

Araştırma Makalesi/Derleme Makalesi

KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN KARTAL İLÇESİNDEKİ ETKİSİ

† Tülin ATAKAN, †† Leyla SURI

† İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü / Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Programı, İstanbul, Türkiye

†† İstanbul Ticaret Üniversitesi, Enstitüsü / Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye

atakantuliin@gmail.com, lsuri@ticaret.edu.tr



0009-0002-5101-6929, 0000 0002 3225 1221

Atıf/Citation: ATAKAN, T., SURI, L., (2023). Kentsel Dönüşümün Kartal İlçesindeki Etkisi, Journal of Technology and Applied Sciences 6(2) s.115-128, DOI: 10.56809/icujtas.1319932

ÖZET

Bir yerleşim yerini diğer yerleşim yerlerinden ayıran en temel özellikler o yerin tarihi kimliğini oluşturmaktadır. Kimlik olgusu kentleri farklılaştıran onu özel yapan ayırım olarak tanımlanabilir. Her kentin kendine ait fiziksel, sosyal, ekonomik ve fonksiyonel bir karakteristiği bulunmaktadır. Kent kimliğini, tüm bu bileşenler bir araya gelerek birlikte üretmektedir. Kent özelinde yaşanan nüfus hareketliliği, göç, sanayileşme, doğal afet vs gibi fiziki, sosyal ve yönetsel sebepler tarihi kent çekirdeğini değişime zorlamaktadır. Bu çalışmada İstanbul'un dönüşümüne paralel olarak İstanbul Metropolitan Alanının kentsel gelişme stratejilerine uygun bir biçimde, üst düzey merkez kimliği ile tüm metropole hizmet eden Kartal İlçesi özelinde ele alınan yönetsel kararlar ile fiziki ve sosyal faktörlerin tarihi çekirdeğin kimliği üzerindeki etkisi ele alınmıştır. Elde edilen sonuçların ilçenin gelecek mekânsal planlama stratejilerine kaynaklık edeceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel dönüşüm, kent kimliği, Kartal ilçesi

THE EFFECT OF URBAN TRANSFORMATION IN KARTAL DISTRICT

ABSTRACT

The most basic features that distinguish a settlement from other settlements constitute the historical identity of that place. The phenomenon of identity can be defined as the distinction that differentiates cities and makes them special. Each city has its own physical, social, economic and functional characteristics. All these components come together to produce the urban identity together. Physical, social and administrative reasons such as population mobility, migration, industrialization, natural disaster, etc. experienced in the city force the historical city core to change. In this study, in line with the transformation of Istanbul, in accordance with the urban development strategies of the Istanbul Metropolitan Area, the administrative decisions taken specifically in Kartal District, which serves the entire metropolis with its high-level central identity, and the effects of physical and social factors on the identity of the historical core are discussed. It is thought that the results obtained will be a source for the future spatial planning strategies of the district.*Critical: Do not use symbols, special characters, or math in paper title and abstract.

Keywords: Urban transformation, urban identity, Kartal district

Geliş/Received : 25.06.2023
Gözden Geçirme/Revised : 28.07.2023
Kabul/Accepted : 10.08.2023

1. GİRİŞ

Kentsel dönüşüm, tarihin yeniden değerlendirilmesi için benimsenen bir strateji olarak kabul edilebilir. Tarihi mekânların kimliğini koruyarak kentsel mekânın aktif bir parçası olma fikri, toplumsal devamlılığı sağlamak için çok önemlidir. Dolayısıyla gerekli koruma, restorasyon, rehabilitasyon, yapıların tarihi görüntülerden arındırılması, anıtsal görüntünün korunması, daha sağlıklı yaşam alanlarının yaratılması ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması gerekmektedir. Bu nedenle kentsel dönüşüm projelerinde sağlanması gereken ilkelerin toplumun sürdürülebilirliği çerçevesinde yeniden oluşturulması gerekmektedir. Bu çalışma, kentsel dönüşüm projelerinde tarihi mahalleler bağlamında benimsenecek strateji ve ilkelerin yetersiz kalması sorununa odaklanmaktadır. İstanbul'un artan cazibesi, İstanbul'a yönelen göçü ve nüfusu artırmış ve buna paralel olarak hukuka aykırı bir şekilde gecekondulaşma ve kaçak yapılaşma şeklinde inşa edilen konut alanlarının da hızla yayılmasına yol açmıştır. Doğu yakasında da büyümeye devam eden yapılaşma, 1960'li yıllarda Kartal'da artmaya başlamış ve küçük bir balıkçı köyü olan yerleşmenin 15-20 yıl içinde hisseli ifraz, gecekondulaşma ve kaçak yapılaşma dokusunda büyüyen yerleşmesine neden olmuştur. Böylece göçle gelen nüfusa bağlı olarak, Kartal yerleşmesinin tarihi çekirdeği hızla değişmiştir. Hızlı göçün ve yapılaşmanın olumsuz etkilerini azaltmak için kent hızlı bir dönüşüm içine girmiş ve altyapı yatırımları artmıştır. Değişen ekonomik yapının etkisiyle hissedilen gelişme potansiyelinin kent içinde dengeli dağıtılması, çevresel ve kültürel değerlerin korunması, kentin işlerliği açısından giderek daha önemli bir konu haline gelmiştir. Sanayileşmenin, göçün ve çarpık kentleşmenin yıkıcı etkilerinin tarihi çekirdek üzerindeki olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi kentin kimliği açısından son derece önemlidir. Dolayısıyla çalışmanın amacı, Kartal ilçesinde gerçekleştirilen kentsel dönüşüm etkisinin incelenmesidir. Bu nedenle, bu çalışmada İstanbul'un Kartal İlçesi'nin mevcut durumu ortaya konulmuş ayrıca fiziki, sosyal ve yönetsel faktörlerin tarihi çekirdek üzerindeki etkisi araştırılmıştır.

2. KENTSEL DÖNÜŞÜM

Eski, köhne, konutlar, yetersiz ulaşım ve altyapı sistemleri, gelişigüzel arazi kullanımı, trafik kaosu, kentin yozlaşması gibi neden olduğu sosyolojik sorunların iyileştirilmesi için anlaşılır bir şema olarak tanımlanan kentsel dönüşüm, dönüşüme uğrayan bir alanın ekonomik, fiziksel ve sosyal koşullarına sürdürülebilir iyileştirme getirmeyi amaçlayan kapsamlı bir vizyon ve eylemdir. Kentsel dönüşüm, kentin fiziki, ekonomik ve sosyal koşullarına cevap vermeyen kentsel alanların gelişimine ve planlı ilerlemesine paralel olarak, kent insanının yaşam kalitesini artırmaya ve eski değerine kavuşturmaya yönelik eylem ve planlar olarak tanımlanabilir (Roberts ve Sykes, 2000: 35).

Dünyada kentsel dönüşüm çalışmaları, İkinci Dünya Savaşı'nda hasar gören şehirlerde konutların yeniden yapılmasıyla başlamıştır. Bu sayede savaş halkının normal hayata uyum sağlayabilmesi ve yaşam standartlarını yükseltebilmesi için devlet müdahalesiyle iyileştirme çalışmaları yapılmıştır. Düşük gelirli vatandaşların yaşadığı, yaşlanan semtlerdeki kalitesiz konut sorununa çözüm üretmeyi amaçlayan, çoğunlukla devlet müdahalesine dayanan, konut temelli bir süreci anlatmak için kullanılmıştır (Kocabaş, 2006: 54).

