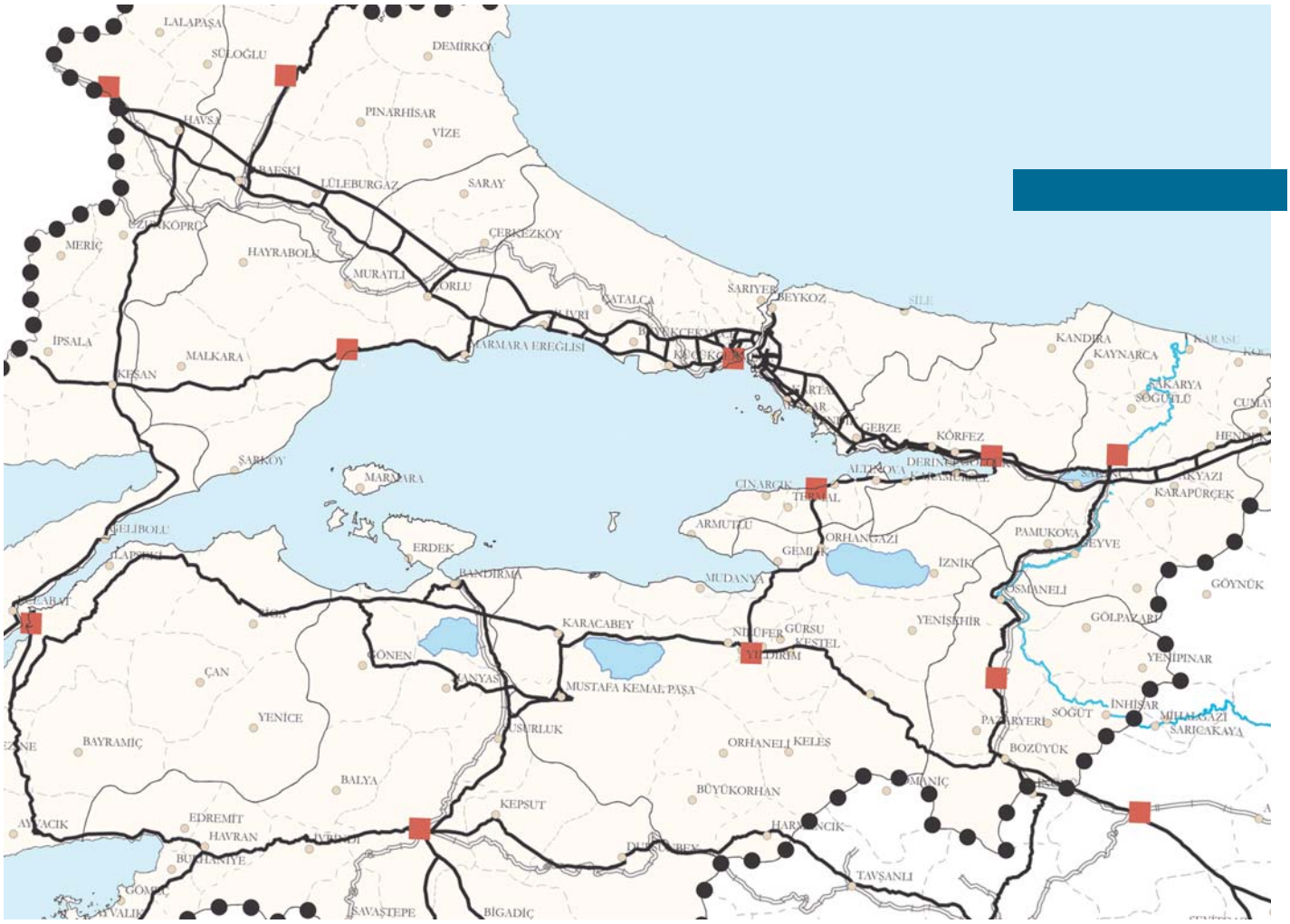


İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI'NIN PLANLANMASINDA

MARMARA BÖLGESİ BAĞLANTILI DEĞERLENDİRMELER

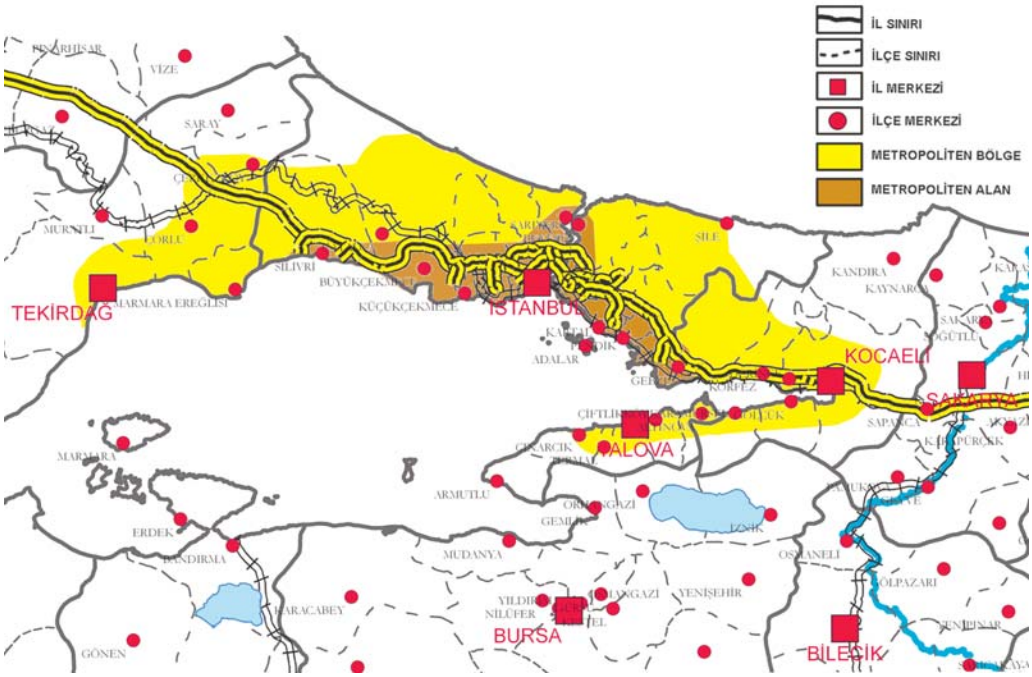
İstanbul Metropolü'nün ülkesel bir kutup başı olarak sürekli büyümesi ve diğer önemli yerleşim merkezleri ile arasındaki nüfus ve sosyo-ekonomik gelişmişlik farkının kapanmasına olanak vermemesi, hem kendi içinde hem de ülkesel ve bölgesel düzeyde sosyo-mekânsal farklılıkların devam etmesine neden olmaktadır. İstanbul Metropolü'nün aşırı büyümesi, doğal ve ekonomik kaynaklara dayalı kentsel sürdürülebilirliğini de riske sokmakta ve artan üretim ve hizmet maliyetleriyle küresel rekabette tutunması konusunda endişeler uyandırmaktadır.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

