaslandığında dünya ticaretinden daha fazla pay alıp vatandaşlarının refah seviyelerini gittikçe artırmaktadırlar (Şen, 2012).

Uluslararası kentlerin rekabet bağlamında ana hedefi, bir kentin konumlandırılması ve çekiciliğinin kritik bir işlevi olduğu rekabet gücünü artırmaktır. Cazibe odaklı gelişim stratejileri, dış kaynakların küresel akış alanından etkin bir şekilde alınmasını amaçlamaktadır (Anttiroiko, 2015).

Şehir bölgesinin ortak fiziksel, ekonomik, sosyal ve kurumsal kaynakları veya varlıkların ekonomik gelişmenin üç önemli belirleyicisini kapsadığı söylenebilir.

- Ulusal şirketlerin ürünlerini uluslararası pazarlarda satma gücü olan “ticaret”,
- Ürünlerin fiyatı ve üretildikleri “verimlilik”,
- Bölgesel insan ve yerel sermayenin kullanılması (örneğin, istihdam oranı).

Rekabet gücü, yukarıda belirtilen üç değişken arasındaki değişken ilişkilerin bir fonksiyonunu içermektedir. Bunlardan herhangi biri düşürülürse, bölgenin refahının belirleyicilerini çok dar bir şekilde temsil etme riski vardır. Verimliliğin belirleyicileri (inovasyon, yatırım, beceriler, altyapı, girişimcilik, vb.) daha derin analiz gerektiren bu özelliklerin altında yatan faktörler ve aynı zamanda birçok zor ölçüm sorunuyla ilgili daha fazla soru vardır. Terim, bölgesel ekonominin farklı dallarındaki rekabetçi konumlar (çeşitlilik) arasındaki önemli farklılıkları gizleyebilir. Ayrıca zaman içindeki

değişken ekonomik performansı (oynaklık) ve farklı sosyal gruplar, alanlar için (eşitsizlik) rekabetçi başarının düzensiz sonuçlarını gizleyebilir (Turok, 2004).

2.3.2 Bölgesel Rekabet

Modern dönemde bölgesel yaşam alanları, ulusların kendi çalışmalarını aktif edebildiği alanlar olmaktan çıkmış, kendi fikir mekanizmalarını oluşturmuş, kendi çalışmalarına göre fikirler üreten ve bu fikirleri hayata geçiren birliktelikler haline gelmiştir. Yani güç uygulanan mekanlardan çok güç uygulayan konum haline gelmiştir. Bu kadar büyük bir öneme sahip olduğundandır ki, rekabet kaçınılmaz olarak görülmektedir (EDAM, 2009).

Son 20 yılda, “rekabetin” önem kazandığı alanlar kentsel mekanlar ve bölgeler olarak ortaya çıkmaktadır. Şehirlerin rekabet edebilir olması, bölgelerin kalkınma düzeylerini ve uluslararası ölçekte dünya üzerindeki konumlarını etkileyen bir etken olmuştur. (Kerimoğlu ve Sezer, 2017).

Bölgesel rekabet geçmişe oranla 2000’li yıllardan sonra daha da önem kazandığı görülmektedir. Bunun nedeni olarak ise alanların giderek global ekonominin etkileri altında kalması olarak gösterilmiştir (Kara, 2008).

2.3.3 Öğrenen Bölgeler

Kapitalizmin ortaya çıkardığı krizler, yerel kalkınmanın potansiyellerinin yeterince ortaya çıkarılamaması ve merkezci yaklaşımların ticari büyümenin önüne set çekmesi neticesinde çareler aranmış ve bu problemlerin giderilmesi için bölgesel kalkınma modelleri geliştirilmiştir. Bu modellerden bir tanesi de ağ, buluşçuluk ve içiçelik temellerine dayanan “öğrenen bölge” dir. Bu yaklaşımda ürünlerin, insanların ve bilginin anında hareketliliğini sağlayan fiziksel ve iletişimsel yapının önem kazandığı; bilgi ve yaratıcı fikirlerin toplanması için gerekli buluşçu ortamı sağlayan bölgedir.

Öğrenen bölgede insan kaynakları önem kazanmakta ve yapısını düşük becerili, düşük ücretli işgücü yerine yüksek becerili, yaratıcı, iletişime açık işgücü oluşturmaktadır (Tezcan, 2011).

2.3.4 Özel Ekonomi Bölgeleri

Özel ekonomi bölgeleri, birden fazla il ve ilçeyi kapsayan, belirli bir amaca uygun inşa edilmiş alt bölgelerden oluşmaktadır. Alt bölgeler sanayi altyapısı, teknolojik altyapısı, limanı, havaalanı, meslek okulları ve üniversiteleri, yerleşim ve konut alanları, ticaret yapıları, kültür, sanat ve turistik yapıları gibi tesislerden oluşmaktadır. Özel ekonomi bölgeleri, hep birlikte yönetilen, ülkenin geri kalanından farklı idari, düzenleyici ve mali rejimlerle çalışan sınırlandırılmamış bölgeler olarak tanımlanır (Çakmak ve diğer., 2017). Özel ekonomi bölgelerine rekabetçilik perspektifinden baktığımızda kentlerde özellikle sanayi ve ticaret açısından gelişmiş bölgelerin oluşmasında önem arz etmesi düşünülmektedir. Kentlerde rekabet ortamının oluşmasında özel ekonomi bölgelerinde kayda değer olacağı ve bu iki etkenin birbiri ile etkileşim içerisinde olması gerektiği öne sürülebilir.

2.3.5 Kümelenme

Kümelenme yaklaşımı firmaların, sektörlerin, bölgelerin ve ülkelerin rekabetçilik gücünü artırmaya yönelik fikirler arayışlarında ön plana çıkmaktadır. Özellikle, 2000’li yılların başlarından itibaren ülkelerin rekabet gücü artan bir ivme görülmüştür. Bu da, ulusal kalkınmanın sağlanarak ülke refahının artırılmasını ön plana çıkarmıştır. Böylece kümelenme adından söz ettirmeye başlamıştır. Ülkemizde başta Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Maliye ve Hazine Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı olmak üzere birçok kamu kurumu kümelenme yaklaşımını benimsemiştir ve ilgili politikalarını bu çerçevede tasarlamaya başlamıştır (Eraslan ve Dönmez, 2015).

2.3.6 Yaratıcı Kentler

Yaratıcı kent, içerisinde birçok kuruluşun bütünleştiği bir sistemdir. Bünyesinde kamu, özel ve sivil toplum sektörlerini barındırmaktadır. Kentin yaratıcı olması, farklı kültürlerin bir araya gelmesini gerektiren farklı bir yapı olmayı gerektirmektedir. Bu yapı, ölçülebilir risk almaya, yaygın liderliğe, stratejik olarak ilkeli ve esnek olmaya işaret etmektedir. (UNCTAD, 2008). Kentin rekabetçi yapısının artmasında da önem teşkil etmektedir.

2.3.7 Kültür Endüstrisi

Kültürün endüstrileşerek yükselişinin başlangıcı 1970’li yıllarda olmuştur. Avrupa ve Kanada’da atılan ilk adımlar, “kültür endüstrisi” ve “yaratıcı endüstri” alanlarında kalkınmaya katkı yapan gelişmeler kavramının oluşmasında ve öne çıkmasında belirleyici niteliktedir. Kanada, komşusu olan Amerika Birleşik Devletleri ile yarışında kendi ürettiği kültür ürünlerinin ve hizmetlerinin rekabet edebilirliğini artırmaya yönelik girişiminde bu politikayı kullanmıştır. Kültür endüstrisi ve yaratıcı endüstrilerin kentlerde doğrudan istihdam ve ekonomik canlılık yaratma özellikleri, kentlerin rekabet-edebilirlik düzeylerini etkilemektedir buna ek olarak kültür ve yaratıcı endüstriler giderek ülkelerden ziyade, kentler arası yarışta doğrudan girdi teşkil edebilmektedir (Dündar, 2016).

BÖLÜM ÜÇ

KENTLERİN REKABETÇİ ÖZELLİK KAZANMASINA YÖNELİK KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMININ İRDELENMESİ

Kentsel dönüşüm kavramının irdelendiği bu bölümde; Kentsel dönüşüm kavramının tanımından ve içeriğinden bahsedilmiştir. Kentsel dönüşümün uygulama yöntemleri incelenmiş, uygulama alanları gözden geçirilmiştir. Kentsel dönüşüm kavramı dünyadaki ve Türkiye’deki kentsel dönüşüm süreci üzerinden irdelenmiştir.

3.1 Kentsel Dönüşüm Kavramı ve Ortaya Çıkışı

Türk dil kurumuna göre kent “*nüfusunun çoğu ticaret, sanayi, hizmet veya yönetimle ilgili işlerle uğraşan, genellikle tarımsal etkinliklerin olmadığı yerleşim alanı, şehir, site*” olarak tanımlanan kırsal kesime göre nüfus olarak daha kalabalık olan ve komşuluk ilişkileri birimlerimden oluşan yerleşim alanıdır.

Dönüşüm kelimesi ise Türk dil kurumuna göre “*olduğundan, başka bir durum alma*” olarak tanımlanmaktadır.

Kentsel dönüşüm Türk dil kurumuna göre “*kentin imar planlarına uymayan binaların yıkılıp yapılan yeni planlara uygun olarak toplu yerleşim alanlarının oluşturulması*” dır.

“*Kent ve dönüşüm kavramlarını inceledikten sonra kentsel dönüşümü kısaca; kente yakıştır, kent yaşamına uygun olan alanları ortaya çıkarma faaliyeti*” olarak tanımlayabiliriz (Yıldız, 2017, s. 7). Bu tanım gösteriyor ki kentsel dönüşüm, kentlinin refah içinde yaşadığı ve birçok etmen ile birlikte planlı yaşam alanları oluşturmaktadır. Kentsel dönüşüm kavramının sadece fiziksel değil diğer yönlerini de vurgulayan bütüncül perspektifli tanımlara da rastlamaktayız. Bu tanımlardan biri kentsel dönüşümü “*Kentsel sorunların çözümünü sağlayan ve değişime uğrayan bir bölgenin fiziksel olmasına ek olarak ekonomik, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm*

sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylemdir’’ (Turok, 2005, s. 25) olarak ele almıştır.

Kentsel dönüşüm kavramını kısaca ele aldıktan sonra, bu kavramın dünyada ve Türkiye’deki gelişim süreçlerine değinmek yerinde olacaktır.

Dünyada kentsel dönüşüm süreçlerini kentleşmenin alt yapısının oluşturan süreç olarak üç ana evrede incelemek mümkündür. İlk evre 19.yüzyılda yaşanan süreçtir ve bu sürecin devamı ile oluşmuştur. Bu yüzyılda yaşanan sanayi kapitalizmi, ekonomik ve toplumsal değişimi de beraberinde getirmiştir. Bu dönem dünyada sanayileşme, kentleşme ve modernleşme sürecini oluşturan kayda değer bir dönemdir. İkinci evre, 2. Dünya Savaşı sonrasında Avrupa’nın tekrar yapılanma esnasında ortaya çıkmıştır. Bu dönüşümün üçüncü evresi ise, 1970’lerden itibaren yaşanan krizle beraber bütün dünyada üretimin değiştiği bir dönemde vuku bulmuştur (Aşık, 2007).

Kentsel dönüşümün ilk örneği, sanayileşen Avrupa’da yeniden inşa tarzında gelişen yenileme faaliyetleri ile olmuştur. Bu üç evrede yaşanan tarihsel süreçlerden sonra oluşan tabloya bütünsel olarak bakıldığında her ülkenin kendilerine has politika ve uygulamalar geliştirdiği görülmüştür. Bu dönemde, İngiltere’de konut politikasını geliştirmek amacıyla Konut Kanunu çıkarılması, 1851’den 1870’e kadar olan “Haussman Politikaları”bu dönemin önemli bir süreç olduğunu göstermektedir (Çakallı, 2015). Bu dönemde Fransa’da ise, “Temizleme Sonrası Modernizm” denilen bir tutum kabul edilmiştir. Bu tarihsel süreçte, Avrupa ve ABD’de uygulanan politikalar ve programlar karşılaştırıldığında büyük farklılıklar olduğu görülmektedir. Örneğin, İngiltere’de kentsel yenileme operasyonları, devlet kurumları tarafından yönetilmiş ve uygulanan programlar düşük standartlardaki konutlarda yaşayan kesimi, bu konutlardan çıkartarak yaşam kalitesi yüksek konut alanlarına yerleştirmiştir. Bu durumun tam tersine, ABD’de uygulanan birçok yenileme programını özel sektör kuruluşları yönetmiştir (İnce, 2006). Bu dönemde uygulanan projeler uygulanış biçimlerinin farklılıklar göstermesi her ülkenin kendi ihtiyaçlarına cevap verebilecek projeleri ve uygulamaları ortaya koyduğu sonucuna ulaştırmaktadır.

Türkiye’de yapılan kentsel dönüşüm çalışmalarına bakıldığında ise İkinci Dünya savaşının sonrasında iyileştirilen planlama çalışmalarının, genel olarak kentin fiziki düzenlemesiyle ilgili olduğu görülmektedir.

1950’li yıllarda uygulanan genel planlama yaklaşımı; konum olarak merkez kabul edilen bölgelerin yıkılması, alt sınıf inşaların buradan çıkarılması ve bu alanlara yeni bir yaşam sunulması şeklinde olmuştur. Bu dönem tarihte “Buldozer Dönemi” olarak kaydedilmiştir. Ancak bu dönemdeki uygulamada yaşanan sıkıntılar ve bu sıkıntıların halkın ve çevrenin üzerindeki olumsuz etkileri görülmüştür. Bu sebepten dolayı değişim ve yenileme sonrası modernizm bir başka deyişle temizleme sonrası modernizm dönemine geçilmiştir. Bu dönemlerden sonra 1960’larda bireyselliğe inanan toplumun buna dahil olmasına istenilmesine yönelik farklı düşünceler ortaya atılmaya başlanmıştır. 1970’li yıllarda özellikle konut alanlarının yenileme çalışması büyük önem taşımaktadır. 1980’lere gelindiği zaman, kentlerde daha çok çalışma alanı açmak için yenileme, kent merkezlerinde soylulaştırmanın ortaya çıktığı görülmektedir. 1990’larda ise ekonominin gelişmesiyle başlayan büyüme amaçlı planlama çalışmalarında asıl amaç, mevcut durumda değişiklik oluşturmayacak öneriler getirmek olmuştur. Uygulanabilirliği ve sürekliliği olan, toplumun beklentilerini karşılayacak, ihtiyaçlarını giderecek projeler yapılmaya ve uygulanmaya başlanmıştır (Nurakova, 2010).

Türkiye’de planlı döneme 1961 Anayasası döneminde geçilmiştir. İlk kez 1963 yılında bölge düzeyinde bölgesel kalkınma planları hazırlanmıştır. Türkiye’de tarihsel bağlamda dünyada çeşitli uygulamaları bulunan kentsel dönüşüm, ilk defa 1980’li yıllarda konuşulmaya başlanmıştır. Fakat kentsel dönüşümün yaygın olarak kullanımı fazla eskilere dayanmamaktadır.

Kentsel dönüşüm ile ilgili düzenlemeler, 1848 Ebniye Nizamnamesi sonra 1882 Ebniye Kanunu’nda yer almaktadır. Cumhuriyet Döneminde planlamaya yönelik yapılan düzenlemeler 1925 tarihinde yürürlüğe konulan 583 sayılı kanunda yer verilmiştir. 583 sayılı kanun ile Ankara’nın Başkent olarak planlanması ve geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla 1915 yılı değerlerinin 15 kat kadar üzerinde

kamulaştırılma yetkisi verilmiştir. Bu sürecin sonucunda kent planlaması, 1928 tarihli ve 1351 sayılı, Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun hükümleri yer almıştır (Çakallı, 2015).

Türkiye’de 1966 tarihli 775 sayılı Gecekondu Kanunu, gecekondu alanlarının şartlarının düzeltilmesi oluşan gecekondu bölgelerinin kaldırılması ve tekrar yapılması planlanan gecekondu yapılarının önlenmesi amacıyla yürürlüğe konulmuştur. Türkiye’de 1970’li yıllar, kentsel dönüşümün fikrinin alt yapısının hazırlandığı bir dönem olduğu söylenebilir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası tarihsel süreç dikkatle incelendiğinde, Türkiye’de kentlerin 50 yılı aşkın süredir sürekli dönüşüm içerisinde olduğu görülmektedir. Ancak esas sorun, bu sürecin dışarıdan müdahaleler ile değil, kendiliğinden işleyen bir süreç olmasıdır. Bu sürecin doğal sonucu olarak, Türkiye’de uygulamaya konulan dönüşüm projeleri, kentlerin tarihsel, çevresel, ekonomik ve sosyo-kültürel kimlikleri ile tutarlı olmaktan uzak kalmışlardır (Aşık, 2007).

Türkiye’de son zamanlarda, kentsel dönüşüm projelerini uygulamak yerel yönetimlerden beklenen bir durum haline gelmiştir. Bunun sonucunda uygulanan kentsel dönüşüm projelerinin birçoğunu yerel yönetimlerin yaptığı görülmektedir. Bu tür projelerin çok maliyetli olması ve kentsel dönüşüme özgü bir mevzuatın olmaması yerel yönetimlerin işlerini zorlaştırmaktadır (Çakallı, 2015). Türkiye’de uygulanan kentsel dönüşüm projelerinin bir diğer olumsuz tarafına bakmak gerekirse; bu projeler parsel bazında ve parçacı şekilde yapılmaktadır yani bütüncül değildir. Bu şekilde parçalı bir şekilde olmasının nedenini bu süreci yerel yönetimlerin götürmesine bağlamak doğru olacaktır (Aşık, 2007).

3.2 Kentsel Dönüşümün Amacı

Kentsel dönüşüm, kendi iç dinamikleri gereği şehrin yapısına, kentte yaşamlarını sürdüren toplumun ekonomik, sosyal ve fiziksel geleceği üzerine ve buna istinaden kentin bütün adetlerine etki eden bir faaliyettir. Şehri dönüştürme projelerinin

gerekçeleri dönüşümün amaçlarının de ne olduğu hakkında bilgi vermektedir. Dönüşüm uygulamalarının amacını gerekçede ortaya konulan risklerin, eksikliklerin ve aksaklıkların bitirilmesi suretiyle kamu yararının sağlanması, dönüştürmesi oluşturmakta, uygulama hedeflerini ise sorunların giderilmesi oluşturmaktadır. Buna istinaden, kentsel dönüşüm faaliyetlerinin amaçlarının, toplumsal yaşama ve kente sağlamış olduğu fayda prensibinden hareketle ilişkilendirmek mümkündür. Buna göre; kentsel dönüşüm ile (Öngören ve Çolak, 2013),

- Şehrin daha etkin bir şekilde geliştirilmesi mümkün olacaktır. Alanın yaşam kalitesi açısından iyi yapılaşmamış olması ya da sonradan bu niteliğinin kaybedilmesi, üstesinden gelinmesi gereken bir sorun haline gelmekte olduğundan, kentsel dönüşüm uygulamalarında daha sağlıklı hale getirilme veya etkili bir şekilde dönüştürme ve geliştirilme hedefler arasında yer alacaktır.

- Şehirde çöküntü haline gelmiş alanlarının sağlıklılaştırılması suretiyle ekonomik ve sosyal sorunların çözüme ulaştırılması sağlanacaktır.

- Kentsel yaşam kalitesinin artırılması sağlanmaktadır. Şehir yaşamının insanları daha mutlu etmesi, standartlara uygun daha sağlıklı bir planlamanın etkin olmasıyla mümkündür.

- Şehir ekonomisinin daha güçlü olması sağlanacaktır. Kenti dönüştürme çabasının başarısındaki etken faktör, dönüşümün gerekli ekonomik kaynağa sahip olup olmamasıdır.

Son olarak kentsel dönüşümde hedeflerinden biri de yoksul mahalleler ile ülkenin diğer yapılaşmalarının arasındaki aralığın kapatılması ile alansal ve mekansal eşitsizliğin minimuma inmesidir. Resmi karar hükmü konuya aşağıdaki gibi açıklık getirmektedir: *“mahalle yenileme, en yoksul yerleşim alanlarındaki vatandaşların yaşamını iyileştirmek için, hükümetin verdiği uzun-soluklu taahhüttür. Bu yaklaşım ile amaç insanların terk etmek değil yaşamak isteyecekleri sürdürülebilir toplumlar yaratmaktır”* (Çardak, 2011, s. 26).

Kentsel dönüşümün amaçlarını fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan 3 ana başlıkta inceleyecek olursak (Çatalbaş, 2011);

Fiziksel açıdan;

- Ekonomik ömrünü yitirmiş yapıların yıkılıp yerine doğal felaketlere dayanıklı yapıların yapılması,
- Alanın altyapı ve sosyal donatı alanları eksik ise, eksikliklerin tamamlanması,
- Kent içinde bulunan bölgelerin yapı ve nüfus yoğunluğunun dengelenmesi,
- Ulaşım problemlerinin ortadan kaldırılması,
- Olası doğal afet tehlikelerine karşı önlem alınması fiziki çevrenin yaşam kalitesini artırılarak yaşanabilir hale getirilmesi,
- Kentsel mekanların etkinliği artırılmış şekilde kullanımına ve plansız büyümeden kaçınmaya dair stratejiler belirlenmesi,
- Kentin iç dinamiklerini oluşturan birçok ögenin fiziksel ve mekansal olarak sürekli değişim ve dönüşüm ihtiyacına cevap vermektir.

Ekonomik açıdan;

- Ekonomik eşitsizliğin minimuma düşürülmesi.
- İstihdamın artırılması.
- Ekonomik ömrü azalan alanların ve yapıların tekrar kent ekonomisine katılması.
- Kentsel huzur ve yaşam kalitesini artırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma modeli ortaya koyulması.
- Kent yönetiminin mali olanaklarının geliştirilmesidir.

Sosyal açıdan;

- Yaşam kalitesi açısından yaşam standartlarına uygun alanların oluşturulması.
- Mahalleler arası sosyal ve ekonomik farklılıkların minimuma düşürerek, sosyal engellerin kaldırılması.
- Temelde toplumsal sıkıntıların sebepleri incelenerek, bozulmaların engellenmesi ile kentsel alanların çöküntü hale gelmesinin önlenmesi.
- Hükümetlerin ürünü olarak kentsel planların ve fikirlerin şekillendirme ihtiyacını karşılamak üzere sivil toplum kuruluşları ve toplumun farklı alanlarından kişilerin planlamaya katılımını sağlamaktır.

3.3 Kentsel Dönüşümün Süreci ve Gelişimi

Daha önce de belirtildiği üzere kentsel dönüşüm uygulamaları ilk olarak, 19. yüzyılda Avrupa’da yaşanan kentlerin büyüme süreçleri sonucunda, kentlerde bulunan bazı alanların yıkılıp yeniden yapılması şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu dönemde kamuda yönetimli liderlik modeli ile gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulama süreçleri farklı iki temele dayanmaktadır. Bunlar 1851’de İngiltere’de üretilmiş olan ve kentsel politikalar öneren Konut Kanunu ve 1851-1873 yılları arasında Fransa’da, Paris kenti için gelişim ve dönüşüm müdahaleleri de bulunan Vali Haussmann’ın operasyonlarıdır (Öngören ve Çolak, 2013).

Kentlerde dönüşüm süreçleri farklı şekillerde ve farklı zaman periyotlarında gelişmekte, zamana ve mekana göre farklı faaliyetler içermektedir. Roberts (2000) dünyada olan kentsel dönüşümleri “Kentsel dönüşüm pratiği gelişim süreci” adlı çizelgesinde beş dönemde incelemiştir (Tablo 3.1). Bu dönemler (Ünal Topkaya, 2014);

1. 1950’ler yeniden inşa etme
2. 1960’lar yeniden canlandırma
3. 1970’ler yenileme
4. 1980’ler yeniden geliştirme
5. 1990’lar yeniden üretme olarak adlandırılmıştır.

Tablo 3.1 Kentsel dönüşüm uygulamalarının gelişim süreci (Öztaş, 2005; Roberts, 2000)

DÖNEM	1950'LER	1960'LAR	1970'LER	1980'LER	1990'LAR
Politika Türü	Yeniden İnşa Etme	Yeniden Canlandırma	Yenileme	Yeniden Geliştirme	Yeniden Oluşum
Genel Strateji	Çöküntü alanlarının master plana uygun olarak yeniden inşa edilmesi ve banliyö alanlarının gelişmesi	1950'li yılların anlayışının devamı, kenar bölgelerinin ve banliyölerin gelişmesi, rehabilitasyonu sağlamada ilk adımların atılması	Yenileme ve mahalle projelerinin üzerinde durma ve banliyölerde iyileşme sağlanması	Gelişme ve yeniden gelişim projelerinin çalışılması	Daha kapsamlı politika ve uygulamaların olduğu daha öznel planlar
Aktörler	Merkezi hükümet ve yerel idare, müteahhitler ve özel sektör	Özel sektör ve kamu arasında denge arayışı	Özel sektörün rolünün artması ve yerel idarenin etkisinin azaltılması	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, ortaklıkların artırılması	Baskın yaklaşımla birlikte çalışma prensibi
Uygulama Düzeyi	Arsa ölçeği üzerinde durma	Uygulamada alan olarak bölgesel düzeyde ortaya çıkış	İlk başta bölgesel ve yerel düzey ardından yerel düzeyin öne çıkışı	1980'li yılların başlarında alan üzerinde yoğunlaşma ile birlikte yerel ölçek üzerinde durma	Stratejik perspektifin yeniden belirlenmesi ve bölgesel çalışmaların gelişimi
Ekonomik Düzey	Özel sektörün katkısı ile kamu yatırımları	1950'ler ile özel sektörün büyüyen ilgisi	Kamu sektöründe kaynak kısıtlaması ve özel sektöre yöneliş	Kamunun desteği ile özel sektörün hakimiyeti	Kamu ve özel sektör bununla birlikte dış yatırımcılar arasında artan denge
Sosyal Düzey	Konutların yaşam standartlarının iyileştirilmesi	Yaşam kalitesinin artırılması	Toplumsal temelli eylemler ve artan yetkiler	Seçici devlet desteği ile toplumun kendi çözümlerini üretmesi	Toplumsal rol alması ve yönetimde karar mekanizmasına dahil olması
Fiziksel Düzey	Merkez ve banliyölerdeki bölgelerin yer değiştirmesi	Mevcut alanların iyileştirilmesi için 1950'li yıllarda ki gibi devam etmesi	Köhnemiş bölgelerin daha kapsamlı olarak yenilenmesi	Yeniden gelişme planlarının yapılması	1980'li yıllara göre daha mütevazı yaklaşım
Çevresel Yaklaşım Unsurları	Peyzaj Düzenlemeleri ile birlikte yeşillendirme	Daha geniş iyileştirme çabaları	Yeni fikirlerle çevresel gelişimin artırılma çabası	Daha gelişmiş çevresel yaklaşımlar	Çevresel sürdürülebilirlik açısından daha gelişmiş ve kapsamlı bir bakış açısı

Zaman içinde değişen ekonomik ve sosyal dengelerin kentin mekanı üzerinde oluşturduğu sonuçlardan biri olan Kentsel dönüşüm, Dünyada özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında başlayan kentleri yeniden yapılandırma süreçleri ile günümüze dek farklı dönemlerden geçmiş ve kentler çok çeşitli yöntemlerle yenilenmiş bir alandır (Ünal Topkaya, 2014). Dönemlerin getirdiği gelişimler farklı ihtiyaçlara veya mevcut sorunların çözümüne yönelik olmuş bu da yöntemleri çeşitli kılmıştır.

Kentsel dönüşüm uygulamalarında başlangıçta “fiziksel” boyut ön planda tutulmuş ve buradaki amaç ise eskimiş, köhneleşmiş kentsel bölgeleri daha yaşanabilir alanlara dönüştürmek olmuştur. Bu amaca istinaden uygulanan kentsel dönüşüm uygulamaları bir şehrin ya da bir bölgesinin yıkılarak yeniden inşa edilmesi üzerinedir. Bu alışmalar ve uygulamalar kamu kaynakları ile yapılmış ve dönüşümü sağlayabilmek amacı ile kararların tamamını yerel yönetimler vermiştir (Ünal Topkaya, 2014).

1960-1980 yılları arasındaki dönemde ise; kentsel dönüşüm uygulamalarının “ekonomik” boyutu önem kazanmıştır. Kentsel dönüşüm şehir ve mahalle alanı kavramının dışında bölgesel boyutta gerçekleştirilmiştir. Özel sektör ile işbirliği yapılan bir dönem olmuştur (Ünal Topkaya, 2014).

1990’lı yıllarda ise kentsel dönüşüm projeleriyle yaşanan etnik, sınıfsal ayrışmalar ve şehirlerde ki suç oranlarının çoğalması gibi sebeplerle “sosyal” boyuta ehemniyet verilmeye başlanmıştır. Dönüşüm uygulamaları sosyal boyutu ile birlikte toplum, birçok projede söz sahibi olmaya başlamış ve kamu ile özel sektörün birlikteliği ile birçok dönüşüm projesi uygulanmıştır.

21. yüzyılın başlarında dönüşüm projeleri her alanda uygulanmaya başlamıştır (Eren, 2006; Ünal Topkaya, 2014). Görölmektedir ki son dönemde yapılan, üretilen projeler birçok şartı ve esası göz önünde bulundurarak bütüncöl (holistic) bir boyut ile oluşturulmuştur. Tarihsel sürece ve mevcut imkana bağlı olarak dönüşüm faaliyetleri başlangıçtan bu yana önemli bir gelişim kaydetmiştir.

