



Kentsel Dönüşüm Kıskaçında “Bağdat Caddesi”

“Bağdat Street” in the Grip of Urban Transformation

Naime Hülya BERKMEN, Sırma TURGUT

ÖZ

Bu çalışmada, ülkemiz genelinde 2012 yılından itibaren yaşanan kentsel dönüşüm uygulamaları kapsamında farklı dinamiklere sahip bir araştırma alt bölgesi olarak Bağdat Caddesi’nde yer alan konut alanlarında yaşanan kentsel dönüşüm ve mekânın değişimi süreci ele alınmaktadır. Çalışmanın hedefi ise, İstanbul’un en eski prestij konut alanlarından biri olarak Bağdat Caddesi ve yakın çevresinde gerçekleşmekte olan bu dönüşüm sürecini ve sonuçlarını; ilgili sektör temsilcileri, merkezi ve yerel yönetimin aktörleri, ve özellikle mal sahipleri konut kullanıcılarının beklenti ve yaklaşımları irdelenerek, uygulamaların bölgenin genel yapısına etkilerini saptamak ve değerlendirmektir. Ülkemiz genelinde olduğu gibi Kadıköy de, mekânın yeniden üretimi için en popüler araç olarak kullanılan kentsel dönüşüm sürecine girmiştir. Özellikle 1999 Marmara depremi sonrasında gündeme gelen ve 31.05.2012 tarihinde (R.G. 28309) yürürlüğe giren 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile ivme kazanmış olan kentsel dönüşüm süreci Bağdat Caddesi çevresinde yer alan konut alanları için de önemli bir tetikleyici faktör olmuştur. Çalışmanın bulguları, belirlenmiş olan iki örnek alt bölge özelinde değerlendirilmektedir. Bu alt bölgelerden biri, Erenköy Mahallesi sınırları içinde, Bağdat Caddesi’nin kuzeyinde Cadde ile Demiryolu Yolu arasında kalırken, diğeri ise caddenin güneyinde Fenerbahçe Mahallesi sınırları içerisinde, Bağdat Caddesi ile Kadıköy-Bostancı sahil yolu (Kalamış Caddesi) arasında kalan ve yaklaşık olarak 15.000 m² lik büyüklüklere sahip iki konut bölgesidir. Söz konusu alt bölgeler, kentsel dönüşüm süreci bağlamında mekânın yeniden organizasyonu çerçevesinde irdelenmiş ve değerlendirilmiştir.

Anahtar sözcükler: Bağdat Caddesi; Kadıköy; kentsel dönüşüm.

ABSTRACT

In this study, urban transformation and the process of spatial change that have been taking place in different settlement places in Bagdat Avenue, which is a research subregion with diverse dynamics in terms of urban transformation practices that occur throughout country since 2012, is discussed. The aim of the study is to elaborate this transformation process and its results, which takes place in one of the oldest prestige settlements of Istanbul, Bagdat Avenue, and in its surroundings, based on the approaches and expectations of settlement users, sector representatives, local and central authority actors, and especially the property owners; and to detect and evaluate the impact of the transformation applications on the general structure of the region. Similar to the other parts of the country, Kadikoy has also entered the urban transformation process, which is utilized as the most popular tool for the spatial reproduction. Urban transformation process, which especially gained momentum with Law no. 6306 on the Transformation of Areas at Risk of Natural Disaster that entered into force in 31.05.2012 (R.G. 28309), has become an important triggering factor for the settlement areas near Bagdat Avenue. The findings of the study are evaluated specifically in two exemplary subregions. Consisting of a wideness of 15.000 m², one of these subregions is the settlement area in Erenkoy District, in the North of Bagdat Avenue, in between the Avenue and Railway Road; whereas the other one is situated in the South of the Avenue, in Fenerbahce District, in between Bagdat Avenue and Kadikoy-Bostanci coastal road (Kalamis Street). The aforementioned subregions are elaborated and evaluated in frames of the urban transformation process, and in terms of spatial re-organization. This change and transformation that occur specifically in these settlements are discussed in the context of physical space, economical structure and their user profiles.

Keywords: Bagdat Street; Kadıköy; urban transformation.

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul

Başvuru tarihi: 24 Temmuz 2018 - Kabul tarihi: 02 Temmuz 2019

İletişim: Sırma TURGUT. e-posta: huluyakar@gmail.com

© 2019 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2019 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Giriş

80'li yıllarla birlikte uluslararası sermayeyi çekebilmek ve küresel kent yaratmak amacıyla kentin içine girmiş olduğu etkileşim süreci İstanbul'un profilini değiştirmiş, farklı fonksiyon alanları dönüşümün hızlı çarkının etkisiyle yeni bir kimliğe kavuşmuştur. Bir yandan inşaat ve gayrimenkul sektörleri ülke ekonomisinin temel sürükleyicisi olmuş diğer yanda ise, kentsel dönüşüm uygulamaları bu sektörleri besleyen en önemli dinamik olarak ortaya çıkmıştır. 1999 Marmara Depremi ile birlikte hızlanan ve yaygınlaşan dönüşüm pratiği aynı zamanda yeni bir söylemsel meşruiyet çerçevesi de kazanmıştır. Yeni paradigma güvenlik kaygısı ve afet riski çerçevesinde oluşturulmaya başlanmıştır. Dönüşümü hedefleyen kentsel mekânlar konumu ve rant potansiyeli, konut stokunun nitelikleri, mülkiyet durumu gibi hususlar dikkate alınarak farklı yöntemlerle dönüştürülmektedir.¹

İstanbul konut bölgelerinde yaşanan dönüşüm sürecinin dayandığı hukuksal çerçeve temelde dört alt başlıkta ele alınabilir. Bunlardan tarihsel olarak ilki gecekondu yasası ikincisi, imar affı yasalarına dayalı olarak gerçekleşendir. Bu uygulamayı takip eden üçüncü çevrim yenileme alanı ilan edilen bölgelerde yaşanmış ve ardından son çevrim olarak kabul edilebilecek olan aşama afet odaklı olarak gerçekleştirilen dönüşüm süreçleridir.²

Bu çalışmada, 1999 Marmara Depremi'nin ardından gelişen afet odaklı dönüşüm süreci kapsamında ve özellikle 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun³ çerçevesinde dönüşen konut alanlarına ilişkin bir örnek olarak Bağdat Caddesi konut alanları dönüşüm süreci ele alınmaktadır. Söz konusu bölgenin dönüşümü ve bu süreç çerçevesinde mekânın yeniden üretimi değerlendirilmekte ve tartışmaya açılmaktadır.

Mekânın Yeniden Üretiminde Neo - Liberalizmin Gücü ve Kadıköy

Neoliberalizmin, İkinci Dünya Savaşı ile ekonomiye egemen olan ithal ikameci sanayi modeli ve Keynesçi politikaların 1970'lerin sonlarına doğru çöküşe geçmesiyle ortaya çıkan "Keynesyen refah devleti" krizine ideolojik bir tepki olarak ortaya çıktığı bilinen bir gerçekliktir.⁴

1980'li yıllardan itibaren büyük finansal kuruluşların etkisiyle birlikte tüm dünyada uygulanmaya başlanan ekonomi politikalarına damgasını vuran bu akımla, devletin ekonomik alana müdahalesini öngören Keynesyen ekonomi politikalarının yerini, devletin müdahalesinden bağımsız ve rekabete dayalı bir serbest piyasayı savunan neoliberal ekonomi politikaları almıştır.⁵ Bireysel özgürlük ve haklar, girişimcilik ve serbest piyasa üçlüsü üzerinde yükselen ne-

oliberalizmin müdahalesiyle "girişimci" kimliğine bürünen devlet yeni kamu yönetimi düzeninin getirileriyle küçülen ve giderek geri çekilen bir rol üstlenmiştir. Bu çerçevede devlet gücünün ötesinde kentler arası rekabetin ön plana çıkmasıyla kentler, ekonomik kalkınmanın odak noktası haline gelmişlerdir.⁶