Kentsel dönüşümde toplumsal içeriği gündeme getiren önemli gelişmelerden biri, Avrupa Birliği'nin son yirmi yılda hem gerileyen hem de gelişen kentlerde kentsel alanların sorunlarına işaret ederek gerçekleştirdiği çalışmalar olmuştur (Atkinson, 2004: 27).

Kentsel dönüşümün sosyolojik boyutunun incelenmesinin önemi bu uygulamaların başarısızlıkla sonuçlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Unutulmamalıdır ki kentsel dönüşüm projelerinde en önemli aktör yerel halktır ve onlar olmadan sağlıklı bir çalışma yapılamamaktadır. Bu nedenle kentsel dönüşümde aktörler, ortaklar ve katılım gibi konular ön plana çıkmaktadır (Roberts, 2000: 39).

Türkiye hem tarihi hem de kültürel açıdan zengin bir ülkedir. Ancak bu zenginlikten faydalanmak için bölgelerin rehabilite edilmesi, çevrenin düzenlenmesi ve yerel halkın ekonomik koşullarının iyileştirilmesi gerekmektedir. Bu sayede eski alanlar, halkın ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde şehre restore edilebilir. Bu nedenle kentsel dönüşümün yeterince anlaşılabilmesi için öncelikle kentsel dönüşümün ne olduğunun anlaşılması ve ardından yasal çerçevenin oluşturulması ve uygulanması gerekmektedir (Tekeli, 2001: 59).

Osmanlı döneminde ahşap yapılar yerine taş yapıların yapılması aslında bir modernleşme hareketi olarak görülebilir. Osmanlı padişahlarının yeni mimari değişimin gerçekleştirilmesi adına yurt dışına çok sayıda mimar ve mühendisi eğitim için gönderdikleri bilinmektedir. Mimarlar ve mühendisler yeniliklerini şehirlere yansıtmışlardır. Cumhuriyet Dönemine gelindiğinde; Başkent Ankara'nın planlanmasıyla başlayan süreç diğer şehirlere de yayılmış, bu şekilde planlama çalışmaları başlamıştır. 1930'lar, planlamanın belirli bir sistem içinde çerçevelenmeye çalışıldığı bir dönemdir. Ankara'dan Anadolu'nun diğer kentlerine yayılan süreçte yeni yerleşim

alanlarının planlanması, yolların geliştirilmesi gibi temel imar planlarının başlatılması gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye hızla kentleşmeye ve yeni bir ekonomik plan oluşturmaya başlamıştır (Ataöv ve Osmay, 2007).

1950-1960 yılları arasındaki değişim ve yenilenme hareketleri, Ankara ve İstanbul'da bazı alanların tahrip edilmesiyle uygulanmaya başlamıştır. Bu yıkımlar ülkemizdeki yenilenme hareketlerinin başlangıç noktası olarak görülmektedir. 1956 yılında yürürlüğe giren 6785 sayılı Kanun ile belediye sınırları içerisindeki planlama ve yapılaşma konuları ile ruhsatlandırma işlemleri belirli kriterlere tabi tutulmuş ve imar planı çalışmalarında alanın belirli bir nüfus yoğunluğuna sahip olması zorunlu tutulmuştur. Bu dönemde sanayileşme hamlesi ile birlikte kırdan kente göç hareketi de hızlanmaya başlamıştır. Birçok insan yeni iş fırsatlarına ulaşmak için şehirlere göç etmiştir. Şehirlerdeki hızlı nüfus artışı maalesef işsizliği ve düzensiz kentleşmeyi de beraberinde getirmiştir. Halk, ekonomik durumunun kötü olması nedeniyle kent merkezlerine yakın bölgelerde gecekondu yerleşimleri inşa etmiştir. Yerel yönetimlerin yaptırım uygulamaması nedeniyle günümüzde kentlerin belli bir yüzdesi gecekondu yerleşimlerini oluşturmaktadır. Gecekondularda yaşayan ve sağlıklı bir ortamda yaşayan insanların yaşam kalitelerinin düşük olması nedeniyle gecekondu yerleşimlerinde kentsel dönüşüm projeleri yapılmaya başlanmıştır (Keleş, 2004: 17).

1961 yılında Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulmasıyla planlama alanındaki çalışmalar yaygınlaşmıştır. 1985 yılında çıkarılan imar kanunu ile düzensiz kentleşmenin önüne geçmek için büyük bir adım atılmıştır. Yurtdışındaki kentsel dönüşüm örneklerinden yola çıkılarak Ankara, İstanbul gibi büyük şehirlerimizde kentsel dönüşüm projeleri gerçekleştirilmiştir. Ancak gerekli altyapı ve mali koşulların olmaması nedeniyle sonuçlar olumsuz olmuştur. Böylece ülkemizdeki kentsel dönüşüm maalesef alanların bir rant ve soylulaştırma projesine evrilmiştir (İslam ve Behar, 2006: 28).

3. KENT KİMLİĞİ

Lynch (1960), bir kentteki çevresel imajı üç başlık altında incelemiştir. Bunlar kimlik, yapı ve anlamdır. Bu kavrama göre, kimliği ayrılabilir bir varlık olarak tanınmasını ima eden bir nesne olarak tanımlamıştır. Yapı, nesnenin gözlemciyle uzamsal veya örüntü ilişkisini içermelidir. Son olarak, bu nesne pratik veya duygusal olup olmadığına bakılmaksızın gözlemci için anlamlı olmalıdır. Dolayısıyla anlam ilişkisi kimlik ve yapıdan farklıdır. Ayrıca anlam, yer kimliği için çok önemli bir şeydir. Sosyal grupların farklı kullanımları ve deneyimleri tarafından belirlenmektedir.

Bu alanların altında yatan sosyal değerler, anlamlar ve kavramlarda da buna karşılık gelen farklılıklar vardır. Sosyal çevre ile fiziksel çevre arasındaki ayrılmaz bağ, bireylerin belirlediği imge, duygu ve anıların bir araya gelmesiyle oluşan sosyokültürel değerlerdir. Bu bağlamda, çevresel anlam, inşa edilmiş çevrenin çeşitli parçaları ve bireyler arasındaki sembolik ve duygusal ilişkileri içermektedir. Bu anlamların yanı sıra mekâna ilişkin uygun davranış ve beklentiler kültürel olarak aktarılmakta ve bireyin fiziksel dünyadaki kendi deneyimleriyle bütünleştirilmektedir. Bu anlamlara ek olarak mekâna ilişkin uygun davranış ve beklentiler de kültürel olarak mekâna aktarılmaktadır. Böylece mekânsal bütünlük, bireyin kendi deneyimlerini fiziksel dünyayla bütünleştirilmesiyle sağlanmaktadır. Nitekim mekânın kimliği, her insanın günlük davranışlarıyla varoluşunu tanımlayan deneyimler ve anlamlar bütünüdür (Oktay, 2011: 9).