3.4 Kentsel Dönüşümün Uygulama Biçimleri

Kentsel dönüşüm, şehrin yenilenmesi için yapılan uygulamaları içinde toplayan yelpazesi geniş bir kavramdır. Ancak, bu uygulama biçimlerinin tanımlanmasında pek çok farklı görüş ortaya çıkmaktadır. Bunun en önemli nedeni, dünyanın farklı ülkelerindeki bilim insanlarının çeşitli isimlerle tanımladığı bu uygulama biçimlerinin Türkçe'ye uyarlanmasında yaşanan terminoloji karmaşasıdır (Ertaş, 2011). Bu kavramların temelinde şehirlerin işlevini yitirmiş bölgelerine yönelik olarak yapılan çalışmaları göstermektedir. Bu sebeple belirtilen kavramlar belirli amaçlar temelinde başlıklandırılmıştır. Lakin bu uygulamalar yöntem açısından farklı olmaktadır. Bu sebeple kavramlar; uygulamaların niteliği, yöntemi, kapsamı ve sonuçları bakımından ayrı başlıklarla değerlendirilmesi gerekmektedir (Yaman, 2010, 2015).

3.4.1 Kentsel yenileme (Renewal)

Kentsel yenileme, önceki yıllarda iyi durumda olan fakat zaman içerisinde eski işlevini yitirerek çöküntü bölgeleri haline gelmiş olan kentlerin, şuanki ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yeniden oluşturulmasını ifade etmektedir. Kentsel yenileme kavramı gerek yerleşme düzeni, gerekse yapılaşmanın kalitesi açısından yaşama ve sağlıklılaştırması olanağı olmayan alanlardaki yapıların yıkılarak yeniden planlanması durumunu ifade eder (Görün ve Kara, 2010).

Tekeli'ye göre (2014) ise kentsel yenileme, birincil ve en radikal dönüşüm biçimi olmaktadır. Buna ek olarak var olanın yıkılıp yeniden yapılma faaliyetidir. Tekeli'ye göre bir yaşam alanında kalite düşmüş ve yaşam için riskli bir hale gelmiş ise tek çare kentsel yenilemeye başvurmaktır. Bu sebeple yasallığı olmayan, başkalarının toprakları üzerine yapılan imarsız yapılar yıkılarak kentsel yenilemeye olanak sağlamaktadır. 19. yüzyılın ortalarından, 20. yüzyılın ortalarına kadar, kentlerdeki mekansal bozulmaya karşı en önemli müdahale biçimi olan kentsel yenileme uygulamalarının başında, Paris'te Haussmann'ın öcülüğünde 1850-1860 yılları arasında uygulanan kentsel yenileme projesi gelir (Akkar, 2006). Bu projede ki gibi kentsel yenileme uygulamalarında yerinde dönüşüm uygulanamamaktadır.

Günümüzde kentsel yenileme uygulamaları daha önceki kentsel yapıların kalitesinin düştüğü iddiasıyla yıkılarak bu yapılarda yaşayan insanları yeni yapılan yerleşim alanlarına yerleştirilmesine dayanmaktadır (Yılmaz; 2009). Bu işlem genellikle alandaki insanların az katlı yapılardan yüksek katlı bloklara taşınması veya yapılarının ellerinden gitmesi ile son bularak mülksüzleştirmeyi doğurur. Mülksüzleştirme ve yerinden etme süreci, kapitalist kentsel süreçlerin çekirdeğini oluşturur. Bu da kapitalizmin kentsel yenileme sebebi ile sonuçlanmasının aksetmesidir (Harvey, 2013). Bu dezavantaja ek olarak kentsel alanlarda, yenileme çalışmaları plansız bir şekilde yapılıyor ise bu durum sadece arsa üretimine sebep olmadığı gibi, üstelik şahsın maddi durumu ve ulusal ekonomi açısından da türlü sakıncalar doğurmakta olup, yerel yönetimleri planlanmayan miktarda ve zamanlarda bütçe dışı yatırımlarıyla karşı karşıya bırakmaktadır (Keleş, 2002).

3.4.2 Kentsel Sağlıklaştırma (Rehabilitation)

Avrupa’da kentsel dönüşüm uygulamaları, rehabilitasyon açısından yapılan ilk müdahale 20. yüzyılın ortalarında çöküntü bölgeleri olarak adlandırılan alanlarının yıkılması ile olmuştur. Bölgenin genelini yıkılıp yerine yeni bir kent dokusu oluşturulması ve ulaşım sisteminin yeniden kurulmasına karar veren bu kökten çözüm biçimi, 1960’larda kültürel mirasın korunması düşüncesinin yerleşmeye başlaması ile birlikte terk edilmiştir (Nurengin Kocamemi, 2006).

3.4.3 Kentsel Koruma (Preservation – Conservation)

Kentsel koruma, kentte yaşayan bireylerin ekonomik ve sosyal durumlarını, fiziksel değerlerini yansıtan yapısının, yaşanan değişim ve dönüşümler nedeniyle varlığını devam etmesini sağlamakla birlikte bu sayede kentsel yapıların günümüzde ki yaşamla bütünleştirip kültürel ve tarihi değeri bulunan varlıkların insanlığa faydalı, ekonomik ve daha işlevsel şartlar neticesinde iyileştirilmesini sağlayan bir faaliyettir (Görün ve Kara, 2010). Bu duruma istinaden kentsel koruma, kentte bulunan yapıların mimari, kültürel ve tarihi özellikleri dikkate alınacak bir plan dahilinde çalışma yapılmasını içermektedir. Faaliyetin anlam bulması için Keleş (2002), yapı kalitesi olarak sağlıklı

olan yapıların mimari, kültürel ve tarihi değerini taşıyan bölgeler içinde, bunlarla birlikte korunmasının ve bölgedeki plan denetiminin gerektiğini belirterek denetimin önemini vurgulamaktadır.

Kentsel koruma faaliyetinin asıl amacı, tarihi çevrenin yok olmasının önlenmesi, kültürel varlıkların mevzuat çerçevesinde korunması, nesilden nesile aktarılan tarihin günümüzle bütünleştirilmesidir (Yaman, 2010, 2015). Kentsel dönüşüm uygulamalarından biri olan kentsel koruma anlayışında, rant amacı ile tarihi anlam içeren yapıları yıkmak yerine kültürel ve tarihi mirasın öznelliğinden hiç bir şey kaybettirmeden, o ruhu taşıyarak kaliteli yaşam alanları oluşturmak yatmaktadır.

3.4.4 Yeniden Canlandırma (Revitalization)

Sağlıksız yapılaşmanın bulunduğu alanda mekansal yapının yaşam koşulları açısından kaliteli hale getirilmesi ve mevzuata uygunluğunun gerçekleştirilmesi ile kalınmayıp aynı zamanda o alandaki ekonomik yaşamın ve fiziksel yapının canlandırılması istenirse gerçekleşecek olan dönüşüm olarak adlandırılmaktadır (Tekeli, 2014). Bu uygulamanın amacı, işlevini yitirmiş ve önceki canlılığını kaybetmiş olan sağlıksız yapılaşma alanlarının yeniden canlılık kazanmasını sağlamak, yaşam ve fiziksel standartlarını daha kaliteli bir duruma ulaştırmaktır. Özellikle şehrin tarihi merkezlerinde görülmekte olan problemleri çözmek amacıyla alınacak sosyal önlemlerle alandaki yaşam kalitesini yükseltmeyi önemsemektedir (Görün ve Kara, 2010; Yaman, 2010).

3.4.5 Yeniden Geliştirme (Redevelopment)

Korumaya ait bir değeri olmayan yapıların olduğu alanlarda uygulanan bir yöntem olan yeniden geliştirme, yerel yönetimlerin alanın en verimli düzeyde kullanımı, geniş arsa alanı ve kent merkezine üst gelir grupları ve bu grupların aktivitelerinin gelmesini sağlayabilmektedir. Bu yaklaşımda mevcut alanda yaşayan insanlar yerlerinden edilip, kentin çeperlerine yerleştirilmektedirler. Bu durum hem sosyal açıdan hem de çevresel açıdan maliyeti artırmaktadır. Bölgede yaşayan mülk sahipleri ve konut ve ticari

alandaki kiracılar için bölgenin yıkımı psikolojik açıdan travmalara sebep olurken, sadece köhnemiş yapılar değil işlevsel bir sosyal sistemde harap edilmektedir. Gecekondu bölgelerinin şehrin farklı bir yerinde yeniden yapılaşma görülmesinden dolayı ki bu yöntem gelişmiş ülkelerde artık kullanılmamaktadır. Yapılan araştırmalar sonucunda bu ülkelerde konutların daha sağlıklı olması ve şehri merkezindeki iş alanlarını daha modernize etmek için en uygun yöntem olarak belirlenmiştir. Bu yöntemin maliyeti oldukça yüksektir kamulaştırma bedelleri başta olmak üzere, alt yapının baştan yapılması ve yeniden kamu alanlarının yenilenmesi için önemli ölçüde sermaye gerekmektedir (Çardak, 2011).

3.4.6 Tazeleme – Parlatma (Refurbishment)

Kentsel prestijin sağlanmasında bir hayli önemli olan peyzaj düzenlemesinin ve kent mobilyalarının kullanılması ile özellikle tarihi alanların yeniden canlandırılmasını öngörmektedir (Keleş, 2004a). Çağımızda çok sık kullanılan kentsel dönüşüme karşıt olarak daha önce de kullanılmış kentsel yenileme uygulaması, yeniden canlandırma veya yeniden planlama, koruma, soylulaştırma gibi birbirinden az veya çok az farklılıklar gösteren bu yöntemlerin tamamından yararlanılabileceği belirtilmiştir (Polat ve Dostoğlu, 2007).

Çalışmanın bu bölümünde kentsel dönüşüm kavramı, süreci, amacı, boyutları ve yöntemleri ele alınmıştır. Bölümün özetinden yola çıkarak kentsel dönüşüm kavramının ekonomik, kültürel, fiziksel ve yönetsel boyutlarını incelediğimizde, dönüşümde bütüncül yaklaşımın önem kazandığı görülmektedir. Birden çok aktörün rol aldığı bir yapıda, koordine edilmiş bir eylem planı olmadan sağlıklı bir dönüşümün gerçekleşmeyeceği de açıktır. Bu bağlamda kentsel dönüşüm projelerinde başarılı olunabilmesi için gerekenleri; fiziksel, ekonomik ve sosyal problemlere bütüncül bir yaklaşımla eğilmek, yerel ölçekte sorunları tespit etmek, katılımı en üst düzeyde sağlamak, kurulan ortaklıklarla, çok kapsamlı vizyon ve eylemler bütünü için koordinasyonun en üst düzeyde sağlanması olarak sıralayabiliriz.

3.5 Kentsel Dönüşümün Boyutları ve İlkeleri

Kentsel dönüşümün alanda başarı ile sağlanabilmesi için üç saç ayağına ihtiyaç vardır, bunlar İnsan, iş dünyası ve mekandan oluşmaktadır. Kentsel yeniden yapılanmanın insanların fırsatlardan daha fazla yararlanabilmeleri için yetenek, kapasite, becerilerini geliştirmeyi hedeflemesi beklenmektedir. İş dünyasının daha fazla yerel istihdam ve refah üretmesi için ekonomik rekabet şartlarını iyileştirmesi de kentsel dönüşümden beklenmektedir. Daha fazla insan ve yatırım çekebilmek amacıyla kentsel dönüşümle mekanın da cazibesinin artırılması amaçlanmaktadır. Bu üç unsurun sürdürülebilir ve dengeli şekilde birleştirilmesi istenmektedir (Turok, 2005).

“Kentsel dönüşüm mutlak surette müdahaleci bir eylemdir.” Bu yönüyle kentlerin kendi tarihsel evriminin doğal bir parçası olarak değişmesi fikrinden uzaktır ve az ya da çok müdahaleci bir etkinliktir. Geleneksel olarak müdahale devlet cephesinden gelir ve başarısız piyasayı düzeltmeyi hedefler. Bugün ise müdahale kolektif bir gayretle yapılmaktadır. Yeni kontrol ve müdahale biçimleri kentteki aktörlerin yeni bir mutabakatını yansıtmaktadır (Roberts, 2000, s.22).

Müdahale alanı kentin tarihi dokuları, terk edilmiş sanayi ve depolama alanları, kullanılmayan tersane, liman alanları ve konut alanlarını içerebilmektedir. Ancak kentsel dönüşüm basit bir arazi kullanım değişikliği sorunu değildir. Kentsel dönüşümde son dönemde öne çıkan husus, kentsel gerilemenin/sorunun nedenlerini, ardında yatan dinamikleri iyi anlamak ve bundan nasıl çıkılacağı konusunda mutabakat sağlamaktır. Bu yönüyle de her şehirdeki model kendi tarihi, mekansal dinamikleri ile geliştirilmeli ve yerel bilgi, tarihe duyarlılık, yerel aktivizm anahtar olmalıdır (Roberts, 2000).

“Kentsel dönüşüm yere özgüdür ancak rehber oluşturmak da mümkündür.” Elbette tüm kentsel sorunlar ya da çözümler bir şehre yere özgü değildir. Kentsel dönüşüm bir yere özgü olarak ortaya çıksa da genel ilkeler ve iyi uygulama örnekleri

tanımlanabilecektir. Her kentsel alanın koşulları, aktörleri, yapabilirlikleri, güç dengeleri, fiziki mekanın kullanım ve sınırları farklıdır (Roberts, 2000, s.20).

Kentsel dönüşümün ilkeleri şunlardır (Roberts, 2000);

- Kentsel alanın koşullarının ve dinamiklerinin detaylı analizine dayanmalıdır.
- Fiziksel doku, sosyal yapılar, ekonomik temel ve çevresel koşulların eş zamanlı uyumunu hedeflemelidir.
- Bütüncül ve entegre bir strateji gütmelidir. Sosyal-ekonomik-planlama-tasarım ve yasal-yönetmelik boyutları birlikte kuşatmalıdır.
- Strateji ve uygulanan program sürdürülebilirlik hedefleri ile uyumlu olmalıdır.
- Açık-yalın operasyonel hedefler konmalıdır.
- Doğal, ekonomik, insani ve diğer (arazi ve yapı çevre dahil) kaynakların en iyi kullanımını önermelidir.
- Süreçten etkilenen ve süreci yöneten tüm kesimlerin/paydaşların tam bir katılım ve işbirliği içinde mutabakatı aranmalıdır.
- Kentsel alana etki eden iç ve dış faktörlerin etkisi ve değişen doğası izlenmeli ve hedefleri gerçekleştirmeye dönük ilerleme stratejileri ölçülmelidir.

3.6 Kentsel Dönüşüm İle İlgili Yasa Düzenlemeleri

Türkiye’de kentsel dönüşümün gerçekleştirilmesine yönelik çok sayıda yasal düzenleme bulunmaktadır. Bu yasal düzenlemeler sayesinde merkezi yönetim ve yerel yönetim birimleri ihtiyaç duydukları zaman kentsel dönüşüme başvurarak kenti şekillendirebilmektedir. Çalışmanın bu bölümünde söz konusu yasal düzenlemeler ana hatları ile ele alınacaktır. Ele alınan yasal düzenlemelerin her birisi yasanın çıkarıldığı dönemlerde etkili sonuçlar doğurmuştur. Bazı yasalar sadece bir kentin dönüşümünü şekillendirmek amacına yönelik düşünülmüşken, bazıları daha genel uygulamalara imkân vermiştir. Günümüz için ifade edilecek olunursa “6306 Sayılı Afet Riski

Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun” yerel yönetimlerin elini kentsel dönüşüm uygulamaları bağlamında güçlendiren bir yasa konumundadır.

3.6.1 Gecekondu Kanunu

1966 yılında kabul edilen 775 sayılı Kanun, mevcut gecekonduların ıslahı, tasfiyesi ve yeniden gecekondu yapımının önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınması belirtilirken, gecekondu ifadesi ile “imar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalmaksızın, kendisine ait olmayan arazi veya arsalar üzerinde, sahibinin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapılar”ın kastedildiği belirtilmektedir.

3.6.2 Toplu Konut Kanunu

2985 numaralı Kanunla TOKİ gecekondu alanlarında, tarihi alanlarda, deprem riski olan alanlarda, plan yapmaya ve plan yaptığı alanlarda her türlü inşaat yapmaya yetkili olduğu görülmektedir. 1990 yılında kanuna eklenen ek madde ile TOKİ (Toplu Konut İdaresi Başkanlığı) kurulmuş ve bu kuruma kentsel yenilenme ve dönüşüm adına önemli görevler verilmiştir. Ek 7. Maddenin (12.05.2004-5162 s.k.) 4. maddesi, Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, gecekondu dönüşüm projesi uygulayacağı alanlarda veya valiliklerce toplu konut iskân sahası olarak belirlenen alanlarda çevre ve imar bütünlüğünü bozmayacak şekilde her tür ve ölçekteki imar planlarını yapmaya, yaptırmaya ve tadil etmeye yetkili kılınmıştır. Bu planlar, Büyükşehir Belediye sınırları içerisinde kalan alanlar için Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından, il ve ilçe belediye sınırları ile mücavir alanları içerisinde kalan yerler için ilgili belediye meclisleri tarafından, beldelerde ve diğer yerlerde ilgili valilik tarafından, planların belediyelere veya valiliğe intikal ettiği tarihten itibaren üç ay içerisinde aynen veya değiştirilerek onaylanması suretiyle yürürlüğe girer. Üç ay içerisinde onaylanmayan planlar başkanlık tarafından re’sen uygulamaya konulur. Toplu Konut İdaresi Başkanlığı görevleri çerçevesinde gerçek ve tüzel kişilere ait arazi ve arsaları ve bunların üzerindeki her türlü eklenti veya yapıları kamulaştırmaya yetkili kılınmıştır.

Kentsel yenilenme, dönüşüm ve gelişim projelerine yönelik, merkezi düzeyde en kapsamlı yetkiler Toplu Konut İdaresi Başkanlığının elinde bulunmaktadır. Bu durum yerelliği ortadan kaldırarak tüm ülke çapında her yer için aynı plan ve projelerin uygulanması sonucunu doğurmaktadır (Özden, 2008).

3.6.3 Belediye Kanunu

5393 sayılı Belediye Kanunun 73. Maddesinde; Belediye, kentin gelişimine uygun olarak eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek, konut alanları, sanayi ve ticaret alanları, teknoloji parkları ve sosyal donatılar oluşturmak, deprem riskine karşı tedbirler almak veya kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir denilmektedir (Ülger, 2010).

3.6.4 İmar Kanunu

3194 sayılı İmar Kanunu esas itibarıyla kentsel dönüşüm düzenlemelerinin yer alması gereken bir yasal metin olması gerekirken bu konuda neredeyse hiçbir düzenlemeye sahip değildir.

3.6.5 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun

6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun 2012 yılında çıkarılmış ve afet riski taşıyan alanlar ile bu alanlarında dışında yer alan riskli binaların bulunduğu arsalarda, standartlara uygun, güvenli ve sağlıklı yaşam koşullarını sağlamak için iyileştirme, tasfiye ve yenilemelerin nasıl yapılacağına ilişkin usul ve esaslar belirtilmiştir.

Halkın “kentsel dönüşüm kanunu” olarak isimlendirdiği bu kanunun uygulanmasında ilgili bakanlık olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı; idare olarak ise belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeleri bu sınırlar dışında il özel idarelerini, büyükşehirlerde Büyükşehir Belediyelerini ve Bakanlık tarafından

yetkilendirilmesi halinde büyükşehir belediyesi sınırları içindeki ilçe belediyelerini tanımlamaktadır.

6306 sayılı kanun Marmara depreminden sonra gündeme giren önemli bir kanun olmanın yanında yetkilerin önemli bir kısmını merkezi idareye vermesi açısından eleştirilere de konu olmuştur. Oysaki yerel yönetimler yerel demokrasinin işleyişi açısından önemli kurumlardır. Coğrafi yakınlık açısından kendi yerelinde var olan sorunları ve bu sorunlara ilişkin çözümleri daha yakından takip etme şansına sahiptir. Ayrıca seçilmiş oldukları da düşünüldüğünde siyasal sorumluluk çerçevesinde yerel halka karşı daha sorumlu davranmaları beklenir (Daşkiran ve Ak, 2015).

3.7 Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları

Kentsel dönüşüm kavramı incelendiğinde, temellerinin sanayi devrimine dayandığı görülmüştür. Özellikle sanayileşme ile birlikte ekonominin merkezi haline gelen büyükşehirlere yapılan yoğun ve plansız göçler gecekondulaşma ve çarpık kentleşmeyi artırmıştır. Mevcut yerleşimler zamanla karmaşık hale gelirken ülkeler, kentlerin bozulmasını önlemek veya bozulmuş olan kentlerin yenilenmesini sağlamak için çeşitli arayışlara girmiştir. İkinci dünya savaşından sonra 1960’lar ve 1970’lerin başları, kentsel iyileştirme ve kentsel yenileme projelerine öncelik verilen yıllardır. Bu yıllarda birçok ülkede savaş nedeniyle kentler yıkıma uğramış ve insanlar konutsuz kalmıştır. Bunun sonucu olarak da, kentsel dönüşüm çalışmaları farklı sosyal sınıfların bir arada yaşadığı bu kentlerde hem konut ihtiyacının karşılanması hem de tarihi ve kültürel yapıyı koruyarak ayağa kalkması için gerçekleştirilmiştir.

Dünyada gerçekleşen sanayi devrimi ile birlikte ekonomik faaliyetlerin artması ile birlikte kentlerde yenilenme ihtiyacı duyulmaktadır. Rekabetçilik kavramının da sanayileşme ile geliştiği bu dönemlerde kentsel dönüşüm projeleri özellikle kentler arası kıyas faktörünü etkileyen durumlardan olduğu görülmektedir. Dünya üzerinde marka değeri taşıyan şehirlerde kentsel dönüşüm projelerinin rolü rekabet kavramı doğrultusunda ilerlemektedir. Aşağıda yer verilen örnek kentsel dönüşüm alanları özellikle kentlerin rekabetçilik kazanması sürecinde önemli fiziksel mekanlar olarak

ön plana çıkması nedeni ile seçilmişlerdir.

3.7.1 Trafalgar Meydanı Kentsel Dönüşüm Projesi, Londra, İngiltere

Şehrin aktif olarak tanınan kamu alanlarından birisi olan, Trafalgar meydanı, Londra'da 1805 tarihinde meydana gelmiş olan Trafalgar savaşının anısına yapılmış olan bir meydandır. Bu alan günümüzde neredeyse şehirleşmesini tamamlamış ve yüksek katlı yapılarla çevrenmiştir. Bu alan sivil toplum örgütlerinin organizasyonları, yeni yıl kutlamaları, siyasi organizasyonlar, turlarının gezi rotası ve festivaller gibi daha birçok ana eylemin odak noktasında bulunmakta, şehrin merkezinde bulunan bu meydanın çeşitli aktivitelerin yapıldığı kentin buluşma noktalarından birisi olduğu görülmektedir (Demirsoy, 2006).

20. yüzyılın ortalarına doğru teknolojik gelişmeler neticesinde otomobilin kent yaşamında etkin olarak yer almasıyla birlikte Trafalgar Meydanı otomobiller tarafından işgal edilen ve motorlu araçların yoğun olarak kullanıldığı bir alana dönüşmüştür. Böyle olması meydanın trafik yolları ile çevrili olması, yaya geçişlerine engel teşkil etmesi ve meydan ile halkın ilişkisini engelleyen bir hale gelmesine sebep olmuştur. Bu savaş hem meydanın ruhunu, kendine has enerjisini kaotik biçime dönüştürmüş, tarihi öneminin bitmesine neden olmuş hem de şehirde yaşanan toplumun ve turistlerin mekan kullanma eğilimini azaltmıştır (Kayalar, 2006). Bu sebeple kent meydanının yeniden kentte aktif olup, topluma kazandırılması ve alanın azalan prestijini yükseltmek amacıyla kentsel dönüşüm projesi hazırlanmıştır. Kentsel dönüşüm çalışmaları ile birlikte projede bu meydan, şehrin odak noktası haline gelmesi, meydan alanının kullanılabilirliğinin artırılmasına çalışılmıştır. Bunun sağlanması için bölgedeki yayaların, turistlerin ve ziyaretçilerin erişebilir ve anlaşılabilir olması, günlük kullanım engelinin kaldırılması, büyük ve boş mekanların kamusal meydanda rahat ve güvenli hissetme etkisini düşüreceğinden meydanın çevresi ile belirli ölçüde kullanılmasının sağlanması, ileride meydanın kullanımından çıkarım sağlayacaklar için yeterli mekanın oluşması hedeflenmiştir (Demirsoy, 2006; Kayalar, 2006). Projenin temel hedefi, Trafalgar meydanındaki araç yoğunluğu ve yaya kullanımının problemlerinin çözülmesi, alanın sosyal aktiviteler açısından daha

sık kullanılan bir alan kültürüne dönüştürmek olmuştur. Bu proje, yapılan yarışma sonucunda edinilmiş, uygulaması ise kamu kaynakları tarafından gerçekleştirilmiştir. Projenin uygulama sürecinde sivil toplum kuruluşların ve halkın katılımı da göz ardı edilmemiştir (Şişman ve Kibaroglu, 2009). Kentlerin rekabetçiliği sağlaması ve kentsel dönüşüm ilkeleri açısından bakıldığında Trafalgar Meydanı turizm açısından daha aktif hale gelmiş olup, bölgede yaşayan halkın daha güvenli bir şekilde meydan alanını kullanması sağlanmıştır.

3.7.2 Pearl Nehri Kentsel Dönüşüm Projesi, Guangzhou, Çin

Guangzhou kenti Pearl Nehri deltasının merkezinde yer almakta ve çok hızlı kentleşen bir bölge olmaktadır. Bunun sebeplerinden belki de en önemli olanı dünyada ki birçok sanayiye ev sahipliği yapmasıdır. Bu durum bölge açısından daha hızlı bir dönüşümün oluşmasına ve bu dönüşüm ile birlikte kentte arazi kullanımı açısından büyük bir baskı oluşmasına neden olmuştur. Bu baskının oluşmasıyla birlikte devlet bu duruma el koymuş ve bölgesel bir planlama safhası meydana getirmiştir. Bunun sağlanmasıyla deltanın gelişiminin daha planlı bir şekilde koordine edilmesi hedeflenmiştir. Bu sürecin sonunda kentin güneyinden 370 kilometrekarelik bölgede 65 kilometre uzunluğundaki Pearl Nehri çevresinde tarım kullanım alanları, tarihi alanlar ve büyüklü küçüklü adalar oluşturulmuştur (Sasaki, 2002).

Bu bölgede uygulanan kentsel dönüşüm projesi esas itibariyle kenti koruma altına alma ve sürdürülebilir kent sağlama planları üzerine kurulmuş, Guangzhou kentinin tarihsel zenginliğini göstermek, kültürel aktivasyonunu vurgulamak amacı ile hazırlanmıştır. Detaylı olarak ele almak gerekirse proje bu temel amaçlara ek olarak (Epöztürk, 2004);

- 21.yüzyıl için sürdürülebilir kent Asya'nın en modern planını kurgulamak,
- Bölgenin ön planda olduğu potansiyellerini 21.yüzyıl sanayisi için yeni bir merkez oluşturmada ve buradaki ekosistem üzerine araştırmalar yapabilecek şirketleri şehre çekmede kullanmaya çalışmak,
- Nehir ile birlikte tarım alanları ve orman ekosistemlerinin birbiriyle bağlantılı olarak dünyanın en büyük eko-koridorunu oluşturarak ortaya çıkan projeyi sunmak,

- Nehir şehri olgusunun avantajını kullanarak Pearl River ve etrafında beliren nehirleri planlamak ve dünyanın birinci su ekosistemini inşa etmek,
- Tarımcılık önemsemek ve kentin oluşturduğu ortak yaşama toplumu davet etmek ve bu sayede ayrışmayı önlemek
- Geleneksel balık çiftliklerini, çeltikleri, su yollarını ve nehir boyunca uzanan yerleşim alanlarını bütünlük çerçevesinde işlemek ve önemini vurgulamak ön plandadır.

Bölgede planlanacak olan kentsel dönüşüm projesinin teşkilatlanma ayağına gelince kamunun liderliğinde kentsel dönüşüm uygulaması benimsenmiştir. Kamu liderliğinde kentsel dönüşüm modelinin benimsenmesi sürdürülebilir kentsel dönüşüm modeli oluşturulmaktadır. Bu modelin içeriğinde; turizm bölgeleri, yeni kent alanları, tarımsal faaliyetlerinin kullanıldığı alanlar, tarihi ve kültürel bölgeleri birbirine bağlayan köprü görevindeki yeşil akslar, toplumu alana çekecek olan ulaşım sistemleri metro alanları, feribot yolları ve otobüsler yeni bölgelerde oluşmaktadır (Demirsoy, 2006). Kentlerin rekabetçiliği sağlaması ve kentsel dönüşüm ilkeleri açısından bakıldığında tarımsal olarak alanların korunması sağlanmış olup doğal, ekonomik ve insani kaynakları en iyi kullanmıştır. Bununla birlikte turizmin gelişmesi sağlanmış ve şehrin tarihsel zenginliği ve kültürel aktivasyonu korunmuştur.

3.7.3 La Defense Kentsel Dönüşüm Projesi, Paris, Fransa

Fransız ihtilali süreci ile başlayıp günümüze kadar devam eden süreç içerisinde Fransa, Paris Kıta Avrupa'sının önemli ülke ve kentlerini bünyesinde barındırmaktadır. Her kentte olduğu gibi Paris'in kentsel dönüşüm sürecine girmesi çeşitli sebepler ile olmuştur. Bunlar güvenlik, dış dinamikler, AB'nin oluşum süreci, merkezin önemi, hizmetler sektörünün mekansal yer seçimi, tarihi kent merkezindeki kentsel kültürü korumak, sosyal yapı dengelemesi ve devlet politikaları olarak sıralanabilmektedir. Proje, La Défense, Neulily köprüsünün uzantısında, eski banliyö merkezlerinden Courbevoie ile Puteaux'un ortasında 130 hektarlık bir alanda kurulmakta ve Nanterre'ye kadar uzanmaktadır (Demirsoy, 2006). Bu alan birbirinden önemli yapılara ev sahipliği yapmaktadır. Fiat, Agf, Gian, Orion, Manhattan ve Axa

gibi uluslararası şirketlerin yüksek katlı bulunmaktadır. Ek olarak, 1989'da hizmete açılan ve Danimarkalı Johan Otto Von Spreckelsen tarafından tasarlanan La Grande Arche yapısı burada yer almaktadır. Buradaki en önemli yapılardan bir diğeri de; Zehrfuss, Mailly ve Camelo tarafından tasarlanmış olan Cnıt yapısıdır. Sırt üstü yatmış, üç noktadan yere değen bir deniz kabuğunu andıran bu binada her yıl farklı ölçekte fuarlar düzenlenmekte, bu sayede kamu faktörü ile de iletişim kurulmaktadır (Kayalar, 2004).

