

İSTANBUL İÇİN KÜRESEL HEDEFLER

Prof. Dr. Sadettin ÖKTEN ŞEHİR DÜŞÜNCE MERKEZİ

**T.C.
ESENLER BELEDİYESİ**

İSTANBUL İÇİN KÜRESEL HEDEFLER

RAPOR

Editör: Prof. Dr. Recep BOZDOĞAN

İstanbul, 2021

ISBN

978-605-68906-5-9

Esenler Belediyesi

Prof. Dr. Sadettin Ökten Şehir Düşünce Merkezi

Şehir Yayınları

Yayın No: 22

Yayın Yılı: 2021

Editör

Prof. Dr. Recep BOZDOĞAN

Redaksiyon ve Tashih

Cihan DİNAR

Tasarım

Esenler Belediyesi Basın ve Yayın Müdürlüğü

Baskı

İlbey Matbaa

Sertifika No: 17845

Eserin tüm yayın hakları Esenler Belediyesi'ne aittir.

Kitapta yer alan makalelerden yazarları sorumludur.

EDİTÖRÜN BİYOGRAFİSİ

Kayseri doğumlu olan Recep Bozdoğan, 1995 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü'nden mezun oldu. 1997 yılında Marmara Üniversitesi Yerel Yönetimler ve Kent Politikaları Bilim Dalı yüksek lisans programını birincilikle, 2001 yılında aynı bilim dalının doktora programını enstitü birinciliği ile bitirdi. 2002 yılında yardımcı doçent, 2006 yılında doçent ve 2011 yılında profesör unvanını aldı.

Marmara Üniversitesi'ndeki akademik görevlerinin yanı sıra 2003-2005 yılları arasında özel sektörde danışmanlık, 2005-2006 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde danışmanlık, 2006-2007 yılları arasında İstanbul İl Özel İdaresi'nde genel sekreter yardımcılığı ve 2007-2012 yılları arasında Marmara Belediyeler Birliği'nde genel sekreterlik yaptı.

2008 yılında Küresel Şehirler ve İstanbul Araştırmaları Bilim Dalı'nı kurdu ve 2019 yılına kadar başkanlığını yürüttü. 2012 yılında Türkiye'nin ilk yerel yönetimler lisans programını kuran Bozdoğan, 2012-2017 yılları arasında Marmara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nin kurucu dekanı olarak, 2015-2018 yılları arasında ise rektör yardımcısı olarak görev yaptı. Bozdoğan'ın yayımlanmış kitapları şunlardır:

- Küresel Kentler ve Türk Kentlerinin Uluslararası Konumu
- Liderlik Yaklaşımları ve Belediyeler
- Belediyelerde Örgüt Geliştirme
- İstanbul: Derinlik, Değişim ve Güç
- Türk Tipi Başkanlık
- İstanbul'da Bir Kent Doğdu: Ümraniye

Bozdoğan'ın editörlüğünü/ortak editörlüğünü yaptığı kitaplar şunlardır:

- İstanbul; Kent ve Medeniyet
- İstanbul; Mekân ve İnsan
- İstanbul; Tarih ve Kültür
- Türkiye'de Yerel Yönetimler
- Bağcılar Perspektifi

- Cumhuriyet Döneminde Arnavutköy
- Şile'nin Kurtuluşu

Çeşitli bilimsel dergilerde yayımlanmış makaleleri bulunan Bozdoğan, “küresel şehirler”, “metropolitan yönetimler”, “kamu kesiminde stratejik yönetim”, “marka şehirler” ve “liderlik” konularında teorik ve uygulamalı çalışmalarını sürdürmektedir. İyi derecede İngilizce bilen Bozdoğan, evli ve üç çocuk babasıdır.

SUNUŞ

İstanbul tarihin derinliklerinden gelen bir mesajdır. İstanbul çağları aşan bir müjde, göz kamaştırıcı bir hazinedir. İstanbul vatanımızın ziyneti, tarihi-mizin serveti ve milletimizin göz bebeğidir. Peygamberimizin müjdelediği, Fatih'in fethettiği, Atatürk'ün kurtardığı, Menderes'in yükselttiği, Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın yücelttiği İstanbul'un hakkı yeniden dünya liderliğidir. Türkiye'nin en büyük markası olan İstanbul'u, eşsiz mirasına sahip çıkarak hayat kalitesi yüksek bir küresel şehir yapmak, bu kutlu şehre gönül verenlerin boynunun borcudur. Tarihî geçmişi sekiz bin yılı aşan İstanbul'a çağları aşan bir misyonla sahip çıkılmalıdır. Kadim dünyanın merkezinde yükselen bu kutlu şehre, tüm dünyaya hitap eden bir vizyonla hizmet edilmelidir. Mâzisi insanlık kadar eski, ikbali güneş kadar parlak bu eşsiz şehir evrensel düşünüp küresel hareket eden kadrolarla geleceğe taşınmalıdır.

İstanbul'un sahip olduğu dinamik nüfus, gelişim potansiyeli yüksek ekonomi, tarihî derinlik, kültürel zenginlik ve jeostratejik üstünlük, şehrin küresel düzeyde daha iyi bir konuma kavuşması açısından önemli avantajlardır. Ancak İstanbul, üzerinde ciddiyetle durulması gereken sorunlara ve dezavantajlara da sahiptir. Şehri çeşitli dönemlerde kuşatan siyâsî ve ekonomik konjonktür ile rakip şehirlerin uyguladığı politika ve stratejilerin kaynaklık ettiği fırsatlar ve riskler de İstanbul'un küresel düzeyde rekabet avantajı sağlaması açısından önemlidir.

İstanbul'un küresel şehirler arasına dâhil edilmesi veya bunlar arasındaki konumunun yükseltilmesi çok önemli olmakla birlikte, "nasıl bir küresel şehir" olması gerektiği de en az onun kadar önemlidir. Söz konusu olan, Basra Körfezi'ndeki veya Latin Amerika'daki ya da Güneydoğu Asya'daki herhangi bir şehir olsaydı, belki bu hususun üzerinde bu kadar hassasiyetle durulması gerekemeyebilirdi. Ama İstanbul gibi bir şehirden söz ediliyorsa ve onun geleceği hakkında konuşulacaksa, nasıl bir küresel şehir olması gerektiği, en ince ayrıntısına kadar etüt edilmelidir. Bu ise, İstanbul'un derinlemesine anlaşılmasını gerektirir. Bu çerçevede şehir, coğrafyasından tarihine, kültüründen mimarisine, ekonomisinden toplumsal yapısına kadar bir bütün olarak analiz edilmeli ve yorumlanmalıdır.

İstanbul'un güçlü yanlarını pekiştiren, zayıf yanlarını rehabilite eden, tehdit ve riskleri ortadan kaldıran, fırsatları somut kazanımlara dönüştüren kapsamlı bir perspektifin geliştirilmesi, şehrin ve Türkiye'nin önündeki temel önceliklerden

biri olarak görülmelidir. İstanbul ve küresel şehirler üzerine yapılan araştırmalar, bu açıdan kullanışlı birer araç olarak görülebilir.

Bu düşünceden hareketle İstanbul üzerine son dönemde hazırlanan planlar, raporlar ve araştırmaların derlendiği, dünyaya yön veren şehirlerdeki örnek uygulamaların etüt edildiği ve İstanbul için özel önem taşıyan önerilerin sunulduğu bu rapor, şehrin mevcut sorunlarının çözülmesi ve geleceğe dâir somut adımların atılması açısından önemli faydalar sağlayacaktır.

Raporun hazırlanmasına emek veren herkese en kalbî teşekkürlerimi sunar, geleceğin İstanbul'unun şekillenmesine katkı sağlamasını temenni ederim.

M. Tefvîk GÖKSU
Esenler Belediye Başkanı

ÖNSÖZ

Tarihî geçmişi sekiz bin yılı aşan İstanbul, coğrafyanın, tarihin ve insanlığın kendisine yüklediği “dünya şehri” olma misyonunu güçlenerek sürdürme sorumluluğunu taşımaktadır. Şehrin inişler ve çıkışlarla dolu tarihî, tıpkı bir zümrüd-ü anka gibi küllerinden tekrar tekrar doğan mucizevî dirilişlere sahne olmuştur.

İstanbul günümüzde de göz alıcı bir yükselişin eşiğinde beklemektedir. On yıllardır yapılan yatırımlar İstanbul’u dünyaya hükmeden şehirlerin arasına yeniden dâhil etmiştir. Ancak, şehir nihaî menzile henüz varamamış olup daha kat edilecek uzun ve meşakkatli bir yol bulunmaktadır. Çünkü İstanbul’un hedefi küresel şehirler liginde yer almak değil, bu ligin tepesine yerleşmektir. Bu hedef bir hayal veya serap değil, tam anlamıyla emanetin ehline teslim edilmesidir. Ancak, hedefe ulaşmak için küresel bir vizyon etrafında şekillenen gerçekçi bir planlamaya ihtiyaç var. Bu ise İstanbul’u olduğu gibi analiz etmeyi, olması gerektiği gibi planlamayı zorunlu kılmaktadır.

Yakın tarihte İstanbul üzerine sayısız rapor hazırlanmış, resmî planlama çalışmaları yapılmış ve mevzuat düzenlemeleri gerçekleştirilmiştir. Farklı kurumlar eliyle yapılan bu çalışmalar ne yazık ki bugüne kadar sistematik bir yaklaşımla bir araya getirilerek etüt edilmemiştir. Dolayısıyla, uzman kalemlerden çıkan ve her biri son derece kıymetli olan bu çalışmalar hedeflenen sinerjiyi ortaya koyamamıştır. Hatta bazı çalışmaların varlığından İstanbul hakkında karar alma merciinde bulunan birçok kişinin muhtemelen haberi dahi bulunmamaktadır. Bu nedenle, bu raporda öncelikle bu tür çalışmalara yer verilmiştir.

Diğer taraftan, İstanbul için önem arz eden birçok hizmet ve faaliyet alanı bulunmakla birlikte bunları önceliklendiren çalışmalar da yok denecek kadar azdır. Oysa dünya üzerindeki hiçbir şehir her alanda rekabet gücüne sahip değildir ve bütün konularda çekim merkezi hâline gelememiştir. Bu nedenle, küresel şehirler liginin zirvesinde bulunan şehirlerin kendi potansiyellerine uygun öncelikler belirledikleri ve buna göre kapasite inşa ettikleri görülmektedir. Dolayısıyla, bu raporda üzerinde durulan bir diğer husus da İstanbul için öncelikli alanların tespit edilmesi ve bu çerçevede mukayeseli analizler yapılabilecek şehirlerin belirlenmesi olmuştur.

Raporun belki de en önemli kısmı ise ‘Sonuç’ bölümüdür. İstanbul hakkında hazırlanan yerel, bölgesel ve ulusal nitelikli planlar, raporlar ve araştırmalar dikkate

alınarak İstanbul için gerekli olduğu düşünülen tespitler ve önerilerde bulunulmuştur. Ayrıca, İstanbul'a örneklik teşkil edebilecek nitelikte başarılı çalışmalar yapan Londra, Paris, Viyana, Tokyo ve Dubai gibi şehirlerin dikkate değer projeleri ve faaliyetleri gözönünde bulundurularak bazı tavsiyelerde bulunulmuştur.

Bu raporun hazırlanmasına her aşamada güçlü destek veren Esenler Belediye Başkanı Sayın M. Tefik Göksu'ya çok teşekkür ederim.

Raporun, İstanbul'un gelişimine katkı sağlamasını temenni ederim.

Prof. Dr. Recep BOZDOĞAN

İstanbul, Ekim 2020

İÇİNDEKİLER

EDİTÖRÜN BİYOGRAFİSİ	3
SUNUŞ.....	5
ÖNSÖZ.....	7
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	13
ŞEKİLLER LİSTESİ	16
TABLolar LİSTESİ	17
KISALTMALAR ve İŞARETLER	18
1. GİRİŞ	23
2. İSTANBUL HAKKINDA HAZIRLANMIŞ BAŞLICA ÇALIŞMALAR	27
2.1. İSTANBUL İL ÇEVRE DÜZENİ PLANI (2009)	27
2.1.1. Sanayi ve Ticâret ile İlgili Tespitler ve Sorunlar.....	28
2.1.2. Turizm ile İlgili Tespitler ve Sorunlar	29
2.1.3. Ulaşım ile İlgili Tespitler ve Sorunlar.....	29
2.1.4. Lojistik ile İlgili Tespitler ve Sorunlar	30
2.1.5. Demografi ve Sosyal Yapı ile İlgili Tespitler ve Sorunlar	30
2.1.6. Kültür ve Tabiat Varlıkları ile İlgili Tespitler ve Sorunlar	30
2.1.7. Konut ile İlgili Tespitler ve Sorunlar	31
2.1.8. Sosyal Altyapı ile İlgili Tespitler ve Sorunlar.....	31
2.1.9. Teknik Altyapı ile İlgili Tespitler ve Sorunlar.....	32
2.1.10. Kentsel Yaşam Kalitesi ile İlgili Tespitler ve Sorunlar	32
2.1.11. Kentsel Kimlik ile İlgili Tespitler ve Sorunlar	32
2.1.12. Şehrin Planlanmasına Dâir Öneriler	33
2.1.13. Stratejiler ve Hedefler.....	34
2.2. İSTANBUL BÖLGE PLANI (2014-2023).....	41
2.2.1. Vizyon, Vizyonun Bileşenleri ve Gelişim Eksenleri.....	41
2.2.2. Stratejiler ve Hedefler.....	42
2.3. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ 2020-2024 STRATEJİK PLANI	60
2.3.1. Misyon, Vizyon, Değerler	61
2.3.2. Ana Temalar, Amaçlar, Stratejik Hedefler	61
2.4. İSTANBUL SANAYİ STRATEJİ BELGESİ (2015).....	64
2.4.1. Rekabet Gücü	64

2.4.2. Tespitler	66
2.4.3. Amaçlar, Stratejiler, Eylemler	70
2.5. İSTANBUL İL SANAYİ DURUM RAPORU	78
2.5.1. İstanbul Sanayisinde Öne Çıkan Yatırım Alanları.....	79
2.5.3. İstanbul'da Teşvik Edilen Sektörler	83
2.5.4. İstanbul Sanayisinin İhtiyaçları ve Çözüm Önerileri.....	84
2.6. İSTANBUL ULAŞIM ANA PLANI (2011)	86
2.6.1. Amaç.....	87
2.6.2. Genel Hedef	87
2.6.3. Hedefler.....	87
2.6.4. Alt Hedefler	87
2.6.5. Politikalar	88
2.6.6. Stratejiler	88
2.6.7. Öncelikli Eylem Önerileri.....	89
2.7. GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ VE İSTANBUL SAHA ARAŞTIRMASI (2013)	91
2.7.1. Konut Satın Alırken İstanbulluların Dikkat Ettiği Hususlar.....	92
2.7.2. Konut Fiyatlarına Etki Eden Faktörler	92
2.7.3. Kaçak Yapılardan Sorumlu Kurumlar/Kişiler.....	93
2.7.4. Kentsel Dönüşüme Bakış	94
2.7.5. Kentsel Dönüşümü Destekleme Nedenleri	94
2.7.6. Kentsel Dönüşümü Desteklememe Nedenleri.....	95
2.7.7. Kentsel Dönüşüm Uygulamalarını “Başarılı” Bulma Nedenleri	96
2.7.8. Kentsel Dönüşüm Uygulamalarını “Başarısız” Bulma Nedenleri ...	96
2.7.9. Yüksek Binaların İnşasından Rahatsızlık Duyma Eğilimi	97
2.7.10. Konut Tercihleri ve Kentsel Dönüşüm Uygulamalarına Dâir Genel Değerlendirme.....	99
2.7.11. Bir Şehri Değerli Kılan Unsurlar	100
2.7.12. İstanbul Algısı	101
2.7.13. İstanbul'a Değer Katan Unsurlar.....	102
2.7.14. İstanbul'a Değer Kaybettiren Unsurlar	103
2.8. TÜRKİYE GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ 2019/IV RAPORU.....	103
2.9. TÜRKİYE TURİZM STRATEJİSİ-2023.....	104
2.10. MARMARA HAVZASI KORUMA EYLEM PLANI (2010)	104
2.11. İSTANBUL ULUSLARARASI FİNANS MERKEZİ STRATEJİSİ VE EYLEM PLANI (2009)	105
2.12. ON BİRİNCİ KALKINMA PLANI (2019-2023)	108
2.13. BÖLGESEL GELİŞME ULUSAL STRATEJİSİ (2014).....	110
2.14. KENTSEL YAŞAM KALİTESİ ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU (2018)	112