Her insanın çeşitli fiziksel çevrelere ve günlük deneyimlere sahip olduğu düşünüldüğünde, mekânın kimliği ayrı ve çeşitlidir. Ayrıca yer kimliği, belirli yerlere ait yapı özellikleri, değerler, düşünceler, inançlar, anlamlar ve davranışlar ve deneyleri tanımlamaktadır (Proshansky, Fabian ve Kaminoff, 1983). Bu bağlamda Relph (1976), mekânın heterojen ve mekânsal olarak düzenlenmiş insan yaşam deneyimleri ve faaliyetleri olduğunu vurgulamaktadır. Böylece fiziksel çevre ve deneyimle bütünleşen alanı tanımlamaktadır. Sonuç olarak yer kimliği, bir yeri "diğerlerinden" ayıran her türlü aynılık ve bütünlük kavramları olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda, bu kalıcı kimliği üç şekilde tanımlamıştır. Bunlar, yerin fiziksel ortamı, fiiller, durumlar ve koşullar ile insanların bu yerle ilgili deneyimleri ve bireysel ve grup anlamlarıdır. Rossi (1984), ortak bir hafızaya sahip şehir sakinlerinin nesnelere ve yerlerle ilişkilendirildiğinden bahsetmektedir. Kent, toplumsal hafızanın yeridir. Mekân ve sakinler arasındaki bu ilişki, hem mimari hem de peyzaj olarak şehrin baskın imajı haline gelmekte ve böylece bazı eserler hafızanın bir parçasını oluşturmaktadır.

Lynch'e (1960) göre kentsel kimlik, ayrılabilir bir varlık olarak tanınmasını ima eden bir nesne olarak tanımlanmıştır. Ayrıca kimlik, bir yeri diğer yerlerden farklı olarak tanıma veya hatırlama derecesi olarak bir yer duygusunu vermektedir. Bu durum şehirlere canlı ve özgün bir karakter kazandırmaktadır (Lynch, 1984). Tekeli'ye (1991) göre kentin kimliği, içinde yer aldığı değerler, bir dizi amaç ve kente yüklenen anlam kavramlarından oluşmaktadır. Ayrıca kentsel kimlik kavramı, fiziksel çevre ve insanların deneyimlerinden

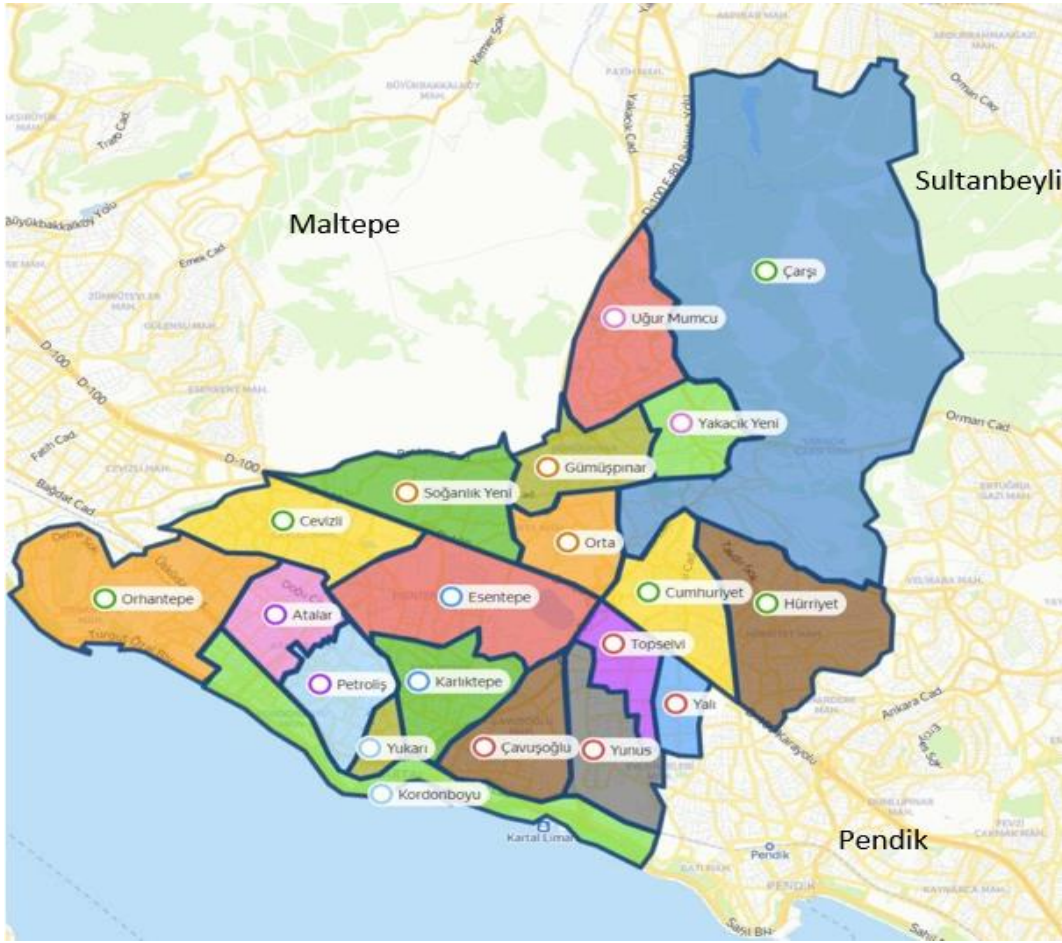
oluşmaktadır. Bu nedenle kentsel kimlik, insanların yaşam alanlarına verdikleri değer ve bağlılık olarak tanımlanmaktadır. Lallı'ya (1988) göre kent kimliği, kişinin kendi kimliği ile kentsel çevre arasındaki karmaşık ilişkinin sonucudur. Şehir, bireyin biriktirdiği kişisel deneyimi sembolize etmektedir. Kent kimliğinin bir diğer özelliği de belirli bir yerin sakinlerini diğer insanlardan ayırt edebilme yeteneğidir. Bu aidiyet, gerekli "farklı" bir algıyı sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda kente ilişkin bireysel nitelikleri de vermektedir. Kentsel çevrenin çarpıcı özellikleri kentin simgesi haline gelmiştir. Ayrıca bir yerleşimin algılanabileceği ve tanımlanabileceği unsurlar değerlerle ilişkilendirilebilmektedir. Bu, çevresel biçim ile insan algısı veya biliş süreçleri arasındaki bağlantıdır. Anlam, yalnızca mekânsal biçim ve kaliteye değil, aynı zamanda gözlemcinin kültürüne, durumuna ve deneyimine de bağlıdır. Böylece belirli bir yerin hissi insanların algısına göre değişecektir. Sonuç olarak, kent kimliğini oluşturan öğelerin, bir kenti temsil eden doğal, sosyal ve yapısal çevre öğeleri olduğu belirtilmiştir (Lynch, 1984).