Sadece birikimin tüketimini değil, kentin aynı zamanda pazarlanacak bir mal haline getirilerek birikim yaratmasını da içeren neoliberal kentleşme özellikle son yıllarda büyük kentlerdeki kentsel dönüşüm projeleri, büyük ölçekli kentsel projeler gibi mekânsal yansımalarla kendini görürür kılmaktadır. Böylece kimi kez bu süreçte sermayeyi denetimsiz bırakan kimi kez de bu güçle birleşen devletin düzenleyici rolü mekânın şekillenmesini yöneten en baskın faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Lefebvre'nin belirttiği gibi kent mekânını bir meta haline getirerek değişim değeriyle ön plana çıkaran bu süreç "kapitalizmin varlığını sürdürülebilmesinin kent mekânına bağlı olduğu" ile de doğrudan ilişkilidir.⁷

Çok katmanlı bir kavram olarak kent mekânının, özellikle 80'li yıllardan itibaren geçirmekte olduğu dönüşüm sürecinde yeniden yapılanan ve bir anlamda yeniden kodlanan kimliği neoliberal politikaların etkisiyle değişmiş ve bütünüyle ekonomik bir değer haline gelmiştir. Böylelikle, kentsel mekânı biçimlendiren politikaların temelinde yatan ana faktör olarak süregelen yatırım ve birikim faaliyetleri kentlerin; mekân, yaşam ve yönetim üçgenini şekillendiren ana belirleyici olarak etkisini giderek arttırmaya devam etmiştir.

Boş arazilerin giderek azalması ve neoliberal politikaların yeniden işlevlendirilmesi gereken alanlar nedeniyle günümüzde mekânın yeniden üretimi ağırlıklı olarak kentsel dönüşüm süreçleriyle gerçekleşmektedir. Kentsel arsa, mülkiyetine bağlı kazançlar, enflasyonist bir ortamda yapılan ticaret ve reel üretim gibi servet biriktirme araçlarından cazip hale gelmiş; bu da kısıtlı bir meta olan kentsel arsayspekülatif hale getirmiştir.⁸

Kadıköy ilçesi sınırları içinde yer alan ve bir anlamda kentsel dönüşüm çalışmalarına bambaşka bir boyut ve kimlik kazandıran "Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi" başta olmak üzere Bağdat Caddesi aksı boyunca ve cadenin kuzey ve güney uzantılarında devam etmekte olan kentsel dönüşüm eylemleri de özellikle sermayenin ve mal sahiplerinin yüksek kâr hedefleriyle şekillenmekte ve bu kıymetli "kentsel arsa"yı mümkün olan en üst pazarlık payına çekmeye çalışan bir yaklaşımla kurgulanmaktadır.

Kamuoyunda Kentsel Dönüşüm Yasası olarak anılan ve 2012 yılında yürürlüğe giren 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun ile dönüşüm

¹ Duman B, 2015, s. 410. ³ R.G. 28309, 31.05.2012. ⁵ Ilgın H, 2017, s. 36.

² Duman B, 2015, s. 421. ⁴ Clark S, 2005, s. 58.

⁶ Eraydın A, 2012, s. 19.

⁷ Lefebvre H, 2014, s. 78.

⁸ Çalışkan OÇ, Dündar U, Yalçınan MC, 2012.

Tablo 1. Yıllara göre Kadıköy İlçesi nüfus dağılımı

Yıl	Kadıköy toplam nüfus (kişi)	Doğu Yakası toplam nüfus (kişi)	İstanbul toplam nüfus (kişi)	Kadıköy Doğu Yakası içindeki oranı (%)	Kadıköy İlçesi İstanbul içindeki oranı (%)
2000	663299	2984914	10018735	22,2	6,6
2007	744670	4416867	12573836	16,9	5,9
2009	529191	4554712	12915158	11,6	4,1
2011	531997	4821742	13624240	11,0	3,9
2013	506293	4997548	14160467	10,1	3,6
2015	465954	5182540	14657434	9,0	3,2
2017	451453	5302858	15029231	8,5	3,0

sürecini yaşamaya başlayan Kadıköy ilçesinin afet riski açısından acil bir müdahaleye gereksinimi olmamasına rağmen bu yasa çerçevesinde oldukça yoğun ve hızlı bir dönüşüm süreci içinde girmiştir.^{9,10}

Kadıköy'ün büyük bir kısmı, İstanbul'un diğer alanlarına göre afetler açısından daha düşük riske sahiptir. Bu alanda, afet riski daha düşük olduğu hâlde, dönüşüm uygulamalarının daha yoğun olmasının nedeni, bu uygulamalar sonucu kazanılan ekonomik getirinin İstanbul Metropolitan Alanı'nın birçok bölgesine göre daha yüksek olmasıdır. Şişli ve Beyoğlu gibi merkezi iş alanlarından sonra, konut m² birim fiyatlarının en yüksek olduğu ilçe Kadıköy'dür.¹¹

Mikro bölgeleme haritaları, bölgenin depremsellik durumu gibi girdilerle bu değerler karşılaştırıldığında dönüşüm sürecini tetikleyen ve sürdüren faktörlerin deprem ve afet odaklı olmadığı açıktır.

Bağdat Caddesi Bağlamında Kadıköy'ün Konumu ve Önemi

Kadıköy İstanbul Metropolitan Alanı'nın Doğu Yakası'nda bir alt merkez olup, Anadolu'yu İstanbul'a, İstanbul'un Doğu Yakası'nı da Batı Yakası'na bağlayan bir transfer merkezidir. İlçe kuzeyinde Üsküdar, Ümraniye, kuzey doğusunda Ataşehir, doğusunda Maltepe ilçeleri ile güneyinde Marmara Denizi, batısında ise İstanbul Boğazı ile sınırlanmaktadır (Şekil 1).

İlçe merkezinde 4 adet ve Bostancı'da 2 adet olmak üzere; Karaköy, Eminönü, Beşiktaş, Bakırköy, Yalova, Adalar arasında deniz ulaşımını sağlayan 6 iskelesi ve karayolu ile nispeten iyi ilişkilendirilmiş denizyolu ulaşım bağlantılarının yanısıra Haydarpaşa-Gebze hattı ile farklı ulaşım modlarının kesiştiği önemli bir ulaşım odağıdır (Şekil 2).

Kadıköy bugün 33 km²'lik alan büyüklüğü ile İstanbul'un en büyük ilçesi olmamakla birlikte hinterland büyüklüğü ve sosyo – kültürel gelişmişlik düzeyi açısından kentin ilk sırada gelen ilçelerinden biridir.¹²

**Şekil 1.** İstanbul metropoliten alanı – Kadıköy İlçesi.**Şekil 2.** Kadıköy İlçesi ulaşım güzergahları.

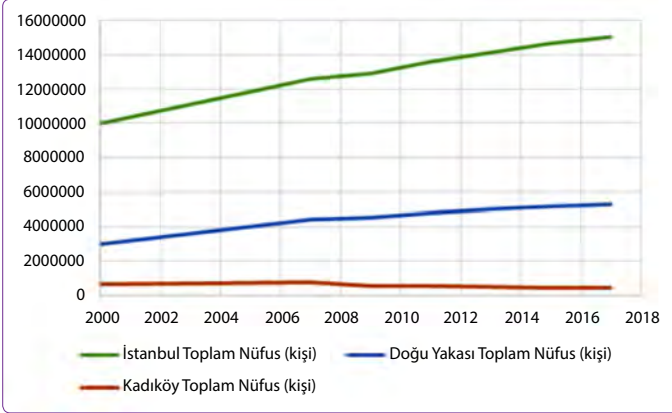
Tarihsel süreç içinde özellikle Moda ve çevresi Bağdat Caddesi ve çevresi, eğitim, gelir düzeyinin yüksekliği ile ilçe içinde ilk sıralarda gelirken, son dönemlerde Acıbadem, Koşuyolu semtleri de bu nitelikler ile anılır olmuşlardır.¹³

Kadıköy 1930 yılında ilçe statüsü kazanmış, 2008 yılına kadar ilçe sınırlarına dahil olan Ataşehir ile birlikte 2007 yılında, yaklaşık olarak 59 km²'lik bir alan ve yine yaklaşık olarak 750 000 kişilik bir nüfusa sahip olup, 2008 yılında Ataşehir'in ilçe olması ile bugün 33 km²'lik bir alan ile 451 453 kişilik bir nüfusa sahiptir (Tablo 1).