3. İSTANBUL'UN GÜÇLÜ YANLARI, ZAYIF YANLARI, ŞEHRİN ÖNÜNDEKİ FIRSATLAR VE RİSKLER.....	115
3.1. İSTANBUL'UN GÜÇLÜ YANLARI.....	115
3.2. İSTANBUL'UN GÜÇLENDİRİLMESİ GEREKEN YANLARI (ZAYIFLIKLARI)	119
3.3. İSTANBUL'UN ÖNÜNDEKİ FIRSATLAR VE RİSKLER.....	121
3.3.1. Fırsatlar	121
3.3.2. Riskler.....	121
4. İSTANBUL İÇİN ÖNCELİKLİ SEKTÖRLER, KÜRESEL ENDEKSLER VE BAŞARILI ŞEHİRLER	123
4.1. ÖNCELİKLİ SEKTÖRLER.....	123
4.2. ÖNCELİKLİ SEKTÖRLERE GÖRE KÜRESEL ENDEKSLER	123
4.2.1. Kentsel Hayat Kalitesi.....	123
4.2.2. Çevre.....	126
4.2.3. İnovatif Yerel Hizmetler	127
4.2.4. Ulaşım	131
4.2.5. Kültür ve Turizm.....	131
4.2.6. Küresel Finansal Hizmetler	133
4.3. ÖNCELİKLİ SEKTÖRLERDE BAŞARILI ŞEHİRLER.....	135
5. BAŞARILI ŞEHİRLERDEKİ ÖRNEK UYGULAMALAR.....	137
5.1. KENTSEL HAYAT KALİTESİ: VİYANA ÖRNEĞİ.....	137
5.1.1. Yönetim Felsefesi ve Planlama Yaklaşımı	138
5.1.2. Ekonomi.....	146
5.1.3. Ulaşım ve Lojistik	151
5.1.4. Çevre, Enerji, Açık ve Yeşil Alanlar.....	156
5.1.5. Sosyal Altyapı	161
5.2. ÇEVRE: STOCKHOLM ÖRNEĞİ.....	163
5.2.1. Stockholm Şehri Master Planı.....	163
5.2.2. Stockholm'de Gerçekleştirilen Çevre Koruma Çalışmaları.....	173
5.3. İNOVATİF YEREL HİZMETLER.....	181
5.3.1. Tokyo'daki İnovatif Belediyecilik Uygulamaları	181
5.3.2. Asya'nın Startup Merkezi: Fukuoka.....	190
5.3.3. Japonya'daki Yerel Yönetimlerde Ödüllü Projeler	193
5.3.4. Diğer Ülkelerde İnovatif Yerel Yönetim Uygulamaları.....	199
5.4. ULAŞIM.....	206
5.4.1. Chicago'da Ulaşım Hizmetlerini İyileştirmeye Yönelik Çalışmalar.....	206
5.4.2. Başarılı Kentsel Ulaşım Uygulama Örnekleri.....	208
5.5. KÜLTÜR VE TURİZM.....	216
5.5.1. Liverpool'da Kültür Alanında Yapılan Çalışmalar.....	216
5.5.2. Dubai'de Turizmi Geliştirmek İçin Yapılan Çalışmalar	222

5.5.3. Kanazawa: Geleneksel Sanatlar Şehri.....	237
5.6. KÜRESEL FİNANSAL HİZMETLER.....	240
5.6.1. Londra'nın Küresel Finans Merkezi Olma Niteliğini Kazanmasını Sağlayan Çalışmalar.....	240
5.6.2. Dubai'nin Küresel Finans Merkezi Olmasına Yönelik Çalışmalar.....	246
5.6.3. Singapur'un Küresel Finans Merkezi Olmasına Yönelik Çalışmalar.....	249
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	253
YARARLANILAN KAYNAKLAR.....	283
DİZİN.....	303

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1: Mexico City'deki Avenida de 20 Noviembre'de Yapılan Düzenleme	114
Fotoğraf 2: Viyana'da Gründerzeit Dönemi'nde İnşâ Edilmiş Kentsel Doku	145
Fotoğraf 3: Tuna Şehri	146
Fotoğraf 4: Tuna Nehri (sağ), Tuna Adası (orta), Tuna Kanalı (sol), Tuna Şehri (en sol)	147
Fotoğraf 5: Tuna'nın Doğu Yakasında Kurulan Birleşmiş Milletler Kampüsü (Arka Planda Tuna Kanalı, Tuna Adası ve Tuna Nehri)	147
Fotoğraf 6: Tuna Şehri'nde Modern Ofis Blokları (Plazalar)	150
Fotoğraf 7: Viyana'da Yayaştırılmış Caddelerden Biri (Kärtner Straße)	152
Fotoğraf 8: Schönnbrunn Parkı ve Botanik Bahçesi	157
Fotoğraf 9: Lobau-Danube Floodplains Millî Parkı	159
Fotoğraf 10: Viyana'da Balkon ve Teras Bahçesi Örnekleri (Hundertwasserhaus)	160
Fotoğraf 11: Women-Work-City'de Belediye Tarafından Kurulan Anaokulu	163
Fotoğraf 12: Adalar, Göller ve Kanallardan Oluşan Tipik Stockholm Manzarası	165
Fotoğraf 13: Stockholm Kraliyet Şehir Parkı	167
Fotoğraf 14: Hayata Geçirilen Hammarby Sjöstad Kentsel Yenileme Projesi	177
Fotoğraf 15: Royal Seaport Kentsel Dönüşüm Projesi	178
Fotoğraf 16: Tokyo'da Bir Tayfunda Devrilen Havaî Hatlar	183
Fotoğraf 17: Havaî Hatların Yer Altına Alınması İşlemi	184
Fotoğraf 18: Kashiwa-no-ha Akıllı Şehirden Bir Görünüm (Tokyo)	188
Fotoğraf 19: Roppongi Tepeleri Dönüşüm Projesi (Tokyo)	189
Fotoğraf 20: Roppongi Tepeleri Dönüşüm Projesi'nde Yeşil Alan Düzenlemesi (Mori Bahçesi)	189
Fotoğraf 21: Restore Edilerek Startup Merkezine Dönüştürülen Eski Okul Binası	190
Fotoğraf 22: Fukuoka Startup Cafe	191
Fotoğraf 23: Misono Wing City Projesi ile İnşâ Edilen Şehirden Görüntüler	193
Fotoğraf 24: Proje ile Eski Canlılığını Kazanan Tsuchiyu Onsen	194
Fotoğraf 25: Proje Kapsamında Yaşlılar İçin Kurulan Spor Merkezlerinden Biri	195
Fotoğraf 26: Proje Kapsamında Posta Kuryesi Motosikletine Takılan Kamera ve Dedektör	196
Fotoğraf 27: Projenin Çeşitli Aşamalarından Görüntüler	197
Fotoğraf 28: Proje Kapsamında Aydınlatılan Hakucho Köprüsü ve Mobil Hidrojen Enerji İstasyonu	198
Fotoğraf 29: Proje Kapsamında Kurulan Harumidai Mahallesi	199
Fotoğraf 30: One Service Programında Kullanılan Bazı Ara Yüzler	201

Fotoğraf 31: Holografik Şehir Projesi	203
Fotoğraf 32: 2 Bankası Sistemine Katılan Öğrenciler	204
Fotoğraf 33: Sıfır Gıda İsrafi Projesi'nden Bir Uygulama	205
Fotoğraf 34: "Yaşayan Sokak" Uygulamasının Temel Özellikleri	209
Fotoğraf 35: "Yaşayan Sokak" İşaretleri (yatay ve dikey)	209
Fotoğraf 36: Londra'da Ücretli Giriş Levhaları	210
Fotoğraf 37-38: Lancaster'da Bulvar Düzenlemesi	211
Fotoğraf 39: Bataryasını Şarj Eden Bir Otobüs ve Şehir İç Trafikte Seyreden Başka Bir Otobüs	212
Fotoğraf 40: Elektrikli Scooter ve Motosiklet	213
Fotoğraf 41: Yeşil Etiketi Olmayan Araçların Girmesinin Yasak Olduğu Düşük Emisyonlu Bölgede Uyarı Levhası	213
Fotoğraf 42: Paris'teki Champs-Elysees Bulvarı'nda Arabasız Gün	214
Fotoğraf 43: Hem Yürüme Hem de Seyahat İmkânı Sağlayan Lopifit	215
Fotoğraf 44: Kavşak Boyama Sanatı Örnekleri	215
Fotoğraf 45: Liverpool Kongre Merkezi	217
Fotoğraf 46: Denizcilik Müzesi	217
Fotoğraf 47: Beatles Müzesi	218
Fotoğraf 48: Tate Liverpool Sanat Galerisi	218
Fotoğraf 49: Liverpool Futbol Müzesi	219
Fotoğraf 50: Yeni Yapılan Kruvaziyer Terminali	219
Fotoğraf 51: Liverpool Müzesi	220
Fotoğraf 52: Kayak	225
Fotoğraf 53: Golf	225
Fotoğraf 54: Motor Sporları	226
Fotoğraf 55: Deniz-Kum-Güneş	226
Fotoğraf 56: Alışveriş	227
Fotoğraf 57: Hava Dalışı	227
Fotoğraf 58: Kruvaziyer Turizm	228
Fotoğraf 59: Tarihî Kanazawa Çarşısı	238
Fotoğraf 60: Kanazawa'da 2009 Yılında Düzenlenen Dünya Kreatif Şehirler Forumu	240
Fotoğraf 61: Londra Finans Merkezi	242
Fotoğraf 62: Dubai Uluslararası Finans Merkezi Kampüsü	248
Fotoğraf 63: Singapur Uluslararası Finans Merkezi	250
Fotoğraf 64: Sidney Opera Binası (Avustralya)	263
Fotoğraf 65: Haydar Aliyev Kongre Merkezi (Azerbaycan)	263
Fotoğraf 66: Changsha Meixihu Kültür ve Sanat Merkezi (Çin)	264
Fotoğraf 67: Mall of America	265
Fotoğraf 68: Dubai Akvaryumu'ndaki Balina Köpek Balıkları ve Dev Manthalar	266

Fotoğraf 69: Dünyanın En Büyük Fuar Merkezi Olan Hannover'deki Deutsche Messe	267
Fotoğraf 70: Tokyo'da Michelin Yıldızlı Bir Restoran (Château Restaurant de Joël Robuchon)	270
Fotoğraf 71: Stockholm'de Tamamen Yer Altında İnşâ Edilen Atık Su Arıtma Tesisi	275

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Smart City Wien (Akıllı Şehir Viyana) Tasarımı	141
Şekil 2: Tuna'nın Doğu Yakasında İnşâ Edilen Metro ve Tramvay Hatları (Pembe Renkli Elips İçindeki Hatlar)	148
Şekil 3: Viyana'da Banliyö (mavi) ve Metro Hatları (diğer renkler)	154
Şekil 4: Viyana'da Tramvay Hatları	154
Şekil 5: Viyana'da Parklar ve Yeşil Kuşaklar	158
Şekil 6: Stockholm'de Yeşil Alanlar ve Yeşil Koridorlar Projesi	168
Şekil 7: Stockholm'de Uygulanan Otomatik Vakumlu Katı Atık Toplama Sistemi	172
Şekil 8: Stockholm Raylı Sistem Ağı	175
Şekil 9: Stockholm'de Bisiklet Yolları Ağı	176
Şekil 10: Järva 2030 Kentsel Gelişim Projesine Dâir Bir Çizim	178
Şekil 11: Fukuoka'nın Küresel Startup Ağı	192
Şekil 12: Proje Kapsamında Yolların ve Raylı Sistemlerin Yer Altına Alınmasına Yönelik Bir Çizim	200
Şekil 13: Londra'da Ücretli Giriş Tâbi Caddeler	210
Şekil 14: Yeşil Etiket (Umweltplakette)	213
Şekil 15: Londra Raylı Sistem Ağı	244
Şekil 16: Dubai Uluslararası Finans Merkezi Vaziyet Planı	247
Şekil 17: Dubai Raylı Sistem Ağı	249
Şekil 18: Stockholm'de Tamamen Yer Altında İnşâ Edilen Atık Su Arıtma Tesisi	274

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul'da Sanayi Sektörünün Genel Rekabet Gücü	65
Tablo 2: İstanbulluların Konut Alırken Dikkat Ettiği Hususlar.....	92
Tablo 3: İstanbulda Konut Fiyatlarına Etki Eden Unsurlar.....	93
Tablo 4: İstanbul'da Kaçak Yapılardan Sorumlu Kurumlar/Kişiler	94
Tablo 5: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Politikalarına Destek Durumu	94
Tablo 6: İstanbul'da Kentsel Dönüşümü Destekleme Nedenleri	95
Tablo 7: İstanbul'da Kentsel Dönüşümü Desteklememe Nedenleri	95
Tablo 8: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Uygulamalarını Başarılı Bulma Nedenleri	96
Tablo 9: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Uygulamalarını Başarısız Bulma Nedenleri	97
Tablo 10: İstanbul'da Yüksek Binaların İnşasından Rahatsızlık Duyma Eğilimi	97
Tablo 11: İstanbul'da Yüksek Binaların Rahatsız Etme Nedenleri	98
Tablo 12: İstanbul'da Yüksek Binaların Rahatsız Etmeme Nedenleri	98
Tablo 13: İstanbullulara Göre Bir Şehir Değerli Kılan Unsurlar	100
Tablo 14: İstanbullulara Göre İstanbul'un Anlamı.....	101
Tablo 15: İstanbullulara Göre İstanbul'a Değer Katan Unsurlar.....	102
Tablo 16: Hayat Kalitesi Sıralamaları Endeksine Göre En Başarılı İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019).....	126
Tablo 17: Küresel Güç Şehir Endeksine Göre Çevre Alanında En Başarılı İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019)	127
Tablo 18: İnovasyon Şehirleri Endeksine Göre En Başarılı İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019).....	130
Tablo 19: Trafik Endeksine Göre Trafik Yoğunluğu En Az Olan İlk 10 Mega Şehir ve İstanbul (2019).....	131
Tablo 20: Destinasyon Şehirleri Endeksine Göre En Çok Ziyâret Edilen İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019)	132
Tablo 21: Destinasyon Şehirleri Endeksine Göre En Çok Gelir Elde Eden İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019)	133
Tablo 22: Küresel Finansal Merkezler Endeksine Göre En Başarılı İlk 10 Şehir ve İstanbul (2020)	135
Tablo 23: İncelenen Endekslerde İstanbul'un Benchmark Yapabileceği Şehirler	136
Tablo 24: En Çok Uluslararası Ziyâretçi Çeken 10 Şehir ve Dubai'nin Durumu	235
Tablo 25: En Çok Turizm Geliri Elde Eden 10 Şehir ve Dubai'nin Durumu	236