4. KENTSEL DÖNÜŞÜM UYGULAMALARININ KENT KİMLİĞİNE ETKİSİ: KARTAL ÖRNEĞİ

Bu araştırma, Kartal ilçesi özelinde, tarihi süreç içerisinde kentsel dönüşüm uygulamalarının kent kimliği üzerindeki etkisine dair sürecin analizini yapmaktadır. Bu bağlamda öncelikle literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Kartal ilçesini ve kentsel dönüşümünü konu alan ulusal ve uluslararası literatürde bulunan kitap, makale, tez, rapor vb. kaynaklar taranmıştır. Literatür taramasında Kartal ilçesinin kent kimliğini oluşturan öğeleri belirlenmiş olup harita ve fotoğraf gibi kanıtlar çalışmaya eklenmiştir. Kentsel dönüşüm ile ilgili olarak, ilçe ve büyükşehir belediye planları ve projeleri ile haritaları üzerinden tarihi süreç içerisindeki değişim ve dönüşüm incelenmiştir. Son olarak, Kartal ilçesinin tarihi süreç içerisindeki dönüşümü ve kent kimliğine etkisi, ulaşılan materyaller ile karşılaştırılarak analiz edilmiştir.

4.1. Kartal'ın Coğrafi Konumu

İstanbul'un Anadolu yakasında (40° 50 K, 29° 11 D) bulunan Kartal İlçesi, Marmara Denizi'ne sınırı olup, kuzey kıyısında bulunmaktadır. 39,7 km² yüzölçümüne sahip olan ilçenin kuzeyinde Sultanbeyli, doğusunda Pendik ve batısında Maltepe ilçeleri bulunmaktadır. İlçenin tam ortasından doğu-batı yönünde E-5 karayolu geçmekte olup, 8 mahallesi E-5 karayolunun kuzeyinde, 12 mahallesi güneyinde kalmaktadır. Kartal ilçesinin Marmara Denizi'ne sınırı olduğundan dolayı, ilçe toprakları, deniz seviyesinden başlamakta ve kuzeye doğru gidildikçe yükselti artmaktadır. İlçenin kuzeyinde bulunan Aydos Dağı'nın yüksekliği 537 metre olup, ilçenin en yüksek noktasını oluşturmaktadır. İlçenin İstanbul merkezine olan uzaklığı ise 36 km.'dir. İlçe sınırları içerisinde bulunan E-5 karayolu, ilçe ulaşımının merkezi konumunda bulunmaktadır. İlçe, E-5 karayolu üzerinde bulunması, denize kıyısı olması nedeniyle İstanbul Deniz Otobüsü seferlerinin olması, Sabiha Gökçen Havalimanına yakınlığının bulunması (24 km.), metro hattı ve Marmaray ulaşım ağının üzerinde bulunması nedeniyle, ulaşım açısından merkezi bir konumdadır (Kartal Belediyesi Stratejik Planı, 2019).



Şekil 1. Kartal İlçesi (kartal.bel.tr)

Şekil 1, Kartal ilçesinin mahallelerini ve çevre ilçeleri göstermektedir. Anadolu yakasının ana arteri olan E-5 (D-100) karayolu, ilçeyi doğu-batı yönünde kesmektedir. İlçenin konut yoğunluğu ise, Marmara Denizi kıyısı ile E-5 karayolunun arasındaki alanda bulunmaktadır. Bu alan aynı zamanda ilçede bulunan sanayi bölgesini de içine almaktadır.

4.2. Kartal'ın Mekânsal Gelişimi

İlçenin tarihi, 6. Yüzyıla kadar gitmektedir. Bizans zamanında ilçeye işlek, büyük bir liman anlamına gelen “Cartalimeni” denilmektedir. İlçenin verimli topraklarının bulunması ve “Prens” veya “Kızıladalar” şeklinde dile getirilen adalar karşısında bulunması, o dönemde ilçe adına avantaj sağlamış ve ilçenin gelişimine katkı sunmuştur (Suri, 1984: 115). 1329 yılında Pelekanon Savaşı ile birlikte bölge Bizans'tan Osmanlı hâkimiyetine girmiştir.

Kartal ilçesi Marmara Denizi kıyısında bulunduğu için, balıkçılığın yapıldığı bir bölgedir. Ayrıca ilçe topraklarının verimli olması, ilçede, bağ ve bahçecilik işlerinin de gerçekleşmesini sağlamıştır. Osmanlı döneminde ilçe, İstanbul'un sebze ve meyve üretiminin karşılandığı bölge olarak bilinmektedir. Ayrıca ilçe sınırları içerisinde bulunan limandan dolayı, ilçeye buğday gemileri de gelmektedir. Gemilerle gelen buğday, değirmenlerde öğütülmekte ve İstanbul'a gönderilmekte, bunun sonucunda ise ilçeye gelir getirmektedir (Tarih Vakfı, 1994).



Şekil 2. Kartal Limanı (Döker, 2012)



Şekil 3. Kartal Tren İstasyonu (1930) (eskiistanbul.net)

İlçenin kimliğine etki eden bir diğer etmen, 1873 yılında tamamlanan Haydarpaşa-Pendik banliyö hattıdır. Banliyö hattının ilçe merkezine yakın bir bölgeden geçmesi, ilçenin gelişimine katkı sunmuştur. Kartal istasyonu ve çevre alanı, kent çekirdeğini oluşturan tarihi bir mekândır. Banliyö hattı ile birlikte, hattın çevresinde imar bakımından gelişme yaşanmış ve nüfus artmıştır. Özellikle Cumhuriyet'in ilanından sonra 1928 yılında Kartal'ın ilçe olması, banliyö hattının yapılması ve iskele-liman faktörleriyle birlikte nüfus artışı yaşanmıştır. 1935 yılına kadar kayda değer bir artış yaşanmamış olup, dile getirilen faktörler ile birlikte ilçe merkezi nüfusu 4462'ye, kasaba ve köy nüfusu ise 6288'e yükselmiştir (Suri, 1984: 125).

İlçenin gelişimine katkı sunan bir diğer etmen ise, Marmara Denizi'ne kıyısının olmasıdır. İlçenin temiz ve geniş kıyılara sahip olması, 1950'li yıllara doğru İstanbul'un sayfiyesi konumuna gelmesine etki etmiştir. O yıllarda ilçe sınırları içerisinde Nizam ve Süreyya Plajları bulunmaktadır. Bölgede bu nedenle çokça villa tarzı yapı inşa edilmiştir. Daha sonra nüfusun artması ile birlikte bu villalar apartmanlara dönüştürülecektir (Özkan Eren, 2017).



Şekil 4. Villaların apartmana dönüşümü (Döker, 2012)



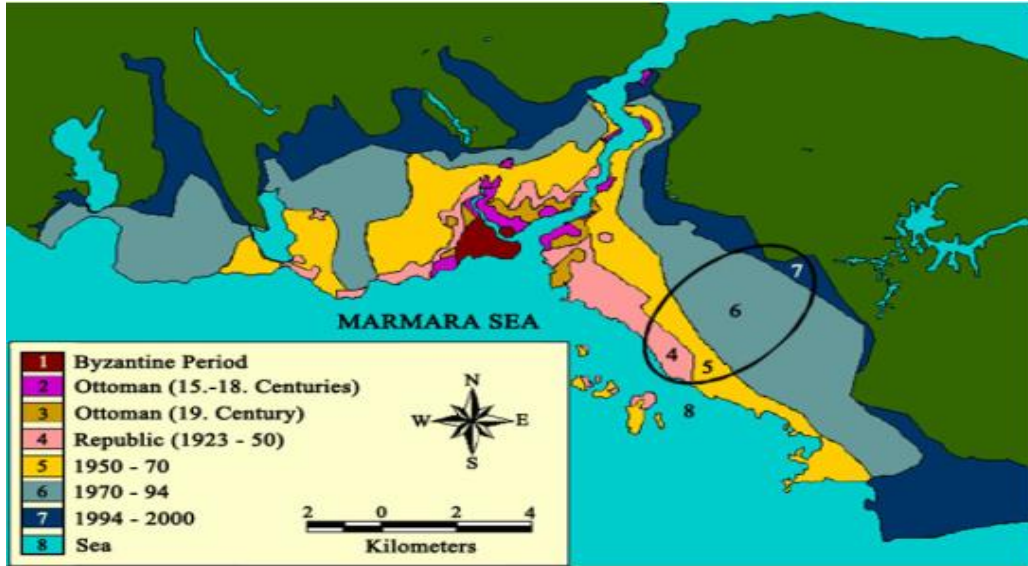
Şekil 5. Süreyya Plajı (1950'li yıllar) (maltepe.bel.tr)