Bimtaş
BOĞAZİÇİ İNŞAAT MÜŞAVİRLİK A.Ş.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
IMP
METROPOLİTEN PLANLAMA VE KENTSEL TASARIM MERKEZİ
İSTANBUL GREATER MUNICIPALITY
METROPOLITAN PLANNING & URBAN DESIGN CENTER

Temmuz 2006



Şekil 1. İstanbul Metropoliten Alan ve Metropoliten Bölge Sınırları
Kaynak: İMP, 2005

1. Giriş

İstanbul Metropolü'nün ülkesel bir kutup başı olarak sürekli büyümesi ve diğer önemli yerleşim merkezleri ile arasındaki nüfus ve sosyo-ekonomik gelişmişlik farkının kapanmasına olanak vermemesi, hem kendi içinde hem de ülkesel ve bölgesel düzeyde sosyo-mekânsal farklılıkların devam etmesine neden olmaktadır. İstanbul Metropolü'nün aşırı büyümesi, doğal ve ekonomik kaynaklara dayalı kentsel sürdürülebilirliğini de riske sokmakta ve artan üretim ve hizmet maliyetleriyle küresel rekabette tutunması konusunda endişeler uyandırmaktadır. Yarışan metropoller sisteminde, İstanbul'un da artık yapısal yetersizliklerini gidermesi ve gereksiz yüklerden kendini arındırması gerekmekte olup, kentsel maliyetlerini desantralizasyon yoluyla uygun ölçekler yaratarak düşürmesi kaçınılmazdır.

Böylesine bir politik yaklaşımın en uygun aracı paylaşımcılık olmaktadır ve İstanbul da artık, diğer dünya şehirleri ve sağlıklı metropolleri gibi, ülkesi ve bölgesi için küresel ortamda yarışan; fırsatlar yaratan ve yakalayan bir işlevi kendisine misyon edinmelidir. Anılan misyonun gereği; fırsatların, metropolün çevresini oluşturan bölge ve ülke kaynaklarının yerel işbirlikleri ile yaratılması ve yakalanan fırsatların değerlendirilmesi sonucu elde edilen getirilerin de, yine yerel ortaklıklarla paylaşılarak, yeni fırsatlara açılınmasıdır.

İlk bakışta İstanbul Metropolü ile Marmara Bölgesi arasında desantralizasyona dayalı yeni bir mekânsal iş bölümünü yansıtan bu yaklaşım; tarihi, kültürel, sanatsal ve turizm değerlerinin küresel ilgilere sunumu ile birlikte üst düzey yönetim ve finans hizmetlerinin yürütülmesi, yüksek ve temiz teknolojinin üretilmesi, uluslararası buluşmaların ve Dünya'ya yön veren kararların alınmasına ev sahipliği yapılması gibi öğelerle bezenmiş İstanbul Vizyonu'nun da stratejik temelini oluşturmaktadır.

İstanbul'un; finans olanaklarının yanı sıra girişimcilik, yöneticilik, pazarlamacılık gibi birikimlerini ve uzmanlıklarını, Marmara Bölgesi'nin sunduğu olanaklarla ve girişimlerle birleştirerek kaynakların yerinde değerlendirilmesi ve yatırımların gerçekleştirilmesi için aktarması, yerel ortaklıklara dayalı desantralizasyon modelinin ana dayanağını oluşturmaktadır. Aksi taktirde; İstanbul Metropolü göçlerin yöneldiği odak olmaya devam edecek, ülkenin diğer bölgeleri ve yöreleri ile arasındaki gelişmişlik farkı açılacak, büyüyen nüfus doğal eşikleri daha da zorlayacak, artan kentsel hizmet taleplerinin yerine getirilmesi yüksek maliyetler gerektirecek, ihtiyaçların yeterince karşılanamaması sosyo-mekânsal ayrışmaları hızlandıracak, kayıt dışı faaliyetlerin çapı büyüyecek, üretim ve hizmet maliyetlerinin düşürülemediği bir ortamda da İstanbul küresel yarışmadan dışlanabilecektir. Marmara Bölgesi'nin de, İstanbul'un karşılaşacağı zararlardan olumsuz etkilenmesi kaçınılmaz olacaktır.

2. İstanbul ve Bölge İlintisi

Odak noktasında İstanbul'un konumlanmış olduğu Marmara Bölgesi ülkenin en gelişmiş bölgesi olma niteliğini yıllar boyu artan bir güçle korumaktadır. Dolayısıyla; ülkesel açıdan bakıldığında, Bölge'deki yerleşim merkezleri ve bunların etki alanları arasındaki ilişkilerin dengelenerek işlevler sistemin daha etkinlikle çalıştırılmasına yönelik önlemlerin geliştirilmesine, Bölge'nin ekonomik kalkınmadan daha çok ihtiyacı olduğu anlaşılmaktadır.

Marmara Bölgesi, tarım nitelikli topraklar ve doğal alanlarla donanmış ise de başta İzmit Körfezi ve Bursa Ovası olmak üzere üretim, dağıtım ve tüketim süreçleri ile kirletilmiş olup, sanayileşmeye dayalı kalkınma uğruna yitirilen doğal değerlerin geri kazanımı için günümüzde büyük uğraşlar verilmektedir.

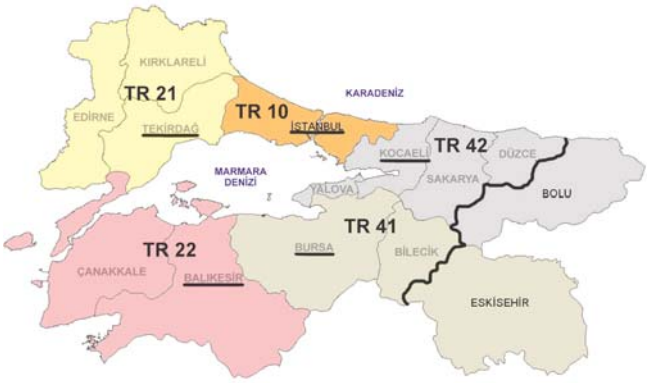
Doğal kaynakların zenginliğine ve çeşitliliğine dayalı tarımsal üretim ve turizm faaliyetlerinin de yaygın olduğu Bölge'nin henüz yeterince harekete geçirilmemiş potansiyellerinin bulunduğu da bir gerçek olup, bunların değerlendirilmesinde geçmiş deneyimlerden dersler çıkartılarak hataların tekrarlanmamasına özen gösterilmesinde yarar vardır.