⁹ İBB, Kurumsal Raporlar, 2002, 2003, 2009a, 2009b. ¹¹ Özer ÖA, Salıhoğlu G, 2015, s. 352-367.

¹⁰ Kundak S, Türkoğlu H, 2007, s. 37. ¹² Tüik, 2013.

¹³ Yakar Berkmen H, 1998, s. 61-67.



Şekil 3. Kadıköy İlçesi nüfusu, Doğu Yakası ve İstanbul içindeki oranı -2000-2017.

2000 yılı itibariyle nüfus büyüklüğü irdelendiğinde, ilçe nüfusunun Doğu Yakası toplam nüfusu içindeki oranının %22.2, İstanbul içindeki nüfus payının ise %6.6 olduğu görülmektedir. 2007 yılında ilçe nüfusunun 7 yıllık bir süreçte artmış olduğu izlenmekle birlikte, artış oranına bağlı olarak hem metropoliten alan hem de Doğu Yakası içindeki nüfus oranının azaldığı ve bu azalışın 2017 yılına kadar devam ettiği görülmektedir (Tablo 1, Şekil 3).

Bu bağlamda konut alanları, eğitim, kültür, sağlık hizmetlerindeki çeşitlilik ve niteliksel değerleriyle metropolün önemli merkezlerinden olan ilçenin nüfusunun düzenli olarak azaldığı dikkat çekicidir.

Tarihsel Süreç İçinde Kadıköy-Bağdat Caddesi ve Planlama Deneyimleri

Bağdat Caddesi gerek İstanbul gerek Kadıköy ilçesi içindeki rolü ve kimliği ile doğu yakasında her dönem önemli bir kentsel alt bölgeye karşılık gelmiş olup, ilçenin planlama deneyimleri caddenin makroformunun değişiminde ki temel belirleyicilerden biri olmuştur.

Kadıköy ilçesi içinde üst gelir grubunun yaşadığı yer olan Bağdat Caddesi ve çevresi tarihsel süreç içinde her dönem prestijmekânı olmuştur. Bağdat Caddesi batıda Kızıltoprak'tan başlayarak Boğaziçi Köprüsü bağlantı yoluna bağlanmakta, doğuda ise önemli bir ayırım olan Bostancı'dan sonra tren yolunu keserek Maltepe İlçesi'ne doğru devam etmektedir. Ancak bugün "Bağdat Caddesi" olarak bilinen ve prestij alışveriş mekânlarının, yeme-içme mekânlarının, konut alanlarının yoğunlaştığı ve çalışma konusu olan alan Kızıltoprak- Bostancı arasındaki yaklaşık 5.5 km'lik güzergah olarak kabul edilmektedir. Bağdat Caddesi planlama deneyimleri ve mekânsal değişimi, Cumhuriyet Dönemi'nden başlamak üzere 4 farklı dönemde ele alınmıştır.

Cumhuriyet Dönemi - 1950 Dönemi

19. yy.'ın ikinci yarısı itibariyle Kadıköy'ün planlama süreci irdelendiğinde; İstanbul'da 1860'lı yıllarda başlayan ilk

imar operasyonlarında Kadıköy adına herhangi bir gelişme olmadığı, 1912-1914 yılları arasında Cemil Topuzlu yönetiminde, ikinci imar operasyonları olarak adlandırılan dönemde yerleşmede önemli ulaşım aksları ile altyapı uygulamalarının yanısıra Kuşdili Deresi'nin kıyısında Yoğurtçu Parkı ile İskele Meydanı'nda bulunan ve halen kütüphane olarak kullanılan belediye binasının yapıldıkları görülmektedir.

Bu gelişmelerden yaklaşık yirmi beş yıl sonra 1938-1949 yılları arasında Dr. Lütfi Kırdar döneminde İstanbul'daki üçüncü imar operasyonları olarak tanımlanan dönemde, Kadıköy-Üsküdar yolunun düzenlenmesi, Bağdat Caddesi'nin Kartal'a kadar olan kısmının tamamlanarak iyileştirilmesi ve sonrasında da 1953 yılında başlayan Haydarpaşa Limanı ilave rıhtım ve depo inşaatları ile 1954'te başlayıp 1958'de biten Haydarpaşa-Pendik çift şeritli yolu (eski E-5, yeni D-100) yine dönemin Kadıköy'de gerçekleşen önemli alt yapı projeleridir.

Yapılan bu önemli yatırımlar ve imar uygulamalarına rağmen 1950'li yıllar Kadıköy ve çevresinin sayfiye yerleşmesi kimliğini destekleyen düşük yoğunluklu, tek ailelik, bahçeli yapı tipolojisinin hakim olduğu bir dönemdir.

1950 - 1980 Dönemi

1950'li yıllara kadar plansız ancak noktasal uygulamalarla gelişen Kadıköy'ün ilk imar planı 1952 yılına ait olup, yapılaşma koşulları tüm alanda 9.50 mt, 3 katlı olarak belirlenmiştir. Bu plan ilçenin istinasız her semtinin aynı karakterde gelişmesine neden olmakla birlikte, özellikle Kızıltoprak - Bostancı aksı doğrultusunda Bağdat Caddesi'nin güneyinde bahçeli, ayırık düzende, müstakil yapılardan oluşan ve 1970'li yılların sonuna kadar kimliğini koruyan özgün dokunun oluşumunu sağlamıştır.

Kadıköy ilçesi' nin önce fizik-mekân sonra ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan gelişimini hızlandıran ve bir anlamda da ilk dönüşümünü etkileyen faktörler, 1972 onay tarihli 1/5000 Ölçekli Bostancı - Erenköy Bölgeleme İmar Planı ve 1973 yılında açılan ve dünyanın iki katısını birleştiren I. Boğaziçi Köprüsü'dür. Boğaziçi Köprüsü Altunizade ve Ümraniye üzerinden çevre yolları ile Batı Yakası ile Kadıköy ilişkisini kuvvetlendirmiş ve daha önce Batı Yakası'n da yoğunlaşan sanayi ve dolayısıyla konut alanları Doğu Yakası'na doğru gelişmeye başlamıştır. İlçe bu tarihe kadar İstanbul'un I. Kademe merkezleri olan Sirkeci-Eminönü, Karaköy-Beyoğlu'ndan sonra ikinci derece merkeze dönüşmüştür.¹⁴

Kadıköy'ün merkezinin kademe derecesinin yükselmesinde Boğaziçi Köprüsü'nün açılmasının yanı sıra, 1972 onay tarihli plan kararı etkili olmuştur. 1972 tarihli 1/5000 ölçekli İmar Planı yapılaşma koşullarını Bağdat Caddesi'nin Marmara kıyısında yer alan parsellerinde h:12.50 mt., 4

¹⁴ Yakar Berkmen H, 2000, s. 78.



Şekil 4. Suadiye Plajı'ndan bir görünüm, 1960 (Kaynak: <https://www.istanbul.net.tr/istanbul-rehberi>).



Şekil 6. Kadıköy Sahil Yolu, 1995 (Kaynak: <https://search?q=suadiye+plaj&client> [erişim tarihi: 2 Nisan 2018]).



Şekil 5. Bağdat Caddesi'nden bir görünüm, 1960'lı yıllar (Kaynak: <https://www.istanbul.net.tr/istanbul-rehberi>).

kat, Bağdat Caddesi üzerinde H:15.50 mt. ve 5 kat, diğer alanlarda ise E:1.8 olarak belirlemiştir. Plan kararlarının hızla uygulanmasını sağlayan bir başka etken ise 1965 yılında yürürlüğe giren kat mülkiyeti yasasının bu plan ile birlikte Doğu Yakası'nı da uygulanmasıdır.

1972 tarihli plan ile caddenin 1972-1982 yılları arasında özellikle Kızıltoprak – Bostancı arasında yer alan bölgesinde toplam yapı alanı 2.5 katına çıkarken, nüfus yoğunluğu 260 ki/ha.dan 580ki/ha.'a ulaşmıştır.¹⁵

Ancak yine de İstanbul'un Marmara kıyısında Bağdat Caddesi'nin güneyinde, sahili, plajları ile öne çıkan ilçenin tarihsel süreç içindeki kimliğinin belirleyicisi olan köşkler ile 70'li yılların sonlarına kadar bahçeli, müstakil evler özgün dokularını korumuşlardır (Şekil 4 ve 5).