İlçenin imar ve nüfus bakımından gelişimini sağlayan en önemli etmenlerden biri de sanayileşmedir. 1947 yılında ilçe ve çevresini kapsayan alanın sanayi bölgeleri niteliğinde belirlenmesiyle birlikte, dönüşümün yaşanması gerçekleşmiştir. 1950'li yılların ilk başlarından itibaren iskân faaliyetlerine başlanılan bölgede, sanayileşme ile birlikte nüfus artışı yaşanmıştır. Bu yıllarda özellikle Kartal ilçesinde fabrikaların kurulmaya başlandığı görülmektedir. Fabrikalar ile birlikte ilçeye göç başlamış ve nüfus artışları yaşanmıştır. E-5 karayolu üzerinde bulunan Kartal Kavşağından başlamak suretiyle sahile kadar giden cadde “Sanayi Caddesi” olarak dile getirilmiş ve cadde etrafında çeşitli fabrikalar kurulmuştur (Kentsel Strateji, 2009). 1950-1980 yılları arasında bu bölgede toplamda 18 fabrika kurulmuştur. Bunların 4’ü 1950-1960 yılları arasında, 9’u 1960-1970 yılları arasında, 5’i ise 1970-1980 yılları arasında kurulmuştur. Aşağıdaki tabloda bu fabrikalara ait bilgiler verilmiştir.

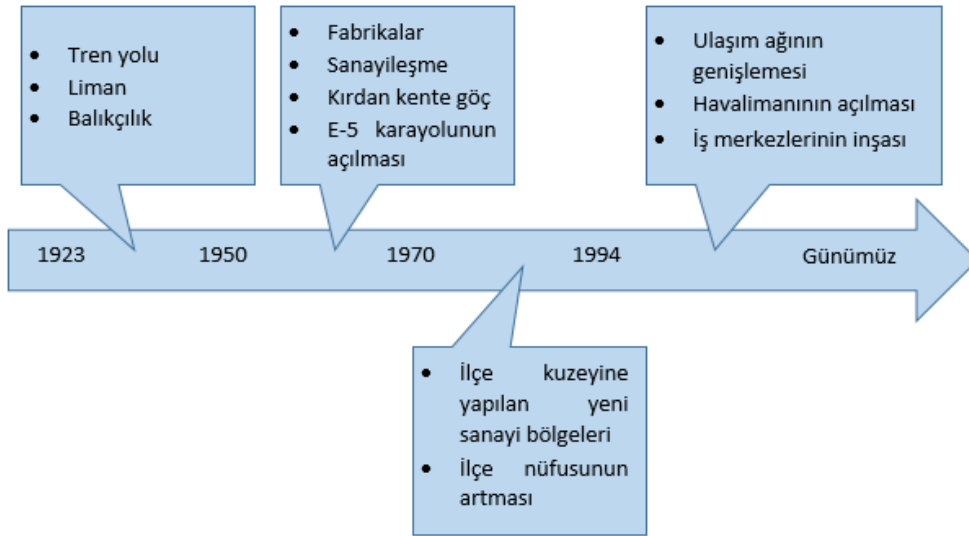
Tablo 1. Kartal’da kurulan büyük sanayi firmaları (Özkan Eren, 2017).

Firma Adı	Faaliyet Alanı	Kuruluş Yılı
Oralitsa (Sabancı Holding)	Çatı Malzemesi	1954
Mutlu Akü	Akümülatör	1955
Eczacıbaşı Vitra	Banyo Malzemeleri	1956
Aksan	Alüminyum	1958
Siemens	Elektrik, elektronik	1961
Birgi San (Mefar)	İlaç	1963
Milangaz	Tüp dolum	1963
Süperlit	Boru	1964
Çelik-dirsek	Çelik boru ve bağlantı elemanları	1968
Törk Makine	Tahta işleme makineleri	1968
Elsel (Elginkan Holding)	Doğalgaz armatürleri	1969
Sunta Tahta	Sunta	1969
Habaş	Sınai tıbbi gaz imalatı	1969
Vatan Plastik	Plastik	1973
Profsan	Demir profil	1975
Muratsan	Sac	1975
Emitaş Makine	Vinç	1976
Assa (Kibar Holding)	Sac	1978

İlçede, sanayileşme ile birlikte yaşanan göç alımı, ilçe nüfusunun artmasına neden olmuş ve 1950 yılında 26.150 olan ilçe nüfusu, 1980 yılına gelindiğinde 413.839 olarak belirtilmiştir (Gökburun, 2017). Bu, ilçe nüfusunun 1950-1980 arasında %1482 oranında artış yaşadığını göstermektedir. Bir başka söylemle ilçe nüfusu yaklaşık 15 kat artmıştır. Benzer yıllarda İstanbul ilinin nüfusunda da artış yaşanmıştır. Fakat bu artış Kartal ilçesinde gerçekleşen artış kadar değildir. 1950 yılında 1.166.477 olan İstanbul nüfusu 1980 yılında 4.741.890 olmuştur. Burada da yaklaşık 4 katı bir nüfusu artışının yaşandığı dile getirilebilir. Dolayısıyla, Kartal ilçesinin ilgili yıllar arasındaki nüfus artışı, sanayileşme ile birlikte bölgeye gelen kırdan kente göçten kaynaklanmaktadır.

**Şekil 6.** Tarihi süreç içerisinde Kartal ilçesinin mekânsal gelişimi (Altay vd., 2010)

İlçenin yıllar içerisindeki mekânsal gelişimini aktaran Şekil 6’da, Cumhuriyetin ilk yıllarında sadece Kartal sahil kesiminde yerleşimin olduğu ve nüfus yoğunluğunun burada toplandığı görülmektedir. Bu yıllarda Haydarpaşa-Pendik banliyö hattının bu güzergâhta olması, Kartal’ın bir sayfiye yeri olarak kullanılması ve balıkçılık ve liman faaliyetlerinin bulunması bu durumu açıklar niteliktedir. Şekil üzerinde 5 numara ile gösterilen ve 1950-1970 yılları arasında Kartal ilçesinin mekânsal gelişimini gösteren bölge ise, fabrikaların kurulması ile sanayileşmenin artması ve bunun sonucunda ilçeye başlayan göç hareketi ile nüfus artışı ve imar gelişimini göstermektedir. Bu yıllardan sonra kırdan kente göçün çok daha büyük boyutlarda yaşanması ile birlikte ilçenin kuzeyine doğru mekânsal olarak genişlediği görülmektedir.