KISALTMALAR ve İŞARETLER

%	: Yüzde
\$	: ABD Doları
3 E	: Keşif, eğlence ve heyecan (exploration, entertainment, excitement)
AAT	: Atıksu arıtma tesisi
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AI	: Yapay zekâ (Artificial intelligence)
AR-GE	: Araştırma-geliştirme
AVM	: Alışveriş merkezi
NO ₂	: Azot dioksit
BİST	: Borsa İstanbul Anonim Şirketi
BİT	: Bilgi ve iletişim teknolojileri
BT	: Bilişim teknolojileri
CDS	: Kredi temerrüt takası (Credit Default Swap)
CO ₂	: Karbondioksit
COVID-19	: Koronavirüs Hastalığı-2019 (Coronavirus disease 2019)
ÇED	: Çevresel etki değerlendirmesi
D-100	: İstanbul'un ilk çevreyolunun yeni adı
DT	: Dubai Turizm
E-5	: İstanbul'un ilk çevreyolunun eski adı
EXPO	: Dünya fuarı
FGN	: Fukuoka Growth Next
FIBA	: Uluslararası Basketbol Federasyonları Birliği (Fédération Internationale de Basketball Association)
FIFA	: Uluslararası Futbol Federasyonları Birliği (Fédération Internationale de Football Association)
FinTech	: Finansal teknoloji (Financial technology)
GFCI	: Küresel Finansal Merkezler Endeksi (Global Financial Centers Index)

GSC	: Küresel Startup Merkezi (Global Startup Center)
GSYH	: Gayrisâfi yurt içi hâsıla
GWh	: Gigawatt saat
GYODER	: Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği
GZFT	: Güçlü yanlar, zayıf yanlar, fırsatlar, tehditler
ha	: Hektar
IRCICA	: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırmaları Merkezi
IoT	: Nesnelerin interneti (The Internet of Things)
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İBB-UTM	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Talep Tahmin Modeli
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü
İFM	: İstanbul Uluslararası Finans Merkezi
İSAM	: İslâm Araştırmaları Merkezi
İSKİ	: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü
İSMEK	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sanat ve Meslek Eğitimi Kursları
İSO	: İstanbul Sanayi Odası
İUAP	: İstanbul Ulaşım Ana Planı
KGF	: Kredi Garanti Fonu
KİPTAŞ	: İstanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticâret Anonim Şirketi
km	: Kilometre
KOBİ	: Küçük ve orta büyüklükteki işletmeler
KOSGEB	: Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı
KRR	: Küresel Rekabet Raporu Endeksi
KSS	: Küçük sanayi sitesi
kwh	: Kilowatt saat
LC2	: Düşük Karbonlu Yaşanabilir Şehirler Girişimi (Low-Carbon Livable Cities)
m ²	: Metrekare
MİA	: Merkezi iş alanı
MYO	: Meslek yüksekokulu
No.	: Numara
NO	: Azot monoksit
NO ₂	: Azot dioksit
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organisation for Economic Co-operation and Development)

OSB	: Organize sanayi bölgesi
OTC	: Tezgâh üstü (Over the Counter)
s.	: Sayfa
SO ₂	: Kükürt dioksit
SPA	: Su kullanılarak verilen sağlık ve arınma/temizlenme hizmeti (Sanitas Per Aquam)
SPM	: Havada asılı partikül (Suspended particulate matter)
STK	: Sivil toplum kuruluşları
SWIFT	: Dünya Çapında Bankalar Arası Finansal Telekomünikasyon Derneği (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication)
TEM	: Trans Avrupa Otoyolu (Trans European Motorway)
TGB	: Teknoloji geliştirme bölgesi
TTO	: Teknoloji transfer ofisi
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UBS	: Union de Banques Suisses
UIA	: Uluslararası Mimarlar Birliği (Union internationale des Architectes)
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
vb.	: Ve benzeri
WOM	: Ağızdan ağıza pazarlama (Word of Mouth Marketing)
YÖK	: Yükseköğretim Kurulu
Z/Yen	: Londra merkezli bir düşünce ve danışmanlık kuruluşu

İSTANBUL İÇİN KÜRESEL HEDEFLER



1. GİRİŞ

Türkiye’de belediyecilik yaklaşık son kırk yıldır büyük bir ilerleme kaydetmiştir. Büyükşehir belediye sistemine geçilmesiyle birlikte büyükşehir ve ilçe belediyelerinde başlayan bu süreç, zamanla ülkedeki birçok belediyeyi kapsayan bir belediyecilik akımına dönüşmüştür. 1980’lere kronikleşmiş sorunlarla giren Türk şehirleri, doksanlara umutla, iki binlere ise atılımlarla girmiştir. Birçok şehrimiz âdeta kabuğunu kırarak dünya çapında örnek projelere, uygulamalara ve dış ilişkilere imza atmıştır. Belediyelerimiz, Dünya Belediyeler Birliği, Birleşmiş Milletler Yerel Yönetimler Danışma Konseyi, Asya Belediye Başkanları Forumu, Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi, Avrupa Belediyeler ve Bölgeler Konseyi, Güney Doğu Avrupa Yerel Yönetim Birlikleri Ağı gibi uluslararası oluşumlarda başkanlık, eş başkanlık, başkan yardımcılığı, yönetim kurulu üyeliği veya icrâ kurulu üyeliği gibi önemli görevler üstlenmiştir. Birçok belediyemiz ise uluslararası teşekküllerden ödüller alan projeleri hayata geçirmiş ve örnek alınan modeller ortaya koymuştur.

İstanbul bu süreçlerde dâima en önde yer almış ve belediyelerimiz için âdeta bir okula dönmüştür. Bu başarı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde 1994’te gerçekleşen yönetim değişikliği ile başlayan dönüşümün ve zaman içinde yetişen vizyoner kadroların eseridir. Sürecin mimarı ise dört yıllık kısa belediye başkanlığında neredeyse birkaç dönemlik icraat gerçekleştiren Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’dır.

İstanbul’a ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne 1994 yılından itibaren özel bir misyon yüklenmiş ve şehrin geleceği küresel düzeyde perspektife sahip olan bir yaklaşımla planlanmıştır. Ulusal ve bölgesel düzeyde hazırlanan bütün planlarda, raporlarda ve mevzûat düzenlemelerinde İstanbul’a özel bir önem verilmiştir. Yerel düzeyde hazırlanan planlar ve raporlar ise İstanbul’u gerçek anlamda bir dünya şehri yapmaya yönelik kapsamda ele alınmıştır.

İstanbul hakkında hazırlanan raporlar, planlar ve bazı özel mevzûat düzenlemeleri ile içinde İstanbul’a dâir önemli tespitler ve hedefler bulunan diğer resmi çalışmaların topluca yer aldığı bir rapor bugüne kadar hazırlanmamıştır. Bu nedenle, bu raporun kaleme alınmasındaki iki temel amaçtan biri bu eksikliğin giderilmesi olmuştur. Ancak, bu amaç gerçekleştirilirken söz konusu raporları, planları ve mevzûat düzenlemelerini tıpkı bir külliyyat gibi uç uca eklemekten ziyâde, İstanbul’un geleceğe taşınması konusunda özel öneme sahip olan tes-

pitlerin, hedeflerin ve hükümlerin ayıklanarak ince bir süzgeçten geçirilmesine özen gösterilmiştir. Dolayısıyla, bu raporun ilk kısmı ağırlıklı olarak son on yılda hazırlanan ve İstanbul’u doğrudan ilgilendiren birçok çalışmanın, şehrin geleceği açısından özel önem taşıyan bölümlerinin belirli bir sistematik yaklaşım dâhilinde bir araya getirilmesinden oluşmaktadır.

Küresel şehirler sisteminin zirvesini hedefleyen İstanbul’un, dünyanın önde gelen şehirlerindeki gelişmelerden, başarılı belediyeçilik uygulamalarından, belediyeçilikteki yaklaşım değişikliklerinden ve diğer gelişmelerden de haberdar olması gerekir. Bu amaçla dünyanın önde gelen şehirleri (Vienna, Stockholm, Tokyo, Chicago, Liverpool, Londra, Singapur, Dubai) ile diğer bazı şehirlerdeki (Kanazawa, Osaka, Fukuoka, Saitama, Seul, Paris, Wyndham, Helsinki, Amsterdam, Lancaster, Brüksel, Montclair, Rochester vd.) örnek uygulamalara ve projelere de “kentsel hayat kalitesi”, “çevre”, “inovasyon”, “ulaşım”, “kültür, turizm” ve “küresel finans merkezi” başlıkları altında yer verilmiştir.

Toplam altı bölümden oluşan raporun ilk bölümü “Giriş” şeklinde düzenlenmiş ve raporun geneli hakkında tanıtıcı bilgiler verilmiştir. İkinci bölümde İstanbul hakkında hazırlanmış raporlar, planlar ve bazı mevzuat düzenlemelerine yer verilmiştir. Bu bağlamda; İstanbul İl Çevre Düzeni Planı, İstanbul Bölge Planı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Planı, İstanbul Sanayi Strateji Belgesi, İstanbul İl Sanayi Durum Raporu, İstanbul Ulaşım Ana Planı, Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Saha Araştırması, Türkiye Gayrimenkul Sektörü 2019/IV Raporu, Türkiye Turizm Stratejisi-2023, Marmara Havzası Koruma Eylem Planı, İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı, On Birinci Kalkınma Planı, Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi ile Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu’na yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde İstanbul’un güçlü yanları, zayıf yanları ile şehrin önündeki fırsatlar ve riskler geniş bir literatür taramasına dayalı olarak ele alınmıştır. Dördüncü bölümde İstanbul için öncelikli sektörler ile küresel endeksler ve başarılı şehirler üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda altı adet öncelikli sektör (kentsel hayat kalitesi, çevre, inovatif yerel hizmetler, ulaşım, kültür-turizm ve küresel finans merkezi) tespit edilmiş ve İstanbul’un benchmark yapabileceği şehirler belirlenmeye çalışılmıştır.

Başarılı şehirlerin örnek uygulamalarına ise beşinci bölümde değinilmiştir. Bu kapsamda kentsel hayat kalitesi konusunda son on yıldır dünyada başarılı şehir olarak seçilen Viyana’daki uygulamalar yönetim felsefesi ve planlama yaklaşımı, ekonomi, ulaşım, çevre, enerji, açık ve yeşil alanlar ile sosyal altyapı başlıkları altında ele alınmıştır.

Çevre konusunda Stockholm Büyükşehir Belediyesi’nin çalışmaları incelenmiş, inovatif yerel hizmetler konusunda Tokyo’daki inovatif belediyeçilik uygulamaları, startaplara yönelik çalışmalar açısından Fukuoka’daki çalışmalar,

Japonya'daki ödüllü yerel yönetim projeleri (Misono Wing City Projesi, Tsuciyu Onsen Canlandırma Projesi, Akıllı ve Sağlıklı Yaşam Şehri Projesi, Japonya'nın ilk Kamu-Özel Güvenlik Gözetleme Sistemi Projesi, Atık Suların Tümüyle Geri Kazanılması Projesi, Muroran Yeşil Enerji Şehri Projesi, Akıllı ve Ekolojik Mahalle Projesi) hakkında bilgiler verilmiştir. Ayrıca, diğer ülkelerdeki inovatif yerel yönetim uygulamalarına da değinilmiştir. Bu çerçevede Singapur Optimal Arazi Kullanım Programı, İnteraktif Bilişim Projesi, Wyndham Holografik Şehir Projesi, Gwangju Büyükşehir Belediyesi'nin Sıfır Karbonlu Şehir Projesi ile Güney Kore'de uygulanan Sıfır Gıda İsrafi Projesi incelenmiştir.

Ulaşım başlığı altında dünyada kentsel ulaşım hizmetlerinin en iyi yürütüldüğü mega şehirlerden biri olan Chicago'da ulaşım hizmetleri ile dünyanın çeşitli şehirlerinde başarılı kentsel ulaşım uygulamaları (bisiklet destekleme, yaşayan sokak, ücretli giriş, bulvar yayalaştırma çalışması, elektrikli otobüsler, elektrikli motosikletler ve scooterlar, düşük emisyonlu bölge uygulaması, arabasız gün, yürüyüş bantlı elektrikli bisiklet ve kavşak boyama sanatı) hakkında bilgiler verilmiştir.

Kültür ve turizm başlığı altında Liverpool'da kültür, Dubai'de turizmi ve Kanazawa'da geleneksel sanatlar alanında yapılan çalışmalara değinilmiştir. Küresel finans merkezi başlığı altında Londra, Dubai ve Singapur'un küresel finans merkezi niteliğini kazanmasına yönelik yapılan çalışmalar incelenmiştir. Sonuç bölümünde ise kapsamlı bir değerlendirme yapılmış ve faydalı olacağı düşünülen tavsiyelerde bulunulmuştur.

2. İSTANBUL HAKKINDA HAZIRLANMIŞ BAŞLICA ÇALIŞMALAR

Bu bölümde İstanbul İl Çevre Düzeni Planı, İstanbul Bölge Planı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Planı, İstanbul Sanayi Strateji Belgesi, İstanbul İl Sanayi Durum Raporu, İstanbul Ulaşım Ana Planı, Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Saha Araştırması, Türkiye Gayrimenkul Sektörü 2019/IV Raporu, Türkiye Turizm Stratejisi-2023, Marmara Havzası Koruma Eylem Planı, İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı, On Birinci Kalkınma Planı, Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi ile Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu incelenerek İstanbul’u doğrudan ilgilendiren amaçlara, hedeflere ve tespitlere yer verilmiştir.

2.1. İSTANBUL İL ÇEVRE DÜZENİ PLANI¹ (2009)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nce hazırlanan ve 15.06.2009 tarihinde onaylanarak yürürlüğe giren 1:100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda İstanbul şehrinin vizyonu “çevresel, toplumsal ve ekonomik sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda özgün kültürel ve doğal kimliğini koruyarak gelişen, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen, yaşam kalitesi yüksek bir İstanbul” olarak ifade edilmiştir.

Planın amacı ise “İstanbul’a; sahip olduğu tarihî, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkaran, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, iktisâdî yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticâret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren, etkin ve katılımcı bir kent yönetimi/yönetişimi yapılandırmasında, kurumsal ve mekânsal planlarını verimli bir araç olarak kullanan küresel ölçekte güçlenmiş bir kent statüsü kazandırmak” olarak tanımlanmıştır.

Plan kapsamında sanayi ve ticâret, turizm, ulaşım, lojistik, demografi ve sosyal yapı, kültür ve tabiat varlıkları, konut, sosyal altyapı, teknik altyapı, kentsel yaşam kalitesi, kentsel kimlik, nüfus artışı ve şehrin planlanmasına dâir tespitlere, sorunlara, stratejilere ve hedeflere yer verilmiştir.

1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *1:100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009.