1980 – 2000 Dönemi

1980–83 döneminin durağanlığı sonrasında İstanbul Metropoliten Alanı'nda Dalan operasyonları olarak adlan-

dırılan imar hareketlerinin Kadıköy'e yansımaları oldukça kuvvetli olmuştur. İlçede ilk yapılan noktasal operasyon Haydarpaşa Koyu'nun doldurularak meydanın genişletilmesi ve yine kıyı ile ilgili bir değişiklik olan Dalıyan-Bostancı arasında denizin doldurularak kıyı düzenlemesinin yapılması (1984-1987), denizden yaklaşık olarak 900.000 m² alan kazanılması, 5 km'lik sahil yolu elde edilmesi caddenin günümüzdeki görünümünün oluşmasında önemli uygulamalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gelişme ile Bağdat Caddesi 1987 yılında tek yönlü trafik düzenlemesiyle, paralelinde olan sahil yolu ile birlikte yaşar hale gelmiş ve tek yönlü trafik uygulaması ile Bostancı-Kadıköy aksındaki parsellerin emlak değerleri de artış göstermiştir (Şekil 6).¹⁶

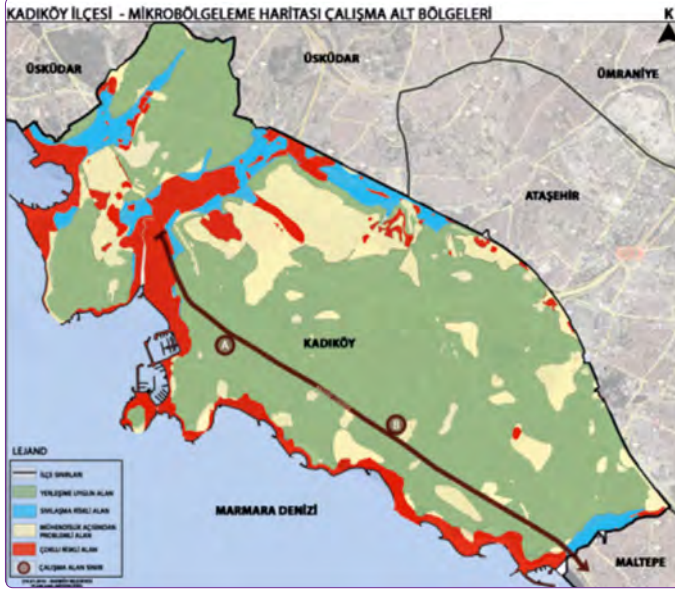
Kadıköy ilçesi ve Bağdat Caddesi'ni etkileyen en önemli kırılma noktalarından bir diğeri ise, 1986 yılında yapımına başlayan İkinci Boğaziçi Köprüsü ve Çevre Yollarının (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü), 1988 yılında açılması ile Kozyatağı'nın bir düğüm noktası oluşturması, Kadıköy-Minibüs Caddesi ve Bağdat Caddesi'ne bağlantı yollarının sağlandığı güzergâhlar üzerinde yer alan parseller başta olmak üzere caddede emlak değerlerinin artmasına neden olmuştur. Caddenin ve cadde ile Kadıköy İlçesi sahil güzergâhında emlak değerlerinin artışını sağlayan bir başka gelişme ise Fenerbahçe Yat Limanı'nın yapılmasıdır.

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün çevre yolu bağlantılarıyla Kozyatağı çevresi ve Söğütlüçeşme'de ofis kullanımının oluşturduğu alt merkezlerin ortaya çıkması, Bostancı - Maltepe yönünde sahil yolu dolgusu, Moda Burnu'nda yeni bir dolgu alanı oluşturulması ve Bahariye yaya yolu düzenlemesi (1993) bu dönemde Kadıköy makro formunu etkileyen önemli kentsel projeler ve dinamikler olarak ortaya çıkmaktadır.

1999 yılında Marmara Depremi'nin metropoliten kentin Batı Yakası'ndaki etkilerinin yanı sıra Doğu Yakası'nda

¹⁵ Yazıcıoğlu Z, 2001, s. 108.

¹⁶ Yakar Berkmen H, 1998, s. 54.



Şekil 7. Kadıköy İlçesi mikrobölgeleme haritası.

en fazla etkilenen yer Kadıköy ve Bağdat Caddesi olmuştur. Bu etkilenme fizik mekânın tahrip olması, hasar ve can kaybı gibi olmayıp, depremin olası etkilerinin endişeye dönüştüğü, Bağdat Caddesi'nin güneyindeki denize cepheli parseller ağırlıklı olmak üzere mülk sahiplerinin alternatif alanlara taşınmalarına neden olmuştur. Bu nedenle cadde tarihinde ilk kez 1999-2005 yılları arasında nüfus kaybı yaşamıştır.¹⁷

Oysa yapılan mikro bölgeleme çalışmalarında görüldüğü üzere Kadıköy İlçesi'nin Bağdat Caddesi'nin içinde yer aldığı kısımda dahil olmak üzere önemli bir bölümü depremsellik ve zemin mekaniği açısından riskli olmayan, yerleşime uygun olarak tanımlanan alt bölgede yer almaktadır (Şekil 7).

Bu süreç içinde 1998 onaylı 1/5000 Ölçekli Kadıköy 2. Etap Nazım İmar Planı onay tarihinden 1 yıl sonra depreme dayanıksız yapıların sözkonusu olması nedeniyle iptal edilmiştir. Deprem sonrası Kadıköy Belediyesi'nin ilçe bütününde yaptığı tespit çalışmaları sonucuna göre ilçede 30 500 bina bulunurken bu binaların 27.700'ünün 1998 yılı öncesine aittir.¹⁸

2000 Sonrası Dönem

İlçede 2000 yılı öncesinde 1994 onay tarihli Kadıköy Merkez 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ile 1997 tarihli Kadıköy Koşuyolu Acıbadem Hasanpaşa 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı bulunmaktaydı.

2000 sonrası dönemde ilçe bütününde 5 farklı alanda 5 farklı imar planı yürürlüktedir (Tablo 2, Şekil 6).

Bunlar; 1994 ve 1997 tarihli planlar ile birlikte 2014 onay tarihli Fikirtepe ve Çevresi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar

Tablo 2. Kadıköy İlçesi imar planları

Onay Tarihi	Plan adı
23.06.2014	Fikirtepe ve Çevresi 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı
08.10.2012	Haydarpaşa Gar Kadıköy Meydanı ve Çevresi 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı
09.03.2005	Kadıköy Merkez E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı
01.08.1997	Kadıköy Koşuyolu Acıbadem Hasanpaşa 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı
22.03.1994	Kadıköy Merkez 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı

planı, 2012 onay tarihli Haydarpaşa Gar - Kadıköy Meydanı ve Çevresi 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planıdır.

Ayrıca, Kadıköy İlçesi'nin önemli bir bölümünü kapsayan ve söz konusu tartışmaların nedeni olan plan ise 2005 onay tarihli Kadıköy Merkez E-5 – D-100 Otoyolu Ara Bölgesi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planıdır (Tablo 2, Şekil 8).

Bu plan, plan sınırları içinde nitelikleri tanımlanmış 5 farklı alt bölgede 5 farklı yapılaşma koşulu önermektedir. Çalışma alanı olan Bağdat Caddesi-Recep Peker Caddesi (Tahta Köprüsü) ve E-5 kenarında ki parsellerde max.TAKS: 0.25 ve hmax:15:50 mt., sahil yolundaki yapı adalarında yer alıp ancak sahil yolundan cephe almayan parsellerde max.TAKS: 0.25 ve hmax:12:50 mt., sahil yolunda yer alan ve deniz cephesi olan parsellerde max.Taks: 0.25 ve hmax: 9:50 mt. olup, plan koşulları gereği, 3, 4 ve 5 kat olarak bir kat yüksekliği kademelenmesi belirlenmiştir. Bunundışındaki alanlarda ise TAKS:0.35 ve max E: 2.07 olarak kabul edilmiş ve ilk kez bu plan da "Özel Proje Alanı" tanımı ya-



Şekil 8. Kadıköy İlçesi - imar planları.