Şekil 7. Kartal ilçesinde kent kimliğini etkileyen etmenler

İlçede 1970'li yıllardan sonra Akçaoğlu Sanayi Sitesi, Çavuşoğlu Sanayi Sitesi ve Siemens, Aksan Metal, Süperlit ve Habaş gibi fabrikalar kurulmuştur. Bu durum sonucunda iş imkânlarının genişlemesi ile birlikte ilçenin kuzey tarafına doğru gecekondulaşma başlamıştır. Buralarda işçi mahalleleri oluşturulmuştur. 1980'li yılların sonundan itibaren ise, İstanbul Anadolu yakasında sahil şeridinin oluşturulması ve deniz dolgu işleminin gerçekleştirilmesi ile birlikte, ilçe sahillerinin rekreasyon çalışmaları başlamıştır (Kentsel Strateji, 2009). Bu durum da ilçe merkezi ve sahil mahallelerinin değerlenmesini sağlamıştır. 2000'li yıllarda Kartal ilçe merkezine 24 km. uzaklıkta bulunan Sabiha Gökçen Havalimanının açılması ile birlikte, bölge hızla gelişmiş, yeni oteller ve iş merkezlerinin yapımı gerçekleştirilmiştir. Tüm bu etmenler Kartal ilçesinin mekânsal gelişimini sağlamıştır.

4.3. Kartal'ın Kent Kimliği ve Kent Kimliğine Etki Eden Faktörler

Kent kimliğine etki eden faktörler fiziksel, sosyal ve yönetsel faktörler şeklinde dile getirilebilir. Fiziksel faktörler olarak dile getirilecek olan unsurlar, iklimsel ve meteorolojik faktörler, jeomorfoloji ve topoğrafya, ekoloji ve bitki örtüsü ile jeolojik yapıdır. İlçede genel itibariyle yazların kurak ve yağışsız, kışların ise soğuk ve yağışlı olduğu Akdeniz iklimi görülmektedir. İlçenin ortalama sıcaklığı 15°C olup, ilçede en yüksek 40°C en düşük ise -9°C sıcaklık görülmüştür. Kış ve sonbahar aylarının bol yağışlı geçmesi, nem oranının yıl boyu ortalamasının yüksek olması (%72), ilçe ikliminin özelliklerindedir (Altay vd., 2009).

İlçe, engebeli bir araziye sahiptir ve yükseklik değeri 1-570 m. arasındadır. İlçe içerisinde akarsu bulunmamakta, sadece mevsimlik küçük dereler oluşmaktadır. İlçenin topoğrafik eğimine bakıldığında, ilçe yüzölçümünün %70'ine tekabül eden ilçe merkezi ve çevresinin %0 ila %15 arasında eğime sahip olduğu, ilçe kuzeyinde bulunan Yakacık Tepesi'nde %15'in üzerinde ve Aydos Tepesi'nde ise %45'e yakın eğim olduğu bilinmektedir (Kartal Merkez Nazım İmar Planı Raporu, 2015).

İlçenin jeoloji ve arazi yapısı açısından 1. derece deprem bölgesinde kaldığı, ilçe kuzeyinin tektonik dokunaklı olan kireçtaşı ile seyrek silttaşı ve kumtaşı ara tabakalı şeyllerden meydana geldiği bilinmektedir. İlçe merkezinde ise değişik kalınlık ve yayılımda olan yamaç molozları bulunmaktadır. Sahil şeridinde ise çok sınırlı olmakla birlikte alüvyonların yayılımı bilinmektedir (Kartal Merkez Nazım İmar Planı Raporu, 2015). İlçenin kent kimliğine etkisi olan etmenlerden bir diğeri sosyal faktörlerdir. 1950'li yıllardan sonra sanayileşmenin artması ile birlikte bölgeye gerçekleşen göç hareketi sonucunda gecekondulaşma artmış ve işçi mahalleleri oluşmaya başlamıştır. İlçede hızlı bir şekilde konut inşaları gerçekleşmiş ve ilçe nüfusu kuzeye doğru genişlemiştir. 1970'li yıllarda Kartal'da yapılanmaya başlamış ve küçük bir balıkçı köyü olan yerleşmenin 15-20 yıl içinde hisselsi ifraz dokusunda büyüyerek yayılmasına neden olmuştur. 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü açılmış ve İstanbul'un her iki yakasında ulaşım daha kolay hale gelmiştir. İstanbul'un merkezine yakın olan ve banliyö şeklinde tabir edilen Kartal, Pendik gibi ilçelerde kırdan kente iş bulma amacıyla göç başlaması sonucunda bu alanların nüfusu hızlı bir şekilde artmıştır. Burada, ilçe topraklarının ucuz olması, ulaşım imkânlarının kolaylaşması ile birlikte göçün bu alanlarda yerleşimini sağlamıştır. 1950 yılında İstanbul nüfusunun %47,1'i İstanbul dışında doğanlardan oluşurken, 1980 yılı itibariyle bu oranın %61,8 olduğu bilinmektedir (Murat, 2007: 86). 2021 yılı verilerine göre Kartal

merkezindeki nüfusun %84'ünün nüfus kaydı ise İstanbul dışındadır. Bu veriler, hem İstanbul hem de ilçenin demografik yapısındaki değişimi ve kent kimliğini oluşturan sosyal faktörleri açıklamaktadır.