Şekil 2. İşlevsel Bölge Sınırları



Kaynak: İMP, 2005

Şekil 3. II. Düzey İstatistiki Bölge Birimleri



Kaynak: İMP, 2005

3. İstanbul için Metropoliten Alan ve Bölge Sınırları Öngörüsü, Altbölgelerin Tanımlanması

İstanbul "Metropoliten Alan" sınırları, batıda Silivri'den doğuda Gebze'ye, İstanbul "Metropoliten Bölge" sınırı ise batıda Çorlu'dan doğuda İzmit'e ve güneyde de Yalova' ya kadar uzanmaktadır **(Şekil 1)**.

İstanbul'la işlevsel bağlantıları olduğu kadar, İstanbul üzerinden tanımlanacak ülkesel mekan organizasyonu politika ve stratejileri açısından da ilgi alanına dahil edilmesi gereken illerin oluşturduğu "İşlevsel Bölge Sınırları"nı **(Şekil 2)**, İstanbul İli'ni de içermek üzere; Trakya'da Kırklareli, Edirne ve Tekirdağ, Marmara'nın kuzeyinde Kocaeli, Sakarya ve uzantısı Düzce, Marmara'nın güney-batısında Çanakkale ve Balıkesir ile Marmara'nın güney-doğusunda Bursa, Yalova ve komşusu Bilecik İlleri oluşturmaktadır.

"İşlevsel Bölge Sınırları" olarak yapılan alansal tanımlamanın İstatistiki Bölge Birimleri **(Şekil 3)** alan tanımlamasıyla karşılaştırılmasında ise; "Batı Marmara II. Düzey İstatistiki Bölge Birimi"nde Kırklareli, Edirne, Tekirdağ, Çanakkale, Balıkesir İlleri'nin örtüştüğünü, ancak Doğu Marmara "II. Düzey İstatistiki Bölge Birimi"nin Kocaeli, Bursa, Bilecik, Yalova ve Düzce İlleri'ne ek olarak, Eskişehir ve Bolu İlleri'ni de içerdiği görülmektedir.

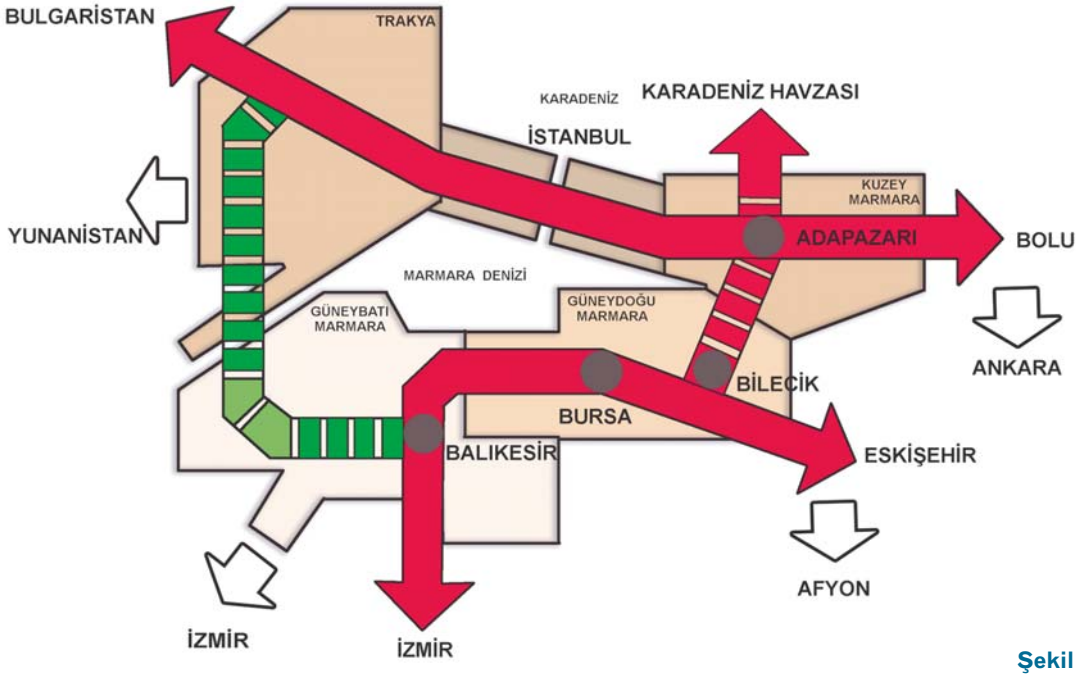
25.01.2006 tarihinde yasalaşan 5449 sayılı "Kalkınma Ajansları'nın Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkında Kanun"; İl Özel İdareler, Belediyeler, Sanayi ve Ticaret Odaları ve Sivil Toplum Kuruluşlarını bölge politikalarının geliştirilmesi ve uygulanması konularında bir araya getirmektedir. Bölge Kalkınma Ajansları'nın görevlendirilmesinde ve sorumluluk alanlarının saptanmasında, II. Düzey İstatistiki Bölge Birimleri sınıflaması esas alınmıştır.

4. İstanbul'un Desantralizasyonu ve Bölgesel Gelişme Bütünü

"İstanbul'un desantralizasyonu" ifadesi ilk bakışta, İstanbul'da yer seçmiş olan ve halen faaliyetlerini sürdüren, ancak güncel ilişkiler bütününde artık İstanbul'da bulunmaktan bir üstünlük elde edemeyen işletmelerin ve faaliyetlerin Marmara Bölgesi içerisinde alternatif yerlere taşınmasını içermektedir. "Desantralizasyon" ifadesi bununla da yetinmeyip; İstanbul'da yer seçmeyi düşünen, fakat en az aynı getiri düzeyini ülkenin ve Marmara Bölgesi'nin diğer yerlerinde konumlanarak yakalayabilecek olan, potansiyel işletme ve faaliyetlerin İstanbul dışı alternatiflere yönlendirilmesi olarak da algılanmaktadır.