¹⁷ Yazıcıoğlu Z, 2010, s. 88. ¹⁸ Kadıköy Belediyesi, İmar Müdürlüğü raporu, 2013.

pılmıştır. Özel Proje Alanı; “...Büyüklüğü 130 ha., nüfusu 20 000 kişidir. Bu alanda öngörülen nüfusa göre gerekli kentsel donatı alanları (eğitim tesisi, sağlık tesisi, dini tesis, yeşil alanlar, vb.) ve kentsel teknik altyapı alanları (yollar) ayrıldıktan sonra yenileme kapsamında 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları ve Kentsel Dönüşüm Avan Projesi hazırlanarak buna göre uygulama yapılacaktır. Kentsel dönüşüm avan projesi mimari, teknik, sosyal, ekonomik ve hukuki boyutları ile düzenlenecektir.” İfadesiyle tanımlanmıştır. Bu alanda maksimum TAKS: 0.35, maksimum KAKS: 2.07, Hmax: serbest olarak uygulama yapılacaktır. TAKS: 0.25’in üzerinde kullanılması halinde kullanılan TAKS değeri ile maksimum TAKS:0.35 değeri arasında kalan fark kadar açık ve kapalı çıkma yapılabilir. Maksimum kat alanı kullanımı 0.35’dir. Yapılaşma yoğunluğu net parsel üzerinden değerlendirilecektir. 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı’na göre avan proje hazırlanmadan uygulama yapılamaz. 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı ve Avan Proje ilçe belediyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin ilgili birimleri arasında hazırlanacaktır. Avan proje İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından onanacaktır.”, şeklinde yapılaşma ve onama koşulları belirlenmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 12.02.2016 tarihli karar ile Kadıköy’de kentsel dönüşüm kapsamında yapılacak yeni binalara 15 kat sınırı getirilmiş, tabanı alanı küçülterek, özellikle deniz manzarası görmek adına ince uzun yükselen yapıların sayısının artmasına, silüetin bozulmasını bir ölçüde engelleyecek bir karar olması nedeniyle Kadıköy Belediyesi tarafından da olumlu bulunmuştur.

Bağdat Caddesinde Kentsel Dönüşümün İki Alt Bölge Üzerinden Okunması

Bu çalışma; İstanbul’da kentsel dönüşümün en yoğun yaşandığı ilçelerin başında gelen Kadıköy, Bağdat Caddesi konut alanlarında yaşanan dönüşüm sürecini değerlendirmeyi hedeflemektedir.

Araştırma Yöntemi

Tarihsel süreç boyunca İstanbul için önemli bir “kimlik mekânı” ve “prestij bölgesi” olarak tanımlanabilecek olan Bağdat Caddesi konut alanlarında yaşanan dönüşüm süreci, sonuçları ve bu sürecin fizik mekâna yansımaları, cadde-ningüneyi ve kuzeyinde belirlenmiş iki alt bölge (Fenerbahçe ve Erenköy) özelinde uygulanmış olan alan araştırmaları, tespit, anket ve mülakatlar ışığında değerlendirilmiştir. Çalışmanın başlangıcında Bağdat Caddesi bütününde kentsel dönüşüm uygulamalarına ilişkin gözlem çalışmaları yapılmış, ardından Kadıköy İlçe Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü ile yapılan görüşmeler ve alanın dinamiklerinin ve profillerinin saptanmasına yönelik ön çalışmalarla, alt bölgeler tespit edilmiştir. Bu alanlar, dönüşüm ve yenilenme sürecine yoğun olarak başlamış, yenilenen inşaatların

tekrar iskân edilmeye başlandığı alanlar içinden birer örnek alt bölge olarak sınırlandırılmıştır.

Seçim kriterleri, niceliksel ve niteliksel özellikleri belirlenen her iki alt bölge için alanın mevcut profilinin ve sorunlarının belirlenmesi amacıyla gözlem çalışmalarının yanı sıra tespit ve fotoğraflama çalışmaları da gerçekleştirilmiştir.

Kullanıcının memnuniyetini sorgulamak üzere anket ve mülakatlar yapılmıştır. Her 2 alanda dönüşüm sürecinde 6306 sayılı yasa bağlamında riskli yapı ilan edilerek yıkılıp yeniden yapılmış toplam 34 adet yapının her birinde 4’er adet anket uygulanarak, toplamda 136 anket (A Bölgesi ve B Bölgesi) yapılmıştır. Anket uygulanan haneler rastlantısal örnekleme yöntemiyle, her yapının farklı katlarında ve farklı yönlerde yer alan cephelerde kalan birimlerle gerçekleştirilmiştir. Anket sonuçları 5’li Likert Ölçeği ile değerlendirilmiştir. Gerek bitmiş olan ancak yaşamın başlamadığı yapılara ilişkin bilgilerin edinilmesi gerekse alt bölgeler ve birimlere ilişkin değişim sürecinin algılanabilmesi adına bölgede yaşayan ve inşaat sürecine bütünüyle tanık olan apartman görevlileri ve şantiye sorumlularıyla görüşmeler yapılmıştır. Bu bağlamda, 8 apartman görevlisi (A Bölgesi 4 adet, B Bölgesi 4 adet) ve 7 adet şantiye yetkilisi (inşaat halindeki binaların şantiye yetkilileri) (A Bölgesi 3 adet, B Bölgesi 4 adet) ile görüşmeler yapılmıştır. Bu figürlerle görüşme yapılmasının nedeni, yıkım öncesinde apartman görevlisi olarak aynı parsel de yer alan konutlarda çalışan kişilerin inşaat sürecinde yine aynı parselde şantiye görevlisi olarak görev yapmış olmalarıdır.

Anket ve tespit çalışmaları sırasında Survey 123 for ArcGIS kullanılmıştır.

Piyasa dinamiklerinin değerlendirilmesinin kuvvetlendirilecek veriler bölgede yer alan 4 adet Gayrimenkul&Emlak Değerleme ve Danışmanlık şirketleriyle yapılan mülakatlardan ve kullanıcılarla gerçekleştirilmiş olan anketlerden sağlanmıştır.

Ayrıca, Kadıköy İlçe Belediyesi; Plan ve Proje Müdürlüğü, Kentsel Tasarım Müdürlüğü ve Bilgi İşlem Müdürlüğü ile yapılan görüşmeler ve ilgili birimlerin arşiv taramaları gerçekleştirilmiş, ilgili bölgelere ait plan ve plan ekleri, fotoğraf arşivi, yine çalışılan bölgeye ait meclis kararları, yıllara göre ruhsat sayıları elde edilerek değerlendirmeler yapılmıştır.

Bir “bütün”, “bölge”, “semt” olarak algılanan Bağdat Caddesi sınırlarının algılanma düzeyinin düşük olduğu yapılan çeşitli akademik çalışmalarda vurgulanmış ve ispatlanmıştır. Bu da Cadde’nin bir alt bölgeye karşılık olarak algılanması sonucunu doğrulamaktadır.

Boğaziçi, Nişantaşı gibi bir “prestijmekânı” olarak algılanan Bağdat Caddesi’nde arsa değerlerinin, konut fiyatlarının ve kira değerlerinin yüksek olması sonucu hemen her

dönem kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu profil, bölgenin kentsel dönüşüm sürecini de; yoğun, vurucu ve kontrol edilemez boyutta yaşamasına neden olmaktadır. Bu süreç ve izlerini tanımlamak üzere çalışma kapsamında ele alınan iki örnek alt bölge ve seçilme nedenleri şöyle özetlenebilir.

Alt Bölgelerin Seçilme Nedenleri: Bağdat Caddesi bir bölgeye karşılık olarak alınırsa da kendi içinde “kara” ve “sahil” olarak da isimlendirilebilecek 2 farklı alt bölgeye ayrılmaktadır. Bu nedenle Cadde’nin kuzey ve güneyinde yer alan iki alt bölge irdelenmek üzere seçilmiştir.