2.1.1. Sanayi ve Ticâret ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. İstanbul, ekonomik potansiyel açısından bulunduğu bölgenin (Doğu Avrupa, Balkanlar, Kafkaslar, Kuzey Doğu Afrika, Orta Doğu) en büyük şehridir (s. 351)
2. İstanbul'da finans, bankacılık, reklamcılık gibi sektörler giderek önem kazanmaktadır (s. 351)
3. Uzmanlaşma veya entegrasyona dayalı yığılma mekânlarının varlığına karşılık, bu tür mekânlar küresel ekonomi ile tam olarak bütünleşmemiştir. İleri teknoloji, yönetim, bilişim ve tasarım gibi konulardaki faaliyetlerin gelişim ihtiyacı da küresel ekonomiye eklemlenme konusunda bazı sorunlara yol açmaktadır (s. 351).
4. İstanbul için uzun vadeli, sürdürülebilir ve bütüncül bir ekonomik gelişme yaklaşımı benimsenmelidir (s. 351).
5. Küçük işletmeler şehir içinde dağınık vaziyette bulunmaktadır. (s. 352).
6. Yatırımcıları bir araya getirecek merkezler henüz yeterli değildir (s. 352).
7. Çok çekirdekli kentsel sistemin olmaması mevcut merkezlerde aşırı yoğunluğa neden olmaktadır (s. 352).
8. İş gücü beceri kalitesi yeterli düzeyde değildir (s. 352).
9. Kentin gelişmemiş kesimlerinde başta kadınlar olmak üzere çalışma çağındaki nüfus, ekonomik hayata katılmada bazı sorunlarla karşılaşabilmektedir (s. 352).
10. Kent içinde kontrolsüz gelişen, konut alanlarında sıkışmış, dağınık, niteliksiz ve kalitesiz konut altı imalat atölyeleri önemli bir sorundur (s. 353).
11. İstanbul'da gelişmesi hedeflenen sanayi alanlarının organize bir şekilde düzenlenmesi, konut politikalarıyla desteklenmesi ve iş yeri-konut ilişkisi dengesinin kurulması gerekmektedir (s. 353).
12. Sanayi ve ticârette yeterince markalaşamama ve taklit üretim önemli bir sorundur (s. 354).
13. OSB'lerin raylı sistemlerle bağlantısının yeterince kurulmaması önemli bir sorundur (s. 354).
14. Sanayi bölgelerinin çevresinde çok sayıda kalitesiz, niteliksiz ve plansız konut alanları bulunmaktadır (s. 354).
15. Merkezî yerlerde kalan, büyüme imkânı bulamayan ve merkezin yoğunluğunu artıran imalathâneler bulunmaktadır (s. 354).
16. Sanayi bölgelerinin etrafında planlı konut alanlarının oluşturularak iş yeri-konut ilişkisinin dengelenmesi gerekmektedir (s. 354).
17. MİA'nın yoğunluğu devam etmektedir (s. 356).

18. MİA'nın ve Tarihî Yarımada'nın 24 saat yaşamasına imkân verecek fonksiyonları zayıftır (s. 356).
19. Ticâret ve hizmet alanlarının belli akslarda yoğunlaşması ve homojen olarak dağılmaması aşırı yoğunluk yaratmaktadır (s. 356).
20. Hizmet sektörü her iki yakada dengeli bir şekilde dağılmamıştır (s. 356).
21. Tarihî konut alanlarında binaların özellikleriyle uyuşmayan fonksiyonların yerleşmesiyle ortaya çıkan kullanım uyumsuzlukları ve binaların tahrip olması, eskime nedeniyle tam kapasite kullanılamaması önemli bir sorundur (s. 356).

2.1.2. Turizm ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Kongre turizmi yeterli değildir (s. 358).
2. Tarihî Yarımada'nın potansiyeli yeterince değerlendirilememektedir (s. 286).
3. Benzer kentler ile karşılaştırıldığında İstanbul'a gelen turistlerin ortalama kalış süreleri daha düşüktür (s. 358).
4. Sektördeki aktörler arası koordinasyon yeterli değildir. (s. 358).
5. Müzelere olan ziyaretler sınırlı sayıdadır (s. 358).
6. İstanbul'un reklam ve tanıtım stratejileri turist çekmede yeterli değildir (s. 358).
7. Turizm danışma büroları ve kent içinde turistleri yönlendirecek ve bilgilendirecek yazılı ve görsel materyaller yeterli değildir (s. 358).

2.1.3. Ulaşım ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Ulaşımda planlama ile yatırımlar arasında kopukluk bulunmaktadır (s. 362).
2. Toplu taşıma sistemleri arasında entegrasyon yetersizdir (s. 362)..
3. Toplu taşımada denetim yetersizdir (s. 362).
4. Kent içi ulaşımında toplu taşımacılığın payı düşüktür (s. 362).
5. Özel araçların trafikteki payı yüksektir (s. 362).
6. Kent içi karayolu trafiğinde ve kentin bütün önemli arterlerinde özellikle sabah ve akşam doruk saatlerde tıkanıklık yaşanmakta ve ulaşım hızı düşmektedir (s. 362).
7. Yerleşim bölgelerinde, iş merkezlerinde ve aktarma noktalarında yeterli otopark bulunmamaktadır (s. 362).
8. Sanayi-liman bağlantıları kent trafiğini zorlamaktadır. Limanlardan alınan yükün taşınmasında karayolu ağının kullanılması kent içi trafiğe ek yoğunluk getirmektedir (s. 362).

9. Havaalanlarına erişimi destekleyecek toplu taşıma sistemleri yetersizdir (s. 362).
10. Ulaşım planları ile yerleşim planları eş zamanlı yapılmamaktadır (s. 362).

2.1.4. Lojistik ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Lojistik hizmetleri ağırlıklı olarak nakliye ve gümrüklemeden oluşmaktadır (s. 364).
2. Lojistik birimleri kent içinde plansız ve dengesiz dağılmıştır (s. 364).
3. Lojistik odakların mekân ihtiyacı orman ve tarım arazileri kullanılarak karşılanmaya çalışılmaktadır (s. 364).
4. Büyük ölçekli hipermarketlerin ana yol üzerinde yer seçmeleri trafiği olumsuz etkilemektedir (s. 364).
5. Sanayi-liman bağlantıları kent trafiğini zorlamaktadır. Limanlardan alınan yükün taşınmasında karayolu ağının kullanılması kent içi trafiğe ek yoğunluk getirmektedir (s. 364).

2.1.5. Demografi ve Sosyal Yapı ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Hızlı nüfus artışının problemlere neden olması ve göçün engellenememesi (s. 366).
2. Bazı bölgelerde yaşam kalitesini düşüren yüksek nüfus yoğunluğu (s. 366).
3. Doğu ve Batı yakaları arasında nüfus dağılımının dengesizliği (s. 366).
4. Yerel cemaat (topluluk) bilincinin İstanbulluluk bilincinden önde gelmesi, İstanbulluluk bilincinin eksikliği nedeniyle kentin problemlerine duyarlılığın yeterli düzeyde olmaması (s. 366).
5. Sosyal sermayenin örgütlenme eksikliği (s. 366).
6. İstanbul'da ikamet eden yardıma muhtaç ailelerin varlığı (s. 366).
7. Yaşlıların ve engellilerin kentsel hayata yeterince katılamaması (s. 366).
8. Eğitim seviyesinin yeterince yüksek olmaması (s. 366).
9. Uluslararası göçün yoğunlaşması (s. 366).

2.1.6. Kültür ve Tabiat Varlıkları ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Şehrin tarihî kesimlerinde fizikî ve sosyal dokunun tahribi ve bütünle uyum sağlamayan yapılaşma ve sosyal doku farklılaşması (s. 368).
2. Tarihî eserlere sahip çıkma bilincinin toplumda yeterince yaygınlaşmamış olması (s. 296).
3. Yeni gelişim alanlarının geleneksel kent dokusuna baskı yapması (s. 296).

4. Tarihî merkezlerdeki ticârî fonksiyonların artmasının ve konut kullanımının düşmesinin yanı sıra geceleri güvenlik sorununun yaşanması (s. 296).
5. Toplumda korumanın mâliyetli olduğu düşüncesinin olması ve koruma bilinci eksikliği (s. 296).
6. Estetik kaygı ve tasarımdan yoksun yapılaşmaların olması (s. 296).
7. Tanıtım eksikliği (s. 296).
8. Köhnemiş tarihî yapıların deprem ve yangın gibi nedenlerle tahrip olma ya da yok olma tehlikesinin varlığı (s. 296).

2.1.7. Konut ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Büyüyen konut sektörü ve nüfus baskısı neticesinde kentsel arazi rantının giderek artması ve bu durumun kaçak yapılaşmalar ve spekülâtif kazançlara kaynaklık etmesi (s. 370).
2. Belirli bölgelerdeki yüksek yoğunluklu ve estetikten yoksun konut alanlarının kentsel yaşam kalitesini olumsuz etkilemesi (s. 370).
3. Plansız ve ruhsatsız gelişen konut bölgeleri sonucunda sağlıklı kent makro formlarının oluşması (s. 370).
4. Konut alanlarına hizmet verecek ortak kullanım alanlarının yetersiz olması (s. 370).
5. Dere yatakları veya heyelan riski altındaki alanlarda konutların bulunması (s. 370).
6. Olası yüksek şiddetli bir depreme dayanabilecek konut oranının düşük olması. Olası bir depremde ortaya çıkacak yüksek oranlarda konut kaybı ve bunun yol açacağı büyük ekonomik kayıpların bulunma ihtimali (s. 370).
7. İstanbul'un kimliği ile bağdaşmayan yapıların inşâ edilmesi (s. 370).

2.1.8. Sosyal Altyapı ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Mahalle ölçeğinde spor tesislerinin sayı ve alan olarak yetersiz olması (s. 372).
2. Planlarda yeterli donatı alanının olmaması (s. 372).
3. Rekreasyon alanlarının yetersiz olması (s. 372).
4. Kültürel faaliyetlerin ve tesislerin yetersizliği (s. 372).
5. Fuar alanlarının sayı ve kapasite olarak yetersiz olması; Anadolu Yakası'nda fuar merkezinin bulunmaması (s. 372).

2.1.9. Teknik Altyapı ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Hızlı kentleşme sonucunda teknik altyapı tesislerinin yetersiz kalması (s. 374).
2. Teknik altyapının gerçekleştirilmesinde programlama ve koordinasyon eksikliği (s. 374).
3. Enerji nakil hatlarının altında konut, eğitim vb. kullanımların bulunması (s. 374).
4. Arıtma tesislerinin ve düzenli depolama alanlarının yetersiz olması (s. 374).
5. Göç ve hızlı nüfus artışı dolayısıyla teknik altyapının yetersiz kalması (s. 374).
6. Alternatif enerji kaynaklarını kullanmaya yönelik teknik yapının yetersiz olması (s. 374).

2.1.10. Kentsel Yaşam Kalitesi ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. MİA'daki geleneksel kent dokusunun tahrip edilmesi dolayısıyla çöküntü alanlarının ortaya çıkması (s. 376).
2. Kentsel tasarım öğelerinin (tabela, durak, aydınlatma elemanları, bina cep-helerindeki öğeler vb.) şehrin birçok yerinde kalitesiz, yetersiz ve çevresiyle uyumsuz olması (s. 376).
3. Estetik kaygının yeterince gelişmemesi dolayısıyla kentsel tasarım sorunlarının ortaya çıkması (s. 376).
4. Kentte özgün yaşam alanlarının yetersizliği. Birçok yaşam alanının birbirine benzemesi (s. 376).
5. Kentsel gelişimin şehrin özgün silüetini olumsuz etkilemesi (s. 376).
6. Kentsel aydınlatmanın yetersiz olması (s. 376).
7. Yeşil alanların yetersizliği (s. 376).
8. Özel araç sahipliğinin artmasının neden olduğu trafik yoğunluğu, hava kirliliği, stres vb. sorunların varlığı (s. 376).
9. Mevcut yapı stokunun önemli bir kısmının depreme karşı dayanıksız olması (s. 376).

2.1.11. Kentsel Kimlik ile İlgili Tespitler ve Sorunlar

1. Kentin tanıtım ve pazarlamasının yetersiz olması (s. 378).
2. Arazi kıtlığı nedeniyle yerleşimin kuzeye yönelmesi (s. 378).
3. Yeni yerleşim alanlarının kimliksiz ve aynılaşmış olarak gelişmesi (s. 378).
4. Kentteki tüm yaşam alanlarının birbirlerine benzetilmeye çalışılması dolayısıyla özgünlüğün kaybolması (s. 378).

5. Toplumda kentlilik bilincinin gelişmemiş olması (s. 378).
6. İstanbul'a göçün önlenememiş olması (s. 378).

2.1.12. Şehrin Planlanmasına Dâir Öneriler

Doğal kaynakların korunması, sosyal sermayenin güçlendirilmesi ve ekonomik çeşitliliğin desteklenmesi ana ilke olarak belirlenmiştir (s. 502).

- a. İstanbul'un çok merkezli, hem kendi içinde hem de bölgesel ve ulusal düzeylerde dengeli bir mekânsal gelişim modeline sahip olması gerekir (s. 502).
- b. İstanbul bir kültür, turizm ve üst düzey hizmet merkezi hâline getirilmelidir (s. 502).
- c. İstanbul'un geleceği planlanırken temel şartlar şunlar olmalıdır (s. 511):
 - i. Kentin bünyesinde sağlıklı yapılaşmayı ve işlevsel bütünleşmeyi öngören ilkelerin esas alınması.
 - ii. Kentin ekolojik ortamıyla sürdürülebilirlik ilişkilerinin sağlam temellere oturtulması.
 - iii. Kentin küresel metropoller sistemi çerçevesinde üstlenmesi arzulanan rol ve konumunun belirlenmesi.
- d. Başta turizm olmak üzere tarihî değerlere ve sanatsal etkinliklere dayalı kültürel faaliyetler; uluslararası diplomasiye, kongre ve turizme yönelik dış bağlantılar; finans hareketlerine açık ve nitelikli hizmet sunumuna yönelik girişimler; eğitim ve ileri teknoloji atılımları İstanbul için öncelikli işlevler olarak görülmelidir (s. 512).
- e. Ekonomik verimliliğini kaybeden, olumsuz dışsallıklara yol açan, toplumsal mâliyeti artıran faaliyetler daha uygun yerlere yönlendirilmelidir (s. 512).
- f. İstanbul için öngörülen temel yaklaşım (s. 513):
 - i. Küresel ölçekte kültür ve turizm kenti olmak.
 - ii. Doğu Avrupa, Balkanlar, Karadeniz Havzası, Kafkaslar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'nın uluslararası merkezi hâline gelmek ve bu bölgede ortaya çıkacak ekonomik artı değerden daha fazla pay almak.
- g. İstanbul için tanımlanan vizyon: Çevresel, toplumsal ve ekonomik sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda özgün kültürel ve doğal kimliğini koruyarak gelişen, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen, yaşam kalitesi yüksek bir İstanbul (s. 517).
- h. Günümüzde küresel kentler, sanayi üretiminde yoğunlaşmayı bırakmış olup, bilgi ve teknoloji üretimine ağırlık vererek, üst düzey hizmetler, finans ve bilişim sektörlerinde rekabet güçlerini geliştirmektedirler. Bu doğrultuda, İstanbul'un da küresel platformda rekabet üstünlüğü sağlamak üzere kap-

samlı bir dönüşüm gerçekleştirmesi, mevcut sektörel yapısını değiştirmesi gerekmektedir (s. 517).