Proje çalışmasında temel hedefler şunlardır (Demirsoy, 2006);

- I. Dünya savaşı sonunda plan uygulamalarının düzenlenmesi ve geliştirilmesi hedefleri,
- Bölgenin devlet politikaları ile geliştirilmesi,
- Tasarlanan fakat çeşitli sebeplerle gerçekleştirilemeyen modern sitildeki etkileyici yapıların yapılması,
- Zafer yolu boyunca yapılar için oluşturulacak yükseklik sınırı,
- Özel sektörün isteklerinin kamu tarafından ilgi ile cevaplandırılması.

Proje, %70 kamu, %30 özel sektör oranında, kamu ve özel sektör ortaklığı ile gerçekleştirilmiştir. Projenin başlamasında, kamu ön plana çıkmış, finansal açıdan projenin kendi kendini yetebilme konusu önemsenmemiştir. Alan içerisinde, tarihi kentsel alanlar üzerinde, finansal olguların baskısını azaltarak yeni bir mekan oluşturulmaya çalışılmıştır. Uzun bir sürece sahip olan bu proje ile Paris'in mevcut tarihi kent merkezine dokunulmadan yeni bir merkez alanı oluşturulmaya ve bu yeni merkez alanının, eski merkez alanı ile bağının kurulmasına çalışılmıştır (Şişman ve Kibaroglu, 2009). Kentlerin rekabetçiliği sağlaması ve kentsel dönüşüm ilkeleri açısından bakıldığında La Defense bölgesinin silüeti korunmuş, özgün mimari ile yapılar inşa edilmiş ve tarihi ve kültürel açıdan Paris'in mevcut tarihi alanına dokunulmadan modern mimari sağlanmış, bununla birlikte şehrin turizm potansiyelinin yükselmesine katkı sağlamıştır.

3.7.4 Rio Kenti Gecekondu Sağlıklaştırma Programı Rio de Janeiro, Brezilya

Rio de Janeiro sosyal sınıfın dengesizliğini taşıyan, zenginler ile fakirler arasında uçurumun olduğu bir şehirdir. Milyonlarca insan daha iyi şartlarda yaşamak, iş bulmak amacıyla kırdan Rio de Janeiro'ya göç edilmiş ve kırdan kente göç 1980'lerden sonra giderek artmaya başlamıştır. Göç ile gelenlerin birçoğu kentte kendilerine ait evler inşa etmiş ve günübirlik işlerle çalışarak günü kurtarmışlar ve geçimlerini sağlamışlardır (Xavier, 2003). Bu durum şehirde gecekondulaşmaya bununla birlikte çarpık kentleşmeye sebep olmuştur.

Rio de Janeiro nüfusunun yaklaşık üçte biri gecekondu alanlarında sağlıklı şartlar altında yaşamakta ve sadece bir kısmı ana ihtiyaç olan su ve elektrik gibi ihtiyaçlarına kavuşabilmekteydi. Gecekondu alanlarında alt yapısının olmaması ve çöplerin toplanmaması gibi sebepler ciddi manada şehirde kirliliği artırmıştır (Şişman ve Kibaroglu, 2009). Gecekondu alanlarının sahip olduğu sıkıntılar ile beraber birçok sosyal sıkıntıları da ortaya çıkarmıştır. Bölgede istihdamın bulunmaması, halkın açlık sınırının altında olması, eğitim açısından imkânların çok zayıf olması bunlara ek olarak diğer yandan uyuşturucu ticareti yapan ekiplerin oluşumu ve kaliteli yaşam standartlarında meydana gelen olumsuzluklar kentin proje uygulanması ve inşa edilme zorunluluğunu getirmiştir (Çatalbaş, 2011).

Proje çalışmasında temel hedefler şunlardır (Şişman ve Kibaroglu, 2009);

- Sosyal problemlerin giderilmesi,
- Su ve kanalizasyon sistemlerinin yenilenmesi,
- Çöplerin temizlenerek ortamın çevre kirliliğinden arındırılması,
- Şehir içi yolların yapımı,
- Eğitimin iyileştirilmesi için kursların açılması,
- Çocuklar için anaokulu, gençler için spor alanlarının inşası,
- Doğal afet riski bulunan bölgelerde yaşayan halkın güvenli bölgelere taşınması,
- Şehirde bulunan akarsuların daha korunaklı hale getirilmesi,
- İnşaat ve tekstil firmaları gibi kooperatifler oluşturarak istihdam alanı artırılması,

- Halkın devlet desteği ile birlikte bankalar aracılığı ile kredi ile ev sahibi olunmasının önünün açılması,
- Alanda ikamet edenlerin yaşam kalitesinin yükseltilmesi,
- Halkın toplanabileceği meydan alanlarının oluşturulması.

Proje, devlet desteği ve bölgede yaşayan halkın birlikte çalışması ile uygulanmış olup, proje içeriğinde bölgede yaşayanların banka kredileri veya birikimleri ile kendi meskenlerinin inşaatını yapmaları istenmiştir. Programın belirli kısımlarında toplum ile birlikte özel sektöründe projenin inşasına katkı sunmuşlardır. Proje, kamu ve Inter Amerikan Bankası tarafından finanse edilmektedir (Çatalbaş, 2011).

Proje üç aşamadan oluşmaktadır. İlk aşamada 1994-1998 yıllarında tamamlanmış ve bu süreçte 300 milyon dolarlık bir yatırım finanse edilmiştir. Bu ilk süreçte yaklaşık 60 irili ufaklı mahalle ölçeğinde yerleşim bölgesi dönüştürülmüş ve 250.000 kişiye sağlıklı yapılar kazandırılmıştır. 1998-2005 yılları arasında ikinci aşamada ise 300 milyon dolarlık bir yatırım daha finanse edilmiş ve yaklaşık 100'e yakın mahalle ölçeğinde yerleşim alanı dönüştürülmüştür. Bu süreçte 350.000 kişinin kişiye sağlıklı yapılar kazandırılmıştır. Projenin son aşaması tamamlandığında gecekondulaşma önlenmiş, yaşam kalitesini artırıcı çalışmalar yapılmış, şehrin daha planlı ve doğal, ekonomik ve insani kaynakların daha verimli kullanılması sağlanmıştır. Kentte yaşayanların sosyal statüleri artmış ve yaşam kaliteleri yükseltilmiştir.

3.7.5 Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi, Ankara, Türkiye

Kuzey Ankara kentsel dönüşüm projesi, Ankara'nın kuzeyinde, Keçiören ve Altındağ İlçe sınırlarının kesiştiği bölgede, çevre yolu ile Çubuk Vadisi arasında kalan

Esenboğa Havaalanı protokol yolu güzergahı üzerinde yer almaktadır. Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamaları adına yapılan yasal düzenlemelerin ilki olan, 2004 yılında çıkartılan 5104 sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi kanunudur. Bu kanunla, Kuzey Ankara girişi (protokol yolu) ve çevresini kapsayan bölgelerde kentsel dönüşüm uygulaması ile fiziksel ve mekansal açıdan sağlıklılaştırılması, yaşam kalitesi açısından daha verimli bir yerleşim düzeni sağlanması amaçlanmıştır (Tatar, 2015).

1950’li yıllarda hizmete açılan Esenboğa Havaalanı ile bu bölgeden başlayan ve Pursaklar, Hasköy, Dışkapı, Çankırı Kapı ile tarihi merkez konumunda olan Ulus’tan geçen ve Atatürk Bulvarı boyunca devam eden, yeni kent merkezi olan Kızılay ve Bakanlıklar Sitesini takip ederek Çankaya Köşkü’ne kadar uzanan Protokol Yolu oluşmuştur (İnce, 2006).

1983 yılında Esenboğa-Protokol Yolunun çift şeritli yol haline getirilmesi, kentin kuzey aksının önemini artırmış ve kent merkezine olan yakınlığı nedeniyle 1970’li yıllarda başlayan hızlı gecekondulaşma sürecinde kaçak yapılaşmanın yoğunlaştığı bir alan haline dönüşmüştür. Gecekondulaşmanın izleri başlangıçta sadece Altındağ Pamuklar bölgesinin civarında görülürken, 1980’li yıllara gelindiğinde alanın geneline yayılmaya ve bütünlük oluşturmaya başlamıştır (İnce, 2006). Bu nedenle, özellikle havaalanı protokol yolunda belirgin vaziyetteki ve kent imajını zedeler nitelikteki çarpık ve kaçak yapılaşmanın ortadan kaldırılarak kent kimliğinin korunması amacıyla, söz konusu bölgede süratle kentsel dönüşümün gerçekleştirilmesi gerektiği konusu, Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından T.B.M.M’ye taşınmıştır.

Söz konusu alanda proje gerçekleşmeden önceki nüfusun 30.000 kişi olduğu, ancak bugün itibariyle inşaatının büyük oranda tamamlandığı hak sahibi konutlarında, ortalama her bir hane halkı nüfusunun 4 kişi olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yalnızca çalışma kapsamında incelemeye alınan 8.152 adet hak sahibi konutlarında yaşayacak toplam nüfusun 32.608, bir kısmının inşasına başlanmış ve önümüzdeki yıllarda tamamlanarak toplamda 10.000 adet olması planlanan finansman konutlarında yaşayacak 40.000 kişi ile birlikte, bölgedeki toplam nüfusun yaklaşık 72 000 kişiye

yükseleceği değerlendirilmektedir (Tatar, 2015). Kentlerin rekabetçiliği sağlaması ve kentsel dönüşüm ilkeleri açısından bakıldığında bölgede bulunan gecekondulaşma önlenmiş ve protokol yolu olarak adlandırılan alanın silüeti düzeltilmiş, kent kimliği korunmuştur. Bölgede yaşayanların yaşam kaliteleri artırılmış ve kentin tarihi zenginlikleri korunmuştur.

3.7.6 Zeytinburnu Pilot Alanı Kentsel Dönüşüm Projesi, İstanbul, Türkiye

1999 yılında İstanbul'da yaşanan 7.2 şiddetindeki deprem ve gelecekte olması uzmanlarca tahmin edilen büyük Marmara depreminin ortaya koyduğu tehdit sebebi ile, yerel yönetim ve Japon işbirliği ajansı ile birlikte 2002 yılında İstanbul ili Sismik Mikro-Bölgeleme Dahil Afet Önleme/Azaltma Temel Planı Çalışması olarak bilinen JICA raporu hazırlanmıştır. Bu rapora istinaden İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi ve Boğaziçi Üniversitesi'ne "İstanbul Deprem Master Planı" nı hazırlatmıştır. Plan çerçevesinde yerel eylem planları önerilmiş ve Zeytinburnu kentsel dönüşüm çalışmaları adına pilot alan olarak belirlenmiştir (Özçevik ve diğer., 2007).

Zeytinburnu, kentin Üsküdar, Eyüp, Fatih ilçeleri gibi eski konumlu tarihi bölgelerin batısında konumlanmaktadır. Mevcut hali incelenecek olursa kuzeyde sanayi alanları ile birlikte ticari alanlar, doğu aksta tarihi yarımada ve surlar; güney aksında Marmara denizi kıyısı, batıda ise hipodrom alanıyla çevrilidir. İlçede sanayileşme ve imalat sektörü ciddi oranda gelişmiş olup, birçok sektörü içerisinde barındırması sebebi ile yarattığı katma değerler ile ülkeye ekonomik açıdan katkısı olan Zeytinburnu ilçesinde tekstil, deri ve demir çelik faaliyetleri başı çeken iş kollarındandır (Mcdaniel, 2010).

Bölgede ilk üretim imalat teşkilatlanması ile birlikte örgütlü sanayi bu alanda yer seçimi yapmış ve şehirde ilk kaçak yapılaşmalar bu bölgede görülmüştür. Sanayinin desantralizasyonu ile 1990'ların başlarında dericiler Zeytinburnu Kazlıçeşme bölgesinden taşınmıştır. Köhnemiş ve atıl vaziyette olan sanayi kollarının bu alanı terk etmesi ile birlikte yeni sanayi kollarının gelmesi süreci aynı dönemde gerçekleşmiştir.

Günümüzde konut kullanımlı alanların zemin katlarında ve depo alanlarında dokuma ve dericilik temelinde toptan ve perakende alım satımlarının olduğu ticareti ve imalat atölyeleri yoğunluk kazanmıştır (Şenyapılı, 1998). Zeytinburnu yaklaşık 16.000 binaya sahiptir ve bunun da yaklaşık %80'i yüksek riskli olarak tanımlanmıştır. JICA tarafından yapılmış olan İstanbul Sismik Mikro-Bölgeleme Çalışması'nda tek tek evler incelenmiş ve Zeytinburnu'nun jeolojik durum açısından birinci derecede riskli alanlar arasında yer aldığı tespit edilmiştir (Özçevik ve diğer., 2007).

İ.B.B. Başkanlığı İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Kentsel Tasarım Grubu çalışmaları içerisinde yer alan Zeytinburnu Kentsel Dönüşüm Projesi'nin amacı, İstanbul Metropolitan alan bütününde büyük bir problem haline gelen çarpık kentleşme sorununa alternatif olarak, yaşam standartları yüksek, yaşanılabilir, sürdürülebilir, yenilikçi, canlı ve estetik kentsel mekânların üretilmesi vizyonu ile öncelikli olarak deprem riski altındaki Zeytinburnu ilçesinin, ekonomik, sosyal ve mekânsal dönüşümünün sağlanmasıdır. Oluşturulan kentsel tasarım modeli şu şekilde tanımlanmıştır (Mcdaniel, 2010);

- Fiziksel, sosyo-kültürel, ekonomik ve mekânsal ilişkilerin birlikte değerlendirilmesi.
- Üst ölçekli planlarda uygulanacak ticaret aksı ile Zeytinburnu ilçesine yeni bir kimlik yüklenmesi ve bölgenin cazibesini artırıcı kentsel dönüşüm projelerinin hazırlanması.
- Yeşil kademelenmesinin sağlanması.
- Konut alanları içerisinde yeşil alan miktarının ve çocuk oyun alanlarının artırılması ile birlikte otopark alanlarının genişletilmesi.
- Yapı adaları içerisinde çok işlevli yapının oluşturulmasıdır (Konut+İşyeri+Donatı).

Sümer Mahallesi, bu ilçenin en sorunlu görünen bölgesi olarak tespit edilmiş ve ilk uygulama alanı olarak burası seçilmiştir. Sümer Mahallesi Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında, yaklaşık 1300 konut ve işyeri yapılacak, mahallede yeşil alanlar, çocuk oyun alanları ve yeterli otopark alanları da bulunacaktır. İki yılda tamamlanması planlanan projenin ilk etabın yaklaşık 400 milyon TL'ye mal olacağı

hesaplanmaktadır. Projenin hayata geçirilebilmesi için % 75 “kat karşılığı anlaşma modeli” benimsenmiştir. Buna göre ortalama 100 metrekarelik konut alanı bulunanlara 75 m2 bedelsiz tahsis edilecek, eğer bir fark doğarsa banka kredisi avantajı sağlanarak 10 yıllık süreçte geri ödemesi sağlanacaktır. Projenin temel atma töreni 17 Ağustos 2008 günü gerçekleşmiştir (McDaniel, 2010). Kentlerin rekabetçiliği sağlanması ve kentsel dönüşüm ilkeleri açısından bakıldığında İstanbul’da büyük bir problem haline gelen gecekondulaşma sorunu çözüme kavuşturulup, yaşam kalitesini artıran, sürdürülebilir yapıların ortaya çıkarılması amaçlanmaktadır. Alanda yeterli donatı alanları ile birlikte, ticaret aksı oluşturularak kentin cazibesini artırmak hedeflenmiştir.

3.7.7 Genel Değerlendirme

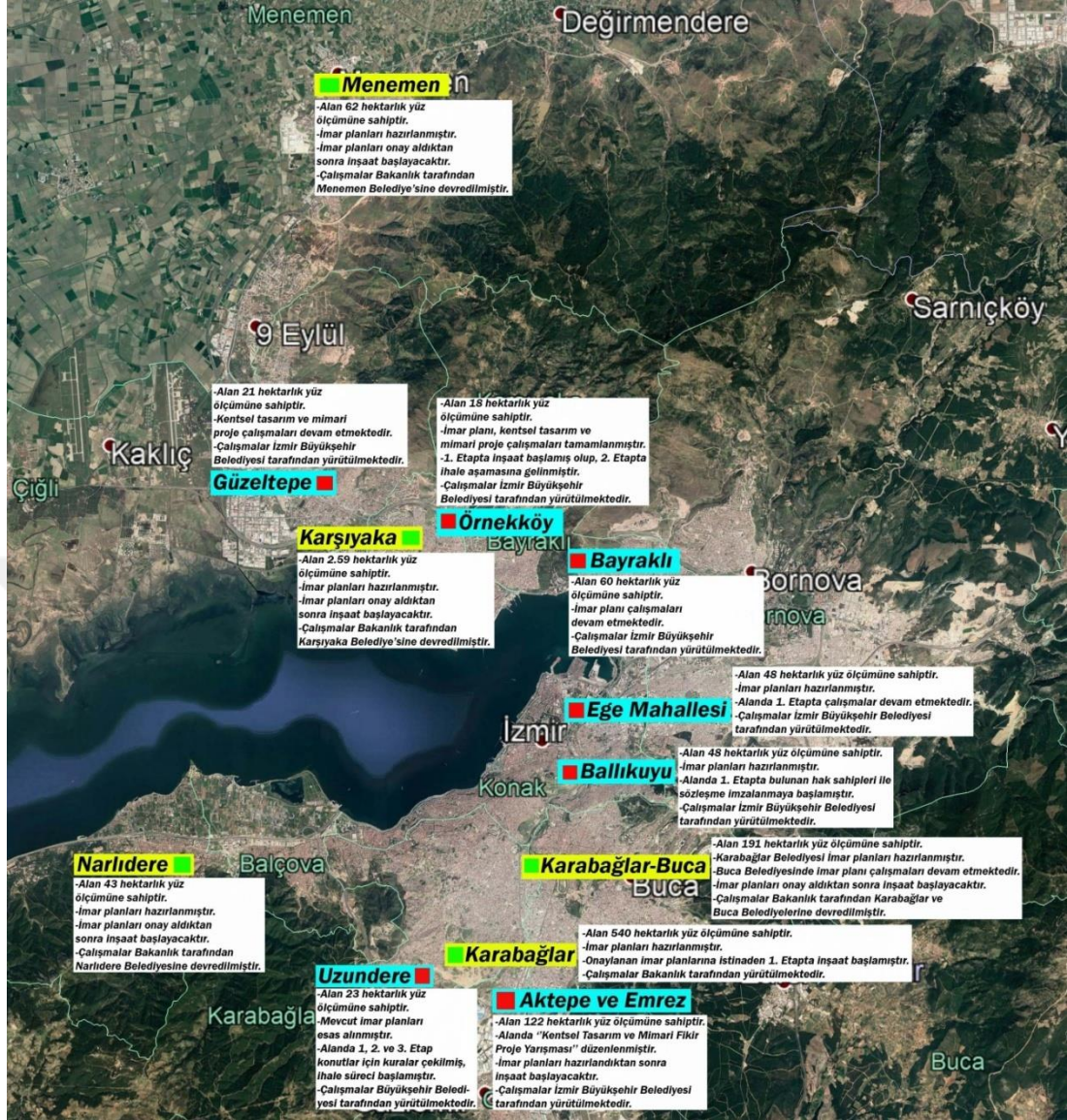
Dünyada ve Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamaları incelendiğinde kentsel dönüşüm ilkeleri açısından doğal kaynakların ve kentin ekonomi kaynaklarının en verimli kullanma şekline göre yapıldığı tespit edilmiştir. Buna göre projelerde bütüncül ve entegre bir strateji güdülerek sosyal-ekonomik, planlama, tasarım ve yasal boyutlar açısından birlikte ele alınmıştır. Genellikle gecekondulaşmanın ardından artık bir ihtiyaç haline gelen kentsel yenileme projeleri aynı zamanda rekabetçiliği gözeterek yaşam kalitesi ve bölgenin ekonomik açıdan daha sürdürülebilir uygulamalar yapılmaya çalışılmıştır.

BÖLÜM DÖRT

İZMİR'DEKİ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN REKABETÇİLİK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1 İzmir'de Mevcut Kentsel Dönüşüm Projeleri

İzmir ili genelinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı önceliğinde 6306 sayılı yasa kapsamında riskli alan ilan edilmiş Menemen, Karşıyaka, Narlıdere, Karabağlar-Buca ve Karabağlar kentsel dönüşüm alanları olmak üzere toplam beş adet, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı önceliğinde 5393 Sayılı Kanunun 73. Maddesi Kapsamında Güzeltepe, Örnekköy, Bayraklı, Ege Mahallesi, Ballıkuyu, Uzundere ve Aktepe ve Emrez kentsel dönüşüm alanları olmak üzere toplam yedi adet kentsel dönüşüm alanı projeleri bulunmaktadır. Bu projeler konum açısından künyeleri ile birlikte Şekil 4.1 de gösterilmiştir.



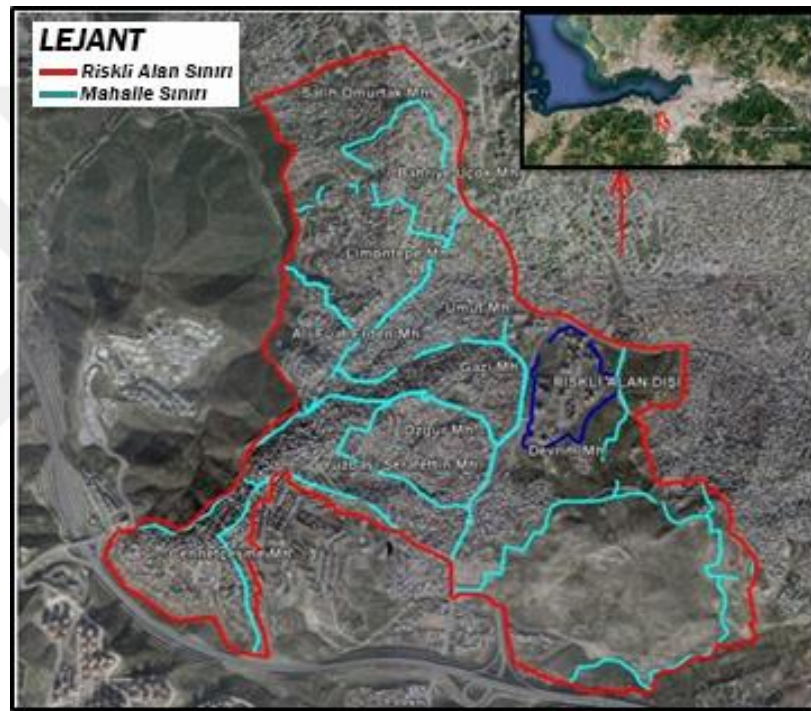
Şekil 4.1 İzmir’de bulunan riskli alan ilan edilmiş kentsel dönüşüm alanları (Google Earth, 2019’dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

4.1.1 İzmir’de 6306 Sayılı Yasa Kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Yürütülen Kentsel Dönüşüm Projeleri

Kentsel dönüşüm projelerine genel olarak bakıldığında, dönüşüme konu olmasının temelinde ekonomik ömrünü yitirmiş yapıların olduğu, gecekondü tarzında inşa edilmiş konut ve sanayi analarının varlığı, doğal afete sebep verebilecek riskli alanların tespit edilmesi, yaşam kalitesinin düşük olması ve sürdürülebilir imar faaliyetlerinin yapılamamış olması gibi ortak özellikleri bulunmaktadır.

4.1.1.1 Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesi

Karabağlar Kentsel Dönüşüm Alanı Resmi Gazete’de 31.12.2012 tarih ve 28514 sayı ile yayımlanarak Riskli Alan olarak ilan edilmiştir. Alan, Güneyinde İzmir-Çeşme Otobanı, Doğusunda Yeşildere Caddesi ile sınırlandırılmıştır. Alan 540 hektar büyüklüğünde olup, İzmir’de riskli alanlar içinde en geniş araziye sahip olan alandır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İzmir Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü. [ÇŞB, İAKDM], 2019).



Şekil 4.2 Karabağlar kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019’dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Karabağlar İlçesi, sağlıksız yapılaşmaların yoğunluklu olması ve bölgenin bazı bölümlerinin jeolojik açıdan risk taşıması sebebiyle ‘Riskli Alan’ olarak ilan edilmiştir. Alan geneline bakıldığında, yapıların genellikle iki katlı olduğu, ana cadde üzerindeki binaların ise 3-4 ve 5 katlı olduğu görülmektedir. Tüm mahallelerde alt yapı ve sosyal donatı alanlarının eksikliği ve ulaşım olanaklarının kısıtlı oluşu gözlemlenmiştir. Alan genelinde özel mülkiyetin çoğunlukta olduğu, yer yer Belediye mülkiyeti ve işgali parsellerinde yer aldığı tespit edilmiştir.

Karabağlar Kentsel Dönüşüm alanında ki tüm çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yürütmektedir. Plana esas jeolojik-jeoteknik etüt raporu ve halihazır haritaların hazırlanması tamamlanmıştır. Alanda 1. Etapta imar planları bakanlıkça onanmış ve ihale usulü ile inşa faaliyetleri başlamıştır. 2. Etap çalışmalarında ise imar planı çalışmaları tamamlanmış fakat henüz onanmadığı için ihale aşamasına geçilememiştir (ÇŞB, İAKDM, 2019).

4.1.1.2 Menemen Kentsel Dönüşüm Projesi

05.05.2013 tarih 28638 sayı ile 44 ha alan ve 12.10.2013 tarih 28793 sayı ile 18 hektarlık alan resmi gazetede yayımlanarak toplamda “Riskli Alan” olarak ilan edilmiştir. Alan kuzeyinde ana arter olan yoldan, güneyde parsel sınırından geçirilmiştir. Kentsel dönüşüm alanında Seydinasrullah, Tülbentli, Kazımpaşa, Zafer ve Esatpaşa Mahallelerinin tamamı, Gaybi ve Ahıhdır Mahalleleri kısmen olmak üzere alan içerisinde yer almaktadır. Alan, yaklaşık 62 hektarlık yüz ölçüme sahiptir (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.3 Menemen kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019’dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Alan ekonomik ömrünü yitirmiş binaların çoğunlukta olması, yapılar özelinde yeterince güçlendirme ve sağlıklılaştırma çalışmalarının yapılmamış olması ve sağlıklı yaşam koşulları nedeniyle 'Riskli Alan' olarak ilan edilmiştir. Alan geneline bakıldığında, yapıların genellikle 1-2 katlı, ana cadde üzerindeki ise 3 ve 4 katlı olması bu alanın riskli alan tespiti sonrasında yapılacak uygulamaları kolaylaştırıcı ve çabuklaştırıcı bir etken olarak değerlendirilmektedir. Tüm mahallelerde alt yapı ve sosyal donatı alanı eksikliği ile ulaşım olanaklarının kısıtlı olduğu gözlemlenmiştir.

Menemen kentsel dönüşüm alanındaki tüm çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Menemen Belediyesine devredilmiştir. Menemen Belediyesi tüm ilçe bazında imar planlarını hazırlamış olup, çalışmalar ilçe belediyesi tarafından devam etmektedir (ÇŞB, İAKDM, 2019).

4.1.1.3 Narlıdere Kentsel Dönüşüm Projesi

Resmi Gazetede 25.06.2013 tarih ve 28688 sayı ile yayımlanıp Riskli Alan olarak ilan edilmiştir. Kentsel dönüşüm alanında Çatalkaya, 2. İnönü, Narlı ve Atatürk Mahalleleri kısmen olmak üzere alan içerisinde yer almıştır. Alan yaklaşık 43 hektarlık yüzölçümüne sahiptir (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.4 Narlıdere kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Narlidere İlçesinde yer alan bu mahallelerin sağlıksız yapılaşmaların en yoğun olduğu ve sosyo - ekonomik durumun en zayıf olduğu bölgenin seçilmesi nedeniyle “Riskli Alan” olarak ilan edilmiştir. Alanın tamamına yakınının tek ve iki katlı yapılardan oluşmuş olması, bu alanın riskli alan tespiti sonrasında yapılacak uygulamaları kolaylaştırıcı ve çabuklaştırıcı bir etken olarak değerlendirilmektedir. Alanda yapıların çoğunlukla mühendislik hizmeti alınmadan inşa edildiği; sosyal, kültürel ve teknik altyapının yetersiz, yapı güvenliği ve kalitesinin düşük ve sağlıksız bir yerleşim alanı olduğu görülmektedir.

Narlidere kentsel dönüşüm alanındaki tüm çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Narlıdere Belediyesine devredilmiştir. Narlıdere Belediyesi 1/5000 Nazım ve 1/1000 Uygulama İmar Planlarını hazırlayıp Bakanlığa sunmuş olup onay beklemektedirler (ÇŞB, İAKDM, 2019).

4.1.1.4 Karabağlar-Buca Kentsel Dönüşüm Projesi

Resmi Gazetede 25.07.2013 tarih ve 28718 sayı ile yayımlanıp Riskli Alan olarak ilan edilmiştir. Kentsel dönüşüm alanında Karabağlar ilçesi içerisinde Osman Aksünger, Aşık Veysel ve Aydın Mahalleleri kısmen olmak üzere, Buca ilçesi içerisinde Seyhan Mahallesinin tamamı yer almıştır. Alanın, doğusunda İzmir-Aydın Devlet Demiryolu ve İZBAN hattı, batısında Yeşildere yolu (İzmir-Aydın Karayolu), kuzeyinde NATO tesisleri, güneyinde ise Demiryolu ve Karayolunun kesiştiği sınırdan geçirilmiştir. Alan yaklaşık 191 hektarlık yüzölçümüne sahiptir (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.5 Karabağlar-Buca kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Alan, ekonomik ömrünü yitirmiş binaların çoğunlukta olması, yapılar özelinde yeterince güçlendirme ve sağlıklaştırma çalışmalarının yapılmamış olması nedeniyle “Riskli Alan” olarak ilan edilmiştir. Alanda alt yapı ve sosyal donatı alanı eksikliği ile ulaşım olanaklarının kısıtlı olduğu gözlemlenmiştir. Ticaret ve konut alanının iç içe girmesi ile çevre kirliliğinin üst düzeyde olduğu, görüldüğünden, sağlıksız yaşam koşulları ile üzerindeki yapılaşma sebebiyle, bölge can ve mal kaybına yol açma riski taşımaktadır. Alan geneline bakıldığında, yapıların çoğunluğunun 1 ve 2 katlı yapılardan oluştuğu görülmektedir.