Bu bölgelerin seçilmesinde;

2010-14 yıllarını kapsayan inşaat ruhsat verileri de göz önünde bulundurulmuş, 6306 sayılı yasanın yürürlüğe girdiği 2012 yılından sonra Kadıköy’de özellikle Bağdat Caddesi’ni içeren mahalleler de riskli yapı ilanının ve dolayısıyla inşaat faaliyetlerinin en çok arttığı (Fenerbahçe, Göztepe, Erenköy, Suadiye, Caddebostan) mahallelerden Fenerbahçe ve Erenköy’ün sınırları içinde çalışma kararı alınmıştır.



Şekil 9. Bağdat Caddesi - Fenerbahçe - Sahil.



Şekil 10. Bağdat Caddesi- A alt bölgesi.

Bağdat Caddesi A Alt Bölgesi: Fenerbahçe – Sahil

“A” Alt Bölgesi; Fenerbahçe Mahallesi sınırları içinde sahil – cadde bağlantısının en kısa olduğu ve sahilde kuvvetli bir rekreasyon bandıyla buluşan bir bölgenin sahil adalarından oluşan ancak sahil yolundan cephe almayan parsellerden oluşan bir alt bölgeden seçilmiştir.

A alt bölgesi Tevfik Paşa, Egemen ve Mehmet Ali Kantarcı Sokakları ve çevre parselleriyle tanımlanabilmektedir. Cadde’nin Kızıltoprak öncesinde sahil ile bağlanan önemli akslarından ikisi üzerinde yer alan bu bölge dönüşüm sürecinde yenilenmiş ve oldukça yoğun bir yapı stoğunu barındırmaktadır (Şekil 9–11, Tablo 3).

Bağdat Caddesi B Alt Bölgesi: Erenköy – Kara

B Alt Bölgesi; Erenköy mahallesi sınırları içinde Bağdat Caddesi’nin Ticari aktivitesinin yanı sıra en önemli buluşma noktalarında biri olan “Divan Pastanesi” çevresinde ve Sahil Yolu’ndan caddeye bağlanan toplu taşıma aksı üzerinde ve devamında yer alan Kantarcı Rıza Sok ve Nurettin Ali



Şekil 11. A bölgesi - dönüşüm geçiren ve geçirmeyen yapı.



Şekil 12. Bağdat Caddesi - Erenköy.

Tablo 3. A alt bölgesi – konut analizleri

Bağdat Caddesi A alt bölgesi: Fenerbahçe – sahil	Ort. birim sayısı	Ort. kat adedi	Ort. oda sayısı	Ort. konut m²
Eski yapı (dönüşüm sürecine girmemiş)	14.5	6.7	4	175
Yeni yapı	24.1	10.3	3	95

Tablo 4. B alt bölgesi – Erenköy konut analizleri

Bağdat Caddesi B alt bölgesi: Erenköy – kara	Ort. birim sayısı	Ort. kat adedi	Ort. oda sayısı	Ort. konut m²
Eski yapı (dönüşüm sürecine girmemiş)	19.9	7.8	4	160
Yeni yapı	24.3	10.3	3	90

Berkol ve Şerafettin sokakla çevrelenen 0.7 ha’lık bir alan olarak kabul edilmiştir (Şekil 12).

Dönüşüm süreci sonrasında kuzeye doğru bağlanan ticaretin niteliğinin de değiştiği ve içeriye doğru sıçradığı ve kuvvetlendiği bu aks yine yoğunlaşan ve “yükselen” bir alt bölge olarak dikkat çekmektedir (Şekil 13, Tablo 4).

Anket ve Mülakat Sonuçları Üzerinden Değerlendirmeler

Her iki alanda 6306 sayılı Kanun’un yürürlüğe girmesiyle birlikte tetiklenen dönüşüm süreci sonrasında yapılmış yeni yapı sayısı toplam 34 adet dir. Bu yapılardan her birinde 4’er adet anket yapılarak toplamda 136 adet anket (2018 Mart–Nisan dönemi) gerçekleştirilmiştir. Survey 123 Arc GIS kullanılarak gerçekleştirilen bu anket sonuçları ve araştırma yöntemi başlığı altında aktarıldığı şekliyle gerçekleştirilen tespit ve mülakat sonuçları şöyle özetlenebilir.

Dönüşüm süreci sonrasında yeni yapılan konut alanlarında ikamet eden kullanıcılar; genellikle bölgenin eski sa-

kinleri olup, yeni taşınan kullanıcılar ise yine Kadıköy ilçesi içerisinde yer değiştiren hanelerdir.

İkamet edenlerin %74’ü aynı mahalle sınırları içerisinde veya hemen çevre mahallelerden bölgede yer seçmiş, %16’sı Kadıköy’ün daha uzak mahallelerinden bölgeye yerleşmiş, %9’u İstanbul’un farklı ilçelerinden gelirken %1’i farklı illerden gelerek bölgeye yerleşmiş kullanıcılarıdır.

Hem kiracı hem mülk sahipleri açısından değerlendirildiğinde, kullanıcıların bölge içinden yeni birimlere taşınan ve tekrar bir taşınma sürecine girmeyi düşünmeyen, gerektiği takdirde yine aynı mahalle veya bölgede kalmayı tercih ettikleri izlenmektedir. Bağdat Caddesi geneli için söylenebilecek bir alt başlık bölgede ikamet edenler tarafından bölgenin güvenli bir alan olarak görülmesidir. Uzun dönemden beri (ortalama 5-10 yıl) aynı çevrede ikamet eden kişilerin bölgeye alışık oldukları bunun için de kendilerini “güvenli” hissettikleri ancak çevreye dışarıdan gelenler (satıcılar, zaman zaman Suriyeli göçmenler, çöp toplayan kişiler) olduğunda kendilerini “rahatsız” ve “güvensiz” hissettiklerini belirtmektedirler.

Bölgeye yerleşme tercihlerinin nedeni olarak akıllarına gelen ilk 3 faktör sırasıyla; 1- Bölgenin “güzel” olması, 2- Caddeye “herşeye” yakın olması, 3- “Nezih”, “güvenli”, “temiz” olması şeklinde belirtilmektedir. Burada konut kullanıcıları depreme karşı dayanıklı olmasını hemen hemen ilk 3 sıralamada hiç dile getirmemekte, bu konu hatırlatıldığında kullanıcı tarafından önemli olduğu kabul edilmektedir. Diğer vurgulanması gereken sonuç ise; konut kullanıcılarının dönüşüm süreci sonrasında oturdukları konuttan memnun oldukları halde oluşan çevreden memnun olmadıkları (%98) dir.

Anket sonuçlarına göre; konut kullanıcılarının yaşadıkları çevreden/mahalleden genel olarak memnun oldukları, konutlarda oda sayısının azalmasına ya da konut birim büyüklüğünün küçülmesine razı olduklarını ancak

**Şekil 13.** B alt bölgesi.

bazı kullanım standartlarının yükselmesini talep ettikleri görülmektedir. GYODER İstanbul Raporu’nda da belirtildiği gibi kullanıcı sonuç olarak kullanım alanının küçülmesinde sakınca görmemekte ancak, konutunda “standart dışı”, “heyecan verici” unsurlar aramaktadır. Bunlar; geniş pencereler, aydınlık konutlar, Fransız balkon yerine geniş balkon kullanımı, standart üstü malzeme vb. özellikler olarak tanımlanabilir. Bu alanlara ilişkin görüşler 5’li Likert ölçeği ile değerlendirildiğinde sonuçlar Tablo 5’de özetlenmiştir.