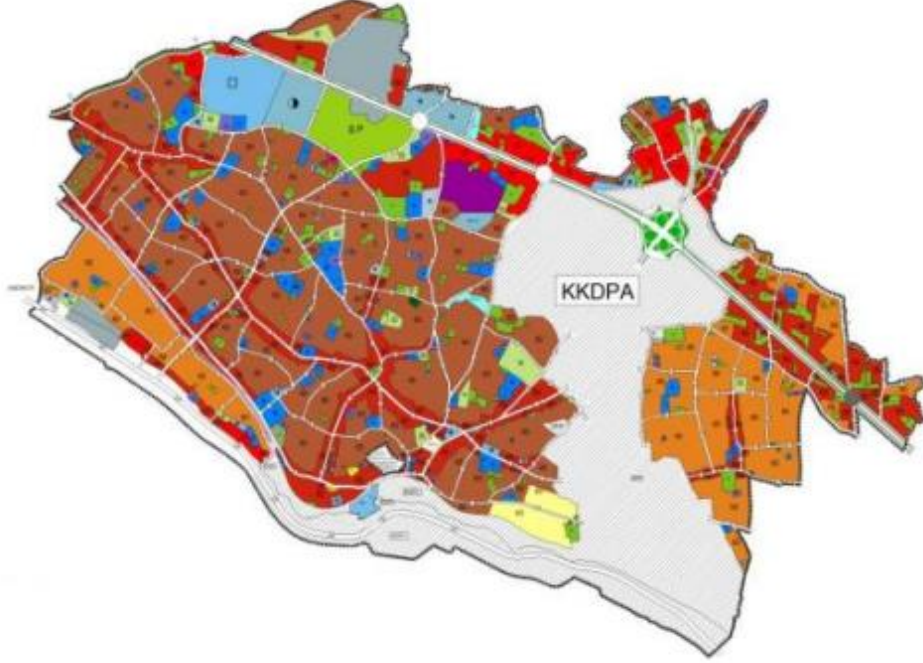
Kartal ilçesi kent kimliğini oluşturan bir diğer etmen ise yönetsel faktörlerdir. Yönetsel faktörler açısından üst ölçekli plan kararları ve alt ölçekli plan kararlarına yer verilmiştir. Üst ölçekli planlardan, 29.07.1980 onaylı 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alanı Nazım İmar Planı'nda ilçeyi doğu-batı yönünde kesen E-5 karayolu ve çevresi ile Sanayi Caddesi çevresi (Şekil 6), sanayi kullanım alanı olarak belirtilmiştir. 15.11.1995 onaylı 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı'nda ise, planlama alanındaki sanayi bölgesinin, sanayiden hizmete dönüştürülecek alanlar şeklinde belirtildiği görülmektedir. 22.08.2006 onaylı 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı ve meri 15.06.2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda ise "Birinci Derece Merkez Alanı" olarak belirlenmiştir. Burada dikkat çeken bir diğer husus ise merkezin desantralizasyonudur. İlgili plan içerisinde bu durum, sanayi yerleşimlerinin, merkezi alana dönüşümünün sağlanması gerektiği yönünde ifade edilmiştir. Bunun gerekçesi olarak ise ilgili planda, bölgenin, deniz, hava ve karayolu ulaşımı ağı üzerinde olması ve çevre il ve ilçelere yönelik işgücü dengesini sağlayabileceği, iş merkezlerinin yerleşimi için avantajlı bir bölge olması, dile getirilmiştir. Planın devamında, Kartal ilçesi, birinci derece merkez alanı olarak belirtilmiş ve işgücü ve ulaşım dengesini sağlayan, ticaret, turizm, konut, kültür, yönetim ve rekreasyon alan ve kullanımlarının yer alacağı güçlü bir merkez ihtiyacına cevap vereceği belirtilmiştir (Kartal Merkez Nazım İmar Planı Raporu, 2015). 1/100.000 Çevre Düzeni Planı kararları doğrultusunda oluşturulan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda ise, Kartal, üst düzey merkez ve özel proje alanı olarak tanımlanmıştır. Bu kararın alınmasına gerekçe olarak, Sabiha Gökçen Havalimanı, deniz ulaşımı, demiryolu ulaşımı ve karayolu ulaşımı açısından imkânlarla sahip olması ve Gebze Sanayi Bölgesi gibi büyük sanayi alanlarına yakınlığının olması belirtilmiştir.



Şekil 8. Kartal sanayi alanları (Sönmez, 2018)

Alt ölçekli planlar incelendiğinde, üst ölçekli planlara paralel bir şekilde E-5 karayolu ve çevresi ile Sanayi Caddesi ve çevresi 07.05.1971 onaylı 1/5000 ölçekli Kartal Nazım İmar Planı ve 25.02.1972 onaylı 1/1000 ölçekli Kartal Uygulama İmar Planı, 01.09.1976 onay tarihli 1/1000 Yakacak Uygulama Nazım İmar Planı ve 15.12.1981 onay tarihli 1/1000 Soğanlık Uygulama Nazım İmar Planı ve yine aynı onay tarihli 1/5000 Soğanlık Nazım İmar Planı'nda, sanayi alanı olarak ifade edilmiştir. 03.06.1991 onaylı 1/5000 ve 1/1000 ölçekli D-100 Karayolu-Deniz Bağlantı Yolu Civarının Konut + Ticaret ve Hizmet Alanlarına Dönüştürülmesini Amaçlayan Plan Değişikliği (Sanayi Alanı Tasfiye Planı) çerçevesinde ise, kuzey-güney koridorundaki sanayi alanının tasfiyesi yönünde karar alınmıştır. 12.03.2003 onaylı 1/5000 ölçekli Kartal II. Derece Alt Merkez Nazım İmar Planı'nda ise, ilgili alanların tasfiyesi ile birlikte ticaret, hizmet ve kültür alanlarına dönüşümü dile getirilmiştir. Fakat bu karar daha sonra İstanbul 2. İdare Mahkemesi'nin 28.02.2006 gün ve EN:2003/1324 KN:2006/380 sayılı kararıyla iptal edilmiştir.

23.06.2005 onaylı 1/5000 ölçekli Kartal Güneyi Nazım İmar Planı ve bu plan doğrultusunda hazırlanan 19.09.2006 onaylı 1/1000 ölçekli Kartal Güneyi Uygulama İmar Planı'nda, planlama alanı "Kartal Kentsel Dönüşüm Proje Alanı (KKDPA)" olarak düzenlenmiştir. Proje alanının içi boş bırakılarak, söz konusu alanda konut, ticaret, hizmet, spor, eğitim, sağlık, turizm, rekreasyon ve diğer sosyal ve teknik donatı alanlarının yer alabileceği öngörülmüştür (Şekil 9).



Şekil 9. 23.06.2005 Onaylı 1/5000 Ölçekli Kartal Güneyi Nazım İmar Plan

23.06.2008 onaylı 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planı ile planlama alanı alt merkez olarak "karma kullanım" kararı alınmıştır. 18.12.2009 onaylı 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nazım İmar Planda (revizyon), bir önceki plana yapılan itirazlar ve katılımcı planlama çalışmaları değerlendirilerek revizyonlar yapılmış, ana ulaşım aksları ve alan genelinin karma kullanımlara konu olması kararı baki kalmak suretiyle, donatı alanlarının yerleri belirlenmiştir. 03.06.2011 onaylı 1/5000 ölçekli ulaşım aksları ile ilgili detaylı çalışmalarını içeren Kartal Merkez Nazım İmar Planı bir önceki plana yapılan itirazlar değerlendirilerek revize edilmiştir.

5. SONUÇLAR

Kartal ilçesi, 6. yüzyıla kadar giden tarihi ile birlikte eski bir yerleşim merkezidir. İlçe, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyetin ilk yıllarında daha çok tarım ve balıkçılığın yapıldığı bir bölgedir. Ayrıca bölgede bulunan liman, ilçenin ekonomik, sosyal ve kültürel alanına etki etmiştir. 19. yüzyılda Haydarpaşa-Pendik banliyö hattının ve ilçe merkezinde tren istasyonunun yapılmasıyla birlikte ulaşım imkânları açısından artı değer kazanmış ve yerleşim genişlemiştir.

Kartal'ın tarihi çekirdeği olarak dile getirilen ilçe merkezinde bulunan tren istasyonu ve liman aynı zamanda kent kimliğinin oluşmasında bir etmendir. Bununla birlikte Marmara Denizi'ne kıyısının bulunması deniz taşımacılığı ve ulaşımı açısından önemlidir. Tarihi süreç içerisinde Kartal'ın kent kimliğini değiştiren ve kentsel dönüşümü içeren etmenler ve olaylar aşağıda maddelenerek aktarılmıştır.