Sanayi üretiminden ayrılarak hizmet sektörüne kayan ve bu süreç sırasında çeşitlenmelere açılan yeni girişimlerin, küreselleşmenin getirdiği avantajları kullanarak İstanbul dışında yer seçimine gitmeleri, metropoliten merkeze bağımlılıktan ve metropoliten bölgenin güdümünden kopmak olacağı gibi, alternatif coğrafyalarda yereli de değerlendirecek yeni oluşumların gerçekleşmesini sağlayacaktır.

İstanbul'un desantralizasyonu sürecinde Marmara Bölgesi'nde hem metropolün hem de yerelin buluşabileceği olanakların daha somut yaklaşımlarla tanımlanabilmesi için, altbölgeler ve iller bazında yapılan değerlendirmelerin geleceğe yönelik yorumlara ve kestirimlere taşınması gerekmektedir. Bu tür yorumların ve kestirimlerin yapılmasında, ilkin Bölge bütününün algılanmasına yarayacak karakter tanımlamalarını gerçekleştirmek yararlı olacaktır. Bu yöndeki çalışmalar Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği ile işbirliği içinde düzenlenen alt-bölge toplantılarıyla zenginleştirilerek sürdürülmektedir.



Şekil 4. Marmara Bölgesi için Eksensel Çerçeve Yaklaşımı
Kaynak: İMP, 2005

Marmara Denizi'ni ortada tutan resmi çerçevelendiren bölgesel yapıya bakıldığında **(Şekil 4)**; kuzeyde Trakya'dan Adapazarı'na uzanan, güneyde ise Balıkesir'den çıkarak Bursa üzerinden Bilecik'e uzanan birer sanayi ve ticaret aksı görülmektedir. Çerçevenin batı kısmı, Balıkesir'den ve Çanakkale üzerinden geçerek Trakya'nın içlerine uzanan ve diğerlerinden farklı olarak koruma alanları, tarıma dayalı sanayi, tarım ve hayvancılık faaliyetlerini içeren yeşil bir dokudan oluşmaktadır. Buna karşılık çerçevenin doğu kısmında, Bilecik'ten Adapazarı'na doğru yumuşasa da, ekonomik faaliyetlerin rahatlıkla konumlanmasına pek elvermeyen çetin bir coğrafyanın yer aldığı göze çarpmaktadır.

Bu şema üzerinde İstanbul desantralizasyonu ve bölgesel potansiyel mobilizasyonu bağlamında yapılabilecek ilk yorum; batıda tarımsal üretimin ağırlığını yansıtan yeşil bandın korunması, doğuda ise kuzey ve güney Marmara illeri üzerinden batı-doğu yönünde uzanan iki aksın, Bozüyük-Bilecik-Adapazarı arasında dikey bir öncelikli ekonomik kalkınma aksı oluşturularak buluşturulmasıdır. Bu yaklaşımda hedeflenen, İstanbul'dan çıkıp Adapazarı ile Bolu üzerinden Ankara'ya varan harekete,

Adapazarı'ndan sonra Bilecik üzerinden Eskişehir'e ve Afyon'a varan yeni olanaklar eklemektir. Böylelikle; İstanbul'daki yığılmayı açmak üzere, Anadolu yönünde gerçekleşebilecek işlevsel ve mekânsal yayılma ve sıçramalar için akış rahatlığı sağlanmış olacaktır.

"Trakya Altbölgesi"nde gözlemlenen gelişme eğilimleri, İstanbul çıkışlı olan ve Edirne'ye doğru uzanan koridorun Babaeski ve Pehlivanköy istasyonlarına kadar ilk etapta yoğunluklu olarak gelişmesi ve ikinci etapta da Edirne'ye doğru hareketin yanı sıra diğer bir koldan Kırklareli üzerinden kuzeye çıkması doğrultusundadır **(Şekil 5)**. Bulgaristan ve Romanya uzantısı olan bu ikinci aksın önemi, Türkiye ve İstanbul için geliştirilen vizyonlara paralel olarak, Doğu Avrupa ülkeleri ile yoğunlaştırılması öngörülen ilişkilerde yatmaktadır.

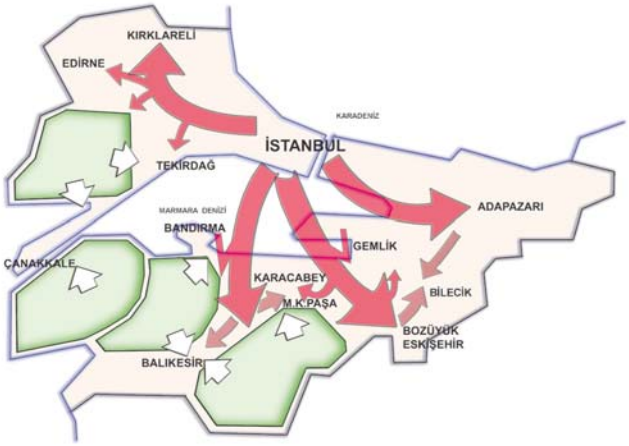
Edirne'de ve Çorlu'da birer havaalanının anılan gelişme koridorunun uç noktalarında yer alması ve RoRo hatlarının Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi üzerinden Anadolu'ya; Ege ve Akdeniz üzerinden de Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Güney Avrupa'ya açılım vermesi, anılan Altbölge'nin stratejik önemini pekiştirmektedir.

Trakya Altbölgesi'nin Karadeniz kıyıları İstanbul ile turizm ilişkilerinin kurulabilmesi için olanak yaratabilecek potansiyeli taşırken; güneyde Saroz Körfezi'nin kuzey kıyılarının da, Saroz Körfezi'nin Doğal Sit ve Gelibolu Yarımadası'nın da Milli Park olduğu dikkate alınarak, aynı açıdan değerlendirilebileceğine işaret etmektedir.

"Kuzey Marmara Altbölgesi" için, Trakya Altbölgesi'deki gelişme aksının doğu uzantısı olarak Altbölgenin ortasından geçen ve İzmit-Adapazarı-Düzce karayolu güzergâhı üzerinde yerleşik faaliyetler ve tesisler tarafından oluşturulan gelişme koridorunun yoğunluğunu Düzce'ye kadar devam ettireceğini söylemek mümkündür. Bolu Dağı Tüneli'nin 2006 sonunda hizmete girmesiyle, anılan koridorun Ankara'ya uzantısına büyük rahatlık getirilmiş olacaktır.