- i. İstanbul'un sahip olduğu en büyük potansiyel kültür ve turizm potansiyelidir. Bunun yanı sıra finans, bilim ve teknoloji, kongre-fuar, spor, sağlık, yolcu ve yük transfer merkezi, moda, eğlence, uluslararası ilişkiler ve diplomasi konularında da İstanbul önemli potansiyellere sahiptir (s. 517).
- j. Tarih ve kültür turizminin yanı sıra eğitim, sağlık, kongre, fuar, inanc ve ekolojik turizm alanlarına da odaklanılmalıdır (s. 518):
- k. Finans kurumlarının İstanbul'a gelmesi teşvik edilmelidir (s. 518):
- l. İstanbul'un bilim ve teknoloji alanında bölgesel etkinliği olan bir merkez olmasının önkoşulu şunlardır (s. 518):
 - i. Dünyanın çeşitli ülkelerinden gelerek öğrenim gören, akademik çalışmalar ve araştırmalar yapan kesimlerin, niceliğinin ve niteliğinin yükseltilmesine yönelik özendirici önlemlerin alınması.
 - ii. Uzman kişilerin küresel teknoloji üretiminde ve yarışında, yenilikçi hedeflere yönlendirilmesinin gerektirdiği altyapının hazırlanması.

2.1.13. Stratejiler ve Hedefler

1. **Strateji:** İstanbul'a, sahip olduğu kimliği ile özdeşleşen dünya ölçeğinde kültür ve turizm kenti statüsü kazandırmak (ss. 523-524):
 - a. **Hedef:** İstanbul'da şehir içi ulaşılabilirliği ve erişilebilirliği artırmak (s. 523).
 - b. **Hedef:** Turizm ve turizm ile bağlantılı hizmet sektörlerindeki insan kaynağının niteliğini geliştirmeye yönelik çalışmalar yapmak (s. 523).
 - c. **Hedef:** Konaklama imkânlarının çeşitlendirilmesini teşvik etmek (s. 523).
 - d. **Hedef:** İstanbul'un doğal, tarihî, kültürel ve turistik değerlerini ve imkânlarını dünya çapında tanıtmak (s. 523).
 - e. **Hedef:** Kültür ve sanat forumları oluşturmak ve desteklemek (s. 515).
 - f. **Hedef:** İstanbul'da düzenlenen kültür ve sanat fuarlarının içeriğini zenginleştirmek ve uluslararası boyut kazandırmak (s. 523).
 - g. **Hedef:** Uluslararası galericilerin ve koleksiyoncuların İstanbul'a gelmelerini sağlamak için fuarlara danışmanlık ve mâlî destek hizmeti vermek (s. 523).
 - h. **Hedef:** Uluslararası saygınlığa sahip kültür-sanat insanlarını ve medya temsilcilerini ağırlayacak organizasyonlar yapmak (s. 524).
 - i. **Hedef:** Uluslararası turizm ajanslarının İstanbul'da temsilcilik ve ofis açmalarını teşvik edici çalışmalar yapmak (s. 524).

- j. Hedef:** Ulusal turizm ajanslarının yurt dışındaki önemli merkezlerle bağlantılarını güçlendirici çalışmalar yapmak (s. 524).
- k. Hedef:** Kitle turizmine alternatif olacak turizm faaliyetlerini desteklemek (s. 524).
- l. Hedef:** Kültürel mirası, anıtları ve tarihî yapı stokunu korumak, tanıtmak ve işlevsel bir şekilde değerlendirmek (s. 524).
- m. Hedef:** Şehrin kültürel zenginliğini küresel düzeyde tanıtıcı etkinlikler düzenlemek (s. 524).
- n. Hedef:** Şehrin özgün kültürel ve doğal kimliğine uygun anıtsal ve mimarî eserler inşa etmek (s. 524).
- o. Hedef:** “24 saat yaşayan kent” kimliğini yerleştirmek (s. 524).
- p. Hedef:** Müzelerin ve kültür-sanat merkezlerinin uluslararası tanınırlığını ve saygınlığını pekiştirici çalışmalar yapmak (s. 524).
- q. Hedef:** Kültür endüstrilerinin ve ilgili sektörlerde çalışan insanların kümelendiği kültür odaklarını desteklemek (s. 524).
- r. Hedef:** Turizm faaliyetlerini çeşitlendirmek ve mevsimlere yaymak (s. 524).
- s. Hedef:** Şehirdeki turizm faaliyetlerini bölge ve ülke ölçeğindeki turizm faaliyetleri ile ilişkilendirmek (s. 524).
- t. Hedef:** İstanbulluların kültür ve turizm sektörlerine daha fazla yatırım yapmasını, imkânlardan daha fazla yararlanmasını ve etkinliklere daha fazla katılmasını teşvik etmek (s. 524).
- u. Hedef:** İstanbulluların, şehrin doğal ve kültürel değerlerini algılamasını ve benimsemesini teşvik etmek (s. 524).
- v. Hedef:** İstanbullu sanatçıların uluslararası platformlara açılmasını teşvik etmek (s. 524).
- w. Hedef:** Haliç’i kültür havzasına dönüştürmek (s. 644).
- x. Hedef:** Tematik müzeler kurmak (s. 644). Mevcut müzeleri daha çok ziyaretçi çeker hâle getirmek (s. 653).
- y. Hedef:** Tematik kültür gezileri güzergâhları oluşturmak (s. 644).
 - aa. Hedef:** Boğaziçi ve Haliç Medeniyetini uluslararası planda tanıtarak markalaştırmak (s. 644).
 - bb. Hedef:** Tarihî ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı turizm alanlarında; turizm sektörüne hizmet edecek yeme-içme, eğlence, kültürel faaliyetler, alışveriş birimleri, küçük ölçekli üretim atölyeleri, el sanatları gibi ticâret ve hizmet fonksiyonları ile kültür endüstrilerini bir araya getirecek projeler uygulamak (s. 644).

- cc. Hedef:** Bilgi, fikir ve tasarıma dayalı kültür endüstrilerini İstanbul'un sektörel yapısına dâhil etmek (s. 645).
- dd. Hedef:** Büyükçekmece, Gürpınar, Silivri, Selimpaşa, Kumburgaz, Mimarsinan, Kilyos, Riva, Şile ve Ağva'da doğa odaklı turizm (deniz, su sporları, kamping, izcilik vb. faaliyetleri içeren) alanlar oluşturmak (s. 646).
- ee. Hedef:** Terkos-Kasatura ormanları ve sahil şeridi, Ağıldere, Ağaçlı ve Gümüşdere kumulları, İstanbul Boğazı'nın kuzey kısımları ve çevresi, Büyükçekmece Gölü, Ömerli Havzası ve Polonezköy, Gökarnalık Tabiatı Koruma Alanı, Ağva, Sahilköy-Şile kumulları ve ormanlarına yönelik ekolojik turizm projeleri geliştirmek (ss. 647-648).
- ff. Hedef:** Silivri'de Tarımsal Üretim Teknolojilerini Geliştirme Parkı kurmak (s. 649).
- gg. Hedef:** Salıpazarı Limanı, Haydarpaşa Limanı, Haliç (tersaneler bölgesi), Kâğıthane ve Alibeyköy'de uluslararası taleplere cevap verebilecek festival ve kültür mekânları oluşturmak. Hezarfen Havaalanı, Maltepe Bölge Parkı ve Formula 1 tesisini bu amaçlarla değerlendirmek (s. 654).
- hh. Hedef:** İstanbul'un yakın çevresiyle turizm bütünleşmesini sağlamak ve bu doğrultuda şehre gelen turistleri Çanakkale (Truva, Gelibolu Yarımadası Tarihi Millî Parkı), Yalova (Termal), Bursa (Uludağ), Bolu (Kartalkaya, Abant), Sakarya (Sapanca), Balıkesir (Marmara Adaları) ve Trakya (Yıldız Dağları) gibi önemli turizm odaklarına yönlendirerek kentte kalış süresini uzatmak (s. 655).
- 2. Strateji:** Bilgi ve teknolojiye dayalı, yüksek rekabet gücüne sahip sürdürülebilir bir ekonomi oluşturmak (s. 525).
- a. Hedef:** İstanbul'a uluslararası bölgesel ekonomiyi yönlendiren üst düzey hizmet, finans ve yönetim merkezi kimliği kazandırmak (s. 525).
- b. Hedef:** İstanbul'a uluslararası rekabet üstünlüğü sağlayacak sektörleri desteklemek (s. 525).
- c. Hedef:** İstanbul'da kalması gereken sanayi türlerine ileri teknoloji, insan ve çevre sağlığını tehdit etmeyen ve katma değeri yüksek bir yapı kazandırmak, şehirde kalması gerekli olmayanları ise uygun yerlere yönlendirmek (s. 525).
- d. Hedef:** Sanayi tesislerinin başka yerlere taşınmasıyla şehir içinde boşalacak alanları bilgi ekonomisi, kültür endüstrileri ve hizmetler sektörleri çerçevesinde değerlendirmek (s. 525).

- e. **Hedef:** Yeni teknolojilerin ve fikirlerin kullanıldığı iş alanlarının gelişmesi için şehrin bilgi kapasitesini desteklemek (s. 525).
- f. **Hedef:** İş gücünün beceri düzeyini yükseltici çalışmalar yapmak (s. 542).
- 3. **Strateji:** Şehrin uluslararasılaşmasını/küreselleşmesini desteklemek (s. 523).
 - a. **Hedef:** İstanbul'un diğer küresel merkezlerle ve kendi uluslararası bölgesel hinterlandıyla ulaşım, haberleşme, kentler arası iş birliği ve yatırım olanaklarını güçlendirmek (s. 526).
 - b. **Hedef:** Farklı kültürel coğrafyaların merkezinde bulunan İstanbul'u uluslararası diplomasi, finans, kültür, bilim ve teknoloji zirvelerine ev sahipliği yapan bir merkez olarak ön plana çıkarmak (s. 526).
 - c. **Hedef:** Silivri-Çanta (Kınalı Kavşağı), Avcılar-Firuzköy ve Pendik-Kurtköy'de fuar alanları oluşturmak (s. 659).
 - d. **Hedef:** Şehrin küresel yolcu trafiğinin ana transfer merkezlerinden birine dönüşmesini sağlamak (s. 526).
 - e. **Hedef:** İstanbul'u dünyanın önde gelen medya, reklamcılık ve fuarcılık merkezlerinden birine dönüştürmek (s. 526).
- 4. **Strateji:** Şehrin doğu-batı eksenlerinde doğrusal, çok merkezli ve kademeli gelişimini sağlamak (s. 529).
 - a. **Hedef:** İstanbul'un yağ lekeli biçimindeki mekânsal yayılmasını; doğu-batı aksında, çok merkezli ve sıçramalı gelişme yapısına dönüştürmek (s. 529).
 - b. **Hedef:** Nüfus-istihdam dağılımının İstanbul bütününde ve her iki yakada dengelenebilmesi için yeni odaklar belirlemek (s. 529).
 - c. **Hedef:** Mekânsal alt bölgeler tanımlamak (s. 529).
- 5. **Strateji:** İhtisaslaşmış ve yüksek katma değer üreten merkezler geliştirmek (s. 530).
 - a. **Hedef:** MİA'da hayat kalitesini yükseltecek mekânsal dönüşüm projeleri geliştirmek (s. 530).
 - b. **Hedef:** MİA'nın uluslararası bağlantılarını güçlendirmek (s. 530).
 - c. **Hedef:** MİA'nın yükünü hafifletecek kademeli alt merkezler oluşturmak (s. 530).
 - d. **Hedef:** Merkezlerin gece-gündüz nüfus dengesini sağlamaya yönelik düzenlemeler yapmak (s. 530).
 - e. **Hedef:** Merkezlerin düzenli konut alanlarına doğru yayılmasını engellemek (s. 530).
- 6. **Strateji:** Yerleşmelerin tarihî ve kültürel değerlere duyarlı gelişmesini sağlamak (s. 535).

- a. Hedef:** Şehrin doğu-batı doğrultusunda kademeli ve lineer gelişimini sağlayarak Tarihî Yarımada ve Boğaziçi üzerindeki kentsel gelişme bas-kısını hafifletmek (s. 535).
- b. Hedef:** Geleneksel kent dokusunu sanayi, imalat ve depolama gibi tarihî dokuyla uyumlu olmayan tahrip edici fonksiyonlardan arındırmak (s. 535).
- c. Hedef:** Öncelikle Tarihî Yarımada olmak üzere şehrin tarihî dokularında lastik tekerlekli araç trafiğini azaltmak, bisiklet ve yaya ulaşım akslarını yaygınlaştırmak (s. 535).

7. Strateji: Ulaşım sistemini geliştirmek (ss. 535-536):

- a. Hedef:** Demiryolu ve denizyolu odaklı, yüksek kapasiteli, kaliteli ve ula-şım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sistemi kurmak (s. 535).
- b. Hedef:** Ulaşım sistemlerini birbirine alternatif oluşturmak yerine, bir-birini tamamlayacak biçimde planlamak (s. 535).
- c. Hedef:** Doğru-batı yönündeki doğrusal gelişmeye paralel olarak raylı ulaşım sistemleri planlamak (s. 536).
- d. Hedef:** Kentin merkezi bölgelerindeki araç trafiğini sınırlandırarak, yaya ve bisiklet ulaşımını desteklemek (s. 536).
- e. Hedef:** Ulaşım akslarını âfet ve âcil durumları dikkate alarak planlamak (s. 536).
- f. Hedef:** Farklı ulaşım türlerinin entegre olduğu ve ortalama seyahat süresini azaltan hızlı, güvenilir, temiz ve konforlu toplu taşıma hatları oluşturmak (s. 536).

8. Strateji: Mekânsal kaliteyi yükseltmek (ss. 537-538):

- a. Hedef:** Plansız ve sağlıklı gelişmiş yerleşim alanlarını, mekânsal stan-dartları yükselterek düzenli yerleşim alanlarına dönüştürmek (s. 537).
- b. Hedef:** Tarihî konut alanlarının doku, fonksiyon ve özgün özelliklerini koruyarak sağlıklılaştırmak (s. 537).
- c. Hedef:** Yapılaşmada mimarî estetiği ve yerel mimariyi dikkate almak (s. 537).
- d. Hedef:** Kentsel donatıları ve kamuya açık yerleri kent bütünü içinde yeterli, dengeli ve kaliteli hâle getirmek (s. 538).
- e. Hedef:** İstanbul'da teknik ve sosyal donatıların niteliğini yükseltmek amacıyla kamu-özel sektör iş birliklerini geliştirmek (s. 538).