Karabağlar-Buca kentsel dönüşüm alanındaki tüm çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Karabağlar Belediyesi ve Buca Belediyesine devredilmiştir. Karabağlar Belediyesi 1/5000 Nazım ve 1/1000 Uygulama İmar Planlarını hazırlayıp Bakanlığa sunmuş olup onay beklemekte olup, Buca Belediyesi kendi sorumluluk alanı ile ilgili planlama çalışmalarına devam etmektedir (ÇŞB, İAKDM, 2019).

4.1.1.5 Karşıyaka Kentsel Dönüşüm Projesi

Resmi Gazete’de 06.09.2013 tarih ve 28757 sayı ile yayımlanıp Riskli Alan ilan edilmiştir. Alan, Karşıyaka İlçe sınırları içerisinde bulunan Cumhuriyet Mahallesi 6709 ile 6620 Sokaklar arasında kalan eski taş ocağının bulunduğu mevki de bulunmakta olup 2.59 hektarlık yüz ölçümüne sahiptir (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.6 Karşıyaka kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019’dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Alan geneline bakıldığında, yapıların genellikle 1-2 katlı olduğu, ana cadde üzerindeki binaların ise 3 ve 4 katlı olduğu görülmüştür. Alan içerisindeki yapılar bina yapım tekniği ve kullanılan malzeme açısından değerlendirildiğinde yapıların can ve mal kaybına yol açma riski taşıdığı görülmektedir.

Bu alanda yapılacak iş ve işlemler Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Karşıyaka Belediyesine devredilmiştir. Karşıyaka Belediyesi Nazım ve Uygulama Planlarını hazırlayıp bakanlığa sunmuştur fakat, bakanlık tarafından uygun görülmemiş olup planlama çalışmaları ilçe belediyesi tarafından devam etmektedir (ÇŞB, İAKDM, 2019).

4.1.2 İzmir’de 5393 Sayılı Kanunun 73. Maddesi Kapsamında İzmir Büyükşehir Belediyesi Kontrolündeki Kentsel Dönüşüm Projelerinin Örnekleri

4.1.2.1 Konak, Kadifekale, Yeşildere, Gürçeşme Kentsel Yenileme Projesi

Proje konumu, Konak ilçesinin güneyi ile Yeşildere caddesinin kuzeyi arasında bulunan bölgede yer almaktadır. Alan yaklaşık 46 hektar büyüklüğündedir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, Kentsel Dönüşüm Dairesi [İBB, KDD], 2019).



Şekil 4.7 Kadifekale kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019’dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 1962-2006 yılları arasında belirli aralıklarla hazırlanan jeolojik etüt raporları neticesinde Bakanlar Kurulu tarafından “Afete Maruz Bölge” ilan edilen Kadifekale, Yeşildere ve Gürçeşme bölgesi yaklaşık 20 bin insanın yaşadığı, toplam 46 hektarlık alanda, 2.300 adet yapı boşaltılarak heyelan ve çeşitli doğal afetlerin ortaya çıkaracağı can ve mal kaybı ortadan kaldırılmıştır.

Kadifekale, Yeşildere, Gürçeşme kentsel yenileme projesinde Türkiye’de örnek bir proje olmakla birlikte 2300 yapının yerini yaklaşık 20 bin ağaç yer almıştır ve yenileme süreci başlamıştır. İzmir’in tarihsel simgesi halinde bulunan

Kadifekale'nin güney silüetini ortaya çıkaran yenileme projesi ile ortaya çıkan “Kent Ormanı” hızla büyümeye devam etmektedir (İBB, KDD, 2019).

4.1.2.2 Çiğli, Güzeltepe Kentsel Dönüşüm Projesi

Çiğli ilçesinin kuzeydoğusunda, Evka-2 ve Evka-6 toplu konutları ile Çiğli arasındaki bölgede yer almaktadır. Alan yaklaşık 21 hektar büyüklüğündedir (İBB, KDD, 2019).



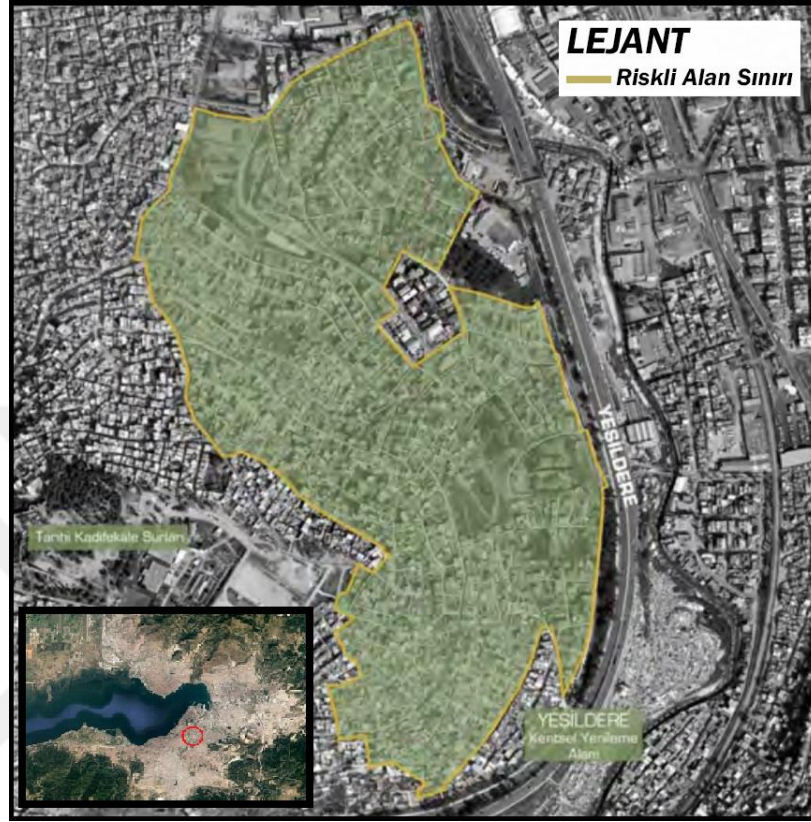
Şekil 4.8 Güzeltepe kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Günümüzde Güzeltepe alanda imar planına aykırı yapılaşmış toplam 274 yapı ve 289 bağımsız birim bulunmakta ve yaklaşık 1200 kişi ikamet etmektedir. Kentsel tasarım ve mimari proje çalışmaları yürütülmektedir (İBB, KDD, 2019).

4.1.2.3 Konak, Ballıkuyu Kentsel Dönüşüm Projesi

Afete maruz bölgede kalması nedeni ile boşaltılarak ağaçlandırılan Kadifekale ve Yeşildere Heyelan Bölgelerinin devamında yer alan; Ballıkuyu, Akarcalı, Kosova, Kocakapı ve Yeşildere mahallelerini kapsayan 48 hektar büyüklüğündeki proje alanının doğusunda Yeşildere caddesi, batısında tarihi Kadifekale, güneyinde ise

Kadifekale ve Yeşildere heyelan bölgesi yer almaktadır. Alanda yaklaşık 35 bin kişi yaşamaktadır (İBB, KDD, 2019).



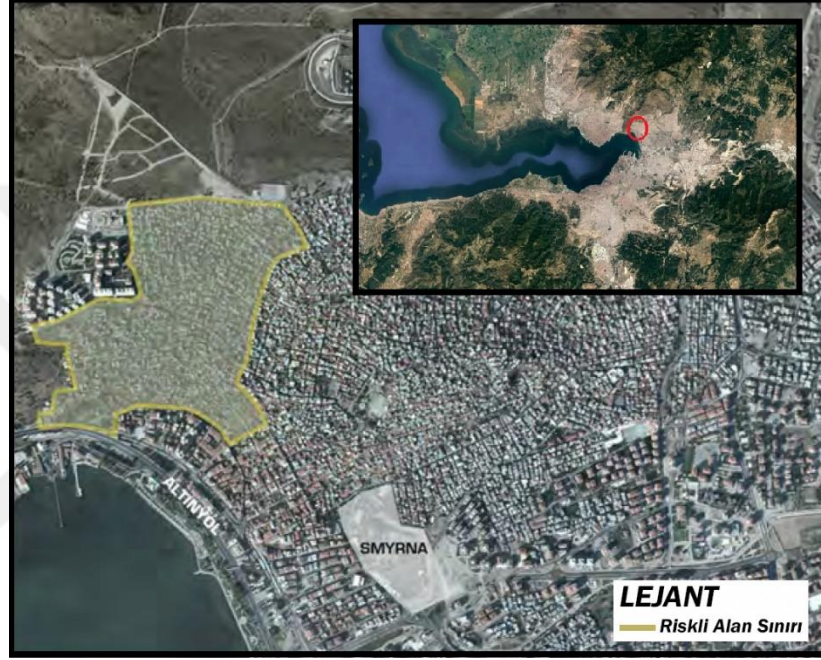
Şekil 4.9 Ballıkuyu kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Ballıkuyu kentsel dönüşüm alanı oldukça dik bir topoğrafyaya sahip olup, farklı zamanlarda yapılan plana aykırı ve projesiz yapılar neticesinde teknik ve sosyal altyapıdan yoksun olarak sağlıklı bir şekilde büyümüştür.

Kentsel dönüşümle Ballıkuyu mevcut plan kararları doğrultusunda yenilenmiş teknik ve sosyal altyapısı ile doğal afetlere karşı dayanıklı modern yaşam alanları oluşturulması hedeflenen projede; 17.04.2017 tarihinde 1. Etapta bulunan hak sahipleri ile proje görüşmelerine ve sözleşmelerin imzalanmasına başlanmıştır. Etaplar halinde 'Uzlaşma Esası' ve 'Yerinde Dönüşüm' hedefiyle yürütülen projede; farklı büyüklükte konut tipleri ve ticari birimler projelendirilmiştir (İBB, KDD, 2019).

4.1.2.4 Bayraklı Kentsel Dönüşüm Projesi

İzmir Körfezi'nden Bayraklı ilçesinin görünür yüzü olan bölgenin bir kısmını içeren alan, ana ulaşım bağlantısı olan İzmir Çevre Yolu ile Altinyol arasında konumlanmaktadır. Cengizhan, Alparslan ve Fuat Edip Baksı mahallelerini kapsayan 60 hektar büyüklüğünde alanı kapsamaktadır (İBB, KDD, 2019).



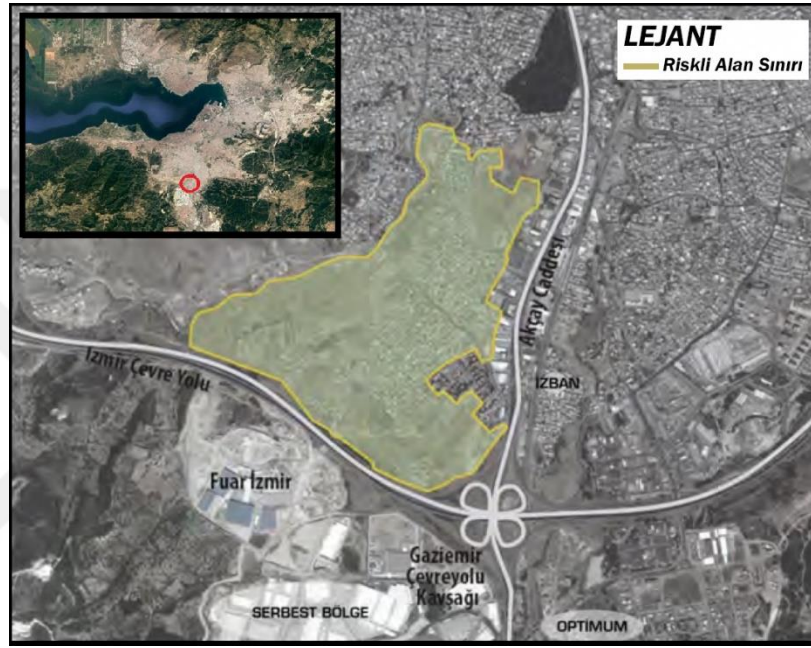
Şekil 4.10 Bayraklı kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Bayraklı'da bölgenin çoğunluğu kendi parseli üzerinde kaçak yapılardan oluşmaktadır. Eğim nedeni ile araç ve yaya ulaşımında olumsuzluklar ve kesintiler yaşanmakta olup sosyal donatı eksikliği ve teknik altyapı problemleri bölgenin en belirgin sorunları arasındadır.

Dönüşümle Bayraklı proje çalışmaları öncesi iletişim ofisi açılarak; alanda bütün hanelere anket yapılmıştır. Kahvehane ve dernek toplantıları yapılarak halkın beklentileri öğrenilmiş, edinilen tüm veriler ışığında proje şekillenmiştir. Enerji verimliliği ile sürdürülebilirliği gözetken, sağlıklı ve güvenli konutlar ile erişilebilir yaşam kalitesi yüksek bir çevre planlanmıştır (İBB, KDD, 2019).

4.1.2.5 Gaziemir, Aktepe ve Emrez Kentsel Dönüşüm Projesi

Gaziemir ilçesi, Aktepe ve Emrez Mahallelerini kapsayan 122 hektar büyüklüğündeki proje alanı Akçay Caddesi ile İzmir Çevre Yolunun kesişme noktasında ve Fuar İzmir ile Serbest Bölgenin kuzeyinde yer almaktadır (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.10 Aktepe-Emrez kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Aktepe ve Emrez Mahallelerinin yerleşmesinin büyük bir kısmı mevzuata aykırı yapılardan oluşmaktadır. Merkezi konumuna rağmen ulaşım bağlantılarının zayıflığı sebebi ile erişimi sınırlı, sosyal donatıları yetersiz, teknik altyapı hizmetleri sınırlı olan 122 hektarlık dönüşüm alanında yaşam kalitesi olarak yüksek kentsel çevre ve sağlıklı konutlar üretilmesi hedeflenmektedir.

Aktepe ve Emrez mahalleleri dönüşüm alanında Türkiye’de bir ilk olarak ‘‘Kentsel Tasarım ve Mimari Fikir Proje Yarışması’’ düzenlenmiştir. Amaç sadece güvenli konutlar üretmek değil, çevreye duyarlı, yaşanılabilir, kaliteyi ön planda tutan, yenilikçi ve ekonomik açıdan çözümler içeren; otantik ve öznel mekanlar oluşturmaktır (İBB, KDD, 2019).

4.1.2.6 Konak, Ege Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi

Yeni kent merkezinin hemen bitişiğinde; Meles Çayı, İZBAN, Kahramanlar Mahallesi ve sanayi alanlarının arasında kalan bölgedir. Uzun yıllardır mevcut problemlerin çözümü aranmakta olan 7 hektar alan için kentsel dönüşüm alanı ilan edilmesinden sonra önemli bir nokta haline gelmiştir (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.11 Ege mahallesi kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Günümüzde Ege Mahallesi hem mevzuata aykırı yapılan hem de gecekondü ve işgalci yapıların bulunduğu bir alandır. Merkezi konumda olmasına rağmen çevresi ile bütünleşememiştir. Sosyal donatı ihtiyacının büyük kısmı çevre mahallelerden sağlanmaktadır. Teknik altyapı yetersiz durumdadır.

Dönüşümle Ege Mahallesi alanda yaşayan vatandaşlar ile toplantılar yapılarak ve danışma kurulu önderliğinde bir süreç yönetimi ile proje alternatifleri geliştirilmiştir. Alanda yaşayanların talep ve beklentileri projenin üretilmesinde ana belirleyici olmuştur. Mevcut sosyal, kültürel ve ekonomik durumunu gözeterek yeni yaşam alanları tasarlanmıştır.

Ege mahallesinde 1. Etap olarak 'Ege Mahallesi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı' 14500 Ada 1 Parsele ait alanda yüzde yüz uzlaşısı sonrası ticaret-ofis-konut

kulesi ile iki adet konut bloğunun inşa edilmesi için gerekli işlemler tamamlanarak süreç başlatılmıştır (İBB, KDD, 2019).

4.1.2.7 Karşıyaka, Örnekköy Kentsel Dönüşüm Projesi

Karşıyaka ilçesinde 18 hektar büyüklüğündeki alan; Çanakkale Otoyolu, Yeni Girne Caddesi ve Anadolu Caddesi gibi kentin önemli ulaşım akslarına yakın konumda olup, batısında Örnekköy deresi ile Cumhuriyet Mahallesi, Başpehlivan Karaali Caddesi bulunmaktadır (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.12 Örnekköy kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Yaklaşık 6 bin kişinin yaşadığı ve sağlıksız yapılaşması ile dikkat çeken Örnekköy Kentsel Dönüşüm Alanı'nda; zemin ve zemin üstü envanteri oluşturulmuş, hak sahipleri belirlenmiş, mevcut sosyal yapı ve mülkiyet durumu da gözetilerek imar planı, mimari projeleri ve kentsel tasarım projesi hazırlama çalışmaları tamamlanmıştır.

Temmuz 2015'de başlayan ve halen devam eden hak sahipleri ile uzlaşma görüşmeleri ve sözleşmelerin imzalanmasının ardından tapu devirlerine başlanmıştır.

Yüzde yüz uzlaşa ve tapu devri sağlanan adalarda etaplar halinde yapım aşamasına geçilmiştir.

Örnekköy Kentsel Dönüşüm Alanında 130 konut ve 13 işyerinin inşa edileceği 1. Etaptaki; konut kuraları çekilerek kat karşılığı anahtar teslim inşaat yapım ihalesi gerçekleştirilmiştir. 02 Haziran 2018 tarihinde 1. Etapta temel atma töreni gerçekleştirilerek yapım aşamasına geçilmiştir.

Uzlaşmaların tamamlandığı, 150 konut ve 11 işyerinin inşa edileceği 2. Etapta 1 Haziran 2018 tarihinde hak sahipleri noter huzurunda yeni konut kurları çekmiş ve ihale aşamasına gelinmiştir (İBB, KDD, 2019).

4.1.2.8 Karabağlar, Uzundere Kentsel Dönüşüm Projesi

Karabağlar İlçesi, Uzundere ve Yurtoğlu Mahallelerinin bir kısmını içine alan, yaklaşık 32 hektarlık bir alanda imar planına aykırı yapılaşmış toplam 497 yapı ve 1170 bağımsız birim bulunmakta ve yaklaşık 6 bin kişi ikamet etmektedir. Arsa sahipleri ile birlikte projeden etkilenen nüfus yaklaşık 8 bin kişidir (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.13 Karabağlar kentsel dönüşüm alanı proje sınırları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Dönüşümle Uzundere Mevcut İmar Planı esas alınarak ve Uzundere'nin daha sağlıklı sosyal ve teknik/altyapısı güçlü bir yaşam alanına dönüştürülmesi düşünüldükçe bölge halkının çıkacak gereksinimleri, mevcut yapı stoğu, yapı karakterleri dikkate alınarak hazırlanan ve vatandaşlara sunulan yerinde dönüşüm projesi vatandaşlarca kabul görmüş ve yüzde yüz uzlaşa ile etaplar halinde hayata geçirilmeye başlanılmıştır.

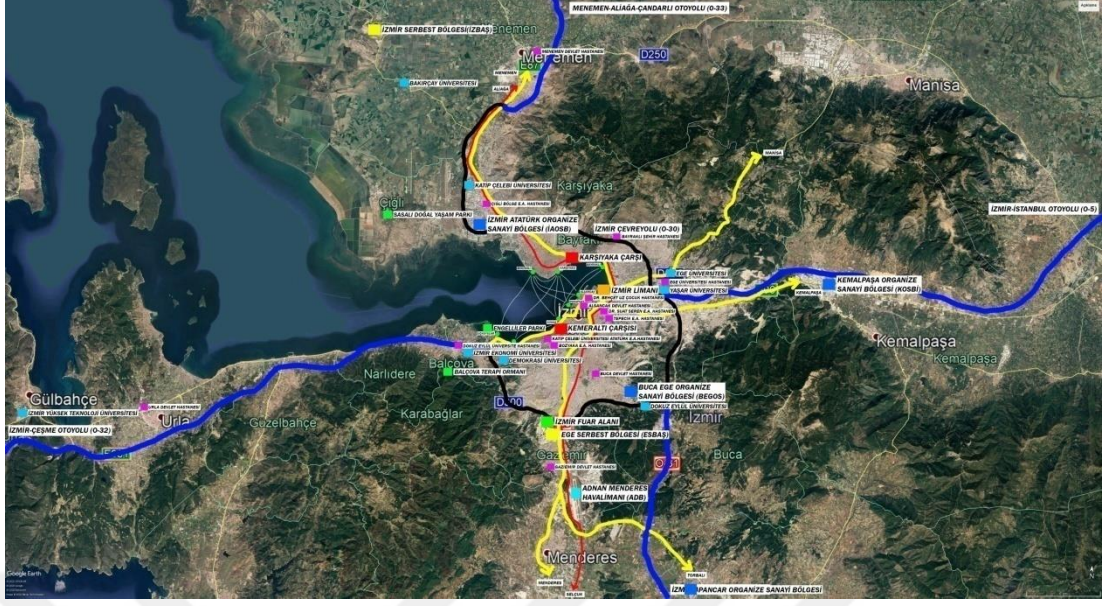
Uzundere Kentsel Dönüşüm Alanında proje tamamlandığında 32 hektar alanda 3500 konut/konut altı ticaret ile merkezi iş alanında ticaret, ofis/otel kompleksi, Pazar alanı, otopark alanları, daha fazla yeşil alan ve yenilenmiş alt yapısı ile yakın çevresi için çekim merkezi olacak yeni bir yaşam alanı kazanılacaktır.

Kent dönüşümünde 'uzlaşa ve yerinde dönüşüm' prensibi ile hareket edilip yüzde yüz uzlaşa sağlanarak kat karşılığı anahtar teslimi ihale ettiği; 1. Etap'ta 9 blok, 280 konut, 33 konut altı ticaretin teslimini yapmak üzere çalışmalarını yürütmektedir. 2. Etap'ta 12 blok 422 konut, 40 konut altı ticaret için 26 Mayıs 2018 tarihinde temel atma töreni düzenlenerek yapım sürecini başlatmıştır. 3. Etap'ta iki konut adası ile m2 koşullu ticaret alanında 12 blok, 385 konut, 21 konut altı ticaret ve 34 ticaret, 87 ofis ve 122 odalı otel ile 111 bin metrekare inşaat alanını kapsayan alanda inşa edilecek konutlar için kura çekilişi yapılmış, ihale süreci başlatılmıştır (İBB, KDD, 2019).

4.2 İzmir İlinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi

İzmir ili ülkenin batısında bulunan, İstanbul ve Ankara'dan sonra gelen en büyük üçüncü şehirdir. Ege bölgesinin en büyük ili olan İzmir ili hem ticari, hem de turizm açısından en etkin şehir olarak bilinmektedir. İzmir ilinde sanayi, tarım, turizm ve ticaret oldukça gelişmiştir.

Kentte bulunan başta şehrin ekonomik ve ticari yönü olmak üzere organize sanayi bölgeleri, eğitim alanları, sağlık alanları, turizm alanları ve kara, deniz ve demiryolu bağlantıları Şekil 4.14'te gösterilmektedir.



Şekil 4.14 İzmir ilinde bulunan mevcut kullanım alanları (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Sanayi açısından il genelinde İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgesi başta olmak üzere, Kemalpaşa OSB, Torbalı Pancar OSB, Menemen OSB, Tire OSB, Aliğa OSB, Bergama OSB, Kınık OSB, Menemen Plastik OSB, Tekeli OSB ve Torbalı OSB'leri bulunmakla birlikte birçok sanayi siteleri ve depo alanları bulunmaktadır. Aynı zamanda Adnan Menderes havalimanına ve İzmir çevreyoluna yakın konumlu ESBAŞ Serbest Bölge alanı bulunmaktadır. Ege bölgesine hitap eden Aliğa rafinerisi şehrin kuzey aksı olarak bilinen Aliğa ilçesinde bulunmaktadır.

Turizm potansiyeli olarak şehrin batı aksında Çeşme ilçesi ve ilçede bulunan Alaçatı Mahallesi başta olmak üzere, Urla ve Karaburun ilçeleri ile birlikte kuzey aksında Foça ve Dikili ilçeleri ile güney aksında Selçuk ilçelerinde deniz-kum-güneş turizmi ciddi bir oranda gelişmiş olup, bu bölgelerde özellikle beş yıldızlı konaklama alanları bulunmaktadır. Tarihi turizm alanları olarak Selçuk ilçesinde bulunan Efes antik kenti, Meryemana evi ve Artemis tapınağı ile diğer ilçelerde bulunan antik kentler şehre değer katmaktadır. İl genelinde turistlerin ziyaret ettiği başta İzmir ilinin sembol yapısı olarak bilinen İzmir Saat Kulesi ile 58 metre yüksekliği bulunan Tarihi Asansör olarak bilinen tarihi yapısı, Osmanlı ve Selçuklu mimarisinin izleri bulunan Pasaport İskele, Efes antik kentte bulunan Celcus Kütüphanesi, Alaçatı'da bulunan ve

sembol hale gelmiş olan Yel Değirmenleri, üç katlı yapısı ile dünya çapında tek olan Tarihi Agora Çarşısı ve Eiffel kulesinin mimarının çizdiği Konak Pier yapısı bulunmaktadır.

İzmir ilinin ticaret potansiyeli açısından ihracat ve ithalatın yoğun yaşandığı başta İzmir limanı olmak üzere, Çandarlı limanı, Çeşme marina bölgeleri bulunmaktadır. Şehrin en eski ticaret merkezlerinden olan Tarihi Kemeraltı Çarşısı bulunmaktadır.

4.2.1 İzmir İlinin Rekabetçilik Açısından Taşıdığı Avantajlar ve Dezavantajlar

İzmir ili genelinde şehrin rekabetçilik özelliğine katkı sağlayabilecek birçok alan bulunmaktadır. Kentin fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik, ticari, turizm, tarım ve ulaşım açısından avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Bu alanlara istinaden İzmir'in potansiyeli yüksek bazı özellikleri şunlardır; Ekonomik, sanayi ve ticari açıdan,

- Çevresel genişleme kapasitesi ile turizm ve ticari olarak şehrin deniz ulaşımı ve uluslararası ticareti açısından bir liman kenti olması,
- Şehrin özellikle deniz yolu açısından Avrupa'ya yakın olması ve uluslararası ticaret açısından potansiyelinin yüksek olması,
- Ege bölgesinin ticari ve turizm açısından en büyüğü olması, Agora ve Kemeraltı gibi ticari alanlarının, tarihe şahitlik yapmış ticaret merkezlerine ev sahipliği yapmış olması,
- Organize sanayi bölgelerinin, serbest bölgenin ve teknoparkların bulunması sebebi ile sanayi yatırımları açısından şehirde iş alanlarının ve iş yelpazesinin geniş olması,

Turizm, tarihi ve kültürel açıdan,

- Çevresel genişleme kapasitesi ile turizm ve ticari olarak şehrin deniz ulaşımı ve uluslararası ticareti açısından bir liman kenti olması,
- İzmir'in tarihi potansiyelleri açısından 8500 yıllık geçmişinin olması ve bununla birlikte tarihi ve kültürel dokusu ile cazibesinin yüksek olması, Efes

ve Meryemana evinin bulunması ve tarihi camii, kilise ve sinagogların şehirde bulunması açısından dini turizmin gelişmiş olması,

Tarımsal açıdan,

- Tarım potansiyeli olarak üretim açısından geniş ürün yelpazesinin bulunması ve ürünlerin özellikle Avrupa ülkeleri ve Rusya'ya ihracat yapıyor olması,
- İzmir ilinin meteorolojik durumu açısından dört mevsim iş alanının olması ve özellikle tarım üretimlerinin yapılacak verimli toprakların olması,

Ulaşım açısından,

- Şehrin körfez çevresinde bulunması sebebi ile ulaşım açısından deniz, kara ve hava ulaşımının bulunması,
- Şehrin özellikle deniz yolu açısından Avrupa'ya yakın olması ve uluslararası ticaret açısından potansiyelinin yüksek olması,
- Ulusal ve uluslararası havayolunun ve özellikle İstanbul-İzmir otoyolu ve şehirlerarası otoyolu açısından avantajlı olması,

İdari, eğitim ve sosyal açıdan,

- İdari açıdan ülkenin 3. büyük kenti olması ve şehrin büyüme potansiyelinin yüksek olması,
- Rekabetçilik açısından ülkenin diğer büyük kentleri olan İstanbul, Ankara, Bursa ve Kocaeli'ye göre emlak bedellerinin düşük olması ve işgücünün yüksek olması,
- Enerji açısından yenilenebilir enerjiler olan, rüzgar enerjisi, jeotermal enerji, güneş enerjisi ve hidroelektrik santrallerinin şehirde bulunması,
- Eğitim potansiyeli açısından şehirde bulunan ülke çapında isim yapmış olan Dokuz Eylül Üniversitesi, Ege Üniversitesi, İzmir Yüksek Teknolojisi, Katip Çelebi Üniversitesi, Yaşar Üniversitesi, İzmir Ekonomi Üniversitesi ve kentte bulunan üniversitelerin bünyesinde teknoparkların varlığının bulunması.

Şehrin rekabetçiliği sağlayamadığı durumları açısından İzmir'in dezavantajlı özelliklerinden bazıları şunlardır;

Ekonomik, sanayi ve ticari açıdan,

- Sanayi ve ticaretin yeterince gelişmemesinden dolayı iş imkanı ve istihdamın yetersiz olması,

- Şehirde bulunan organize sanayi bölgelerinin tam kapasite ile çalışmıyor olması,
- Şehrin cazibesini artıracak aktivitelerin bulunmaması,

Turizm, tarihi ve kültürel açıdan,

- Şehrin özellikle turizm açısından tanıtımının yetersiz olması,
- İhracatçılar ve yabancı yatırımcılar için şehrin tanıtımının eksik olup, özellikle yurtdışında bulunan fuar alanlarında gerekli çalışmaların yapılamamış olmasıdır.