İstanbul desantralizasyonu için hem ek hem de alternatif akış yönü denilebilecek bir olanağın daha yaratılarak potansiyel odaklara uzanılması gerçekleştirilebilir görünmektedir. Kamu kaynaklı yatırımlar gerektiren bu gelişmenin, Adapazarı-Bilecik güzergâhının güçlendirilerek güneyde Bilecik ve Bözüyük'e inilebilmesini ve kuzeyde de Karadeniz'e açılınmasını sağlamakla mümkün olabileceği anlaşılmaktadır. Böylelikle İstanbul desantralizasyonunun Anadolu kanadına olan uzantısında İzmit Körfezi ve Yalova üzerindeki sıkışma da rahatlatılabilecektir.

Şekil 5. İstanbul'un Eksensel Desantralizasyonu ve Marmara Bölgesi Alansal Gelişme Öngörüsü



Kaynak: İMP, 2005

5. İstanbul için Bölgesel Desantralizasyon Stratejileri

İstanbul'un desantralizasyonunu Marmara Bölgesi'nin işlevsel bütünlüğü ile bağdaştırarak geliştiren yaklaşımın temelinde yatan ilke; bölgede yerel ekonomik gelişme potansiyelinin saptanması ve bu potansiyelin İstanbul'un birikimlerinin yerele taşınarak harekete geçirilmesidir. Böylelikle hem İstanbul desantralizasyonuna hem de Marmara Bölgesi'nin gelişmesine, mekansal ve işlevsel açıdan dengeleyici yaklaşımlar ve modeller geliştirerek hizmet etmek mümkün olabilecektir. Geliştirilen modelin temel amacı; İstanbul desantralizasyonunu ve bölgesel gelişimi bütüncül bir Eylem Planı çerçevesinde derlemek ve bu kapsamda yapılacak olan faaliyetleri, Eylem Programları'na dönüştürebilmek için gerekli yaklaşımı ana hatlarıyla ortaya koymaktır.

Eylem Planı'nda söz konusu edilen gelişme eğilimleri ve Bölge'nin geleceğine ilişkin kestirimler genelde; bölgeye ilişkin sağduyulu değerlendirmelerin, halen yürütülmekte olan faaliyet ve uygulamaların, gündemde yer alan ve sırasını bekleyen projelerin birlikte değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkartılmış ve şematik sentez modeline oturtulmuş bir yaklaşımdır. Eylem Planı'nın özünde yatan, gerçekleşmesi çok muhtemel olan gelişme eğilimleri karşısında; özellikle sürdürülebilirlik konusunda, alınması gereken önlemlerin 'çevre-gelişme' ve 'koruma-kullanma' dengesi içerisinde yansıtılmasıdır **(Şekil 6a-6b)**.

Gelişme aksları ile koruma alanlarının birbirine yaklaştıkları veya komşu oldukları mekânlarda özel önlemlerin alınması söz konusu olacaktır **(Şekil 7)**. Bu çerçevede özen gösterilmesi gereken alanlar; Bölge'nin genelde kıyı kesimlerinde veya kıyıya inen aksların yanında yer alan, doğaya duyarlı gelişme alanlarıdır. Gelişme aksları dışında kalan, ancak gelişme süreci içerisinde karakteri korunarak varlığını sürdürecek olan bu alanlar, bölgesel sistemin önemli yaşam destek kaynaklarını içlerinde barındırmaktadır.

Eylem Planı'nda müdahaleci, yönlendirici ve düzenleyici olarak nitelendirilebilecek tek husus; "Bozüyük-Bilecik-Adapazarı" koridorunun açılması olup, bu bölgesel sisteme işlerlik ve ferahlık getirmek üzere düşünülmüş bir yaklaşımdır. Anılan müdahalenin İstanbul'un desantralizasyonuna büyük faydasının olması beklendiği gibi, bunun bölgesel sisteme bir iç-dengelenme getirmesi bakımından da büyük önem taşıdığı kesindir.

"Güneybatı Marmara Altbölgesi"nin gelişme koridorlarını; Bandırma ve Erdek Limanları'ndan başlayarak Susurluk ve Balıkesir üzerinden Manisa ve İzmir'e inen aks ile buna kuzeyde bağlanıp Çanakkale'ye ve güneyde Edremit'e uzanan akslar oluşturmaktadır. Kuzey-Güney aksı üzerinde kara ve demiryolu güzergâhlarının bulunması ve bunların Bursa İl Merkezi, Karacabey ve Mustafakemalpaşa'yı Balıkesir, Manisa ve İzmir'le bağlaması; anılan aksı Altbölge'de birinci derece gelişme koridoru konumuna getirmektedir.

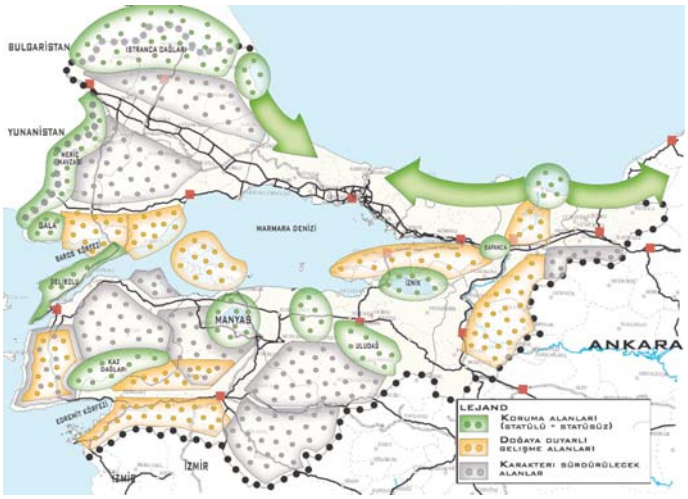
Altbölge'nin kuzey ve güneyinde yatay olarak uzanan iki paralel aks ise ikinci derece gelişme eksenleridir. Bandırma Limanı kuzeyde dışa açılım sağlarken, Bandırma-Çanakkale uzantısı da Kepez Limanı üzerinden dışa açılım eğilimini beslemek üzere toplayıcı işleviyle gelişimini sürdürecektir.

Ana gelişme koridorunun batısında ve doğusunda kalan iç kesimlerde beklenen gelişme ise; batıda Çan'a, doğuda ise Bandırma'ya yönelik akışların gerçekleşmesidir. Burada her iki merkezin kırsal alanlara hizmet veren kentsel merkezler görevini üstlenmesi söz konusu olmaktadır.