- f. Hedef:** Kent bütününe hizmet verecek spor merkezleri, kültür merkezleri, eğlence ve sergi mekânları, müzeler, arşivler ve sağlık merkezleri kurmak (s. 538).
- g. Hedef:** Şehrin özgün silüetinin korunmasına yönelik silüet ve tasarım çalışmaları yapmak (s. 538).
- h. Hedef:** Terkos ve Ömerli yakınlarında iki tane Habitat Parkı oluşturmak (s. 661, 700).
- i. Hedef:** Boğaziçi, Haliç, Büyükçekmece Koyu, Adalar-Anadolu Yakası arasını su sporları için kullanmak (s. 665).
- 9. Strateji:** Çevre kirliliğini önlemek (ss. 538-539).
 - a. Hedef:** Göl ve denizlere dökülen dereleri ıslah etmek (s. 538).
 - b. Hedef:** Mevcut atık su ön arıtma tesislerinin niteliğini yükselterek ileri biyolojik arıtma tesislerine dönüştürmek (s. 538).
 - c. Hedef:** Kentsel gelişme alanlarında kanalizasyon sistemini tamamlamak (s. 538).
 - d. Hedef:** Deniz araçlarının denizi kirletmesini önlemeye yönelik denetim (yapmak), atık alma ve deniz temizleme hizmetlerinin etkinliğini ve niteliğini yükseltmek (s. 538).
 - e. Hedef:** Limanlardan kaynaklanan deniz kirliliğinin kontrolüne yönelik tedbirler almak (s. 538).
 - f. Hedef:** Hava kirliliği izleme sistemini geliştirmek (s. 538).
 - g. Hedef:** Ulaşımdan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için toplu ulaşımı yaygınlaştırmak ve kapasitesini geliştirmek (s. 539).
 - h. Hedef:** Şehir içinde hava kirliliği oluşturan sanayi işletmeleri için yakıt türü ve yakma teknolojilerini iyileştirmek, baca filtreleri takmak ve gerektiğinde şehir dışında uygun yerlere yönlendirme gibi önlemler almak (s. 539).
 - i. Hedef:** Kişi başı yeşil alan miktarını artırmak (s. 539).
 - j. Hedef:** Otoyol ve ekspres yollar ile demiryolu kenarlarında kademeli bitkilendirme vb. uygulamalarla gürültü engelleyici perdeler oluşturmak (s. 539).
 - k. Hedef:** Şehrin genelini kapsayacak gürültü kontrol planı hazırlamak (s. 539).
 - l. Hedef:** Toprak kirliliğine neden olan faktörleri engellemek (s. 539).
 - m. Hedef:** Katı atık tesislerinin etkinliğini artırmak (s. 539).
 - n. Hedef:** Katı atıkların toplanma, depolanma ve geri kazanım oranlarını artırmak (s. 539).

- o. Hedef:** Geri kazanılamayan hafriyat, inşaat ve yıkım atıklarının düzenli depolama alanlarında depolanmasını sağlamak (s. 539).
- p. Hedef:** Çöp gazından üretilen enerji miktarını artırmak (s. 539).
- q. Hedef:** Tehlikeli atıkların şehir içinde kontrollü taşınmasına ve bertaraf edilmesine yönelik önlemler almak (s. 539).

10. Strateji: Sosyal sermayeyi güçlendirmek (s. 531).

- a. Hedef:** Şehrin optimal nüfus büyüklüğünün üstüne çıkmasına yol açacak yatırım kararları almamak (s. 540).
- b. Hedef:** Bilgi ekonomisine ve toplumuna geçişi sağlayacak beceri kazandırma faaliyetleri düzenlemek (s. 540).
- c. Hedef:** Yerel insan kaynağının İstanbul'da geliştirilmesi gereken sektörler doğrultusunda eğitim almasını sağlamak (s. 541).
- d. Hedef:** Nüfusun eğitim düzeyinin ve niteliğinin artırılması için eğitim kurumlarını destekleyici çalışmalar yapmak (s. 541).
- e. Hedef:** Kadın eğitimi ve kadınlara meslek edindirme faaliyetlerini yaygınlaştırmak (s. 541).
- f. Hedef:** Küresel düzeyde yüksek nitelikli nüfusun şehre çekilmesi için nitelikli konutlar ve sosyal çevre oluşturmak (s. 541).

11. Strateji: Sosyal Adaleti ve Kentle Bütünleşmeyi Sağlamak (ss. 541-542)

- a. Hedef:** İhtiyaç sahibi toplumsal kesimleri sosyal ve ekonomik projelerle desteklemek (s. 541).
- b. Hedef:** Üretim sürecine dâhil olamayan dezavantajlı kesimlerin iş gücü becerilerinin ve iş imkânlarının geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmak (s. 541).
- c. Hedef:** Dezavantajlı grupların toplumsal hayata uyumu ve katılımı için pozitif ayrımcılık unsurlarını da içeren özel projeler geliştirmek (s. 541).
- d. Hedef:** Şehirdeki sosyal donatı alanlarının sayısını ve niteliğini artırmak (s. 541).
- e. Hedef:** Başta dar gelirli olmak üzere şehirdeki farklı toplumsal kesimler için konut seçenekleri sunmak (s. 541).
- f. Hedef:** Barınma ve hayat şartlarını iyileştirmeye yönelik çok yönlü sosyal programlar uygulamak (s. 541).
- g. Hedef:** İstanbul'a yeni gelenlerin şehrin kültürüne uyum sağlamasına yönelik çalışmalar yapmak (s. 542).
- h. Hedef:** İki yaka arasında nüfus-istihdam dengesini kendi içinde sağlamaya yönelik çalışmalar yapmak (s. 542).

2.2. İSTANBUL BÖLGE PLANI (2014-2023)

İstanbul Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan İstanbul Bölge Planı kapsamında vizyon, vizyonun bileşenleri ve gelişim eksenleri ile stratejiler ve hedeflere yer verilmiştir.

2.2.1. Vizyon, Vizyonun Bileşenleri ve Gelişim Eksenleri²

Vizyon: Yaratıcı ve özgür insanlarıyla, yenilik ve kültür kenti; özgün İstanbul (s. 53).

Vizyonun Bileşenleri ve Gelişim Eksenleri: (s. 54, 57, 102).

1. Küresel ekonomide söz sahibi, yüksek katma değer üreten, yenilikçi ve yaratıcı ekonomi
 - a. Küresel ekonomide stratejik aktör
 - b. Küresel değer zincirinde rekabetçi konum: Turizm, finans, lojistik, AR-GE, kreatif endüstriler
 - c. Sanayide dönüşüm
 - d. Artan AR-GE ve inovasyon
 - e. Nitelikli girişimcilik
 - f. Dönüşen iş gücü, gelişen ve artan istihdam
 - g. Kentsel imaj ve etkin tanıtım
2. Adil paylaşan, kapsayıcı ve öğrenen toplum
 - a. Her yaş için yüksek standartlarda ve yaratıcı eğitim
 - b. Toplumsal bütünleşme
 - c. Kaliteli ve akredite sağlık hizmetleri
 - d. Güvenli kent
 - e. İyi yönetim
 - f. İstanbul'a âidiyet ve kentlilik bilinci
3. Keyifle yaşanan özgün kentsel mekânlar ve sürdürülebilir çevre
 - a. Sürdürülebilir kentsel gelişme
 - b. Katılımcı planlama
 - c. Mekânsal kalite, özgün tasarım
 - d. Bütüncül ve kapsayıcı kentsel dönüşüm
 - e. Etkin afet yönetimi
 - f. Sürdürülebilir ulaşım ve erişilebilirlik

2 İstanbul Kalkınma Ajansı (İSTKA), 2014-2023 İstanbul Bölge Planı, 2013.

- g. Güçlü lojistik altyapı
- h. Nitelikli ve sürdürülebilir çevre
- i. Çevre dostu ve etkin enerji yönetimi

2.2.2. Stratejiler ve Hedefler³

1. **Strateji:** İstanbul'u ekonomik anlamda küresel çekim merkezi yapmak (s. 80).
 - a. **Hedef:** İstanbul'da uzun vadede küresel rekabet potansiyeli taşıyan yeni sektörlerin belirlenebilmesine yönelik olarak detaylı sektörel analizler yapmak ve bir rekabet strateji belgesi oluşturmak (s. 102).
 - b. **Hedef:** Öncelikli sektörler başta olmak üzere büyüme ve istihdam oluşturacak, fakat şehre yük getirmeyecek ulusal ve uluslararası yatırımları İstanbul'a çekmek (s. 81).
 - c. **Hedef:** Bürokratik hizmet birimlerinin kalitesini artırmak (s. 81).
 - d. **Hedef:** İstanbul'a gelecek olan yatırımcıları yatırım alanlarına yönlendirmek ve bilgiye erişimlerini kolaylaştırmak (s. 81).
 - e. **Hedef:** İstanbul'un yatırım ortamını uluslararası düzeyde tanıtmak (s. 81).
 - f. **Hedef:** Yatırımlar konusunda uluslararası iş birliklerini desteklemek (s. 81).
 - g. **Hedef:** Küresel şirketlerin bölge merkezlerini İstanbul'a taşımalarını sağlamak (s. 81).
 - h. **Hedef:** Şehrin hayat kalitesini iyileştirmek (s. 81).
 - i. **Hedef:** Yatırımcılara câzip yatırım alanları, serbest bölgeler, teknoparklar ve ihtisas bölgeleri oluşturmak (s. 81).
 - j. **Hedef:** Toplumda yabancı dil bilgisini geliştirmek (s. 81).
 - k. **Hedef:** Mevcut iş gücüne yönelik uluslararası denklik çalışmalarını tamamlamak (s. 81).
 - l. **Hedef:** İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Projesi kapsamında kentsel altyapı çalışmalarını tamamlamak (s. 82).
 - m. **Hedef:** İstanbul'un küresel turizm merkezleri ile rekabet düzeyi yüksek bir câzibe merkezi ve marka kent olmasını sağlamak (s. 82).
 - n. **Hedef:** İstanbul'un havayolu sektöründe küresel bir aktarma ve bakım-onarım merkezi hâline gelmesini sağlamak (s. 82).
 - o. **Hedef:** İstanbul'un lojistik sektöründe altyapısını güçlendirerek uluslararası rekabet gücünü artırmak (s. 82).

3 İstanbul Kalkınma Ajansı (İSTKA), 2014-2023 İstanbul Bölge Planı, 2013.

- p. Hedef:** İstanbul’u yükseköğretim konusunda hem öğrenciler hem de akademisyenler açısından uluslararası düzeyde bir câzibe merkezi hâline getirmek (s. 82).
- q. Hedef:** İstanbul’u sağlık turizmi açısından uluslararası düzeyde bir câzibe merkezine dönüştürmek (s. 82).
- r. Hedef:** İstanbul’u bilgi ve iletişim teknolojileri konusunda uluslararası bir merkeze dönüştürmek (s. 82).
- 2. Strateji:** İstanbul’un küresel rekabet gücünü ortaya koyabileceği ve uluslararası değer zincirinde yüksek katma değerli işlevler edineceği sektörlerde uzmanlaşmasını ve bu sektörlerin geliştirilmesini sağlamak (s. 101).
 - a. Hedef:** İstanbul üzerine detaylı ekonomik araştırmalar yapmaya imkân verecek tüm istatistikî verilerin toplandığı bir veri bankası oluşturmak ve periyodik olarak güncellemek (s. 102).
- 3. Strateji:** Sanayide ileri teknoloji kullanan, yüksek katma değer üreten ve nitelikli iş gücü istihdam eden bir üretim yapısı oluşturmak (s. 105).
 - a. Hedef:** İstanbul’un inovasyon kapasitesini ve potansiyelini tespit etmek ve inovasyon stratejisini hazırlamak (s. 123).
 - b. Hedef:** Sanayide AR-GE ve inovasyon çalışmalarını teşvik etmek (s. 106).
 - c. Hedef:** Sanayide tasarım ve markalaşmayı teşvik etmek (s. 106).
 - d. Hedef:** Sanayinin ihtiyaç duyduğu nitelikli iş gücünü yetiştirmek, mevcut iş gücünün niteliğini yükseltmek (s. 106).
 - e. Hedef:** Sanayi sektöründe faaliyet gösteren firma sahiplerini teknolojik ve mekânsal dönüşüm konularında yönlendirmek, sanayide dönüşüme yönelik farkındalık ve gönüllülük oluşturmak (s. 106).
 - f. Hedef:** Kümelenme çalışmaları ile sanayide verimliliği, rekabet gücünü ve katma değeri artırmak (s. 106).
 - g. Hedef:** Sanayide dönüşümü kentsel dönüşüm çalışmaları ile koordineli ve eşzamanlı bir yaklaşımla yürütmek (s. 106).
- 4. Strateji:** AR-GE ve inovasyon çalışmalarında paydaşlar arası iş birliği, paylaşım ve koordinasyonu teşvik edecek inisiyatifler, ara yüz mekanizmaları ve iş birliği ağları geliştirmek (s. 122).
 - a. Hedef:** İstanbul’da AR-GE ve inovasyon çalışmaları yapan kişi, kurum ve kuruluşlar arasında iletişim ve iş birliğini artıracak bölgesel ve ulusal ölçekli ağları geliştirmek ve yerel ağların uluslararası iş birliği ağlarına katılımlarını teşvik etmek (s. 123).
 - b. Hedef:** Halkın AR-GE ve inovasyon konularına ilgisinin artırılmasına yönelik çalışmalar yapmak (s. 123).

- c. **Hedef:** Okul öncesinden başlayarak her eğitim seviyesinde araştırma ve inovasyon bilinci oluşturmak ve farkındalık yaratmak (s. 123).
- d. **Hedef:** Yükseköğretim öğrencilerini AR-GE ve inovasyon alanlarındaki kariyer fırsatları hakkında bilgilendirmek (s. 123).
- 5. **Strateji:** AR-GE ve inovasyon alanlarında insan kaynağı kapasitesini artırmak (s. 124).
 - a. **Hedef:** İstanbul'u hem yabancı hem de yurtdışında yaşayan Türk bilim insanları için bir câzibe merkezi hâline getirmek (s. 125).
- 6. **Strateji:** İstihdamı artırmak, işsizliği azaltmak (s. 138).
 - a. **Hedef:** Girişimciliği teşvik etmek (s. 138).
 - b. **Hedef:** İstanbul istihdam stratejisini hazırlamak (s. 138).
- 7. **Strateji:** İş gücünün değişen ekonomik yapıya paralel olarak dönüşümünü sağlamak (s. 139).
 - a. **Hedef:** Hayat boyu öğrenmeye dayalı eğitim faaliyetlerini yaygınlaştırmak (s. 139).
 - b. **Hedef:** Gençlerin iş bulmalarını ve iş kurmalarını kolaylaştırmak (s. 139).
 - c. **Hedef:** Kadın istihdamını ve kadınların iş gücüne katılımını teşvik edici mekanizmaları hayata geçirmek (s. 139).
 - d. **Hedef:** Hayat boyu öğrenme kapsamında sürekli gelişim için iş dünyasının ve eğitim kurumlarının iş birliği yapabileceği modeller geliştirmek (s. 139).
 - e. **Hedef:** İş gücünün yabancı dil becerisini ve teknoloji okuryazarlığını geliştirmek (s. 139).
- 8. **Strateji:** İş gücü arz ve talebinin eşleştirilmesini kolaylaştırmak (s. 140).
 - a. **Hedef:** İstanbul'un öncelikli sektörleri başta olmak üzere bütün sektörlerinin iş gücü talebini ve arzını nicelik ve niteliksel olarak belirlemek ve izlemek (s. 140).
 - b. **Hedef:** İş dünyasının ihtiyacına ve kişilerin tecrübesine, yeteneğine ve ilgisine göre iş gücünün yönlendirilebileceği ve rehberlik hizmeti alabileceği mekanizmaları kurmak (s. 140).
- 9. **Strateji:** İstihdam koşullarını iyileştirmek (s. 140).
 - a. **Hedef:** İş gücünün hakları ve yükümlülükleri hakkında bilgi düzeyini artırmak, danışmanlık ve rehberlik hizmetleri almasını sağlamak (s. 141).
 - b. **Hedef:** İş sağlığı ve güvenliği konusundaki bilinç seviyesini artırmak ve mevcut sağlık ve güvenlik şartlarını iyileştirmek (s. 141).
- 10. **Strateji:** İş ortamını; inovasyonu, yaratıcılığı ve kapsayıcılığı destekleyecek şekilde iyileştirmek (s. 141).