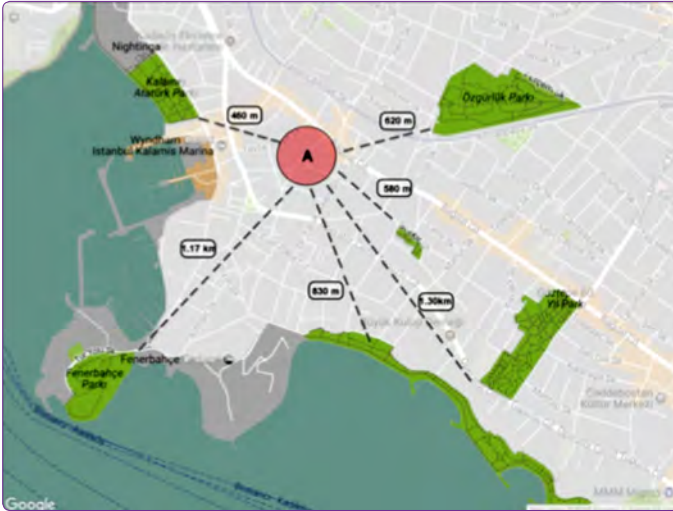
Yeni konutların nitelikleri irdelendiğinde kullanıcıyı yukarıda da özetlendiği ya da örneklendirildiği bir takım işlev ve tasarımı özelliklerine sahip olduğu ve özellikle “kapalı otopark” faktörüyle kullanıcının otopark gereksinimi büyük oranda karşıladığı izlenmektedir. Yeni konutların otopark kullanımları dikkate alındığında hemen hemen bütünü kapalı otoparkı olduğu ve %84’ünde ilave açık otoparka sahip olduğu izlenmektedir. Ancak her iki bölgede de araç sahipliğinin yüksek oluşu ve artan bağımsız birim nedeniyle ziyaretçi otopark gereksiniminin de giderek

Tablo 5. Donatı alanları memnuniyeti

	Sayı	Yüzde
Otopark imkanlarından memnun musunuz?	4	83
Park imkanlarından memnun musunuz?	3	76
Çocuk oyun alanı imkanlarından memnun musunuz?	2	73
Kültür merkezi imkanlarından memnun musunuz?	3	69

Tablo 6. Mahalle – çevre – konut memnuniyeti

	Sayı	Yüzde
Oturduğunuz mahalleden memnun musunuz?	5	81
Oturduğunuz konuttan memnun musunuz?	4	87
Dönüşüm sonrası çevreden memnun musunuz?	2	78



Şekil 14. A alt bölgesi açık, yeşil alan kullanımı ve mesafeleri.



Şekil 15. B alt bölgesi açık, yeşil alan kullanımı ve mesafeleri.

artması bölgede halen otopark sorununun devam etmesine neden olmaktadır.

Kullanıcılar “dolaşmak”, “alışveriş”, “yeme – içme” gibi nedenlerle Bağdat Caddesi’ni kullanmakta ancak yine de Caddenin “eski değerini” kaybettiğini vurgulamaktadırlar. Bu “azalan değer” olarak neyi kastettikleri sorulduğunda; iş makinalarının yoğunluğu, trafik, gürültü, hava, görüntü kirliliği, otopark sıkıntısı gibi sorunların yanı sıra özellikle alışveriş mekânlarının nicelik, nitelik ve lokasyon değiştirmesi sonucu oluşan yeni durumdan memnun olmadıkları anlaşılmaktadır.

Açık ve yeşil alanlar; spor, çocuk oyun alanı, çocuk bahçesi gibi ihtiyaçlarının karşılanması konusu sorulduğunda ise;

A alt bölgesi; birinci derecede Özgürlük (650 m uzaklıkta) ve Fenerbahçe parklarını, (1.10 km uzaklıkta) B alt bölgesinin ise; birinci derecede Göztepe (1.20 km uzaklıkta), Sahil (500 m uzaklıkta) ve Özgürlük parklarını (1.90 km uzaklıkta) kullanmakta oldukları izlenmektedir (Şekil 14 ve 15).

Bu noktada vurgulanması gereken bu parkların bütün alt bölgeye hizmet ettiği ve kullanım yoğunluğunun son derece yüksek olduğudur. Spor alanları konusunda sorulan sorulara verilen yanıtlarda ise, kullanıcıların bu hizmeti özel sektör aracılığı ile aldığı (spor kulüplerine üyelik vb.) ve bu bağlamda kamudan herhangi bir beklenti içerisinde olmadıkları, ancak çevre değerleri ya da memnuniyeti açısından (çocuk oyun alanı, spor alanı hatırlatıldığında) memnun olmadıkları ve böylesi alanlara gereksinim duydukları yanıtı alınmıştır. Bu donatı alanları konusu 5’li Likert Ölçeği ile değerlendirildiğinde sonuçlar Tablo 5’de değerlendirilmiştir (Tablo 6).

Sonuç ve Değerlendirme

Neo –liberal politikaların bir sonucu olarak kentlerin ve/veya belirli alt bölgelerinin pazarlanacak bir “meta” haline getirilerek, özellikle büyük kentlerde kentsel dönüşümü sermayeyi denetimsiz bırakarak mekânı şekillendirme sürecine en iyi örneklerden biri de Bağdat Caddesi dir.

Batıda Kızıltoprak’tan başlayarak doğuda Bostancı’ya kadar uzanan Bağdat Caddesi 5.5 km boyunca algısal olarak net bir ifade ile uzanan bir aksa karşılık gelmektedir. Bunun yanı sıra bir alt bölge, semt olarak algılanan ve kabul edilen Bağdat Caddesi tarih boyunca prestij mekânı olmuş bu özelliği konut alanları için olduğu kadar üzerinde yer alan alışveriş mekânları ve buluşma noktaları için de geçerli olmuştur. Alışveriş, buluşma, piyasa, yürüyüş ve gezintigibi caddenin mekânsal kurgusuyla beslenen sosyo-kültürel davranışlar, alışkanlıklar, yaşam tarzı ve bölgenin taşıdığı çeşitli dinamikler ve kimlik bağlamında arsa değerleri ve tüketici talebinin sürekli olarak yüksek olduğu bölge konut ve yapı stoğu bakımından İstanbul genelinde kıyaslandığında, kalitesi yüksek ve çevre koşullarının görece iyi olduğu bir alt bölgedir.

Bölgede yer alan konutların yapım yılları bakımından 20.8 yıl gibi oldukça yüksek bir ortalama olmalarına rağmen, İstanbul, Kadıköy ve alanın kuzeyinde bulunan tren yolu-Minibüs Caddesi aralıklarından çok daha yüksek bir değere sahiptir.

Bina kaliteleriacısından aralarında dikkate değer bir fark olmamasına rağmen, Bağdat Caddesi kuzeyinde kalan bu bölgede konut fiyatlarının yarı yarıya düşük olduğu görülmektedir. Çeşitli faktörlerle cazibesini koruyan Bağdat Caddesi son yıllarda “ kentsel dönüşüm”e konu oluşu ile de gündemde yerini almaktadır.

Depremsellik açısından riskli bir bölge olmamasına rağmen kentsel dönüşümün en yoğun olarak yaşandığı Kadıköy ilçesi, özellikle Fikirtepe ve Bağdat Caddesi alanlarında yaşanan dönüşüm süreci ile kamuoyunun gündemine gelmiş bir anlamda da kentsel dönüşüm olgusunun yönünü, ivmesini ve algısını bütünüyle değiştirmiştir. Özellikle son yıllarda neredeyse bir şantiye alanına dönen cadde ve çevresi için verilen ruhsat değerleri de bu sonucu doğrulamaktadır.

Kadıköy Belediyesi’nin 2010 yılında verdiği ruhsat sayısı 185 iken bu değer 2014’de 521’e, 2015’de 612’ye, 2016’da 826’ya, 2017’de 1000’e yaklaşmıştır. 6306 sayılı Yasa ile başlayan bu süreç, neredeyse her sokağın içinde en az birkaç inşaatın devam ettiği, inşaat ve hafriyat araçlarıyla çevreyi trafik açısından güvensiz bir ortama dönüştürdüğü ve çevre kirliliğini arttırdığı bir yapıyı oluştururken, geçici olarak kabul edilebilecek (yetkililer minimum 10 yıl devam edeceğini öngörmektedir) bu tablonun yanı sıra kalıcı problemler de baş göstermektedir. Giderek yoğunlaşan yükselen ve aradaki yeşil dokuyu, boşlukları, bahçeleri kaybeden, artan

birim sayısı ile hızla nüfusu artan bu alt bölge tarihsel süreç içinde taşıdığı silueti de kaybetmiştir (Şekil 16).