Tarımsal açıdan,

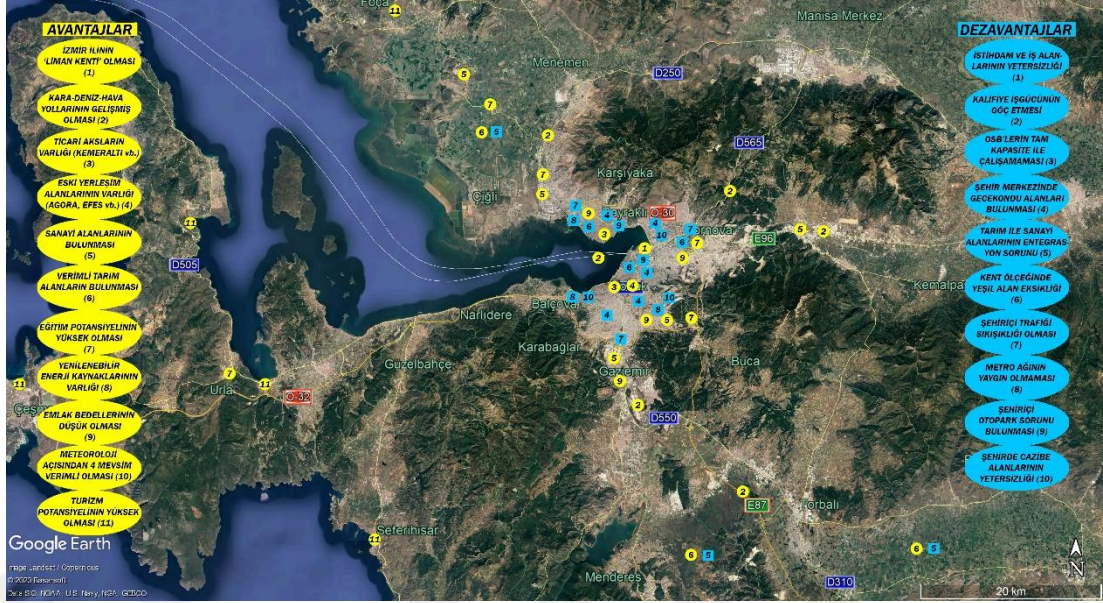
- Tarımsal açıdan verimli toprakların çok parçalı olması ve tarımsal üretimin şehrin sanayi altyapısı ile olan entegrasyon probleminin bulunması,

Ulaşım açısından,

- Ulaşım açısından iş başlama-çıkışı zamanları trafiğin sıkışması ve toplu taşımanın şehir içi ulaşımında yeterince sağlanamamış olması,
- Metro ağının tüm şehre yayılamamış olması,
- İl genelinde bulunan otopark sayısının ve toplu taşımayı özendirecek toplu otoparkların bulunmaması,

İdari, eğitim ve sosyal açıdan,

- Ülke genelinde eğitim açısından başarılı olmuş olsa da yetişen kalifiye işgücünün sanayi olanakları daha güçlü olan şehirlere veya yurtdışına göçmesi,
- İzmir ili birçok nedenden dolayı göç almaktadır, özellikle iş olanakları ve imar planları açısından gelen nüfusun göç entegrasyonu sağlanamamıştır, bu sebeple şehirde gecekondulaşma problemi başta olmak üzere birçok problemin bulunması,
- Şehirde kent ölçeğinde kent parkı bulunmamakta olup yeşil alanların az olması,



Şekil 4.15 İzmir ilinin rekabetçilik açısından taşıdığı avantajlar ve dezavantajlar (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

4.2.2 İzmir İlinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi ve Öneri Stratejiler

İzmir ili geneli itibarı ile çevresinde bulunan kentlere ve ülkenin diğer büyükşehirlerine göre gelişme potansiyeli yüksek bir şehirdir. Gelişme potansiyelinin yükselme eğiliminin devam etmesi gerekmele birlikte, özellikle katma değeri yüksek sektörler olan sanayi ve turizm sektörlerinde daha da güçlenmesi gerekmektedir. Şehrin diğer kentlerle rekabet edilebilir birçok özelliği bulunmakta olup, bu özelliklerinin özellikle kentsel dönüşüm alanlarının imar planlarının yapımı ve uygulamaları aracılığı ile desteklenmesi gerekmektedir. Bu sayede kentler hem afet risklerine karşı önlemlerini almış olacaklar, hem de rekabet edilebilme ihtimallerini artıracaktır.

Kentin şehirlerarası ulaşımı açısından İstanbul-İzmir otoyolu açılmış olsa da, özellikle şehirlerarası ticaretin ve turizmin gelişmesi için Ankara-İzmir otoyolu ve İzmir-İstanbul-Ankara büyükşehirlerini birbirleri ile bağlayacak demiryolu hattının açılması gerekmektedir.

İzmir ili geneli eğitim potansiyelinin geliştirilmesi ve kalifiye iş gücünün şehirde bulunan sanayi ve ticari alanlarda istihdamının sağlanması için şehirde bulunan üniversitelerin içyapısında diğer büyükşehirlerde ki üniversiteler ile rekabet edilebilirliğinin artırılması önerilmekle birlikte kentin teknopark alanlarının artırılması ve işverenler için daha cazip hale getirilmesi önerilmektedir.

Organize sanayi bölgelerinin mevcut kullanımlarına ek olarak özellikle hayvancılık ve tarımsal ürünlerin değerlendirilebileceği olanakları artırabilen ihtisas organize sanayi bölgelerinin sayısının çoğaltılması önerilir ve öneri organize sanayi bölgelerinin özellikle ulaşım açısından şehrin kentsel dönüşüm alanları ile ilişkisinin güçlendirilmesi önerilmektedir.

Yerel yönetim ve bakanlıkların imar birimleri İzmir ilinin rekabet sağlayıcı unsurlarını dikkate alarak turizm, ticaret, sanayi, kültürel ve tarihsel dokuları özelinde daha detaylı çalışmalar yaparak şehrin hem planlama açısından hem de yaşam kalitesi açısından daha yaşanabilir bölgeler üretilmesi önerilir. Son yıllarda özellikle İstanbul-İzmir otoyolunun açılması ile birlikte İzmir iline göç dalgasının başladığı görülmekte olup, il genelinde kaçak yapılaşmanın önüne geçilmesi amacı ile imar planları ile arsa üretimi yapılarak şehirde plansız yapılaşmanın önüne geçilmesi önerilmektedir.

İzmir ili kırsal bölgede bulunan tarım alanlarının daha verimli kullanılması ve tarım ürünleri ile sanayi entegrasyonunun sağlanıp katma değeri yüksek tarım ürünlerini uluslararası ihracatın yapılabileceği ülkelerde şehrin reklamının yapılması ve üretim kalitesinin artırılması ile birlikte özellikle deniz ulaşımı ile uluslararası ticaretin geliştirilmesi önerilmektedir.

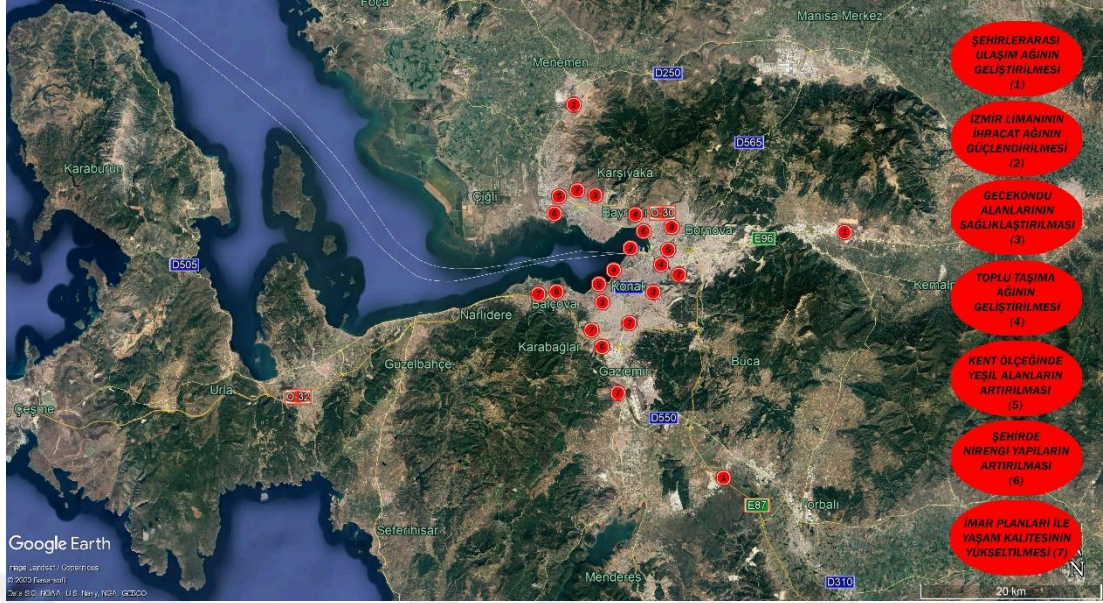
Şehir içi trafiğin daha yaşanabilir olmasını sağlamak açısından karayolu, demiryolu ve denizyolu toplu ulaşım araçlarının entegre olmasının sağlanması gerekmekte olup, özellikle kent içi trafiğine girmemek için toplu taşımayı özendirici toplu otoparkların üretilmesi önerilmektedir. Şehrin kuzeyi ile güneyini birleştiren İZBAN hattının daha verimli kullanılması ve hat üzerinde aktarma istasyonlarının artırılması ile birlikte

şehir içi trafiğine tramvay ve metro hatlarının girmesini sağlayıcı yeni hatların önerilmesi gerekmektedir.

Kentleşmenin hızla arttığı dönemlerde şehirlerde yaşayan bireylerin yaşam kalitesini artırmak amacı ile merkez alanlarda kent ölçeğinde büyük kent parklarının oluşturulması önerilmekte olup, özellikle şehir merkezlerinde ekonomik ömrünü yitirmiş kamu binaları ve hazine arazilerinin yeşil alan olarak planlanması gerekmektedir.

Kültür ve sanat alanında hem ulusal hem de uluslararası kültürel aktiviteler açısından tiyatro ve sinema salonları, resim sergi alanları ve sanat merkezlerinin yapılması önerilmektedir. Karşıyaka ilçesi, Mavişehir mahallesinde yapımı devam eden opera binası olarak planlanan yapının benzeri yapıların şehrin özellikle kentsel dönüşüm alanı ilan edilen bölgelerde imar planlarının uygun olduğu şekilde yapılması önerilmektedir.

Şehrin kentsel ve tarih turizminin geliştirilmesi açısından İzmir limanına kruvaziyer gemilerin gelmesini sağlayıcı çalışmaların yapılması önerilmekte olup, turistlerin özellikle şehir içinde bulunan tarihsel öğeleri tanıtıcı alanlar olarak bilinen Kemeraltı Çarşısı, Tarihi Asansör, Agora Çarşısı, İzmir Saat Kulesi, Konak Pier ve Pasaport İskelesinin içerisinde bulunduğu şehir rotası planlanması önerilmektedir.



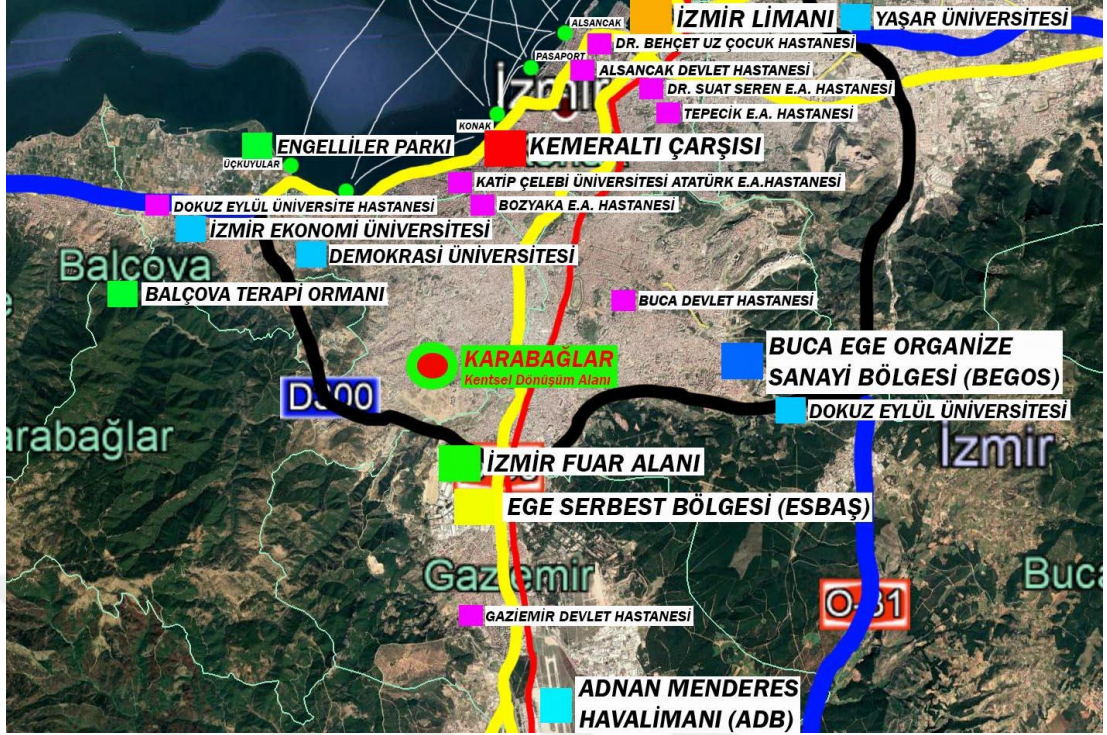
Şekil 4.16 İzmir ilinin rekabetçilik açısından öneri stratejileri (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

4.3 İzmir’de Bulunan Kentsel Dönüşüm Projelerinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi

4.3.1 Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesi

Karabağlar kentsel dönüşüm alanı projesi 540 hektarlık genişliği ile İzmir ili genelinde riskli alan tespiti yapılmış en büyük ölçekli kentsel dönüşüm alanı olmakla birlikte ülke genelinde de alan olarak en geniş araziye sahip dönüşüm alanlarından birisidir. Aynı zamanda tespit edilen bu kentsel dönüşüm alanı İzmir ilinin en eski yerleşim yerlerine de içerisine almaktadır (ÇŞB, İAKDM, 2019).

Karabağlar ilçesi, sağlıksız ve gecekondulaşmanın en yoğun olduğu ilçelerden birisi olup, özellikle bazı bölgelerinde jeolojik olarak taşımış olduğu risklerden ötürü olası bir deprem riskine karşı önlem alınması gereken ilçelerin başında gelmektedir. Kentsel dönüşüm alanının geneline bakıldığında yapıların düzensiz ve plansız olduğu, sokak dokularının ise ciddi manada kısıtlı olduğu görülmüştür.



Şekil 4.17 Karabağlar kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Karabağlar kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından Adnan Menderes Havalimanına 10 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmakta, ESBAŞ Serbest Bölge'ye 5 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Fuar alanına 3 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 5 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Uzundere kavşağına 1 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 2 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe kampüsüne 12 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır, Şehrin turizm merkezlerinden olan Çeşme ilçe merkezine 85 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 55 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 15 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmakta olup, alana yakın aktivite merkezlerinden olan Optimum AVM'ye 5 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede, Selway AVM'ye 5 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

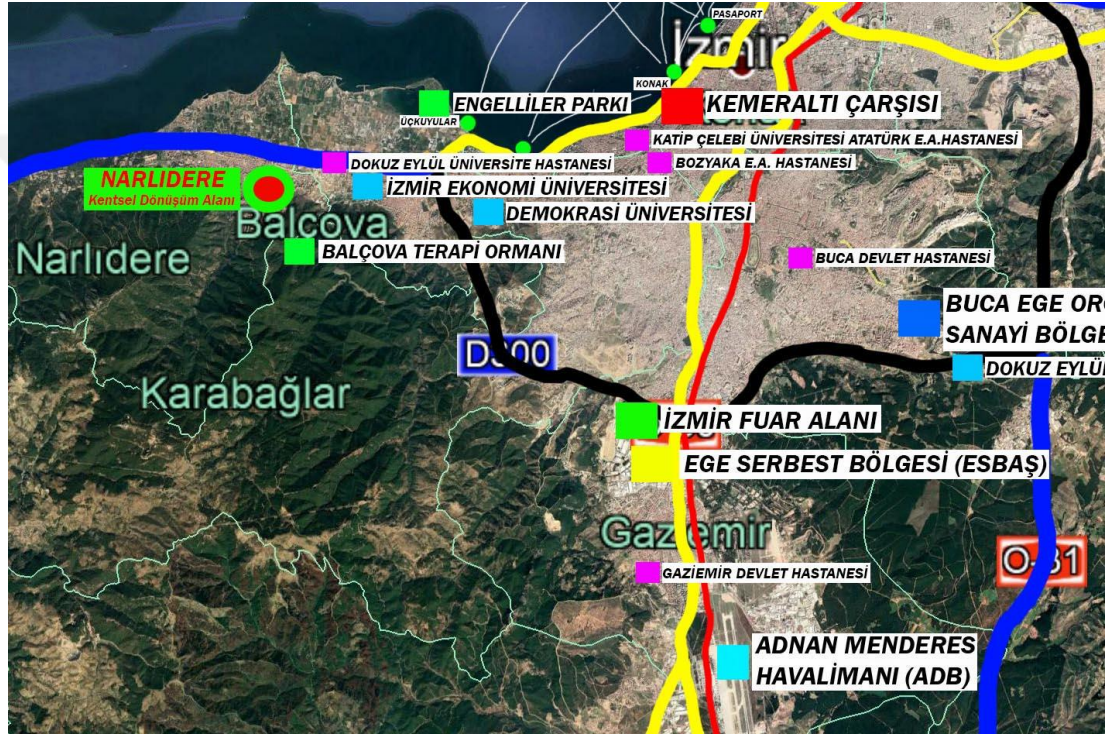
Karabağlar kentsel dönüşüm alanının çevresel dokusuna bakıldığında İzmir çevre yolu ile ilişkisinin güçlü olduğu ve havalimanı ulaşımına olan yakınlığı, ekonomik ve ticari faaliyetler açısından fuar alanına yakınlığı, serbest bölge alanı ile ilişkisinin kuvvetli olması ve alışveriş merkezlerine yakınlığı, idari çalışmalar açısından şehrin merkezi olan Konak ilçe merkezine yakınlığı, turizm açısından ülkenin turizm cenneti olarak adlandırılan Çeşme ilçesi ve Urla ilçesinin güzergahı üzerinde bulunması ve buna ek olarak Efes ve Meryem Ana gibi dini turizm alanları ile ilişkilerinin güçlü olması ve rekabetçilik ilkelerinden olan kentsel dönüşüm alanının 540 hektarlık geniş bir alanda bulunması, Çeşme otobanı ile havalimanı arasında olması sebebi ile şehrin protokol yolu vasfında bulunan İzmir çevre yolu ile ilişkisinin bulunması Karabağlar kentsel dönüşüm alanı rekabetçilik açısından avantajlı kılmaktadır.

4.3.2 Menemen Kentsel Dönüşüm Projesi

Menemen kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 62 hektarlık yüz ölçümü ile İzmir ili genelinde orta ölçekte bir kentsel dönüşüm alanıdır. Alanın yapılan incelemeler doğrultusunda olası bir deprem riskine karşı gecekondulaşma ve yapıların ekonomik ömrünü yitirdiği ve sokak dokusunun plansız olduğu görülmektedir (ÇŞB, İAKDM, 2019).

4.3.3 Narlıdere Kentsel Dönüşüm Projesi

Narlıdere kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 43 hektarlık yüzölçümü ile İzmir ili genelinde orta ölçekte bir kentsel dönüşüm alanıdır. Narlıdere ilçesi genel itibari ile İzmir il genelinin şehirleşme açısından planlı sayılabilecek ilçelerinden biridir, bu sebeple riskli alan ilan edilmiş bu bölgede planlı bir şekilde yerleşimini tamamlamış bölgelerin arasında kalmış bir bölgedir (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.19 Narlıdere kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

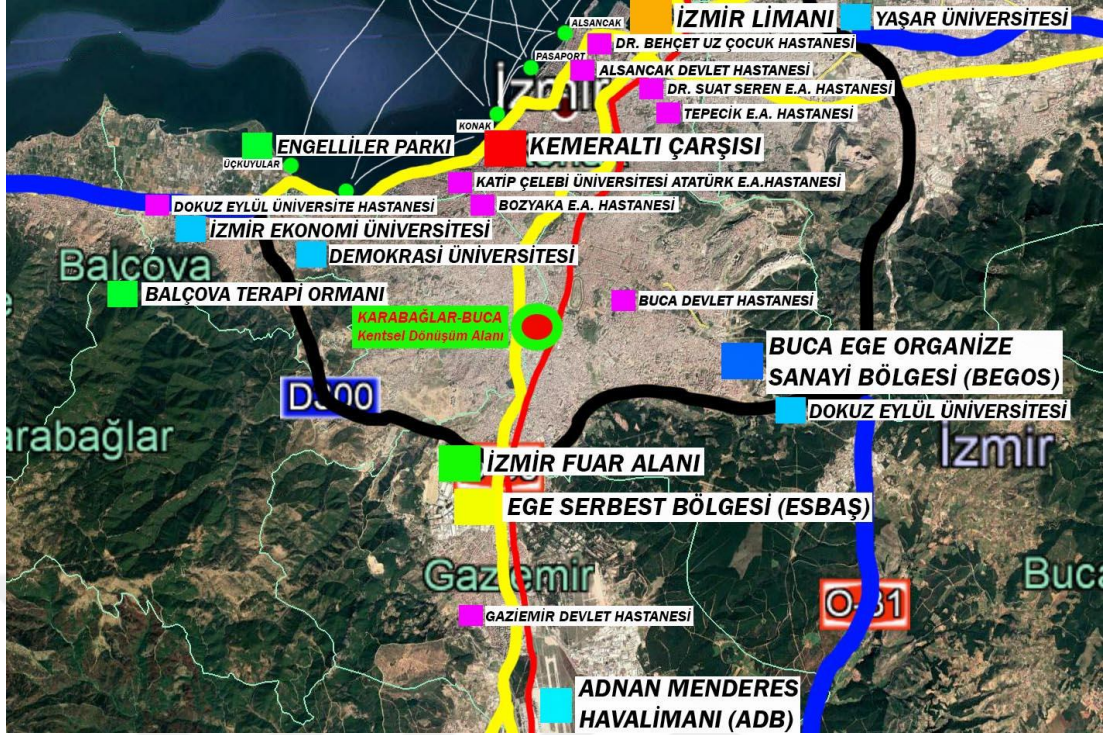
Narlıdere kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından Adnan Menderes Havalimanına 30 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 35 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Fuar alanına 15 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, İkiztepe kavşağına 5 km uzaklık bulunmakta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü'ne 40 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 30 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehrin turizm merkezlerinden olan Çeşme ilçe merkezine 75 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 50 dakikalık bir

mesafede bulunmaktadır. Narlıdere ilçesinin odak noktası haline gelmiş Özdilek alışveriş merkezi ve Narlıdere sahiline 4 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 12 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Kentsel dönüşüm alanının hem topografik açıdan hem de şehir merkezine uzak olması açısından dezavantajlı bir bölge olduğu görülmektedir. Rekabetçilik açısından turizm alanlarına olan yakınlığı güçlü olmuş olsa da diğer etmenler olan ticaret ve ulaşım açısından zayıf bir bölge olması sebebi ile rekabeti sağlayabilme kapasitesinin düşük olduğu düşünülmektedir.

4.3.4 Karabağlar-Buca Kentsel Dönüşüm Projesi

Karabağlar-Buca kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 191 hektarlık yüz ölçümü ile İzmir ili genelinde büyük ölçekli kentsel dönüşüm alanlarından biridir. Kentsel dönüşüm alanı İzmir ilinin eski yerleşim yerlerinden biri olup içerisinde hem konut hem de küçük sanayi sitelerini barındırmaktadır. Aynı zamanda Yeşillik caddesi üzerinde birçok satış alanı bulunmaktadır. Yapılan incelemeler neticesinde cadde üzeri yapılar sağlıklı yapılar olarak görünüyor olsa da kentsel dönüşüm alanının iç bölgelerine doğru girildikçe şehirleşme açısından planlama ilkelerine uygun olmayan bölgeler tespit edilmiştir (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.20 Karabağlar-Buca kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi(Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

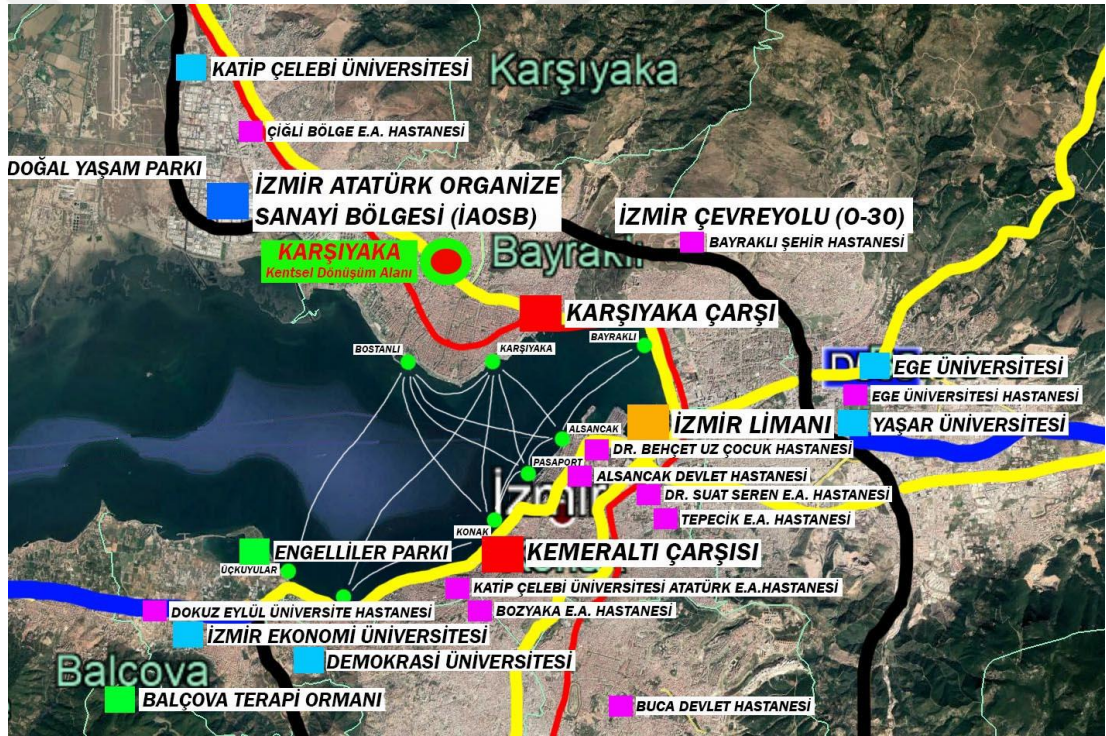
Karabağlar-Buca kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından Adnan Menderes Havalimanına 12 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır. ESBAŞ Serbest Bölge'ye 6 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Fuar alanına 6 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 12 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Gazîemir kavşağına 5 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe kampüsüne 15 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 6 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Bölge çevresel etmenleri olarak bakıldığında alanın ulaşım açısından İzmir-Aydın eski yolunun alan içerinden geçmesi, İzmir ilinin kuzeyi ile güney hattını birbirini bağlayan İZBAN hattına komşu olması, Yeşillik caddesi alanın içinde olması, idari ve ticari olarak şehir merkezine yakın olması, ticari aksların alan içerisinde bulunmaları

açısından İzmir il genelinde ki kentsel dönüşüm alanları içinden rekabeti sağlayabilme gücü açısından avantajlı bölgelerden biridir.

4.3.5 Karşıyaka Kentsel Dönüşüm Projesi

Karşıyaka kentsel dönüşüm alanı projesi 2.59 hektarlık yüz ölçümü ile İzmir ili genelinde en küçük alana sahip kentsel dönüşüm alanıdır. Karşıyaka ilçesi Cumhuriyet Mahallesi içerisinde bir bölge olan Karşıyaka kentsel dönüşüm alanı içerisinde bulundurduğu sağlıklı yapılaşma sebebi ile riskli alan ilan edildiği gözlemlenmiştir (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.21 Karşıyaka kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Karşıyaka, Cumhuriyet mahallesi kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'ne 5 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 7 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Katip Çelebi Üniversitesi'ne 10 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Çiğli kavşağına 2 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık

5 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Karşıyaka ilçe merkezine 4 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 20 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 30 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Alan Çevre Yoluna ve Atatürk Organize Sanayi Bölgesine yakın konumlu olması sebebi ile avantajlı bir bölgede bulunmuş olsa da çevresel etmenleri ile dikkate alındığında ticari, sosyal ve kültürel olarak bir olanağa sahip olmadığı görülmüş olup, alan büyüklüğü başta olmak üzere şehir merkezi ile iletişiminin düşük olması sebebi ile rekabeti sağlayabilme gücü açısından dezavantajlı olduğu düşünülmektedir.

4.3.6 Konak, Kadifekale-Yeşildere-Gürçeşme Kentsel Yenileme Projesi

Konak, Kadifekale-Yeşildere-Gürçeşme kentsel yenileme alanı projesi yaklaşık 46 hektarlık yüz ölçümü ile İzmir ili genelinde orta ölçekte bir kentsel yenileme alanıdır. Bölge alanı İzmir ilinin şehir merkezinde bulunan Konak ilçesinin 186 metre yüksekliğinde olup şehrin silüetini etkileyen bir konumda bulunmaktadır. Şehrin en değerli konumlarından birinde bulunan Kadifekale bölgesi sağlıklı ve plansız bir bölge olmaktan, günümüzde kent ormanı haline dönüşen bir bölge haline gelmiştir (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.22 Kadifekale kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Yenileme alanı projesinde dönüşüm tekrar yapılaşma şeklinde olmadığı için şehir ölçeğinde rekabet sağlayıcı etmenler olan ticaret, turizm, sosyal ve kültürel bir etki değeri oluşturmaması sebebi ile rekabeti sağlayabilme gücü açısından dezavantajlı olduğu düşünülmektedir.