"Güneydoğu Marmara Altbölgesi"ndeki önemli gelişme aksları; Bandırma-Karacabey-Mustafakemalpaşa-Susurluk-Balıkesir, Bursa-Karacabey, Bursa-Mustafakemalpaşa, Gemlik-Bursa-İnegöl-Bozüyük-Eskişehir ve İnegöl-Yenişehir akslarıdır. Bu aksların üzerinde yer alan karayolu projeleri Altbölge'nin kara ulaşım altyapısını güçlendirici faaliyetler olmaktadır. Gemlik ve Mudanya Limanları'nın daha etkinlikle kullanılarak, yük ve yolcu taşımacılığının deniz ulaşımına kaydırılması sonucu, Doğu Marmara karayolu aksları üzerindeki akışlarda gözlenen aşırı yığılmaların önüne geçilebilecektir.

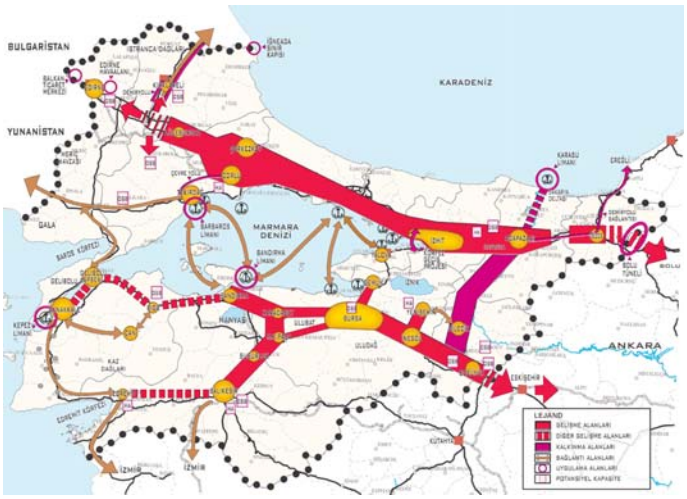
Altbölge'de ileriye yönelik olarak söylenebilecekler; Bursa'dan çıkarak İnegöl üzerinden Bozüyük'e varan ve Eskişehir'e uzanan sanayi ağırlıklı gelişme aksının, Kuzey Marmara'daki İstanbul-İzmit-Adapazarı-Düzce sanayi hattı ile Bozüyük-Bilecik-Adapazarı koridorunun açılarak buluşturulmasıdır. Sanayileşmeden ağırlıklı olarak söz edilen Güneydoğu Altbölgesi'nde; geçmişteki deneyimlerden ders alınarak, ileride ortaya çıkacak gelişmeleri önlem ve denetim dışı bırakmamak ve doğru yönlere kanalize etmek, önemli bir görev olmaktadır.

Şekil 6a. Marmara Bölgesi Alt-Bölgeler Sentezi ve Eylem Alanları Şeması (Alanlar)



Kaynak: İMP, 2005

Şekil 6b. Marmara Bölgesi Alt-Bölgeler Sentezi ve Eylem Alanları Şeması (Eksenler)



Kaynak: İMP, 2005

Böylesine bir yaklaşımın oluşturulabilmesi için gerekli olan, Merkezi Hükümet ve Yerel Yönetim politikaları açısından konunun karar verici mekanizmalarca benimsenerek, yönlendirici ve özendirici araçların saptanmasıdır. Bu iki önkoşulun yerine getirilmesinin ardından belirlenen araçların yerel inisiyatiflere yansıtılmasındaki başarı oranı, yerel yönetimlerin ve yerel aktörlerin organizasyon kapasitelerine bağlı kalmaktadır. Mevcut kaynakların, yapılanmaların ve kurumların kullanılarak, hedefe yönelik eylemlere geçilmesinde gecikilmemesi gerekmektedir.

Merkezi Hükümet ile başta İstanbul olmak üzere, fiziki yakınlık itibarıyla Marmara Bölgesi'nde yer alan ancak İstanbul Metropolü ile işlevsel bütünlük içerisinde düşünülebilecek olan Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale, Balıkesir, Bursa, Yalova, Bilecik, Düzce, Sakarya ve Kocaeli İlleri'ni kapsayan Bölge Yerel Yönetimleri'nin Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği şemsiyesi altında, sıkı bir işbirliği ve koordinasyona girmeleri gerekecektir. İstanbul'un potansiyelini Bölge'ye yayarak ve yerel potansiyellerle buluşturarak, yığılmaları sıçramalara dönüştürmek bakımından, anılan işbirliği büyük önem taşımaktadır. Gerekli yönlendirmelerin ve özendirmelerin bu kanalla yapılması sonucunda, Bölge'de çok merkezli kalkınma politikasına hizmet edilmiş olacaktır.

Merkezi Hükümet'ce politik ilke olmak üzere benimsenecek çok merkezli planlama yaklaşımına dayanarak, bölgesel ölçekte çok merkezli dengeli mekânsal kalkınmayı İstanbul'un desantralizasyon sürecini başlatarak gerçekleştirmek konusunda işbirliğine gidilecek kurumsal kaynak; Bölge'deki Merkezi Hükümet'in yerel temsilcileri ile Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği'dir. Zamanla, kuruluş süreci içinde Bölge Kalkınma Ajansları da bu çok merkezli kalkınma yaklaşımının belirleyici unsurları olarak yerlerini alacaklardır. Bu yerel organların ve hizmet birliklerinin yanı sıra Bölge illerindeki diğer belediyeler, Ticaret ve Sanayi Odaları başta olmak üzere girişimci ve yatırımcılar ile iş ve finans çevrelerinin oluşturduğu meslek kuruluşları ve ilgi grupları, gönüllü faaliyetlere dayalı sivil toplum örgütleri ve akademik kuruluşlar da işbirliği çerçevesine dahil edilmelidir.

Yaşayanları için büyük tehdit oluşturan deprem tehlikesinin yanı sıra; başta su kaynakları ve ormanlar olmak üzere, günden güne yitirdiği yaşam destek sistemlerine rağmen İstanbul, giderek büyüyen nüfusu ve işlevleriyle kendi varlığını riske sokmaktadır. Bütününden koparcasına ülke düzeyinde sosyo-ekonomik gelişmişlik farkının açılmasında kutup başı olurken iç verimliliğinden de kaybeden İstanbul Metropolü'nün sorunlarının çözümü; Marmara Bölgesi de dahil olmak üzere, ülkenin her bir köşesindeki ekonomik kalkınma potansiyellerinin; İstanbul'un gerekli katkılarının da alınarak, yerelde değerlendirilmesinde ve böylelikle İstanbul'a yönelen nüfus akışının frenlenmesinde yatmaktadır.