Kentsel dönüşüm sürecinin ilk ivme aldığı dönemde konut m² birim fiyatlarının Erenköy, Fenerbahçe, Caddebostan gibi mahallelerde ortalama değerlerle 17 500 m²/TL den başlayan fiyatların giderek 35–40 000 m²/TL ye çıktığı izlenmiştir. Giderek artan aynı anda hızla çoğalan inşaat faaliyetleriyle artan yapılaşma ve yoğunlaşma süreci ardından son 1 yıl içerisinde ortalama 15 000 m²/TL’ye gerileyen konut birim fiyatları sektörün tıkanmasını, boş konut sayısının giderek artmasını, arz talep dengesizliklerini, sürece güvensizliği ve bölge üzerinde ki tehlike kıskaçını giderek arttırmaktadır.

Bölgenin hemen yakın komşuluğunda üretilen Fikirtepe Projesi kapsamında dar alanda üretilmesi hedeflenen 35 bin konutun ve burada mevcut olan rayiç bedellerin caddeye nazaran düşük olması, döviz kurlarında ki dalgalanma, konut üretim sürecinde üreticinin kârpayının, tüketicinin alım gücünün düşmesi, özellikle küçük ya da orta ölçekli konut üreticisinin bu süreç karşısında dayanamaması nedenler arasında en temel sayılabilecek konulardır.



Şekil 16. Bağdat Caddesi siluet değişimi.



Şekil 17. Dönüşümü belirleyen değer artışı.

Konut arz – talep dengesizlikleri açısından ise; aynı anda pek çok alanda eş zamanlı inşaat faaliyetinin başlaması, plansız etaplama olmadan başlayan dönüşüm faaliyetleri, bölgenin dönüşüm sürecinin yönetilmesi adına stratejik bir kurgunun olmaması, sürecin ve sonucun kontrol edilemez boyutlara ulaşmasına ve bugün karşılaşılan olumsuzluklara neden olmuştur (Şekil 17).

Son yıllarda hunharca süren konut inşaatlarına sahne olan ve artık iyiden iyiye yorulan Bağdat Caddesi bu süreci hak sahibi ve girişimcinin baş başa ürettiği bir deneyim olarak yaşamıştır. Kamunun tamamen aradan çekildiği ve piyasa mekânizmalarıyla dengelenmeye çalışılan kentsel dönüşüm sonrasında Bağdat Caddesi bugün hala bir prestij aksı mıdır? Gerçekleştirilmekte olan dönüşüm faaliyetlerinin amacı nedir? Bölge gelişen, büyüyen konut ve inşaat faaliyetleri doğrultusunda değer kazanmış mıdır? Arazi kullanış, gayrimenkul değerlere bu inşaat faaliyetlerinin katkısı ne derece olmuştur? Yaratılan yeni değer konutlardan çevreye yayılabilmiş midir? Sonuç olarak yaratılan çevre, dokusuyla, mahalle kurgusuyla, yeşil ve açık alanlarıyla, araçlı, yaya ulaşım aksları, toplanma noktaları, buluşma noktaları ve otopark alanları gibi bölgede ki yaşam kalitesini ve yaşama arzusunu arttıracak bir “değere” ulaşmış mıdır?

Kaynaklar

- Çalışkan, Ç.O., Çılgın, K., Dünder, U., Yalçın, M.C. (2012). İstanbul Dönüşüm Coğrafyası. <https://istanbuldonusumcografyasi.wordpress.com/bildiri-tam-metni/>.
- Çıkrıkçı, E., Arı, H. “Bağdat Caddesinde Kentsel Dönüşüm Süreci”, Yüksek Lisans Dersi Çalışması, 2018 Nisan.
- Duman, B. (2015). Kentsel Dönüşümde Riskler Ve Beklentilere Dair İlk Tespitler: İstanbulda Bir Saha Çalışması. *Megaron*, 10(3), 410-422.
- Erkurtoğlu, A. (2016). Parsel Bazında Değil, Ada Bazında Bir Dönüşümün Yapılması Gerekliyor. *Ekoyapı dergisi*, <http://www.ekoyapidergisi.org/2531-parsel-bazinda-degil-ada-bazinda-bir-donusumun-yapilmasi-gerekiyor.html>
- Eraydın, A. (2012): “Girişimci Devlet, Otoriterleşen Populizm: Neoliberalizmin Yeni Evresinde Devletin Yeni Davranış Kalıpları”, 3. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı Sempozyumu 6-7 Aralık 2012, Kent Bölgeler, Metropolen Alanlar ve Büyükşehirler: Değişen Dinamikler ve Sorunlar Bildiri Kitabı, Ankara.
- Gorgulu, Z. (2005). Planlamada Bir Arac: Kentsel Dönüşüm. *Mimarlık Dergisi*, 322.
- Gyoder – Akademetre, Konutun Geleceği Geleceğin Konutu İstanbul Raporu, Şubat 2018.
- Halu, Z. (2010). Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Ka-

- rakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği. <http://www.haberturk.com/ekonomi/emlak/haber/1178886-kentsel-degil-parsel-parsel-donusuyoruz>.
- İBB. (2002). İstanbul İli Sismik Mikro Bölgeleme Dahil Afet Önleme/Azaltma Temel Planı Çalışması, İstanbul.
- İBB. (2003). Deprem Master Planı.
- İBB (2009). İstanbul’un Olası Deprem Kayıplarının Güncellenmesi Yönetici Raporu.
- İstanbul’da İlan Edilen Riskli Alanların Dağılımı, T.C. Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı, [Http://istanbulakdm.Csb.Gov.Tr/istanbul-Da-İlan-Edilen-Riskli-Alanlarin-Dagilim-Haritasi-i-3750,\(20.04.2018\)](Http://istanbulakdm.Csb.Gov.Tr/istanbul-Da-İlan-Edilen-Riskli-Alanlarin-Dagilim-Haritasi-i-3750,(20.04.2018)).
- Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (Jica).
- Kadıköy Merkez - E-5 (D-100) Otoyolu Ara Bölgesi Nazım İmar Planı Ve Tadilatları. (09.03.2005), Kadıköy Belediyesi İmar Müdürlüğü.
- Kadıköy Merkez E-5 (D100) Otoyolu Ara Bölgesi Uygulama İmar Planı Ve Plan Notları. (11.05.2006), Kadıköy Belediyesi İmar Müdürlüğü.
- Kundak, S., & Türkoğlu, H. (2007). İstanbul’da Deprem Riski, *İtü Dergisi*, 6 (2), 34-46.
- Kurtel, E. (2016). Bina Stokunun Dönüşümü Kapsamında Nitelikli Binaların Yaşam Döngüsü Süreçlerinin Değerlendirilmesi: Bağdat Caddesi Örneği.
- Lefebvre, H. (2014), *Mekânın Üretimi* (Çev. Işık Ergüden), Sel Yayıncılık, İstanbul.
- Özer, Ö.A., T. Saliçoğlu, G. Saliçoğlu, (2015). Parçacı Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının İzdüşümü: Kadıköy – Caddebostan, 1. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi, s. 352-367.
- Pekşen, C. (2015). Kamusal Bir Alan Olarak Cadde: Bağdat Caddesi Örneği.
- Polat, Aktaş., Y. (2015). Türkiyede Kentsel Dönüşüm Bütüncül Bir Bakış: Elazığ Örneği. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, 185-201.
- Tuncer, A. (2016). “Mimarlık’tan”, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=403>.
- Yakar, Berkmen, H. (1998); İstanbul Metropolen Alanında Alışveriş Mekânlarının Dönüşümü ve yeni alışveriş Merkezlerinin Oluşumu, (1839-1996), Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Çoğaltma, İstanbul.
- Yakar, Berkmen, H., (2000). “Küreselleşen Kentte Küreselleşmeyen Çarşılar. *İstanbul Dergisi*, no:35, s. 118-127.
- Yazıcıoğlu, Z. (2001). “1950 – 1970’lerde İstanbul’da Konut Mimarisi: Bağdat Caddesi Örneği”, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Y. Lisans Tezi, İstanbul, (Çoğaltma).
- Yazıcıoğlu, Z. (2010). Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi- Bağdat Caddesi Örneği. İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, (Çoğaltma).