4.3.7 Çiğli, Güzeltepe Kentsel Dönüşüm Projesi

Çiğli ilçesi Güzeltepe kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 21 hektarlık yüz ölçümüne sahip olmakla birlikte il genelinde küçük ölçekli kentsel dönüşüm alanıdır. Alanın çevresel dokusu incelendiğinde toplu konut alanları bulunmaktadır (İBB, KDD, 2019).



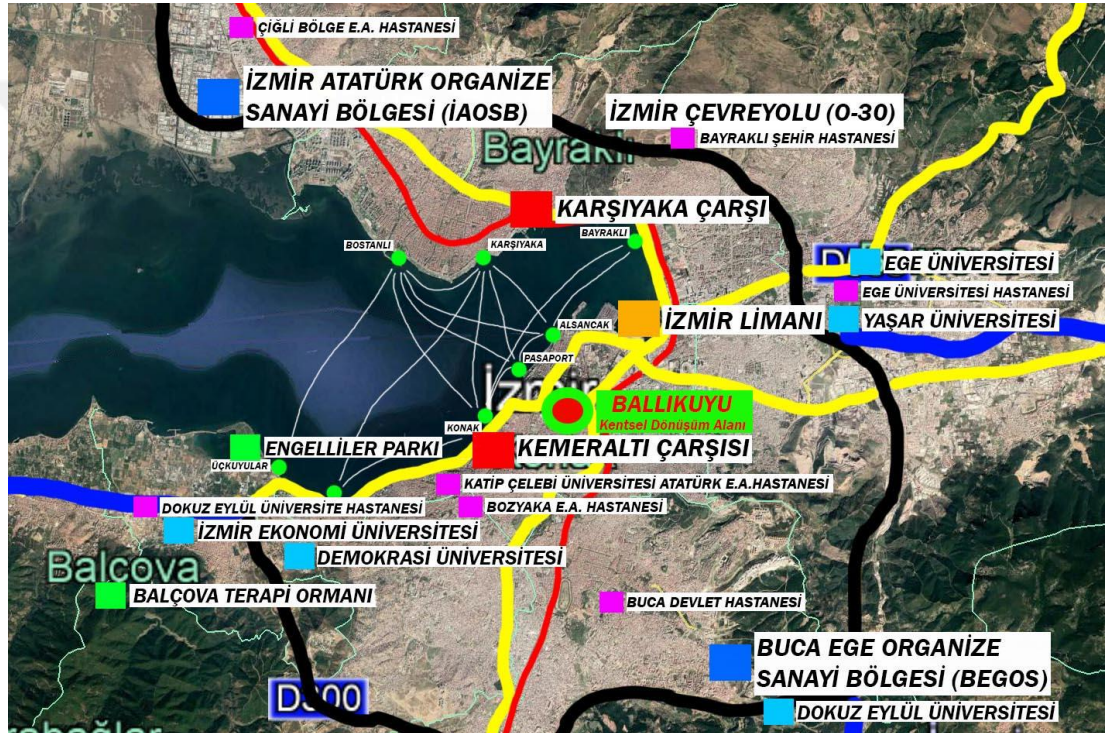
Şekil 4.23 Güzeltepe kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Çiğli, Güzeltepe Mahallesi kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'ne 5 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Katip Çelebi Üniversitesi'ne 8 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Çiğli kavşağına 3 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Çiğli ilçe merkezine 3 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 20 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 30 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Alan Çevre Yolu, Katip Çelebi Üniversitesi ve Atatürk Organize Sanayi Bölgesine yakın konumlu olması sebebi ile avantajlı bir bölgede bulunmuş olsa da çevresel etmenler incelendiğinde merkeze olan uzaklığı ve alan büyüklüğü açısından yeterli büyüklüğe sahip olamaması sebebi rekabeti sağlayabilme gücü açısından dezavantajlı olduğu düşünülmektedir.

4.3.8 Konak, Ballıkuyu Kentsel Dönüşüm Projesi

Konak ilçesi Ballıkuyu kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 48 hektar yüz ölçümü ile il genelinde orta ölçekli bir kentsel dönüşüm alanıdır. Alan bölge olarak şehir merkezine yakın konumlanmıştır. Bölge içerisinde ekonomik ömrünü yitirmiş yapılar bulunmakla birlikte Yeşildere heyelan bölgesine yakın olması sebebi ile olası bir deprem veya heyelan riskine karşı bir an önce dönüşümü tamamlanması gereken bölgelerden biridir (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.24 Ballıkuyu kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Konak, Ballıkuyu Mahallesi kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından İzmir Limanı'na 4 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Adnan Menderes Havalimanı'na 20 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 30 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Atatürk Stadyumu'na 5 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir'in yeni kent merkezi olarak planlanan Bayraklı yeni kent merkezine 7 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Ege

Üniversitesi'ne 11 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İZBAN ve Metro duraklarının kesiştiği, aktarma istasyonu olan Halkapınar istasyonuna 4 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 8 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezinde bulunan Kültür Park Fuar alanına 2 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 5 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Fuar alanına 10 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Ege Üniversitesi kavşağına 7 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 6 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Bölge çevresel etmenleri olarak bakıldığında çevresinde şehir merkezine yakın olması ve Yeşildere caddesinin alanın çeperlerinden geçmesi bu bölgeyi avantajlı kılmaktadır. Yapılan incelemeler doğrultusunda şehrin ticari faaliyetlerine yakın konumlu olması, ihracat sektörünün yoğun olduğu bölge olan Alsancak limanına yakın konumlu olması dönüşümü hızlandırmakla birlikte rekabeti sağlayabilme gücü açısından avantajlı olduğu düşünülmektedir.

4.3.9 Bayraklı Kentsel Dönüşüm Projesi

Bayraklı kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 60 hektar yüz ölçümü ile il genelinde orta ölçekli bir kentsel dönüşüm alanıdır. Alan içerisinde ekonomik ömrünü tamamlamış yapılar ile birlikte herhangi bir mühendislik hizmeti almamış gecekondular bulunmakta olup, imar planlarına uygun olmayan sokak dokuları tespit edilmiştir. Alan eğimi yüksek bir bölgede bulunması sebebi ile herhangi bir doğal afette büyük sorunlar doğurabilecek olduğu kanısına varılmıştır (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.25 Bayraklı kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

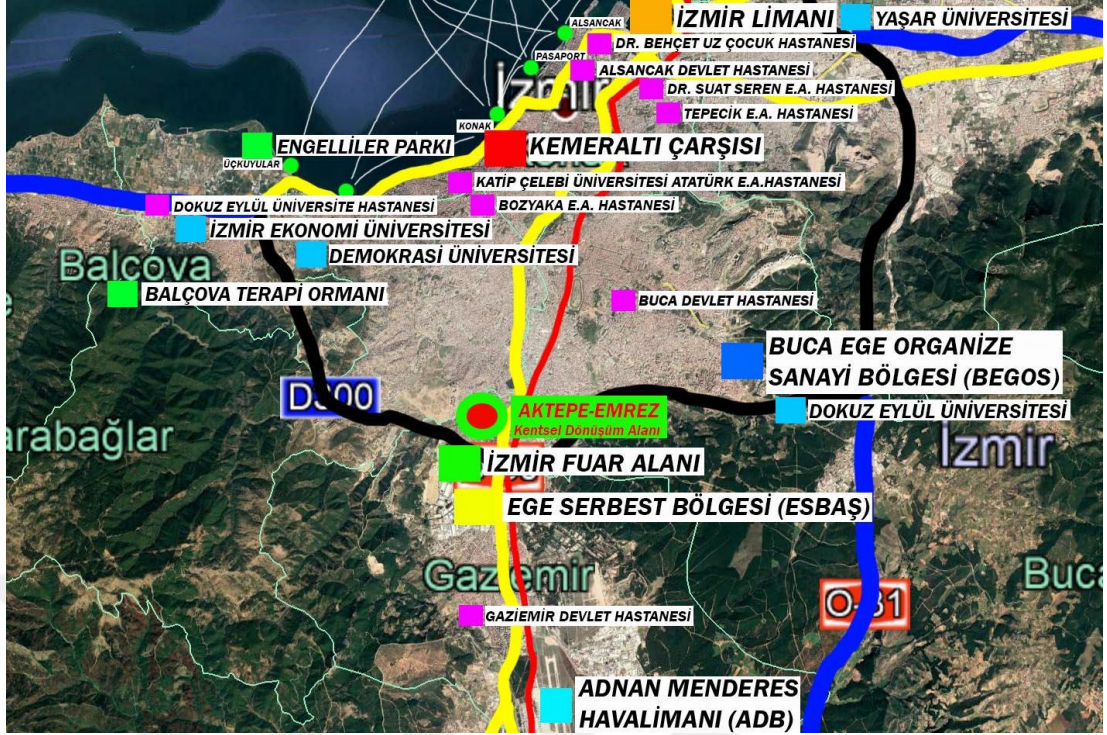
Bayraklı kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından İzmir Limanı'na 7 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Adnan Menderes Havalimanı'na 25 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 30 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir'in yeni kent merkezi olarak planlanan Bayraklı yeni kent merkezine 3 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 5 dakikalık bir mesafede bulunmakta, yapımı devam eden, kentin en büyük sağlık tesisi olacak olan Bayraklı Şehir Hastanesi'ne 4 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Ege Üniversitesi'ne 7 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Cengizhan kavşağına 2 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 5 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 12 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Bölge çevresel etmenleri ile incelendiğinde ulaşım açısından İzmir çevre yoluna yakınlığı ve şehrin önemli ulaşım akslarından olan Altinyol caddesini içerisinde barındırmakta olup İZBAN hattı da kentsel dönüşüm alanı içerisinde bulunmaktadır.

Alanın kentin merkezi iş alanı olarak ilan edilmiş olan Bayraklı iş merkezine komşu olması, şehir merkezine yakın konumlu olması ve Alsancak limanına komşu konumunda bulunması sebebi ile ticari açıdan bağlantılarının kuvvetli olduğu düşüncesine varılmıştır. Yapılacak olan dönüşüm çalışmaları ile alanda sosyal donatı ve kültürel aktivitelerin de bulunacağı mekanlar ile hem daha yaşanabilir mekanlar yaratılabilecek hem de turizm açısından güçleneceği düşünülmektedir. Alanın İzmir körfezine bakı konumunda olması manzara açısından da alanı değerli konuma taşımaktadır. Ticari aktivitelerin bölge içerisinde artırılması ile birlikte rekabeti sağlayabilme gücü açısından avantajlı bir bölge olacağı düşünülmektedir.

4.3.10 Gaziemir, Aktepe ve Emrez Kentsel Dönüşüm Projesi

Gaziemir, Aktepe ve Emrez kentsel dönüşüm alanı projesi 122 hektar yüz ölçümü ile il genelinde orta ölçekli bir kentsel dönüşüm alanıdır. Alan çeperinde bulunan Yeşildere Caddesi cephesinde bulunan ticari yapılar ticari aks boyunca Aktepe ve Emrez mahallelerini cadde üzerinden koruma altına almış bir görüntü oluşturmaktadır. Alan içerisinde ekonomik ömrünü tamamlamış yapılar bulunmakla birlikte sokak dokularının planlama ilkeleri ile uyumadığı tespit edilmiştir (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.26 Aktepe ve Emrez kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Gaziemir, Aktepe ve Emrez mahalleleri kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından Adnan Menderes Havalimanı'na 10 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmakta, ESBAŞ Serbest Bölge'ye 2 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 5 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Fuar alanına 3 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 5 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Gaziemir kavşağına 1 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 2 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe kampüsüne 7 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 10 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Bölge çevresel etmenleri ile incelendiğinde, kentsel dönüşüm alanının ulaşım açısından çevre yolu bağlantısına komşu olduğu, Yeşillik caddesine yakın konumda bulunduğu, ayrıca Adnan Menderes Havalimanına yakın konumda olduğu görülmektedir. Alan konum itibari ile İzmir fuar alanına yakın konumlu olup, çevresinde alışveriş merkezleri bulunmaktadır. Yeşildere caddesi üzerinde bulunan

ticari aks kentsel dönüşüm alanına ticari açıdan hareket katmakta olduğu tespit edilmiştir. Alanın hem havalimanına yakın konumlu olması, hem de çevre yolu bağlantısı sebebi ile şehir merkezine ulaşım açısından kolaylık sağlaması bu alanı rekabeti sağlayabilme gücü açısından avantajlı kılmaktadır.

4.3.11 Konak, Ege Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi

Konak, Ege Mahallesi kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 7 hektarlık yüz ölçümü ile İzmir ili geneli küçük ölçekli kentsel dönüşüm alanlarından biridir. Alan yeni kent merkezinin hemen yanında konumlu olup, küçük sanayi sitelerine komşu konumludur. Kentsel dönüşüm alanı içerisinde gecekondular ile birlikte sokak dokuları incelendiğinde planlama kriterleri açısından sağlıklı yapılaşma gözlemlenmiştir (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.27 Ege mahallesi kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

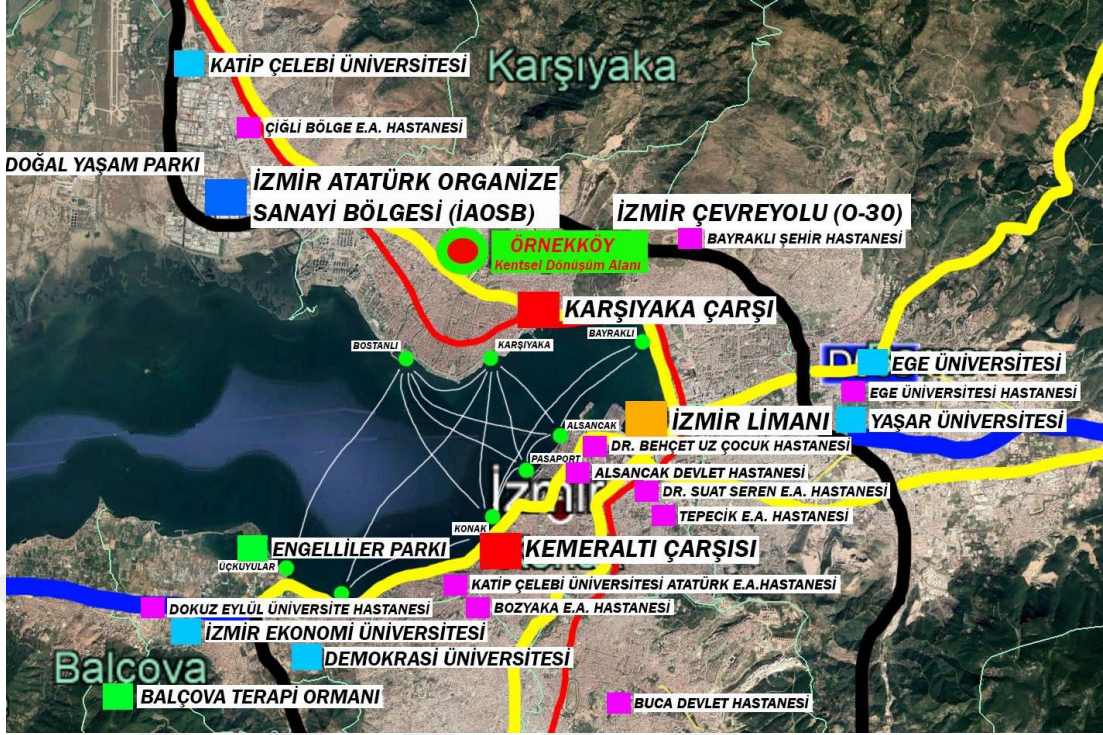
Konak, Ege mahallesi kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından İzmir Limanı'na 2 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 5 dakikalık bir

mesafede bulunmakta, Adnan Menderes Havalimanı'na 21 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 30 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Atatürk Stadyumu'na 3 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir'in yeni kent merkezi olarak planlanan Bayraklı yeni kent merkezine 7 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Ege Üniversitesi'ne 9 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 12 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzban ve Metro duraklarının kesiştiği, aktarma istasyonu olan Halkapınar istasyonuna 3 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezinde bulunan Kültür Park Fuar alanına 1 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 4 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Fuar alanına 13 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Ege Üniversitesi kavşağına 6 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 5 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Bölge çevresel etmenleri ile incelendiğinde, ulaşım açısından Yeşildere caddesine komşu olup, İZBAN hattı ile çevrelenmiştir. Alan konum itibarı ile İzmir limanına yakın konumlu olup, çevresinde kültür parkı, küçük sanayi siteleri ve yeni kent alanı bulunmaktadır. Alanın şehir merkezine yakın olması sebebi ile rekabetçilik açısından güçlü olduğu, yapılan incelemeler doğrultusunda kentsel dönüşümün tamamlandığı ve sonuçta bölgenin ticaret-ofis-konut olarak planlandığı görülmektedir. Alanın merkez konumlu olması sebebi ile rekabeti sağlayabilme gücü açısından avantajlı olduğu düşünülmektedir.

4.3.12 Karşıyaka, Örnekköy Kentsel Dönüşüm Projesi

Karşıyaka, Örnekköy kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 18 hektarlık yüz ölçümü ile İzmir ili geneli küçük ölçekli kentsel dönüşüm alanlarından biridir. Alan içerisinde ekonomik ömrünü tamamlamış yapılar bulunmakta olup, sokak dokuları incelendiğinde mevcut haliyle planlama ilkelerine uygun olmayan durumlar tespit edilmiştir (İBB, KDD, 2019).



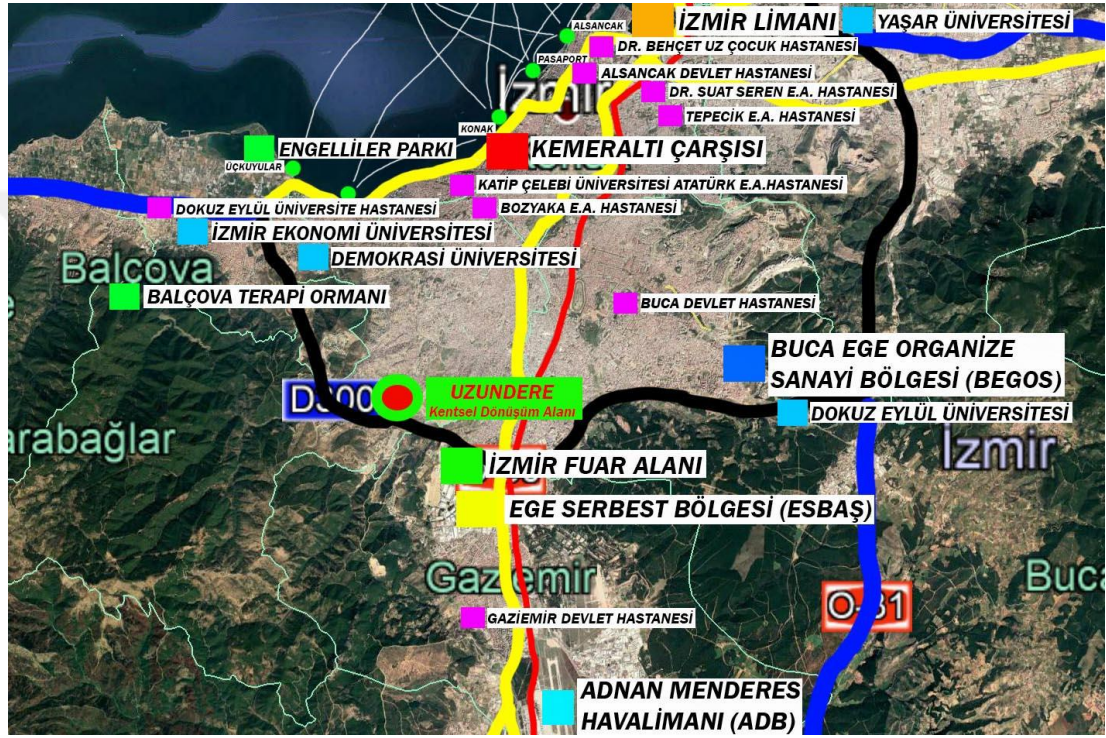
Şekil 4.28 Örnekköy kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Karşıyaka, Örnekköy mahallesi kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından, Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'ne 8 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Katip Çelebi Üniversitesi'ne 15 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Karşıyaka kavşağına 1 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 2 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Karşıyaka ilçe merkezine 4 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 15 km uzaklıkta bulunmakta olup, araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Bölge çevresel etmenleri ile incelendiğinde ulaşım açısından İzmir-Çanakkale yoluna yakın konumlu olup, Karşıyaka ilçe merkezi ve şehir merkezi olarak kabul edilen Konak ilçe merkezine uzak konumlu olması dezavantaj sağlamış olsa da alanda planlama çalışmaları incelendiğinde konut ve ticari yapılar yapılacak olması bölgeyi avantajlı bir konum haline getirmektedir.

4.3.13 Karabağlar, Uzundere Kentsel Dönüşüm Projesi

Karabağlar, Uzundere kentsel dönüşüm alanı projesi yaklaşık 32 hektarlık yüz ölçümü ile il genelinde orta ölçekli bir kentsel dönüşüm alanıdır. Alan içerisinde ekonomik ömrünü tamamlamış yapılar olduğu kadar henüz yapılaşmanın olmadığı birçok arazi de bulunmaktadır (İBB, KDD, 2019).



Şekil 4.29 Uzundere kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Karabağlar, Uzundere mahallesi kentsel dönüşüm alanının çevresi ile ilişkisi incelendiğinde, ulaşım açısından Adnan Menderes Havalimanı'na 13 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmakta, ESBAŞ Serbest Bölge'ye 7 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Fuar alanına 4 km uzaklıkta olup araç ile yaklaşık 5 dakikalık bir mesafede bulunmakta, İzmir Çevre Yolu, Uzundere kavşağına 1 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 2 dakikalık bir mesafede bulunmakta, Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe kampüsüne 13 km uzaklıkta olup, araç ile yaklaşık 15 dakikalık bir mesafede

bulunmakta, şehir merkezi olan Konak ilçe merkezine 15 km uzaklık bulunmakta olup, araç ile yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede bulunmaktadır.

Kentsel dönüşüm alanı çevresel etmenleri ile incelendiğinde ulaşım açısından İzmir çevreyolunun bitişiğinde bulunmakta olup, havalimanı yakın konumdadır. Alan il genelinin riskli alan ilan edilmiş en büyük yüz ölçümüne sahip Karabağlar kentsel dönüşüm alanı ile de komşu olduğu ve de bu alan ile etkileşim içerisinde olduğu gözlenmiştir. Etap etap inşaat faaliyetleri başlayan alanda konut, ticaret ile merkezi iş alanında ticaret, ofis/otel kompleksi, pazar alanı, otopark alanları ve daha fazla yeşil alanlar ile rekabeti sağlayabilme açısından güçlü bir bölge olduğu düşünülmektedir.

4.3.14 İzmir’de Bulunan Kentsel Dönüşüm Projelerinin Genel Değerlendirmesi

İzmir ilinde riskli alan ilan edilmiş kentsel dönüşüm alanlarının her birinin alan büyüklüğü, şehir merkezi olarak konumlandırılan Kemeraltı Çarşısına olan yakınlığı, İzmir ilinin en önemli şehir içi ulaşım aksı olarak bilinen çevreyolu bağlantılarına olan yakınlığı, hem ulusal hem de uluslararası hava yolculuğunu sağlayan Adnan Menderes Havalimanı’na olan yakınlığı, şehrin kuzeyinde bulunan Aliğa ilçesi ile başlayıp, sırası ile Menemen, Çiğli, Karşıyaka, Bayraklı, Bornova, Buca, Gaziemir ve şehrin güneyinde bulunan Torbalı ilçelerini demiryolu ile bağlayan İZBAN istasyonlarına olan yakınlığı, il genelinde bulunan Ege Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Katip Çelebi Üniversitesi, Bakırçay Üniversitesi, Demokrasi Üniversitesi, Ekonomi Üniversitesi ve Yaşar Üniversitesi’ne olan yakınlığı ve il genelinde bulunan sanayi alanları ve serbest bölgelere olan yakınlığı Tablo 4.1’de gösterilmiştir. Tablo 4.1’de yapılmış olan bu analizlerden yola çıkılarak Tablo 4.2’de ki İzmir’deki kentsel dönüşüm projelerinin rekabetçilik açısından puan tablosu oluşturulmuştur.

Tablo 4.1 İzmir’de bulunan kentsel dönüşüm alanlarının genel değerlendirme tablosu

	Alanın Genişliği (ha)	Kemeraltı'na Yakınlığı (km)	Çevreyoluna Yakınlığı (km)	Havalimanına Yakınlığı (km)	İZBAN-Metro Yak.(km)	Üniversite -ye Yak. (km)	Sanayi'ye Yak. (km)
Karabağlar KDP	540	15	1	10	5	12	5
Menemen KDP	62	40	5	55	1	20	15
Narlidere KDP	43	12	5	30	5	40	17
Karabağlar-Buca KDP	191	6	5	12	1	15	6
Karşıyaka KDP	2.5	20	2	30	2	5	102
Güzeltepe KDP	21	20	3	35	2	8	5
Ballıkuyu KDP	48	6	7	20	4	11	10
Bayraklı KDP	60	12	2	25	1	7	12
Aktepe ve EmrezKDP	122	10	1	10	2	7	2
Ege Mah. KDP	48	5	6	21	3	9	10
Örnekköy KDP	18	15	1	30	4	15	8
Uzundere KDP	23	15	1	13	6	13	7

İzmir’de bulunan kentsel dönüşüm alanlarının rekabetçilik açısından değerlendirmek bağlamında Tablo 4.2’de görüldüğü üzere kentsel dönüşüm alanlarının alan büyüklükleri, şehir merkezine yakınlığı, alan içerisinde ki arazi kullanım çeşitliliği, sanayi alanlarına yakınlığı, turizm potansiyeli, ticari potansiyeli, havalimanına yakınlığı, çevre yoluna yakınlığı, toplu taşıma potansiyeli, ve yeşil alan ve manzara potansiyeli açılarından kentsel dönüşüm alanlarının birbirleri ile karşılaştırılmasının yapılması sonucu “1” en az, “10” en yüksek puan olmak üzere değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeye esasen toplamda “100” puan üzerinden toplam puanı en çok hangi kentsel dönüşüm projesi almış ise rekabetçilik açısından en güçlü alan olduğu kabul edilmiştir.

Tablo 4.2 İzmir’deki kentsel dönüşüm projelerinin rekabetçilik açısından puan tablosu

	Alan Büy.	Şehir Merk. Yak.	Arazi Kul. Çeş.	Sanayi Alan. Yak.	Turizm Pot.	Ticari Pot.	Hava-limanı Yak.	Çevre Yolu Yak.	Toplu Taşıma Pot.	Yeşil Alan Pot.	TO P.
Karabağlar KDP	10	8	9	9	9	10	10	10	8	9	92
Menemen KDP	4	1	3	5	2	2	1	5	4	2	29
Narlidere KDP	3	3	2	2	5	1	2	4	2	3	27
Karabağlar-Buca KDP	7	7	8	7	4	8	8	6	8	4	67
Karşıyaka KDP	1	6	3	3	2	3	3	7	6	3	37
Güzeltepe KDP	2	4	3	4	4	3	2	4	3	3	32
Ballıkuyu KDP	3	9	4	4	4	6	4	4	8	4	50
Bayraklı KDP	5	8	7	3	3	7	4	6	6	8	57
Aktepe ve EmrezKDP	6	8	5	9	4	6	7	9	7	4	65
Ege Mah. KDP	1	10	6	5	4	5	4	4	8	3	50
Örnekköy KDP	2	5	3	4	5	2	2	6	4	4	37
Uzundere KDP	3	8	6	9	7	7	9	10	8	7	74

Tablo 4.2’ de İzmir’deki kentsel dönüşüm projelerinin rekabetçilik açısından değerlendirildiği puan tablosuna bakılacak olursa toplamda 100 puan üzerinden 92 puan ile en güçlü Karabağlar kentsel dönüşüm projesi olduğu görülmekte olup, ardından sırasıyla 74 puan ile Uzundere kentsel dönüşüm projesi, 67 puan ile Karabağlar-Buca kentsel dönüşüm projesi, 65 puan ile Aktepe ve Emrez kentsel dönüşüm projesi, 57 puan ile Bayraklı kentsel dönüşüm projesi, 50 puan ile Ballıkuyu kentsel dönüşüm projesi, 50 puan ile Ege mahallesi kentsel dönüşüm projesi, 37 puan ile Karşıyaka kentsel dönüşüm projesi, 37 puan ile Örnekköy kentsel dönüşüm projesi, 32 puan ile Güzeltepe kentsel dönüşüm projesi, 29 puan ile Menemen kentsel dönüşüm projesi, 27 puan ile Narlıdere kentsel dönüşüm projesi olduğu görülmektedir.