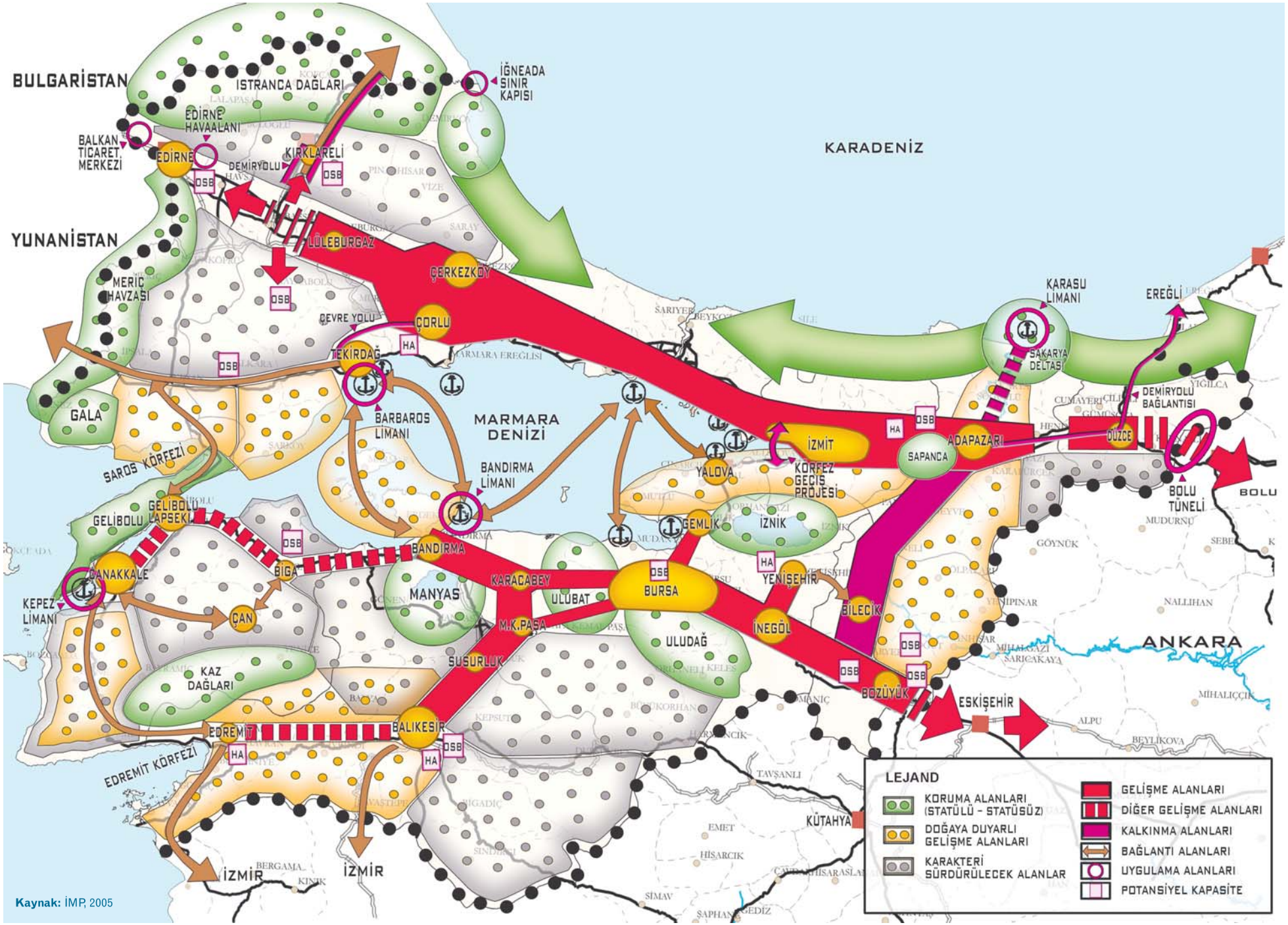
Ulusal sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyinin İstanbul İli'nin düzeyine çıkartılabilmesi, bölgeler arası dengesizliği giderebilecek mekân içerikli ülke ve bölge planlarının yapılmasına bağlı olup, bu planların da siyasi ve idari iradenin ödünsüz desteğiyle uygulanması gerekmektedir. Baskı gruplarının arzusu doğrultusunda kararların alınması halinde, kısa vadede kaybedilecek bir İstanbul'un stratejik kararların alınarak uygulanması halinde uzun vadede getirisi ise, çok merkezli gelişmiş Marmara Bölgesi içinde, sürdürülebilir ve rekabet edebilir bir küresel metropolün yaratılması, ülkenin diğer bölgelerinin ve yörelerinin gelişmişlik düzeylerinin yükseltilerek, toplumsal refahın arttırılması olacaktır. ■

Prof. Hüseyin **KAPTAN** — İMP Proje Yürütücüsü
Doç. Dr. K. Taylan **DERİCİOĞLU** — İMP - Ülke ve Bölge Planlama / Eşgüdüm ve Strateji Grupları Yürütücüsü

Dr. Sultan **GÜNDÜZ**
Sinan **ÖZDEN**
Alper **ACAR**
Güven **ERTEN**
Gökhan **İŞGÖR**
Serkan **BAŞ**
Pınar **KÜÇÜKKILIÇ**
Zeren **ÖZTURAN**
Funda **K. EVREN**
Özge **İMREK**
Anıl **SARICAN**
Serkan **YILMAZ**

İrfan **AYDIN**
Serdar **ŞENOL**
Semih Nogay **ER**
Emrah **ENGİNDENİZ**
Ulaş **AKIN**
Elif **KISAR**
A. Dilan **KÖSELER**
Burcu **ATAOĞLU**
Başak **Ç. URAZ**
Emre **ŞAHİN**
Ian A. **ELLIOTT**
Yiğit **ADAM**

İMP - Ülke ve Bölge Planlama / Eşgüdüm ve Strateji Grupları



Kaynak: İMP, 2005

Şekil 7. Marmara Bölgesi Alt-Bölgeler Sentezi ve Eylem Alanları Şeması

İstanbul Metropolü'nün ülkesel bir kutup başı olarak sürekli büyümesi ve diğer önemli yerleşim merkezleri ile arasındaki nüfus ve sosyo-ekonomik gelişmişlik farkının kapanmasına olanak vermemesi, hem kendi içinde hem de ülkesel ve bölgesel düzeyde sosyo-mekânsal farklılıkların devam etmesine neden olmaktadır. İstanbul Metropolü'nün aşırı büyümesi, doğal ve ekonomik kaynaklara dayalı kentsel sürdürülebilirliğini de riske sokmakta ve artan üretim ve hizmet maliyetleriyle küresel rekabette tutunması konusunda endişeler uyandırmaktadır. Yarışan metropoller sisteminde, İstanbul'un da artık yapısal yetersizliklerini gidermesi ve gereksiz yüklerden kendini arındırması gerekmekte olup, kentsel maliyetlerini desantralizasyon yoluyla uygun ölçekler yaratarak düşürmesi kaçınılmazdır.