- a. Hedef:** İş verimliliği, iş ahlâkı ve disiplini konusunda iş gücünü bilinçlendirmek (s. 142).
- b. Hedef:** Yenilikçi ve kreatif fikir sahibi çalışanları teşvik etmek, iyi uygulama örneklerini ödüllendirmek (s. 142).
- 11. Strateji:** İstanbul'un tanıtımı ve kentsel imajına ilişkin kurumsal yapılanma, iş birlikleri ve bütüncül bir strateji geliştirmek (s. 145).
 - a. Hedef:** İstanbul'un tanıtılması konusunda kurumlar arası iletişim ve iş birliğini geliştirmek ve mükerrerlikleri önlemek (s. 146).
 - b. Hedef:** Tanıtım amaçlı uluslararası iş birlikleri geliştirmek (s. 146).
 - c. Hedef:** İstanbul için bütüncül bir kentsel imaj ve tanıtım stratejisi geliştirmek:
 - i.** Tanıtımda odaklanılacak öncelikli sektör ve temaları belirlemek (s. 146).
 - ii.** İstanbul'a ilişkin mevcut algıyı belirlemek ve algı değişimini sürekli izlemek (s. 146).
 - iii.** İstanbul kent markasını tanımlamak ve uygun konumlandırmayı yapmak (s. 146).
 - iv.** Tanıtımda ortak bir konsept ve slogan belirlemek (s. 146).
 - v.** Hedef kitlelere uygun iletişim temaları, mesaj ve kanallar belirlemek (s. 146).
 - vi.** Tanıtıma ilişkin hedefleri izlemek, değerlendirmek ve revize etmek (s. 146).
- 12. Strateji:** İstanbul'un tanıtımı ve imajının geliştirilmesine ilişkin faaliyetleri artırmak (s. 146).
 - a. Hedef:** İnternet, sosyal medya ve güncel iletişim teknolojilerini etkili bir şekilde kullanmak (s. 147).
 - b. Hedef:** Uluslararası fuarlar ve etkinliklerdeki tanıtım faaliyetlerini iyileştirmek (s. 147).
 - c. Hedef:** Ev sahipliği yapılan uluslararası etkinliklerin etki düzeyini artırmak (s. 147).
 - d. Hedef:** Yerli ve yabancı medya ve kanaat önderlerini tanıtımda aktif kullanmak (s. 147).
 - e. Hedef:** Hedef kitlelere uygun nitelikli, kapsamlı ve güncel tanıtım materyalleri hazırlamak (s. 147).
 - f. Hedef:** Tanıtım faaliyetleri ve tanıtımda kullanılacak veriler için ortak bir envanter oluşturmak (s. 147).
 - g. Hedef:** Şehrin tanıtımına yönelik reklam kampanyaları düzenlemek (s. 147).

- h. Hedef:** Tanıtıma ayrılan mâlî kaynakları artırmak (s. 147).
- i. Hedef:** Şehre gelenlerin bilgilendirilmesi ve yönlendirilmesine ilişkin hizmetleri etkinleştirmek (s. 147).
- 13. Strateji:** Kentsel imajı iyileştirmek (s. 148).
- a. Hedef:** Doğal, tarihi ve kültürel mirası ve diğer özgün değerleri daha iyi korumak ve tanıtımda etkin bir şekilde yararlanmak (s. 148).
- b. Hedef:** Şehre gelenlerin yoğun kullandıkları altyapı ve hizmetleri iyileştirmek (s. 148).
- c. Hedef:** Film, moda, tasarım, radyo, televizyon ve yayıncılık gibi kreatif endüstrilerin tanıtımda daha etkin kullanılmasını sağlamak (s. 148).
- d. Hedef:** Büyük ölçekli projelerin kentsel dokuya uygun inşa edilmesini sağlamak ve tanıtımda etkin kullanmak (s. 148).
- e. Hedef:** Üretimi veya tasarımı İstanbul'da yapılan küresel marka değerine sahip ürünler ortaya koymak ve İstanbul'un tanıtımında etkin kullanmak (s. 148).
- 14. Strateji:** Meslekî eğitimi câzip ve iş piyasasının ihtiyaçlarına uygun hâle getirmek (s. 169).
- a. Hedef:** Hayat boyu öğrenmenin kişiye sağlayacağı kazanım ve fırsatlar konusunda toplumsal farkındalık oluşturmak (s. 170).
- b. Hedef:** İş yerleri, kamuya açık alanlar ve diğer yerlerde gerekli imkânları sağlayarak hayat boyu öğrenmeyi teşvik etmek (s. 170).
- 15. Strateji:** Hayat boyu öğrenme kültürünü geliştirmek ve erişilebilirliğini artırmak (s. 170).
- a. Hedef:** Hayat boyu öğrenmeyi destekleyecek rehberlik ve danışmanlık hizmetlerini yaygınlaştırmak ve kişilerin meslekî gelişimini ve ilgi alanlarında kişisel gelişimlerini sağlayacak hayat boyu öğrenmeyi desteklemek (s. 171).
- b. Hedef:** Dezavantajlı bireylerin hayat boyu öğrenme sürecine katılımını kolaylaştırmak (s. 171).
- c. Hedef:** Hayat boyu öğrenmeyi uzaktan öğrenme ve bilgi iletişim teknolojileri yoluyla yaygınlaştırmak (s. 171).
- 16. Strateji:** Gelir adaletsizliği ve yoksullukla hak temelli mücadele etmek ve dezavantajlı grupların sosyal bütünleşmesini sağlamak (s. 184).
- a. Hedef:** İstanbul'un yoksulluk ve dezavantajlılık haritalarını hazırlamak (s. 184).
- b. Hedef:** Dezavantajlı mahallelerde ve yoksulluk riski altındaki hânelerde yaşayan çocuklar ve gençler için eğitimde fırsat eşitliğini sağlamak (s. 184).

- c. Hedef:** Yoksullukla mücadele alanında çalışan kurumlar arasında iş birliği ve koordinasyonu artırmak (s. 184).
 - d. Hedef:** Bireylerin yoksullukla mücadele kapasitelerini artırmak için bilgilendirme, bilinçlendirme, danışmanlık ve yönlendirme çalışmaları yapmak (s. 184).
 - e. Hedef:** Sosyal hizmet ve yardımlara erişimi ve hizmet kalitesini artırmak, sosyal yardımları etkin hâle getirmek (s. 184).
 - f. Hedef:** Sosyal yardım ile istihdam bağlantısını artırmak (çalışabilir durumda bulunan muhtaç vatandaşları istihdam ederek sürdürülebilir gelire kavuşturmak) ve kayıt dışı istihdamı azaltmak (s. 184).
 - g. Hedef:** Düşük gelir grupları için konut projelerini ve sosyal konutları yaygınlaştırmak, dezavantajlı durumdaki ailelerin konut sahibi olabilmelerini ve hâne içi yaşam koşullarını kolaylaştırmak (s. 185).
 - h. Hedef:** Göçle gelenler, eski hükümlüler, etnik sebeple dışlananlar vb. grupların sosyal bütünleşmesini sağlamak (s. 185).
- 17. Strateji:** Engellileri ekonomik ve sosyal hayatta destekleyerek hayata tam katılmalarını sağlamak (s. 185).
- a. Hedef:** Engelli veri tabanı oluşturmak (s. 185).
 - b. Hedef:** Engellileri erken tespit ederek, erken ve bütüncül rehabilitasyon hizmeti sağlamak (s. 185).
 - c. Hedef:** Engellilerin tüm kamusal alanlara ve hizmetlere erişilebilirliğini sağlamak (s. 185).
 - d. Hedef:** Engellilerin potansiyellerini sonuna kadar kullanabilmesi için kendilerine ve ailelerine bilgilendirme, bilinçlendirme, yönlendirme yapmak ve toplumun engellilik konusunda farkındalığını artırmak (s. 185).
 - e. Hedef:** Engellilerin eğitim seviyesini yükseltmek (s. 185).
 - f. Hedef:** Engellilerin kişisel ve fiziksel gelişimlerini ve özgüvenlerini artırmak için onları spora ve sanata teşvik etmek (s. 185).
 - g. Hedef:** Engelli istihdamını ve girişimciliği artırmak ve gereken engelli grupları için korumalı iş yerleri açmak (s. 185).
 - h. Hedef:** Engellinin kaliteli bir bakım hizmeti alabilmesi için evde bakım sağlayanları (yakınları veya ücretli bakıcı) eğitmek ve kurum bakımı için kurumsal kapasiteyi artırmak, bakım ihtiyacının yerelde karşılanmasını sağlamak (s. 186).
- 18. Strateji:** Çocukların ve gençlerin bilişsel, fiziksel, psikolojik ve sosyal gelişimlerini destekleyerek iyi olma hallerini artırmak (s. 186).

- a. **Hedef:** Çocuklara ve gençlere yönelik strateji oluşturmayı sağlayacak saha çalışmalarını artırmak ve gençlerin sorunlarını tespit etmek (s. 186).
 - b. **Hedef:** Çocukların ve gençlerin kolayca ulaşabilecekleri telefon destek hattı ve sosyal hizmet merkezi gibi ara yüz mekanizmalarını oluşturmak (s. 186).
 - c. **Hedef:** Çocuklar, gençler ve aileleri için etkin rehberlik ve danışmanlık sistemleri geliştirmek (s. 186).
 - d. **Hedef:** Çocuk ve gençlerde madde bağımlılığını ve suça sürüklenmeyi önlemek (s. 186).
 - e. **Hedef:** Çocukluk ve gençlik alanında çalışan kurumların kapasitelerini artırmak (s. 186).
 - f. **Hedef:** Çocukların ve gençlerin sosyal, kültürel ve sportif faaliyetlere katılımını artırmak (s. 186).
 - g. **Hedef:** Gençlerin meslek sahibi olmalarına yönelik çalışmalar yapmak (s. 187).
 - h. **Hedef:** Çocuk istismarını önlemek ve istismara uğrayan çocukların rehabilitasyonu ve korunması için bilgilendirme ve bilinçlendirme çalışmaları yapmak, kurumsal kapasiteyi geliştirmek (s. 187).
 - i. **Hedef:** Sokakta yaşayan ya da çalıştırılan çocukları rehabilite etmek ve eğitim hayatına dönmelerini sağlamak (s. 187).
 - j. **Hedef:** Çocuk ve gençlere teknoloji okuryazarlığı kazandırmak ve zararlı internet kullanımı (istismar vb. mağduriyetler), internet, bilgisayar oyunlarına bağımlılık vb. konularda önleyici çalışmalar yapmak (s. 187).
 - k. **Hedef:** Korunma ihtiyacı olan ve suça sürüklenen çocukların aile odaklı (koruyucu aile, evlat edinme, sosyoekonomik destek) hizmet modellerinden yararlandırılmasını sağlamak (s. 187).
 - l. **Hedef:** Çocukların çocuk haklarından cinsiyet ayrımı yapılmadan yararlanmalarını sağlamak (s. 187).
19. **Strateji:** Yaşlıların ihtiyaç duyduğu hizmetleri (sağlık, sosyal hizmet, rekreasyon, bakım vb.), onları toplumun dışına itmeyecek, onların bilgi ve tecrübelerinden faydalanılmasını sağlayacak ve yaşam kalitelerini koruyacak bir yaklaşımla sunmak (s. 187).
- a. **Hedef:** Yaşlı bakımına yönelik kurumsal altyapıyı geliştirmek (s. 187).
 - b. **Hedef:** Yaşlılara yönelik bakım hizmetlerinin ailelerince verilmesine yönelik modelleri desteklemek (s. 187).
 - c. **Hedef:** Yaşlı yoksulluğunu azaltmak (s. 187).

- d. Hedef:** Yaşlıların bilgi ve tecrübelerinden faydalanılmasını sağlayacak istihdam ve gönüllülük imkânlarını artırmak (s. 187).
 - e. Hedef:** Yaşlılıkla beraber azalan yeti kaybını dikkate alarak fiziksel çevreyi erişilebilir hâle getirmek (s. 188).
 - f. Hedef:** Yaşlıların spor, sanat, hobi ve gönüllülük faaliyetlerine yönlendirilerek aktif bir yaşlılık geçirmelerini sağlamak (s. 188).
 - g. Hedef:** Yaşlıların toplumsal hayattan dışlanmasına sebep olabilecek olumsuz algının oluşmasını engellemek (s. 188).
- 20. Strateji:** Toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamak ve kadınları güçlendirmek (s. 188).
- a. Hedef:** Kadınların sağlık, eğitim, istihdam vb. hizmetlere erişimde karşılaştıkları engelleri kaldırmak (s. 188).
 - b. Hedef:** Eğitimin her kademesinde kız çocukların okullaşma oranlarını artırmak, kadınların örgün ve yaygın eğitim vâsıtasıyla eğitim düzeylerini artırmak (s. 188).
 - c. Hedef:** Kadına karşı şiddetle mücadele etmek (s. 189).
 - d. Hedef:** Kadın istihdamı ve girişimciliğini artırmak, ekonomik hayata katılımını kolaylaştırmak, iş ve aile yaşamını uyumlulaştırmak (s. 189).
 - e. Hedef:** Kadınlar için kadın sığınma evi, toplum merkezi, kreş vb. destek mekanizmalarını oluşturmak ve mevcutların kapasitelerini artırmak (s. 189).
 - f. Hedef:** Kadınların politik ve ekonomik karar alma mekanizmalarındaki sayılarını artırmak (s. 189).
- 21. Strateji:** Aile kurumunu erkek ve kadının müşterek sorumluluğu altında korumak ve güçlenmesini sağlamak (s. 189).
- a. Hedef:** Evli ve evlenecek çiftlere yönelik olarak birbirleri ve diğer aile bireyleriyle ilişki kurma ve yönetme becerilerini güçlendirecek eğitimler sunmak (s. 189).
 - b. Hedef:** Ailenin korunması ve güçlendirilmesi amacıyla aile bireylerine destek olacak eğitim ve danışmanlık hizmetlerini yaygınlaştırmak (s. 189).
 - c. Hedef:** Evlilik içerisindeki uyumsuzlukların çözümünde destek almak üzere çiftlere danışmanlık hizmeti sağlamak (s. 189).
 - d. Hedef:** Boşanma kararında sürecin sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi ve boşanmış ailelerin çocuklarının taşıdıkları sosyal risklerin takibinin ve müdâhalesinin yapılabilmesi için aile danışmanlık sistemini yaygınlaştırmak ve izleme mekanizması oluşturmak (s. 189).

e. Hedef: Dezavantajlı durumda ya da dezavantajlı ferdi bulunan ailelerin, ilgili sorunlarla başa çıkmalarının kolaylaştırılması için bütüncül aile destek planları uygulamak (s. 190).

f. Hedef: Aile içi ekonomik, duygusal ve fiziksel şiddetin önlenmesi için bilgilendirme, bilinçlendirme ve danışmanlık yapmak, gerekli durumlarda sosyal koruma sağlamak (s. 190).