Kentsel dönüşüm projeleri içerisinde genel perspektiften bakıldığında Narlıdere, Menemen, Güzeltepe, Karşıyaka ve Örnekköy kentsel dönüşüm alanları rekabetçilik açısından en zayıf alanlar olmasının sebebi başta alan olarak daha küçük bir alanda riskli alan ilan yapılmış olması ve buna istinaden dönüşüm mahalle ölçeğine indirgenmiş olup, içerisinde sadece riskli yapı ve afete maruz kalan bölgelerin iyileştirilmesi olduğu görülmektedir. Ege mahallesi, Ballıkuyu ve Bayraklı kentsel

dönüşüm alanları da rekabet sağlayıcı faktörlerden olan şehir merkezine yakın olması ve bu sebeple toplu taşıma olanaklarının daha güçlü olması ve bölgenin ticari aktivitenin yüksek oluşu rekabetçilik açısından güçlü olsa da özellikle sanayi alanlarına uzak oluşu ve rekabetçiliğin ana unsurlarından olan ulaşım bağlantılarının zayıf olması rekabetçilik açısından zayıflatmıştır. Aktepe ve Emrez, Karabağlar-Buca ve Uzundere kentsel dönüşüm projeleri hem sanayi hem de ulaşım açısından güçlü bağlantılara sahip olmakla birlikte içerisinde bir çok kullanımı barındırmaları da rekabetçiliği artırıcı faktörlerden olmuştur. Karabağlar kentsel dönüşüm projesi özellikle 540 hektar büyüklüğünde olması sebebi, alan içerisinde bir çok kullanımın bulunması ve ticari ve turizm potansiyelinin yüksek olması ile çevre yolu bağlantısının bulunması, havalimanına yakın konumlu olması, şehrin rekabet sağlayıcı faktörlerinden olan sanayi alanları ile ilişkisi ve şehir merkezine yakın konumlu olması İzmir’de bulunan kentsel dönüşüm alanları içerisinde rekabet sağlayabilen en güçlü alan olduğu düşünülmektedir. Bu sebeple Karabağlar kentsel dönüşüm projesi hem İzmir ili için hem ülke genelinde örnek olabilecek hem de dünya şehirleri ile rekabet edebilecek bir kentsel dönüşüm projesi olabileceği düşünülmektedir.

4.4 İzmir-Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi ve Geliştirilmesine Yönelik Öneri Stratejiler

İzmir ili, Karabağlar ilçesi; kuzeyinde Narlıdere ve Balçova ilçeleri, güneyinde Menderes ilçesi, güneydoğusunda Gaziemir ilçesi, doğusunda Buca ilçesi, kuzeydoğusunda Konak ilçesi, batısında Güzelbahçe ilçesi ile çevrilidir. Kentsel dönüşüm alanı Karabağlar, Cennetçeşme, Salih Omurtak, Bahriye Üçok, Limontepe, Ali Fuat Erdem, Umut, Gazi, Özgür, Yüzbaşı Şerafettin mahallelerinin tamamını, Devrim, Yurtoğlu, Abdi İpekçi, İhsan Ayanak, Uzundere ve Peker Mahalleleri kısmen olmak üzere sınırları içerisinde yer alan 540 hektarlık alanı kapsamakta olup, kuzeyinde Ege Denizi, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı ve İzmir Metro Hattı, batısında ve güneyinde İzmir Çevre Yolu (O30), doğusunda Yeşillik Caddesi (D300) yer almaktadır.

Karabağlar ilçesinin TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)'ne göre 2010 yılı kentsel nüfusu 457.999 kişidir. Karabağlar ilçesinin TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)'ne göre 2018 yılı toplam nüfusu 479.986 kişidir. Karabağlar ilçesinin toplam nüfusu İzmir ili toplam nüfusunun %11,10'unu oluşturmaktadır.

Karabağlar ilçesi Konak ilçesine yakın olması sebebiyle sosyal ve kültürel hizmetler fazla gelişme göstermemiştir. Bu nedenle yerleşmede yaşayan halk, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını 2 km uzaklıkta bulunan Konak ilçe merkezinden karşılamaktadır. Karabağlar ilçesinde, Karabağlar İlçe Halk Kütüphanesi ve Karabağlar Belediyesi Kütüphanesi adında 2 kütüphane bulunmaktadır. 3 adet kültürel etkinlik mekânı bulunan ilçede müze alanı, tiyatro ve sinema salonu bulunmamaktadır.

6 Mart 2008 yılında ilçe statüsüne sahip olan Karabağlar ilçesinin temel ekonomisi imalat sanayi sektörüne dayalıdır. İlçe, İzmir ili merkez ilçelerden biri olması nedeni ile hizmetler sektörü de gelişme göstermektedir. Karabağlar ilçesinde; ana metal ve mobilya imalatı sektörlerinde istihdama dayalı olarak yoğunlaşma olduğu görülmektedir. İl genelinde uzmanlaşma açısından öne çıkan başka bir imalat sanayi sektörü olan mobilya imalatında Karabağlar ilçesinin önemli düzeyde uzmanlaşmış olduğu görülmektedir.

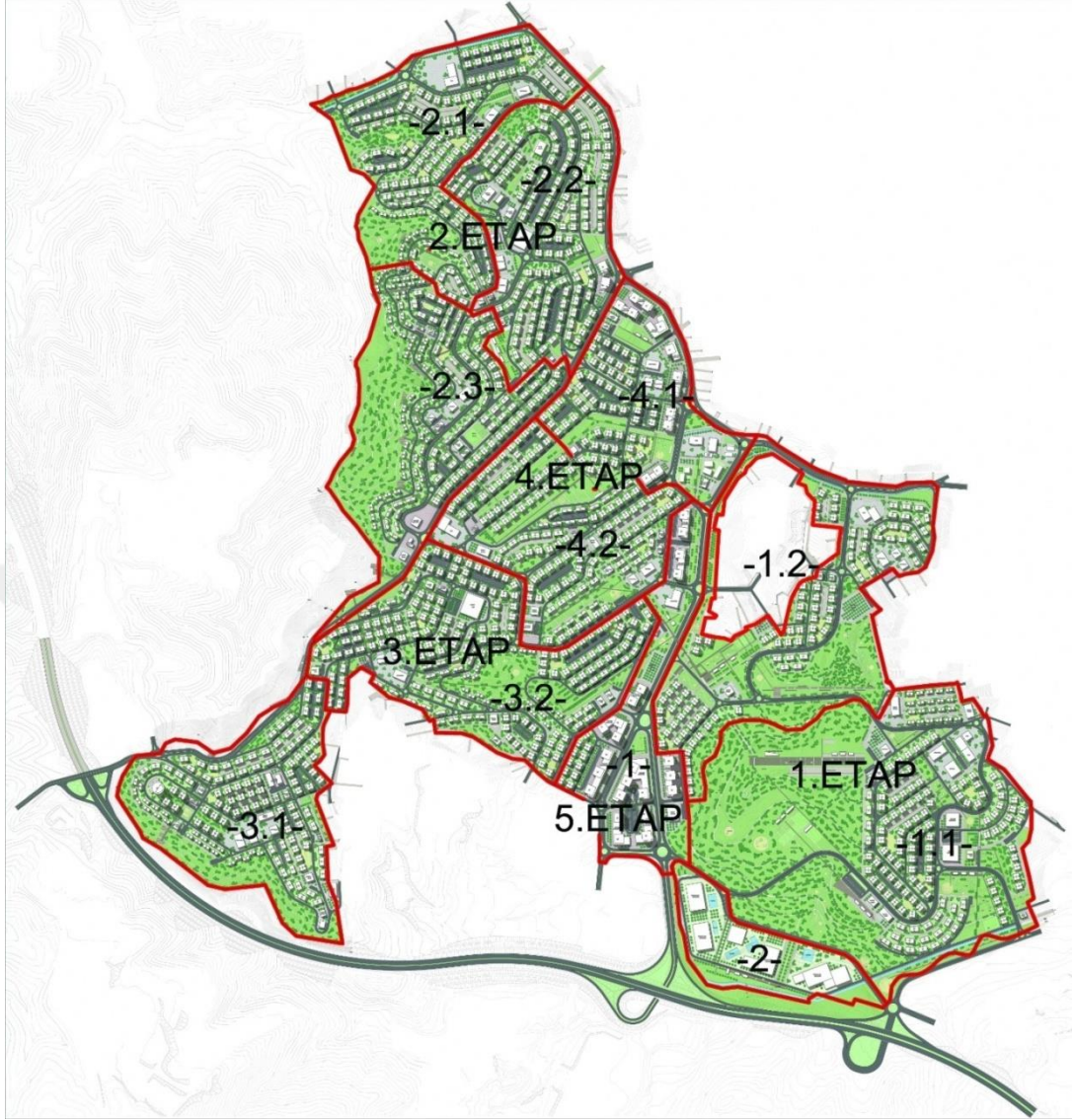
Karabağlar ilçesi 58 adet mahalleden oluşmaktadır. Karabağlar Kent Merkezi Yeşillik Caddesi ve bu caddenin çevresinde gelişmiş olup, bu bölgede ticaret alanları, resmi kurum alanları ve sosyo-kültürel hizmetlerin yoğunlaştığı gözlemlenmektedir. Kent merkezi olarak belirlenen bölgede yapılaşmalar 1 ile 4 kat arasında değişim göstermektedir. Kent çeperlerinde ise 4 ve 5 katlı yapılara daha fazla rastlanmaktadır.

4.4.1 İzmir-Karabağlar Kentsel Dönüşüm Alanının Durumu ve Mevcut Projeleri

Karabağlar Kentsel Dönüşüm Alanı Resmi Gazete'de 31.12.2012 tarih ve 28514 sayı ile yayımlanarak Riskli Alan olarak ilan edilmiştir. Alan 540 hektar büyüklüğünde olup, İzmir'de riskli alanlar içinde en geniş araziye sahip olan alandır.

Karabağlar İlçesi, il genelinde gecekondulaşmanın yoğun olduğu bir bölgede bulunmakta olup, hem jeolojik açıdan sağlıklı bir bölge olması hem de alanın çevre yoluna cephesi olması sebebi ile riskli alan ilan edilmiştir. Kentsel dönüşüm alanının geneline bakıldığında, yapıların genellikle iki katlı olduğu, ana cadde üzerindeki ise 3-4 katlı ve alanın çeperlerine doğru gidildikçe 5 katlı olduğu görülmektedir. Tüm mahallelerde alt yapı ve sosyal donatı alanlarının eksikliği, imar planına aykırı yapılaşma ve ulaşım olanaklarının kısıtlı oluşu gözlemlenmiştir. Alan genelinde özel mülkiyetin çoğunlukta olduğu, yer yer belediye mülkiyeti ve işgalli parsellerinde yer aldığı tespit edilmiştir.

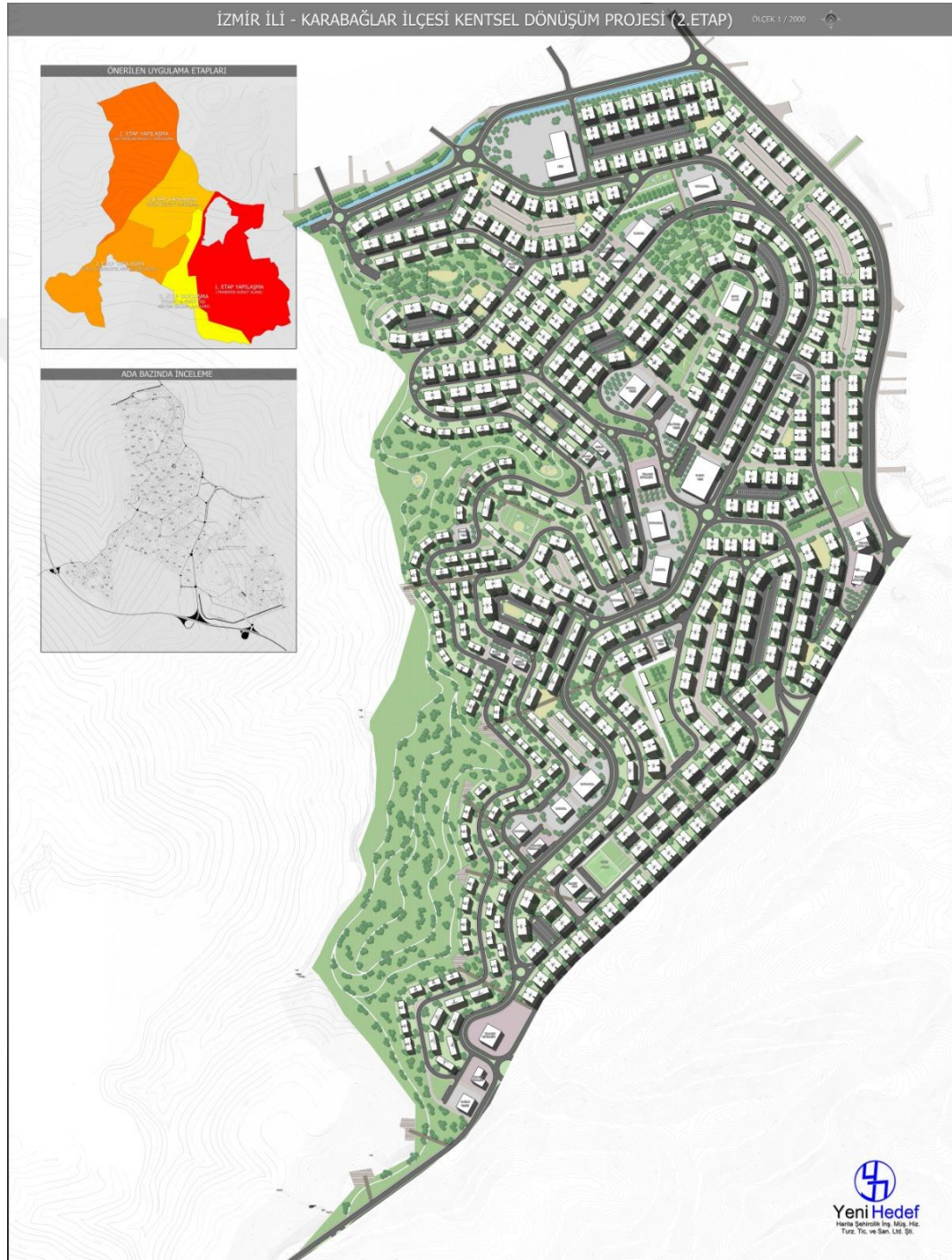
Karabağlar kentsel dönüşüm alanındaki tüm çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yürütmektedir. Plana esas jeolojik-jeoteknik etüt raporu ve halihazır haritaların tüm çalışmaları tamamlanmıştır. Bu çalışmalara istinaden imar planı çalışması aşamalarına geçilmiş olup, alan beş ayrı bölgeye ayrılmış ve etaplama çalışmalarına başlanmıştır (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.30 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi etaplama sınırları (İzmir Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü (2019)’nden alınan verilerden faydalanarak oluşturulmuştur)

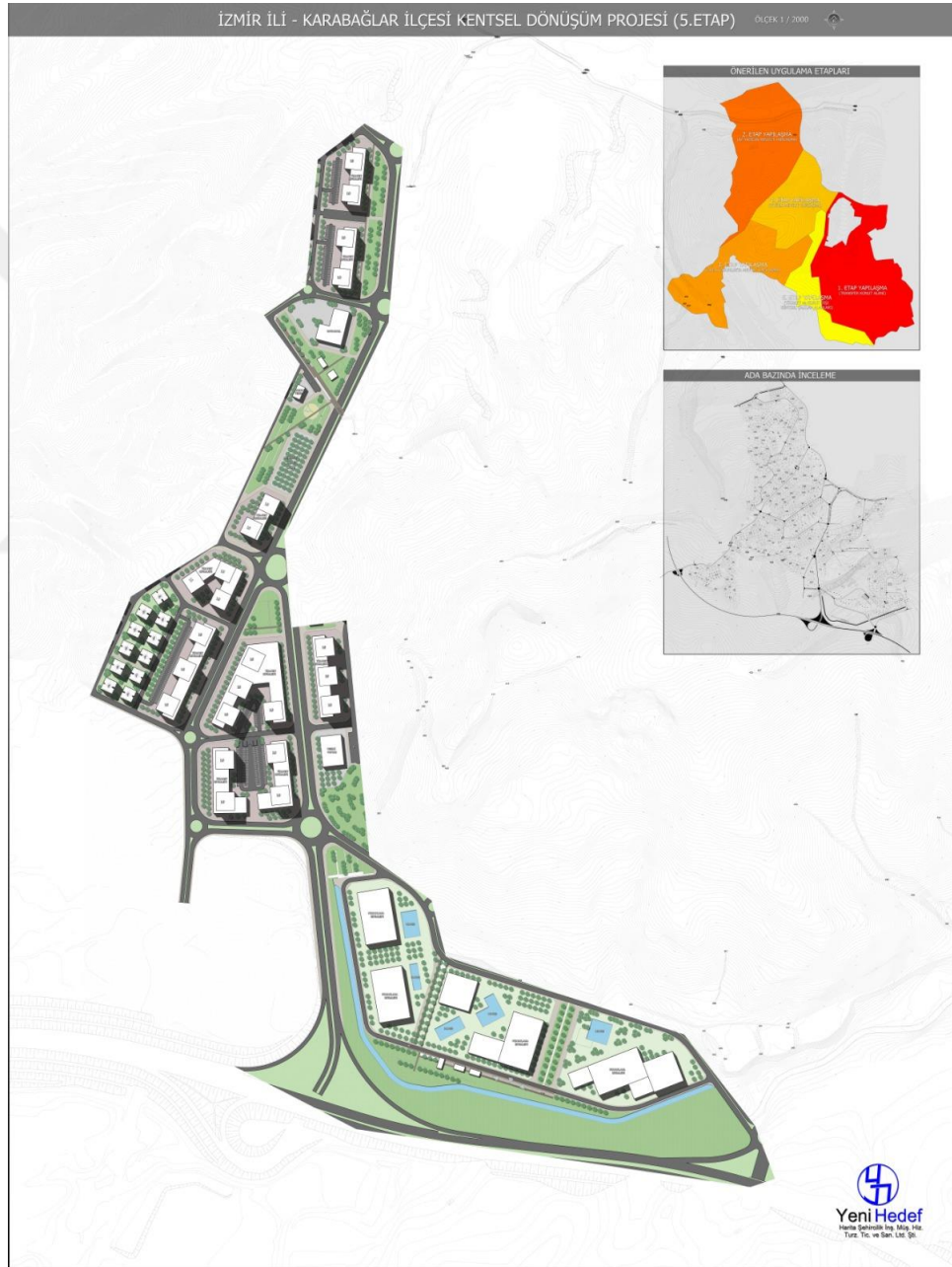
Karabağlar kentsel dönüşüm projesinin uygulayıcısı olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 540 hektarlık alanı hem planlama hem de inşaat faaliyetlerinin daha uygulanabilir yapmak amacı ile etaplara ayırmıştır. Etaplama sınırları hem mevcut arazi kullanıma hem de yapılması planlanan proje detaylarına göre çizilmiştir. Etaplardan 1. etap iki parçaya bölünmüş, 2. etap üç parçaya, 3. etap 2 parçaya, 4. etap iki parçaya, 5. etap 2 parçaya bölünmüştür. Alanda inşaat faaliyetlerinin daha hızlı ve planlı şekilde yapılması ve ihale süreçlerinin sorunsuz bir şekilde sürdürülebilmesi için 5 etaba parçalanan kentsel dönüşüm alanı aynı zamanda kendi içerisinde her etaplanan alanda tekrardan farklı alanlara bölünerek planlanmıştır (ÇŞB, İAKDM, 2019).

tesisleri, ticari alanları ve çeperlerde 4 katlı ve 5 katlı, alanın merkezine doğru 7 katlı konut alanları bulunmakla birlikte bölge transfer konut alanları olarak planlanmıştır (ÇŞB, İAKDM, 2019).



Şekil 4.32 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 2. etap sınırı (İzmir Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü (2019)’nden alınan verilerden faydalanarak oluşturulmuştur)

Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 4. etap çalışması 540 hektarlık alanın doğusunda bulunmakta olup, kentsel dönüşüm alanının merkezinde bulunmaktadır. Alanın içerisinde 10 katlı yoğun yapılaşmada ticaret alanları, sosyal tesis alanları, anaokulu, ortaöğretim ve lise eğitim alanları, sağlık tesisleri, kültürel tesis, spor alanları ve alanın içerisinde 4 katlı, 5 katlı ve yoğunlukla 7 katlı konut alanları ile birlikte yoğun yapılaşmaya sahip alan olarak planlanmıştır (ÇŞB, İAKDM, 2019).



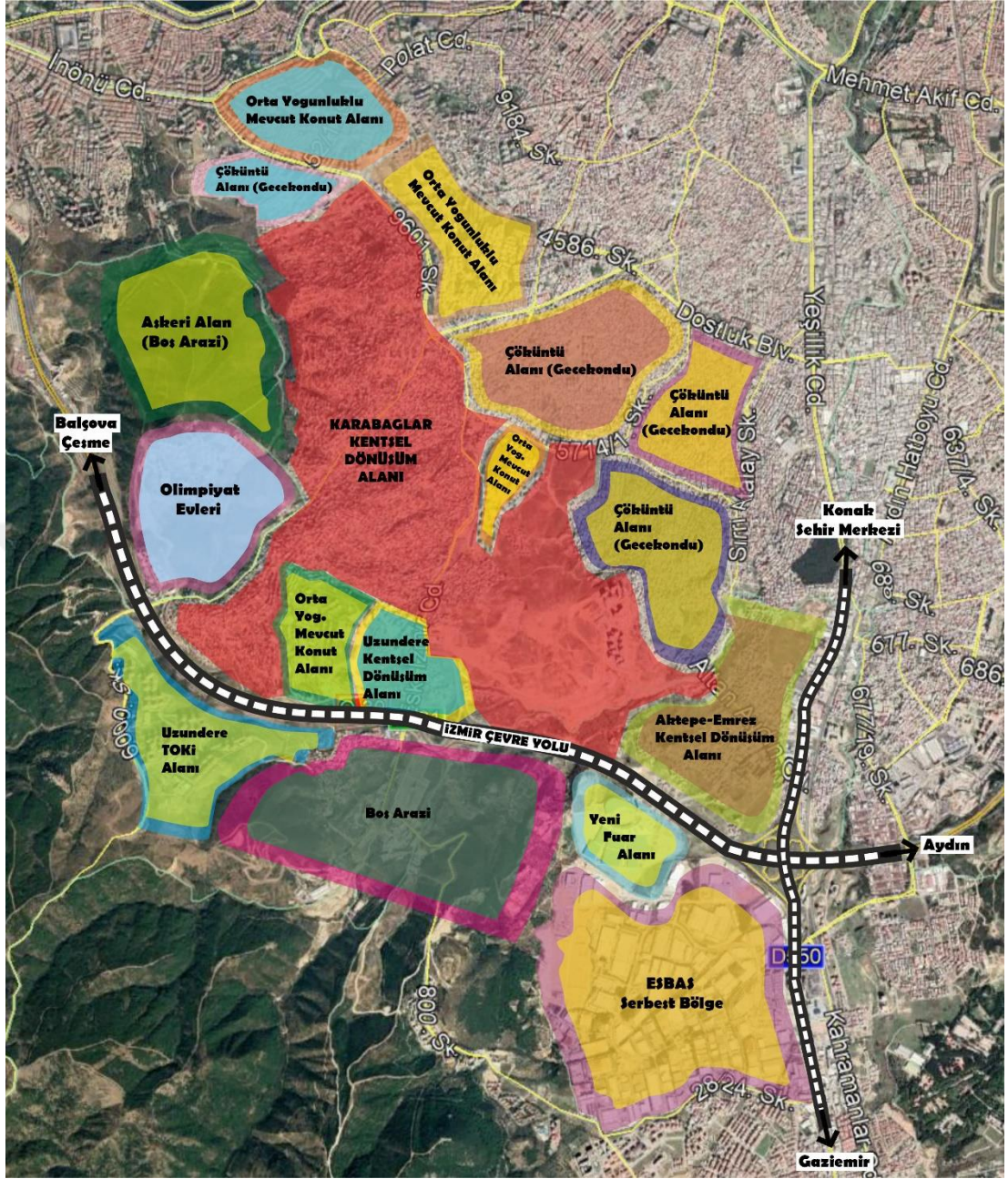
Şekil 4.35 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 5. etap sınırı (İzmir Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü (2019)’nden alınan verilerden faydalanarak oluşturulmuştur)

Karabağlar kentsel dönüşüm projesi 5. etap çalışması 540 hektarlık alanın güneyinde bulunmakta olup, çevre yoluna sınırı vardır. Alanın içerisinde sosyal tesis alanları, 4 katlı konut alanları, ortaokul eğitim alanı, ekseriyetle 10 katlı yoğun yapılaşmada ticaret alanları ve yüksek konaklama kapasiteli otel alanları bulunmakla birlikte bölge ticaret alanları ve konut dışı kentsel çalışma alanları olarak planlanmıştır (ÇŞB, İAKDM, 2019).

4.4.2 İzmir-Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesinin Rekabetçilik Açısından Değerlendirilmesi

Karabağlar kentsel dönüşüm alanı ulaşım açısından şehrin protokol yolu olan İzmir şehir merkezi ile Adnan Menderes Havalimanı arasında bağlantı yolu olan İzmir çevre yolu bağlantısına komşu bulunması sebebi ile birçok açıdan rekabet sağlamaktadır. Aynı zamanda İzmir-İstanbul otoyoluna yakın olması sebebi ile kentsel dönüşüm alanının özellikle İstanbul'da ki yatırımcılar ve iş insanlarının tercih sebebi olma potansiyelinin yüksek olması alanın rekabetçiliğini artıran faktörlerden olduğu düşünülmektedir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından planlanan ve etap çalışmaları başlamış bulunan Karabağlar kentsel dönüşüm projesinin hem yerinde dönüşümü sağlayıp hem de yeni yerleşim alanları önerisi sağlaması ile şehirde daha sağlıklı konut alanlarında yaşayabilme imkanı sağlayacağı ve bununla birlikte planlanan ticari alanlar ile birlikte İzmir il bütününde Konak ilçe merkezi ve Bayraklı yeni iş merkezi alanına bir alternatif olarak şehrin marka değerini artırması ile kentte rekabetçi bir bölge olacağı görülmektedir.



Şekil 4.36 Karabağlar kentsel dönüşüm alanının çevresel faktörleri ile ilişkisi (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Turizm açısından kentsel dönüşüm alanının etaplama çalışmaları içerisinde bulunan konaklama tesislerinin yakınında bulunan Uluslararası İzmir Fuar'ına hitap edeceği düşünülmektedir. Aynı zamanda kentsel dönüşüm alanının İzmir ilinin turizm merkezleri olan Çeşme, Urla ve Seferihisar ilçelerine yakın konumlu olup, ulaşım imkanının bulunması kentsel dönüşüm alanının turizm açısından yüksek potansiyelde olduğu düşünülmektedir. İzmir ilinin turizm potansiyeli göz önünde

bulundurulduğunda şehir ile bağlarını güçlendirebilme potansiyeli yüksek olması sebebi ile şehrin marka alanlarından olacağı ve özellikle turizme hizmet eden ticari alanların aktif kullanımı ile rekabet sağlayabileceği görülmektedir.

İzmir ile içerisinde bulundurduğu kara yolu, deniz yolu ve hava yolu bağlantılarının güçlü olması sebebi ile özellikle ihracat potansiyeli yüksek olan bölge konumundadır. Bu sebeple kentsel dönüşüm alanının içerisinde bulunan ticaret merkezleri ile birlikte hem şehirde ki ticari alan ihtiyacını karşılayabilecek hem de ihracat açısından şehrin potansiyelini artıracakı düşünülmektedir. Düşük işgücü maliyetleri ve hammaddeye yakın konumu sebebi ile kentsel dönüşüm alanında bulunan ticari alanların kazanımı ile şehrin ticari açıdan daha rekabet edebilir ve marka değeri yüksek olan bir şehir olacağı düşünülmektedir.

Kentsel dönüşüm alanının içerisinde planlanan kent parkı ölçeğinde yapılması planlanan yeşil alanlar ile hem bölgede yaşayanların hem de il bütününde yaşayan halkın faydalanabileceği ve şehrin yeşil alan açısından eksik olan ihtiyacını karşılayabileceği düşünülmektedir.

4.4.3 İzmir-Karabağlar Kentsel Dönüşüm Projesinin Rekabetçilik Açısından Gelişimi İçin Öneri Stratejiler

Karabağlar kentsel dönüşüm projesi alan açısından İzmir ilinin ticaret merkezleri olan İzmir Limanı ve Bayraklı yeni kent merkezine yakın konumlu, şehrin turizm merkezleri olan Çeşme, Urla, Karaburun ve Seferihisar ilçelerine yakın konumlu, şehrin sanayi bölgeleri açısından ESBAŞ serbest bölge ve çevre yolu bağlantısı sebebi ile birçok organize sanayi bölgesine, eğitim alanları ve teknoparklar açısından Dokuz Eylül Üniversitesi ve teknopark alanı ve İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsüne yakın konumlu olup, ulaşım açısından çevre yolu bağlantısı ve deniz ulaşımına yakın konumlu olup Adnan Menderes havalimanı ile ilişkisinin güçlü olması kentsel dönüşüm alanının gelişme ve rekabet potansiyelini artırmaktadır.



Şekil 4.37 Karabağlar kentsel dönüşüm projesi öneri stratejiler (Google Earth, 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Ulaşım açısından çevre yolu bağlantısı kentsel dönüşüm alanının sadece güney aksına hitap etmekte olup, 540 hektarlık alan sınırları içerisinde de alanın güneyinden kuzeyine ve çeper bölgesini de kapsayacak trafik sıkışıklığını önleyecek bir ana yol aksı önerilmektedir. Havalimanı ile kentsel dönüşüm alanı arasında bulunan Akçay caddesine alternatif olabilecek ve trafik sıkışıklığını önleyebilecek bir ana yol önerilmektedir.

Ticari açıdan alan içerisinde yapılan çalışmalarda yol aksları üzerinde ticari alanlar planlanmış olsa da, rekabetçiliği sağlayabilme olanağının artırılma amacı ile özellikle çevre yolu bağlantısının üzerinde daha yoğun ticari akslar önerilmekte olup, bu ticari

aksların çevresi de spor alanları, park alanları ve aktivite merkezleri ile donatılarak daha cazip hale getirilmesi önerilmektedir.

Turizm açısından kentsel dönüşüm alanının özellikle turizm merkezlerine yakın olması ve uluslararası sergilerin yapıldığı İzmir fuar alanına hitap edebilecek beş yıldızlı ölçekte dünya markalarının yatırım yapabileceğini sağlayabilecek alanlar önerilmektedir.

Kentsel dönüşüm alanında yapıların mimari açıdan daha yaşanabilir ve sürdürülebilir mimari alanların oluşturulması ve yeni teknolojinin yapılarda kullanılıp, akıllı binaların oluşturulması ve yenilenebilir enerjilerin de hem yapılarda hem de kentsel dönüşüm alanında kullanılması önerilmektedir.