İstanbul'un; finans olanaklarının yanı sıra girişimcilik, yöneticilik, pazarlamacılık gibi birikimlerini ve uzmanlıklarını, Marmara Bölgesi'nin sunduğu olanaklarla ve girişimlerle birleştirerek kaynakların yerinde değerlendirilmesi ve yatırımların gerçekleştirilmesi için aktarması, yerel ortaklıklara dayalı desantralizasyon modelinin ana dayanağını oluşturmaktadır. Aksi taktirde; İstanbul Metropolü göçlerin yöneldiği odak olmaya devam edecek, ülkenin diğer bölgeleri ve yöreleri ile arasındaki gelişmişlik farkı açılacak, büyüyen nüfus doğal eşikleri daha da zorlayacak, artan kentsel hizmet taleplerinin yerine getirilmesi yüksek maliyetler gerektirecek, ihtiyaçların yeterince karşılanamaması sosyo-mekânsal ayrışmaları hızlandıracak, kayıt dışı faaliyetlerin çapı büyüyecek, üretim ve hizmet maliyetlerinin düşürülemediği bir ortamda da İstanbul küresel yarışmadan dışlanabilecektir. Marmara Bölgesi'nin de, İstanbul'un karşılaşacağı zararlardan olumsuz etkilenmesi kaçınılmaz olacaktır.

Odak noktasında İstanbul'un konumlanmış olduğu Marmara Bölgesi ülkenin en gelişmiş bölgesi olma niteliğini yıllar boyu artan bir güçle korumaktadır. Dolayısıyla; ülkesel açıdan bakıldığında, Bölge'deki yerleşim merkezleri ve bunların etki alanları arasındaki ilişkilerin dengelenerek işlevler sistemin daha etkinlikle çalıştırılmasına yönelik önlemlerin geliştirilmesine, Bölge'nin ekonomik kalkınmadan daha çok ihtiyacı olduğu anlaşılmaktadır.

"İstanbul'un desantralizasyonu" ifadesi ilk bakışta, İstanbul'da yer seçmiş olan ve halen faaliyetlerini sürdüren, ancak güncel ilişkiler bütününde artık İstanbul'da bulunmaktan bir üstünlük elde edemeyen işletmelerin ve faaliyetlerin Marmara Bölgesi içerisinde alternatif yerlere taşınmasını içermektedir. "Desantralizasyon" ifadesi bununla da yetinmeyip; İstanbul'da yer seçmeyi düşünen, fakat en az aynı getiri düzeyini ülkenin ve Marmara Bölgesi'nin diğer yerlerinde konumlanarak yakalayabilecek olan, potansiyel işletme ve faaliyetlerin İstanbul dışı alternatiflere yönlendirilmesi olarak da algılanmaktadır.

İstanbul'un desantralizasyonunu Marmara Bölgesi'nin işlevsel bütünlüğü ile bağdaştırarak geliştiren yaklaşımın temelinde yatan ilke; bölgede yerel ekonomik gelişme potansiyelinin saptanması ve bu potansiyelin İstanbul'un birikimlerinin yerele taşınarak harekete geçirilmesidir. Böylelikle hem İstanbul desantralizasyonuna hem de Marmara Bölgesi'nin gelişmesine, mekansal ve işlevsel açıdan dengeleyici yaklaşımlar ve modeller geliştirerek hizmet etmek mümkün olabilecektir.

Merkezi Hükümet ile başta İstanbul olmak üzere, fiziki yakınlık itibarıyla Marmara Bölgesi'nde yer alan ancak İstanbul Metropolü ile işlevsel bütünlük içerisinde düşünülebilecek olan Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale, Balıkesir, Bursa, Yalova, Bilecik, Düzce, Sakarya ve Kocaeli İlleri'ni kapsayan Bölge Yerel Yönetimleri'nin Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği şemsiyesi altında, sıkı bir işbirliği ve koordinasyona girmeleri gerekecektir. İstanbul'un potansiyelini Bölge'ye yayarak ve yerel potansiyellerle buluşturarak, yığılmaları sıçramalara dönüştürmek bakımından, anılan işbirliği büyük önem taşımaktadır. Gerekli yönlendirmelerin ve özendirmelerin bu kanalla yapılması sonucunda, Bölge'de çok merkezli kalkınma politikasına hizmet edilmiş olacaktır.

Merkezi Hükümet'ce politik ilke olmak üzere benimsenecek çok merkezli planlama yaklaşımına dayanarak, bölgesel ölçekte çok merkezli dengeli mekânsal kalkınmayı İstanbul'un desantralizasyon sürecini başlatarak gerçekleştirmek konusunda işbirliğine gidilecek kurumsal kaynak; Bölge'deki Merkezi Hükümet'in yerel temsilcileri ile Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği'dir. Zamanla, kuruluş süreci içinde Bölge Kalkınma Ajansları da bu çok merkezli kalkınma yaklaşımının belirleyici unsurları olarak yerlerini alacaklardır. Bu yerel organların ve hizmet birliklerinin yanı sıra Bölge illerindeki diğer belediyeler, Ticaret ve Sanayi Odaları başta olmak üzere girişimci ve yatırımcılar ile iş ve finans çevrelerinin oluşturduğu meslek kuruluşları ve ilgi grupları, gönüllü faaliyetlere dayalı sivil toplum örgütleri ve akademik kuruluşlar da işbirliği çerçevesine dahil edilmelidir.

Yaşayanları için büyük tehdit oluşturan deprem tehlikesinin yanı sıra; başta su kaynakları ve ormanlar olmak üzere, günden güne yitirdiği yaşam destek sistemlerine rağmen İstanbul, giderek büyüyen nüfusu ve işlevleriyle kendi varlığını riske sokmaktadır. Bütününden koparcasına ülke düzeyinde sosyo-ekonomik gelişmişlik farkının açılmasında kutup başı olurken iç verimliliğinden de kaybeden İstanbul Metropolü'nün sorunlarının çözümü; Marmara Bölgesi de dahil olmak üzere, ülkenin her bir köşesindeki ekonomik kalkınma potansiyellerinin; İstanbul'un gerekli katkılarının da alınarak, yerelde değerlendirilmesinde ve böylelikle İstanbul'a yönelen nüfus akışının frenlenmesinde yatmaktadır.