- İlçe 1950'li yıllara kadar, balıkçılık, bahçe ve bostancılık alanında gelişmiş ve İstanbul'un sebze ve meyve ihtiyacını karşılamıştır. 1950'li yıllardan sonra ilçede kurulan fabrikalar ile birlikte sanayileşme artmıştır. Bu yıllarda ilçenin Karlıktepe, Petrol-İş, Çavuşoğlu, Esentepe ve Topselvi mahallelerinde sanayi bölgelerinin oluşturulmasıyla birlikte göç alan bir konuma gelmiştir.
- 1950-1980 yılları arasında ilçenin sanayi bölgeleri olarak dile getirilen mahallelerinde 18 büyük fabrika kurulmuştur.
- 1950'li yılların ikinci yarısından sonra ilçeyi doğu-batı ekseninde kesen E-5 karayolunun açılması ve 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün tamamlanması ile birlikte ulaşım alanında da merkez konuma

gelmiştir. Daha önceleri demir ve deniz yolu ulaşımının olduğu bölgede karayolu açısından da gelişmenin sağlanması ile İstanbul'un iş merkezlerine ulaşım kolaylığı sağlanmıştır. Bu dönemde ilçe yukarıda belirtilen etmenler nedeniyle yoğun göç almıştır. İş imkânlarının yüksek olması, bu nedenlerin en başında gelmektedir.

- İlçe içerisinde kent planlaması dâhilinde oluşturulan sanayi bölgeleri ile birlikte nüfus artışı yaşanmıştır. 1950-1980 arasında Kartal ilçesinin nüfusu yaklaşık 15 kat artarak 26.150'den 413.839'a yükselmiştir. Bu durum, ilçede yerleşim alanlarının kuzey yönünde genişlemesine ve gecekondulaşma gibi illegal imaretin gerçekleşmesine de neden olmuştur. Bunun sonucunda ise ilçede işçi mahalleleri doğal yollardan oluşmuş ve ilçe demografisinde değişimler meydana gelmiştir. Bu durum aynı zamanda kent kimliğinin de farklılaşmasına yol açmıştır.
- 1980'li yıllardan sonra gerek üst ölçekli gerek alt ölçekli planlarda, daha önceden belirtilmiş olan sanayi bölgeleri tasfiye edilmek istenmiştir. İstanbul Metropolitan Alan Planı'nda belirtildiği üzere, sanayi alanlarının iş merkezlerine dönüştürülmesi planlanmıştır. Bu durum, sanayi bölgelerine yakın olan Esentepe, Çavuşoğlu ve Karlıktepe mahallelerinde emlak fiyatlarının artmasına neden olmuş ve bölgedeki işçi aileleri E-5 üzerinde bulunan Cumhuriyet ve Hürriyet mahallelerine taşınmışlardır.
- 2000'li yılların başında bölgede açılan Sabiha Gökçen Havalimanı ile birlikte bölgenin, kültür, hizmet, ticaret merkezi haline getirilmesi planlanmıştır. Nitekim, sanayi bölgelerine yakın alanlarda iş merkezleri, otel ve ticaret alanları ile birlikte rezidans şeklinde lüks konutların inşası gerçekleşmiştir. Bu durum Kartal ilçesinin kent kimliğinde değişime neden olmuştur.

İncelenen alan özelinde Kartal ilçesi için sürdürülebilir kentler kapsamında çok merkezli makroformların geliştirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, yapılacak kentsel dönüşümlerin, kentin kimliği ve sosyal dokusu ile birlikte büyük bir kültürel zenginliği içinde barındırması, Kartal'ın özgün kimliğini oluşturan meydan, çarşı ve mahalle yapısının korunması, planlama çalışmalarında tüm paydaşların sürece dâhil edilmesi gerektiği dile getirilebilir. Ayrıca ilçedeki tren istasyonu, Şifa Hamamı, Maarif Sultan Cami, Surp Nişan Ermeni Kilisesi ve Kartal meydanının, kent çekirdeğini oluşturması nedeniyle korunması ve oluşturulacak planlarda bu hususlara dikkat edilmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Altay, V., Özyiğit, İ. İ. & Yarci, C. (2010). Urban flora and ecological characteristics of the Kartal district (Istanbul): A contribution to Urban ecology in Turkey. *Scientific Research and Essays*, 5(2), 183-200.
- Ataöv, A. & Osmay, S. (2007). Türkiye’de kentsel dönüşüme yöntemsel bir yaklaşım, Ankara. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 24(2), 57-82.
- Atkinson, R. (2004) Housingled regeneration, partnership and community participation lessons from England, Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirileri Kitabı. İstanbul, Küçükçekmece Belediyesi Yayınları.
- Döker, M. F. (2012). İstanbul kentsel büyüme sürecinin belirlenmesi, izlenmesi ve modellenmesi. [Doktora Tezi], İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Gökburun, İ. (2017). İstanbul’da nüfusun gelişimi ve ilçelere dağılımı (1950-2015). *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 1(3), 91-111.
- İslam T. & Behar D. (2006) İstanbul’da soylulaştırma: Eski kentin yeni sakinleri. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Keleş, R. (2004). Kentsel dönüşümün tüzel yapısı. Mimarist Yayınları, İstanbul.
- Kocabaş, A. (2006). Kentsel dönüşüm (Yenileş(tir)me): İngiltere deneyimi ve Türkiye’deki beklentiler. Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, (1994). Düünden bugüne İstanbul ansiklopedisi-Cilt 4, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Lallı, M. (1988). Urban identity. D. Carter, J. Jesuino, L. Soczka, & G. Stephenson (Ed.), *Environmental social psychology* (s. 303-312). Kluwer Academic Publishers, London.
- Lynch, K. (1984). *Good city form*. Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, USA.
- Murat, S. (2007). Doğum yerlerine göre İstanbul nüfusu ve iç göçler. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 53, 83-140.
- Oktay, D. (2011). Kent kimliğine bütüncül bir bakış. *İdealkent*, 2(3), 8-19.
- Özkan Eren, M. (2017). 2000-2017 yılları arasında Türkiye’de kentsel dönüşüm siyaseti; Kartal sanayi alanı dönüşümü vakası [Doktora Tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Proshansky, H., Fabian, A. & Kaminoff, R. (1983). Place identity: Physical world socialization of the self. *Journal of Environmental Psychology*, 3, 57-83.
- Relph, E. (1976). *Place and placelessness*. Pion Limited, London. Roberts, P. (2000). *The evolution, definition and purpose of urban regeneration*. Sage Publications, London.
- Roberts, P. & Sykes, H. (2000). *Urban regeneration a handbook*. Sage Publications, London.
- Rossi, A. (1984). *The architecture of the city*. MIT Press, New York, USA.
- Sönmez, Ö. (2018). İstanbul metropoliten alan planlamasında uygulama güçlükleri: Kartal dönüşüm projesi deneyimi. *Megaron*, 13(3), 407-421.
- Suri, L. (1984). Kırsal toprakların kentsel topraklara dönüşümü İstanbul ve Kartal Örneği [Yüksek Lisans Tezi]. Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tekeli, D. (2001). *Modernite aşılırken kent planlaması*. İmge Kitabevi, İstanbul.
- Tekeli, İ. (1991). *Kent planlaması konuşmaları*. TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara.

TEŞEKKÜR ve BEYANLAR / ACKNOWLEDGEMENT and DECLARATIONS

"1. yazar %60 oranında, 2. yazar %40 oranında katkı sağlamıştır."

"Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır."

Not: Bu makale, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı'nda, Doç.Dr. Leyla SURİ danışmanlığında, Tülin ATAKAN tarafından yürütülecek olan, "Kentsel Dönüşümün Kartal İlçesindeki Etkisi" başlıklı yüksek lisans tezinin ön çalışmalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.