Kentsel dönüşüm alanı içerisinde planlanan alanların çevre yolu bağlantısına yakın konumda olan bölgelerin zemin etüdü çalışmaları doğrultusunda daha yüksek katlı konut alanları önerilmektedir.

Alan havalimanı aksı üzerinde bulunması sebebi ile kentin görünen yüzüdür, bu sebeple özellikle kentsel silüeti etkileyebilecek derecede yüksek katlı olup, şehrin ticaret merkezi konumuna yükseltebilecek bir yapı yapılması ve İzmir ilini anlatan şehre özgü simgesel bir opera binası yapılması ve aynı zamanda bu yapının turistler tarafından ziyarete edilebilecek statüde olması önerilmektedir.

Kentsel dönüşüm alanı sınırları içerisinde yerinde dönüşüm yapılması planlanmak ile birlikte özellikle ESBAŞ serbest bölgesi ve sanayi alanlarına yakın olması sebebi ile beyaz yakalılara hitap edebilecek derecede lüks konutların yapılması önerilmektedir.

Kişi başına düşen yeşil alan miktarının daha da yükseltilmesi ve bu sebeple kentsel dönüşüm alanında özellikle spor alanları ve yürüyüş yollarını da barındırabilen kent ölçeğinde park alanı önerilmektedir.

Karabağlar kentsel dönüşüm alanı ile Uzundere kentsel dönüşüm alanı konum olarak iç içe girmiştir. Bu sebeple stratejik olarak o bölgenin de mevcut kullanımına uygun olarak yerinde dönüşümün sağlanabilmesi amacı ile orta yoğunlukta konut alanı önerilmekte olup, Karabağlar kentsel dönüşüm alanı ile özellikle mimari ve tasarım açısından korunması gerekmektedir.

Alan içerisinde iki ana aks önerilmekte olup, yeşil sirkülasyonunu sağlamak amacı ile aks çevresinde yeşil alan, koşu yolu ve yapay gölet ve havuz tasarımı ile rekreasyon alanı önerilmektedir. Bu alanların çevresinde bulunan ticari aksa da destek vereceği düşünülmektedir.

Alan kendi içerisinde barındırdığı ticaret merkezi, merkezi iş alanı ve ticaret aksı ile mekânsal olarak şehrin yeni ekonomi merkezi haline geleceği düşünülmektedir. Buna istinaden çevresinde bulunan İzmir Fuar alanı, ESBAŞ serbest bölgesi ve sanayi alanları ile işbirliği artacağı planlanmaktadır.

Kentsel dönüşüm alanının özellikle kuzey aksı boyunca yerinde dönüşümü sağlamak amacı ile etaplama halinde inşaat faaliyetleri tamamlanacak olan orta sınıfa uygun olarak inşaa edilecek alanlar önerilmektedir. Böylece kentsel dönüşüm alanı sınırları içerisinde hem rekabet sağlayıcı unsurları barındırabilecek hem de yerinde dönüşümü sağlayarak sosyal açıdan dönüşümü sağlayabilecek olduğu düşünülmektedir.

BÖLÜM BEŞ

SONUÇ

İzmir genelinde kentin avantaj ve dezavantajları değerlendirilmiştir. Kent bütününde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından riskli alan ilan edilen kentsel dönüşüm projeleri fiziksel, sosyal, ekonomik, sanayi, tarım, tarihi, turizm, kültürel, eğitim, sağlık, idari ve teknik altyapı açısından incelenmiştir. Çalışmada yapılan analizler doğrultusunda ortaya çıkan sonuçlara istinaden çeşitli eksiklikler tespit edilmiştir, bu eksikliklerin tamamlanması amacı ile rekabetçilik kavramı çerçevesinde aşağıda sıralanan öneri stratejilerde bulunulmuştur.

Ülke genelinde kentsel dönüşüm uygulamalarına bakıldığında geneli itibariyle konut kullanımlı yapıların dönüşümü yapıldığı görülmektedir. Rekabet sağlayıcı unsurlardan olan ekonomik faaliyetleri artırıcı yapıların ve alanların oluşturulması kentsel dönüşüm alanlarının daha yaşanabilir ve sürdürülebilir olmasını sağlamaktadır. İzmir ili sanayi ve ticari potansiyeli yüksek bir şehirdir. Ticari ve sanayi açısından organize sanayi alanlarının ve serbest bölge işlevinin güçlendirilmesi ve bununla birlikte kentsel dönüşüm alanlarının bu bölgelerle güçlü ulaşım ağı kurulması önerilmektedir.

Türkiye’de ve İzmir’de yapılan uygulamalara bakıldığında dönüştürülen alanların özgünlükten uzak, İzmir’den izler taşımayan mekanik yapılardan oluştuğu görülmektedir. Bu yaşananların yerine İzmir’i İzmir yapan, şehrin ruhunu yansıtan, özgünlüğünü koruyan yapılaşma sağlanması gerekmektedir. İzmir’de bulunan kentsel dönüşüm projelerinin, insanların sürdürülebilir yaşam kalitesini engellemeyecek nitelikte olması ve planlanması gerekmekte olup, yaşam kalitesini artırıcı unsurların ön planda tutulmalıdır ki bu sebeple dönüşüm amacına ulaşılsın ve daha güvenilir ve sürdürülebilir yapıların sürekliliği sağlanmalıdır. Bu alanlarda uygulanan dönüşüm, dönüşen mekanların ruhunu gölgede bırakmamalı, aynı ruhla yaşayamasa da modern yaşama yansıtılmış bir revizyon içermeli ve mimari açıdan mevcut değerini yaşatmalıdır.

İzmir - İstanbul otoyolunun açılışı, İzmir’de geniş istihdam potansiyeli, arsa bedellerinin düşük yatırımla gerçekleşmesi ve dört mevsim iş yapabilme olanakları ile birlikte ülkenin en büyük ticari hacmine sahip olan İstanbul ilinden İzmir iline yüksek oranda göç olacağı düşünülmektedir. Bu göç dalgasını olumlu yöne çevirmek için şehirde bulunan kentsel dönüşüm alanlarını hem ticari hem de konut üretimi olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Şehrin rekabet kültürünü özellikle ekonomik açıdan geliştirilmeye yönelik çalışmalar yapılması gerekmektedir. Bu alanlarda rekabet sağlayıcı unsurları sağlamak sebebi ile yüksek katlı ve geniş yeşil alanlara sahip arsa üretimleri yapılması gerekmekte olup, bölgenin ekonomik faaliyetlerini artırıcı unsurların desteklenmesi önerilmektedir.

Kentsel dönüşüm projelerinin uygulamasında etaplama çalışmaları yapılmalı ve acil durum bölgeleri belirlenip konut alanları, ticari akslar, konaklama ile birlikte turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi ve yeşil alanların sürekliliğinin sağlanması ile birlikte bütüncül planların yapılması gerekmektedir. Buna istinaden bu alanlar belirlenirken öncelikle kentin bütüncül olarak değerlendirilmesi ve kentte yaşayan insanların yaşam kalitesi açısından öne çıkan sosyal donatı alanlarının, dönüşüm alanına paralel olarak değerlendirilmesinin planlaması yapılması gerekmektedir.

Zamanın ruhu her alanı etkileyen güçlü bir dinamik olduğu gibi doğal olarak mekanın ruhunu da ciddi bir şekilde etkilemiştir ve dönüştürmüştür. Zamanla ortaya çıkan ihtiyaçlar ve bunların dile getirilişi kentsel dönüşüm faaliyetine farklı unsurları eklemeye yöneltmiştir. Çalışmanın vurguladığı üzere, rekabetçilik unsuru kentin sosyo-kültürel, ticari, turistik ve ekonomik başta olmak üzere her açıdan gelişim sağlamasında oldukça önemli rol oynamaktadır. Bunun yanında şehrin kendine has yapısını, doğasını ortaya çıkarmayı sağlayan gücü içinde taşımaktadır. Yaşam kalitesini artırıcı ve refah düzeyi yüksek şehir yaşamı sağlayan fonksiyonlar sunması kentsel dönüşümün değerini artıracak türdendir. Bu çalışmada, kentsel dönüşüm rekabetçi unsurlar katılarak icraatte bulunma temeli Karabağlar kentsel dönüşüm alanı üzerinden işlenmeye çalışılmıştır. İzmir ili için oldukça önem arz eden Karabağlar ilçesinin rekabetçi unsurlar eşliğinde dönüştürülmesinin kente bıraktığı avantajlar ve

öneri stratejiler sunulmuş olmakla birlikte kentin rekabetçi özellikler kazanmasına katkı sağlayacak şekilde yapılan planlanmaların önemi ortaya konulmuştur.

Karabağlar ilçesi birçok açıdan önem arz etmektedir. İlçenin şehir merkezine yakınlığı, hava, kara ve demiryolu açısından ulaşımının güçlü olması, şehrin tatil beldelerine ve turizm merkezlerine köprü olması, İzmir fuar alanıyla ilişkisi, çevrede bulunan sanayi alanlarının yakın mesafede bulunması ve sosyal donatı alanlarına ulaşılabilir konuma sahip olması gibi özellikleri cazibesinin zengin olduğunun ve tez çalışmasına konu olma gerekliliğinin göstergesidir. Temel ekonomisi imalat sanayi sektörüne dayalı olan ilçe, merkez ilçelerden biri olması nedeni ile hizmetler sektörü de dinamik bir şekilde gelişme göstermektedir. Karabağlar ilçesi imalat sanayi sektörü olan mobilya imalatında önemli düzeyde uzmanlaşmış bir ilçe olmakla birlikte ilçenin sağlanan istihdamı ana metal ve mobilya imalatı sektörlerine dayalıdır. Şehrin böylesine önemli potansiyellerinin bulunması, rekabetçi gücü artıracak şekilde kullanılmasıyla daha büyük avantajlar sağlayabilmektedir.

Karabağlar kentsel dönüşüm alanının şehrin bütünü ile içerisinde bulundurduğu kara, deniz ve hava yolu bağlantılarının güçlü olması ihracat potansiyeli yüksek olan bölge olduğunu kanıtlar niteliktedir. Bu nedenle kentsel dönüşüm alanının içerisinde bulunan ticaret merkezlerinin hem iç hem de dış ticaret ihtiyacını karşılayabileceği ve böylece şehrin potansiyelini daha fazla artıracak düşünülmemektedir. Düşük işgücü maliyetleri ve hammaddeye yakın konumuna ek olarak kentsel dönüşüm alanında bulunan ticari alanların kazanımı sebebiyle şehrin ticari açıdan daha rekabet edebilir ve marka değeri yüksek olan bir şehir olma imkanını oluşturacaktır.

Alan havalimanı aksı üzerinde bulunması sebebi ile kentin görünen yüzüdür. Bu sebeple özellikle kentsel silüeti etkileyebilecek derecede yüksek katlı olup, şehrin ticaret merkezi konumuna yükseltebilecek bir yapı, 3 adet kültürel etkinlik mekânı bulunan ilçede müze, tiyatro ve sinema bulunmadığından İzmir ilini anlatan şehre özgü simgesel bir opera binası yapılması ve aynı zamanda bu yapının turistler tarafından ziyarete edilebilecek statüde olması önerilmektedir. Turizm açısından kentsel dönüşüm alanının özellikle turizm merkezlerine yakın olması ve uluslararası sergilerin

yapıldığı İzmir fuar alanına hitap edebilecek beş yıldızlı ölçekte dünya markalarının yatırım yapabileceğini sağlayabilecek alanlar önerilmektedir. Buna ek olarak rekabetçiliği sağlayabilme olanağının artması için özellikle çevre yolu bağlantısının üzerinde daha yoğun ticari akslar önerilmekte olup, bu ticari aksların çevresi de spor alanları, park alanları ve aktivite merkezleri ile donatılarak daha cazip hale getirilmesi sağlanabilir. Kentsel dönüşüm alanı içerisinde planlanan alanların çevre yolu bağlantısına yakın konumda olan bölgelerin zemin etüdü çalışmaları doğrultusunda daha yüksek katlı konut alanları önerilmektedir. Havalimanı ile kentsel dönüşüm alanı arasında bulunan Akçay caddesine alternatif olabilecek ve trafik sıkışıklığını önleyebilecek bir ana yol önerilmektedir.

Bölgenin bir başka açıdan önemi ise Karabağlar ilçesinin diğer ilçelere oranla İzmir’de bulunan en kalabalık ilçelerden biri olmasıdır. Özellikle kırdan kente göçün artığı süreçte Karabağlar ilçesine ve çevresine yoğun bir göç akımı olmuştur. Bu durum çarpık yapılaşmanın oluşmasına da zemin hazırlamıştır. Çarpık yapılaşmanın ortadan kalkıp kentin refahını ve kalitesini artırmaya yönelik rekabetçi unsurların devreye girmesiyle bu durum avantaja dönecektir. Karabağlar ilçesinin il geneline oranla bakıldığında gecekondulaşmanın yoğun olduğu bir bölgede bulunması, jeolojik açıdan sağlıklı olmayan yapıların bulunması sebebi ile özellikle deprem açısından riskli alanlar bulunmaktadır. Bu durumu ortadan kaldırmak için kentsel dönüşüm faaliyetleri rekabet açısından değer kazandıran tarzda yapılmalıdır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından planlanan ve etap çalışmaları başlamış bulunan Karabağlar kentsel dönüşüm projesinin hem yerinde dönüşümü sağlayıp hem de yeni yerleşim alanları önerisi sağlaması ile şehirde daha sağlıklı konut alanlarında yaşayabilme imkanı sağlayacağı ve bununla birlikte planlanan ticari alanlar ve otel alanları ile birlikte İzmir il bütününde Konak ilçe merkezi ve Bayraklı yeni iş merkezi alanına bir alternatif olarak şehrin marka değerini artırması ile kentin rekabetçi gücünü artıracığı görülmektedir. Rekabetçiliği sağlayabilme olanağının artırılma amacı ile özellikle çevre yolu bağlantısının üzerinde daha yoğun ticari akslar, yüksek katlı lüks konut alanlarının ve otel alanları önerilmekte olup, bu alanların çevresi de spor alanları, park alanları ve aktivite merkezleri ile donatılarak daha cazip hale getirilmesi önerilmektedir.

Rekabetçiliğin rant sağlamanın ötesinde bütünsel yönde başarı sağlamaya yönelik olmasının hem topluma hem de İzmir iline katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Kentsel dönüşüm alanında inşa edilecek olan yapıların, mimari açıdan daha yaşanabilir ve sürdürülebilir alanlar oluşturulması ve yeni teknolojinin yapılarda kullanılıp, akıllı binaların inşa edilmesi ve yenilenebilir enerjilerin de hem yapılarda hem de kentsel dönüşüm alanında kullanılması önerilmekte olup, alanda yaşayanların yerinde dönüşümü sağlanabilmesi önerilmektedir.

Bu çalışmadan sonraki planlamalar ve araştırmalara ışık tutmak amacı ile İzmir ili genelinde bulunan kentsel dönüşüm projelerinin bütüncül ve birlikte ele alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Çalışmada incelenen detaylar üzerinde rekabetçilik ve yaşanabilirlik kriterleri açısından, alanda ikamet eden kişiler de düşünülerek yerinde dönüşüm sağlanmalıdır. İzmir'in rekabet edilebilirlik gücünün artırılmasına yönelik tüm projelerin birlikte ele alınarak değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Projelerin tamamı adına daha detaylı araştırma yapılması gerekmekte ve her biri içerik açısından bütünlüğü sağlayabilmelidir. Kentte bulunan tüm kentsel dönüşüm projeleri bağımsız konut projeleri olarak düşünülmemelidir. Projeler içeriğinde rekabet sağlayıcı unsurları barındırmalı ve kent ile ilişkisinin güçlü olacağı planlama çalışmalarının yapılması önerilmektedir.

KAYNAKLAR

- Annez, P. C., ve Buckley, R. M. (2009). Urbanization and growth: Setting the context. *Urbanization and Growth*, 1, 1-45.
- Anttiroiko, A. (2015). City branding as a response to global intercity competition. *Growth and Change* 46 (2), 233–252.
- Aşık, R. (2007). *Kentsel dönüşüm aktörlerin bakışı: Zeytinburnu pilot projesi örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Akkar, Z. M. (2006). Kentsel dönüşüm üzerine batıdaki kavramlar, tanımlar, süreçler ve Türkiye. *Planlama Dergisi*, 2006 (2), 29-38.
- Başaran, İ. (2008). Kentler arası rekabette İzmir ve EXPO 2015. *Kent ve Yerel Yönetim*, 1 (1), 73-87.
- Baştürk, Ş. (2004). *Bir olgu olarak küreselleşme: sorunlar ve bir çözüm önerisi; küresel yönetim*. 1 Nisan 2019, www.isguc.org/senol1.htm.
- Beyazıt, E. ve Güneş, M. (2017). Küreselleşme ve kent kimliği: kentsel değerlerin küreselleşme sürecinde aşınması. *International Journal of Academic Value Studies*, 3 (9), 323-331.
- Çakallı, M. E. (2015). *Kentsel yenilemede bir araç olarak, kentsel dönüşüm projeleri ile ilgili idari yargı kararları*. Ankara: Adalet Yayınevi.
- Çakmak, E., Önden, İ. ve Samastı, M. (2017). Türkiye’deki ve dünyadaki özel bölgeler ve özel ekonomi bölgesi oluşturulması için dönüşüm önerileri. 6. *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*, 67-75.

Çardak, F. S. (2011). *Kentsel dönüşüm bağlamında TOKİ konutlarının incelenmesi: Yüreğir Sinanpaşa kentsel dönüşüm projesi ve Aslantaş TOKİ örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Adana.

Çatalbaş, F. (2011). *Kentsel dönüşüm projelerinin mekânsal ve sosyo-ekonomik etkileri: Diyarbakır ili Suriçi bölgesi örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.

Çifçi., S. (2011). Küreselleşmenin Türkiye'deki kentler üzerine etkisi. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2 (3), 73-81.

Çivi, E. (2001). Rekabet gücü: literatür araştırması. *Yönetim ve Ekonomi*, 8 (2), 20.

ÇŞB, İAKDM (2019). *Kentsel dönüşümle afetlere hazır bir Türkiye sunumu*. İzmir: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İzmir Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü.

Daşkiran, F., ve Ak D. (2015). 6306 Sayılı kanun kapsamında kentsel dönüşüm (2015), *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 13 (3), 264-288.

Demirsoy, M.S. (2006). *Kentsel dönüşüm projelerinin kent kimliği üzerindeki etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

Devlet Planlama Teşkilatı. (2000). *Sekizinci beş yıllık kalkınma planı küreselleşme özel ihtisas komisyonu raporu*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.

Donald, J. (1992). *The city as text, social and cultural forms of modernity*. Cambridge: Blackwell Publishing.

Duman. (2020). 28 Mayıs 2020, http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/sosyoloji_lisans_ao/kentsel_yenilesme_ve_kentsel_donusum.pdf.

Dündar, Ş. (2016). Kültür endüstrileri ve bölgesel kalkınma. Z. Mızırak, B.Mercan (Ed.), *Bölgesel kalkınmada yeni trendler içinde* (247-273). Konya: Çizgi Kitabevi.

EDAM (Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi). (2009). *Türkiye için bir rekabet endeksi raporu*.

Epöztürk, L. (2004). *Pearl nehri kentsel tasarım projesi, kentsel tasarım yöntem teknikleri*. Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Ders Programı, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

Eraslan, İ. Dönmez, C. (2015). Kümelenme yapılanmalarının önemi makro, mezo ve mikro düzeyde bir değerlendirme. *Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 6 (11), 67-106

Eroğlu, O. ve Yalçın, A. (2014). Yeni bir rekabet formu olan kent rekabetçiliğine yönelik literatür taraması. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4 (1), 19-42.

Ertaş, M. (2011). Kentsel dönüşüm çalışmalarında sosyal boyutun incelenmesi, Ankara ve Londra örnekleri. *Selçuk Üniversitesi Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu, Teknik-Online Dergisi*, 10 (1), 4, 15.

Esen, B. K. (2011). Kentsel dönüşüm projeleri için süreç yönetimi, performans kriterleri ve model önerileri. *KBAM 2. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Sempozyumu Bildiri Kitabı: Planlamanın Dünyü, Bugünü, Yarını: Planlamada Yeni Söylem Arayışları*. 347-360.

Etimoloji Türkçe, (2019). *Kent*. 22 Ocak 2019, <https://www.etimolojiturkce.com/kelime/kent>

Girit, Mcdaniel, G. (2010). *Kentsel dönüşüm politikalarının küreselleşme çerçevesinde değerlendirilmesi: Sulukule örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.

Goddiener, M. ve Budd, L, (2005). *Key concepts in urban studies*. London: Sage Publications.

Görün, M. ve Kara, M. (2010). Kentsel dönüşüm ve sosyal girişimcilik bağlamında Türkiye’de kentsel yaşam kalitesinin artırılması. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 8 (2), 141-164.

Gültekin, A. (Ed.). (2016). *Etimolojik olarak şehir kelimesi. Şehir üzerine düşünceler*. İstanbul: Esenler Belediyesi Şehir Düşünce Merkezi Şehir Yayınları.

Harvey, D. (2013). *Asi şehirler (Şehir hakkından kentsel devrime doğru)*. İstanbul: Metis Yayıncılık.

Hayta, Y. (2016). Kent kültürü ve değişen kent kavramı. *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5 (2), 165-184.

Holton, R.J. (1999). *Kentler, kapitalizm ve uygarlık*. çev. R. Keleş. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.

İBB, KDD (2019). *Kentsel Dönüşüm Çalışmaları Sunumu*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi, Kentsel Dönüşüm Dairesi.

İnce, E. K. (2006). *Kentsel dönüşümde yeni politika, yasa ve eğilimlerin değerlendirilmesi: Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

İzırbak, R. (1986). *Coğrafi terimler sözlüğü*. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

- Johnson Jr, J. H., Farrell Jr, W. C., ve Henderson, G. R. (1996). Mr. Porter's "Competitive advantage" for inner-city revitalization: Exploitation or empowerment?. *The Review of Black Political Economy*, 24 (2-3), 259-289.
- Kahraman, T. (2006). İstanbul kentinde kentsel dönüşüm projeleri ve planlama süreçleri. *Planlama Dergisi*, 2 (36), 93-101.
- Kara, M. (2008). *Bölgesel rekabet edilebilirlik kavramı ve bölgesel kalkınma politikalarının yansımaları*. Planlama Uzmanlığı Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Karakurt, E. (2006). Kentsel mekanı düzenleme önerileri: modern kent planlama anlayışı ve postmodern kent planlama anlayışı. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 26, 1-25.
- Karatay O, (2007). Balık kent kelimesinin kökeni ve eski Türklerde şehirciliğe dilbilimsel bir yaklaşım. *SHD 1.Türk Dili ve Edebiyatı Sempozyumu Bildirileri Yayını*, 349-353.
- Kaya, E. (2017). *Kentleşme ve kentlileşme*. İstanbul: İşaret Yayınları
- Kayalar, J. (2006). *Kent ve meydan olgusu-yeniden canlandırma sürecinde karşılaştırmalı bir irdeleme (Trafalgar Meydanı ve Eminönü meydanı)*. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Kayan, A. (2015). Küreselleşmenin kentler üzerindeki etkileri ve küresel kentlerin özellikleriyle ilgili bir değerlendirme. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 10 (1), 271-295.
- Keleş, R. (1995). Kentleşme ve Türkçe. *Dil Bilimleri ve Araştırmaları Dergisi*, 6, 1-5.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim terimleri sözlüğü*. Ankara: İmge Yayınları.

Keleş, R. (2002). *Kentleşme politikası* (7.Baskı). Ankara: İmge Kitabevi.

Keleş, R. (2005). Kent ve kültür üzerine. *Mülkiyet Dergisi*, 29 (246), 9-18.

Kerimoğlu, E. ve Sezer, S. (2017). Türkiye’de bölgesel rekabet ve rekabetçi bölgeler. *Planlama*. 27 (3), 236-253.

Lubber., Ruud. The Dynamic of Globalization http://www.itcilo.it/english/actrav/tel-earn/global/ilo/globe/new_page.htm den aktaran Bozkurt, V. (2000). Küreselleşme: kavram, gelişim ve yaklaşımlar. *İş, Güç Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*, 2 (1), 1-3.

Nurakova, T. (2010). *Türkiye’de kentsel dönüşüm projeleri (Altındağ Belediyesi Örneği)*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Nurengin Kocamemi, G. (2006). *Kentsel dönüşüm süreci Kazlıçeşme örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

Öktem, B. (2011). İstanbul’da neoliberal kentleşme modelinin sosyo-mekansal izdüşümleri. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 44 (1), 23-40.

Öngören, G. ve Çolak, N. İ. (2013). *Kentsel dönüşüm hukuku, kentsel dönüşüm rehberi*. İstanbul: Öngören Hukuk Yayınları.

Özçevik, Ö., Türk, Ş., Beygo, C., Taş, E. ve Yaman, H. (2007). İstanbul’da deprem odaklı dönüşüm projesinin ana bileşenlerinin analizi: İETT blokları örneği. *İTÜ Dergisi*, 6 (1), 81-94.

Özden, P. P. (2008). *Kentsel Yenilenme: Yasal Yönetmelik Boyut, Planlama ve Uygulama*. İstanbul: İmge Yayınları.

- Özel, M. (2005). Kentsel gelişme ve kentleşme sürecinde Niğde: *Selçuk Üniversitesi Karaman İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2 (5), 120-144.
- Öztaş, N. (2005). *Türkiye’de kentsel dönüşüm ve haliç örnekleme*. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Pengfei ve Qinghu. (2020). 29 Mayıs 2020. http://www.stats.gov.cn/english-specialtopics/iaos/Papers/Concurrent_Session_30b.pdf.
- Roberts, P. ve Skyes, H. (2000). *Urban regeneration handbook*. London: Sage Publications.
- Sasaki, Interdisciplinary Design, (2002). Pearl River urban design, Goungzhou, China. *Tasarım Dergisi*, 125, 107-111.
- Shen, J. (2004). Urban competitiveness and urban governance in the globalizing world. *Asian Geographer*, 23 (1-2), 19-36.
- Şahin, Y. (2013). *Kentleşme politikası* (4. Baskı). Bursa: Ekin Basın Yayın.
- Şen, B. (2011b). Kentsel mekânda üçlü ittifak. Sanayisizleşme, soylulaştırma ve yeni orta sınıf. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 44, 1-21.
- Şen, Z. (2012). Kentlerin rekabeti ve 2023 hedefleri üzerine bir inceleme. *Kent Akademisi Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, 5 (1), 1-10.
- Şenyapılı, T. (Ed.). (1998). *Cumhuriyetin 75. yılı, gecekondunun 50. yılı 75 Yılda değişen kent ve mimarlık içinde*. İstanbul: İş Bankası ve Tarih Vakfı Yayınları.
- Şişman, A., & Kibaroglu, D. (2009). Dünyada ve Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamaları. *TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası*, 12, 11-15.

- Tatar, H. (2015). *Sürdürülebilirlik ölçütleri bağlamında kentsel dönüşüm projelerinin irdelenmesi üzerine bir model: “Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi 1. Etap hak sahibi konutları”*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Tekeli, İ. (2014). *Kent, kentli hakları, kentleşme ve kentsel dönüşüm* (ikinci basım). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tezcan, S. (2011). *Kentler Arası rekabet, kentsel pazarlama ve markalaşmanın planlama açısından değerlendirilmesi İzmir örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Turok, I. (2004). Cities, regions and competitiveness. *Regional Studies*, 38 (9), 1069-1083.
- Turok, I. (2005). Kentsel dönüşümde yeni eğilimler ve yönetim. *Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Küçükçekmece Belediyesi Atölye Çalışması*. İstanbul: Küçükçekmece Belediyesi Yayını.
- Türk Dil Kurulu. (2019). *Kent*. 11 Şubat 2019, <http://www.tdk.gov.tr/tdksozluk/SOZBUL.ASP>
- Türkkan, E. (2018). Kentler arası rekabet ve kent rekabetçiliği. *Rekabet Formu*, 120, 1-7.
- Unctad. (2019). *Creative economy*. 25 Temmuz 2019, https://unctad.org/en/docs/ditc20082cer_en.pdf.
- Uzun, C. N. (2006). Kentsel dönüşümde yeni bir kavram seçkinleştirme. *Değişen Mekân: Mekânsal Süreçlere İlişkin Tartışma ve Araştırmalara Toplu Bakış: 1923-2003 içinde* (340-360). Ankara: Dost Kitabevi.

- Ülger, N. E. (2010). *Türkiye’de arsa düzenlemeleri ve kentsel dönüşüm*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Ünal Topkaya, Ö. (2014). *Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamalarının mekânsal açıdan değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Webster, D. ve Muller, L. (2000). Urban competitiveness assessment in developing country urban regions: The road forward. *Urban Group, INFUD. The World Bank, Washington DC, July, 17, 47*.
- Xavier, H. N. (2003). *The case of Rio de Janeiro*. Urban slums reports: The case of Rio de Janeiro, Brazil.
- Yaman, M. (2010). Türkiye’deki uygulamalar bağlamında kentsel dönüşümün yeniden kavramsallaştırılması. *Toplum ve Demokrasi*, 4, 119-128.
- Yaman, M. (2015). Türkiye’de kentsel dönüş(tür)me uygulamaları. *Sosyo-Politik Bir Yaklaşım (2. Baskı)*. İstanbul: Otorite Yayınları.
- Yapıcı, M. (2005). İstanbul ve kentsel dönüşüm projeleri. *Mimarlık Dergisi*, 322-325.
- Yıldız, E. (2017). *Türkiye’de kentsel dönüşüm: Kocaeli örneğinde sosyo-mekansal bir analiz*. Yüksek Lisans Tezi, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Bilecik.
- Yılmaz, B. (2009). Çağdaş kent - çağdaş konut: kentsel dönüşüm ve dönüştürülen yaşam alanları. *Toplum ve Demokrasi Dergisi*, 3 (5), 151-160.
- Yılmaz, N. (2004). Farklılaştıran ve ayırıştırıran bir mekanizma olarak kentleşme. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 48, 250-267.

Yorgancılar, F. (2011). Sürdürülebilir rekabet anlayışı olarak yenilik yeteneği. *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Birimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 11 (21), 379-426.