22. Strateji: Nüfusun dinamik yapısını korumak ve geliştirmek (s. 203).

a. Hedef: Nüfusun yapısına ve dağılımına göre sosyal donatıları ve sosyal hizmetlerin dağılımını yeniden belirlemek, sosyal hizmetlerin etkinliğini artırmak (s. 203).

b. Hedef: Genç nüfus oranının bağımlı nüfusa kıyasla yüksek olmasından kaynaklanan demografik fırsat penceresinden daha fazla faydalanmak için gençlerin eğitim seviyesini ve istihdamını artırıcı çalışmalar yapmak (s. 203).

c. Hedef: İstanbul'un aldığı ve verdiği göçün özelliklerine ilişkin stratejik araştırmalar yapmak (s. 203).

d. Hedef: Tersine göçü teşvik edici çalışmalar yapmak (s. 203).

e. Hedef: Göçle gelenlerin İstanbul'a ekonomik ve sosyal entegrasyonuna ve şehrin çok kültürlü yapısına olumlu katkı sağlamalarına yönelik çalışmalar yapmak (s. 203).

23. Strateji: Erişilebilir, etkili ve etkin sağlık hizmetleri sunmak, bu hizmetleri İstanbul'un küresel hedeflerini destekleyici şekilde geliştirmek ve sağlığa yönelik risklerden bireyi ve toplumu korumak (s. 208).

a. Hedef: Koruyucu ve önleyici sağlık çalışmalarını yaygınlaştırmak (s. 209).

b. Hedef: Bulaşıcı hastalıklar, salgınlar ve risk faktörlerine karşı şehrin direncini artırıcı çalışmalar yapmak (s. 209).

c. Hedef: Anne, bebek ve çocuk sağlığının korunmasına ve geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmak (s. 209).

d. Hedef: Bireylerin kendi sağlığı üzerindeki sorumluluğunu artırmaya yönelik farkındalık ve bilgilendirme çalışmaları yapmak (s. 209).

e. Hedef: Sağlıklı beslenme alışkanlıklarının geliştirilmesi ve fiziksel aktivite düzeyinin artırılmasına yönelik programlar uygulamak (s. 209).

f. Hedef: Sağlık alanında çalışan sivil toplum kuruluşlarını güçlendirmek (s. 209).

24. Strateji: İstanbul'da kent güvenliğini ve kent algısını iyileştirmek (s. 213).

a. Hedef: İstanbul'a dâir güvenlik algısının yerel, ulusal ve uluslararası düzeyde iyileştirilmesine yönelik çalışmalar yapmak (s. 214).

- b. Hedef:** Suça maruz kalanlara yönelik rehabilitasyon hizmetleri sunmak (s. 214).
 - c. Hedef:** Eski hükümlülerin topluma kazandırılmasına ve suça tekrar karışmalarının önlenmesine yönelik programlar uygulamak (s. 214).
 - d. Hedef:** Kent güvenliğinin artırılması konusunda kurumlar arası iş birliğini ve yardımlaşmayı geliştirmek (s. 214).
 - e. Hedef:** Yasal hak ve özgürlükler ile suç ve ceza mevzuatı konusunda bilgilendirici çalışmalar yapmak (s. 214).
- 25. Strateji:** Üniversiteler, yerel yönetimler, kamu kurum ve kuruluşları ile sivil toplum kuruluşlarında kurumsal kapasiteyi güçlendirmek (s. 223).
- a. Hedef:** İstanbul'da faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarının sayısını ve çeşitliliğini artırmak, toplumun tüm kesimlerinde bu kuruluşlara üyeliği ve aktif katılımı teşvik etmek (s. 224).
 - b. Hedef:** Gençlerin, kadınların, engellilerin ve dezavantajlı grupların yönetime katılımlarını teşvik etmek (s. 224).
- 26. Strateji:** Birey, toplum, kurum ve kuruluşlar arasındaki çok yönlü ilişkileri iyi yönetim ilkeleri doğrultusunda geliştirmek.
- a. Hedef:** Akıllı şehri oluşturan çevre, ulaşım, ekonomi, yaşam ve insan bileşenlerinin tümünü içeren ve koordine eden, şehri bütüncül bir bakış açısı ile değerlendirecek akıllı yönetim sistemini kurmak (s. 225).
 - b. Hedef:** Akıllı yönetişimin gelişimine katkıda bulunacak internet, sosyal medya, e-belediye, kent bilgi sistemi, coğrafi bilgi sistemi vb. araçlar ile bilgi ve iletişim sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmak, standardizasyonunu ve entegrasyonunu sağlamak (s. 225).
 - c. Hedef:** Halkın yerel yönetime katılımını ve temsiliyeti teşvik edecek kolaylaştıracak demokratik, şeffaf ve hesap verilebilir mekanizmalar geliştirmek (s. 225).
 - d. Hedef:** Katılımcılık süreçleri ve yöntemleri konusunda farkındalık ve duyarlılık oluşturmak, katılımcılığın sosyal, siyasal ve kurumsal kültürün bir parçası hâline dönüştürülmesine katkı sağlamak (s. 225).
 - e. Hedef:** Kent konseylerini güçlendirmek (s. 225).
 - f. Hedef:** Yerel hizmetlere gönüllü katılımı teşvik etmek.
 - g. Hedef:** Yerelde iyi yönetim strateji belgesini ve eylem planını hazırlamak (s. 226).
- 27. Strateji:** İstanbul'a dâir kapsayıcı, çok kültürlü ve diyalogu destekleyen bir âdiyet geliştirmek ve İstanbulluluk bilincini sağlamak (s. 229).

- a. **Hedef:** İstanbul'a âdiyet ve şehirlilerin birbirlerine duydukları güvenin tespit edilmesi amacıyla, İstanbul için âdiyet ve güven araştırması yapmak (s. 229).
 - b. **Hedef:** İstanbul'a özgü kent kültürü, İstanbul'un ekolojik çeşitliliği ve kültürel mirası konularında bilgilendirici çalışmalar yapmak (s. 230).
 - c. **Hedef:** Şehrin tarihi ve kültürel değerleri ile İstanbulluların hakları, sorumlulukları ve şehir nezâketi konularında bilgilendirme yapmak, farkındalık oluşturmak ve İstanbulluların birbirine hoşgörülü ve saygı kuralları çerçevesinde davranmasını sağlamaya yönelik programlar yürütmek (s. 230).
 - d. **Hedef:** Toplumsal diyalog ve kentsel kararlarda katılımcılığı güçlendirerek İstanbul'a âdiyet ve sahiplenme duygusunu pekiştirmek (s. 230).
 - e. **Hedef:** Şehrin çeperinde ve dezavantajlı bölgelerde yaşayanların İstanbul'a özgü mekânları ziyaret etmelerine yönelik programlar uygulamak (s. 230).
 - f. **Hedef:** Başta şehrin çeperlerinde ve dezavantajlı bölgelerinde olmak üzere halkın bir araya gelmesini sağlayacak kültürel, sanatsal ve sosyal aktiviteler düzenlemek (s. 230).
 - g. **Hedef:** İstanbullu olma hakkının şehirde yaşayan herkese ait olduğu bilincini tüm İstanbullulara yaygınlaştırmak, İstanbulluluğa dâir kapsayıcı bir söylem geliştirmek (s. 230).
28. **Strateji:** Sürdürülebilir bir kentsel gelişmeyi ve akıllı büyümeyi sağlamak, kentsel fonksiyonların dağılımında mekânı etkin kullanmak (s. 245).
- a. **Hedef:** Kentsel eşikleri (sit alanları, koruma alanları, âfet riski taşıyan alanlar vb.) mekânsal gelişmede dikkate alarak buralardaki gelişmeyi kontrol altına almak ve kentleşmenin doğal ve kültürel varlıklar üzerindeki baskısını azaltmak (s. 246).
 - b. **Hedef:** Kentin büyüme eğilimlerini İstanbul'un taşıma kapasitesi (nüfus, kaynaklar, ekolojik büyüme sınırları, vb.) doğrultusunda yönlendirmek (s. 246).
 - c. **Hedef:** Kentsel fonksiyonların mekânsal dağılımında ve yer seçiminde merkezî alanlardaki baskıyı azaltmak (s. 246).
 - d. **Hedef:** Çok merkezli, Avrupa ve Anadolu yakaları arası başta olmak üzere, il içinde dengeli bir gelişme modeli kurmak ve sistemi yürüyebilir alt merkezlerle desteklemek (s. 246).
 - e. **Hedef:** Yeni yaşam alanlarının gelişiminde ve mevcut kentsel alanlarda farklı arazi kullanımlarını içeren karma kullanımın ve farklı yaş gruplarının, farklı sosyoekonomik grupların birlikte yaşadığı karma kullanıcı profilini teşvik etmek (s. 246).

- f. Hedef:** Kentsel sistemde fonksiyon alanları arasındaki bağlantıyı güçlendirmek ve kaliteyi artırmak (s. 246).
- g. Hedef:** Makro projeleri ve büyük ölçekli kentsel projeleri dengeli bir kentsel büyümeyi destekleyecek ve bölge içi gelişmişlik farklarını azaltacak şekilde, plan ölçekleri arasındaki uyum ve etkileri gözeterek geliştirmek (s. 246).
- h. Hedef:** Başta makro projeler olmak üzere, projelerin tarihî dokuya, toplumsal yapıya, şehir kimliğine uyumunu sağlamak, çevresel, sosyal ve ekonomik etkilerini değerlendirmek, risk analizini yapmak, potansiyel olumsuz etkilerini önlemek (s. 246).
- 29. Strateji:** Katılımcılığı esas alan, iş birliğine dayalı, kapsayıcı ve bütüncül bir planlamayı yaygınlaştırmak.
- a. Hedef:** Kentsel kararlar alınırken, şeffaf, hesap verebilir ve katılımcı bir yönetim anlayışını benimsemek, katılımcılığı ve iletişimi geliştirecek mekanizmalar kurmak, plan kararlarını kamuoyu ile daha etkili yöntemler kullanarak paylaşmak (s. 247).
- b. Hedef:** Başta büyük ölçekli projeler ve tarihî dokuya yapılacak müdahaleler olmak üzere, kentsel projeleri yerel planlar ile bütüncül şekilde geliştirmek (s. 247).
- c. Hedef:** Planların, ilkeler çerçevesinde uygulanmasını sağlamak, parçacı revizyonların önüne geçmek (s. 247).
- 30. Strateji:** Kentsel fonksiyon alanlarının kalitesini, adil dağılımını ve şehir halkına sunulan seçenekleri artırmak.
- a. Hedef:** Yerelin sosyal dokusuna uygun yapılaşmayı sağlamak, farklı yaşam biçimlerine uygun konut seçeneklerini ve tasarımını geliştirmek (s. 253).
- b. Hedef:** Açık ve yeşil alanları bütüncül bir yaklaşımla korumak, geliştirmek, kullanımını artırmak (s. 253).
- c. Hedef:** Yaya yollarının kesintisizliğini sağlamak (s. 254).
- d. Hedef:** Kıyıları korumak, kamunun kullanımına açmak, erişilebilirliğini ve kentsel etkinlik alanı olarak kullanımını artırmak (s. 254).
- e. Hedef:** Kentsel donatı alanlarının çeşitliliğini ve niceliğini artırmak ve kalitesini iyileştirmek (s. 254).
- 31. Strateji:** Kentsel kimlikle uyumlu yüksek kalitede tasarımı, mekânsal özgünlük ve çeşitliliği sağlamak.
- a. Hedef:** İstanbul'un yerele özgü kültürel değerlerini, kentsel hâfızayı oluşturan öğelerini belirlemek ve özgünlük haritalarını hazırlamak (s. 254).

- b. Hedef:** Kentsel tasarım standartlarını yükseltecek, kentsel imaja katkı sağlayacak, kentin özgün unsurlarını içeren bütüncül tasarım rehberleri hazırlamak; kamusal alanlar, kentsel donatı alanlarının tasarımı ve teknik altyapının kullanımında bu rehberleri uygulayarak bütünlük ve uyum sağlamak (s. 254).
 - c. Hedef:** Kentsel planlama ve tasarımda şehrin özgün unsurlarını çağdaş yaşamla bütünleştirmek ve şehir kimliğinin özgün unsurlarını koruyarak geliştirmek (s. 255).
 - d. Hedef:** Çok kültürlü ve çeşitlilik sunan özgün kentsel tasarım ve mimari örnekleri desteklemek ve tek tipleşmenin önüne geçmek (s. 255).
 - e. Hedef:** Kamusal açık alanlarda ve donatı alanlarında farklı kullanımları mümkün kılan insan odaklı esnek tasarımı ve yüksek tasarım niteliğini sağlamak (s. 255).
 - f. Hedef:** Açık alanların sanatla ilişkisini güçlendirmek, sanatsal ve kültürel etkinliklerin tüm şehirde yaygınlaşmasını sağlayacak altyapıları geliştirmek (s. 255).
 - g. Hedef:** Yeni geliştirilen projelerin ve bölgeye çekilecek yatırımların İstanbul kimliğine ve özgün değerlerine uyumunu sağlamak (s. 255).
 - h. Hedef:** Özgünlük ve tasarım kalitesini artıracak, yaratıcı fikirleri İstanbul'a çekecek yarışmalar düzenlemek (s. 255).
 - i. Hedef:** Kentsel tasarımla ilgili meslek gruplarının becerilerini ve yaratıcılıklarını destekleyici çalışmalar yapmak (s. 255).
- 32. Strateji:** İstanbul'da kentsel dönüşümü bütüncül bir planlama ile kentsel ihtiyaçlar ve yaşam biçimini dikkate alarak, il içi gelişmişlik dengesini sağlayacak şekilde gerçekleştirmek.
- a. Hedef:** İstanbul genelinde risk haritasını hazırlamak ve buraların dönüştürülmesi için uygun araçlar geliştirmek (s. 260).
 - b. Hedef:** İstanbul geneli için bütüncül bir kentsel dönüşüm planı hazırlamak ve afet riski yüksek yerlere öncelik tanımak (s. 260).
 - c. Hedef:** Kentsel dönüşüm projelerini mahalle kavramını koruyan, iş-konut dengesini kuran, kentsel hayatta ihtiyaç duyulan tüm fonksiyonların yer aldığı, karma fonksiyonlu tasarım yaklaşımıyla geliştirmek (s. 260).
 - d. Hedef:** Kentsel dönüşüm alanlarında İstanbul kimliği, özgün değerleri ve hayat tarzına uygun mekân tasarımlarını geliştirmek (s. 260).
 - e. Hedef:** Kentsel dönüşümde farklı sosyoekonomik grupları ve farklı hayat tarzlarını kapsayıcı uygulamalar yapmak (s. 260).
 - f. Hedef:** Tarihi alanlarda yapılacak yenileme projelerinde kültür ve tabiat varlıkları ile tarihî kent dokusunu ve kentsel hafızayı korumak (s. 260).

- g. Hedef:** Kentsel dönüşümün finansmanında alternatif modeller geliştirmek (s. 260).
- 33. Strateji:** Sanayinin şehre getirdiği yükü azaltacak, sanayinin gelişimine imkân verecek mekânsal dönüşümü sağlamak.
- a. Hedef:** Sanayi bölgelerinin envanter çalışmasını, ekonomik ve kentsel yük analizlerini yapmak, İstanbul'da sanayinin dönüşümü ve desantralizasyonuna yönelik strateji belgesi ve eylem planı hazırlamak (s. 261).
- b. Hedef:** Temiz üretim yapan, ileri teknoloji kullanan ve yüksek katma değer üreten sanayi sektörlerine il içinde öncelik vermek (s. 261).
- c. Hedef:** Zanaata dayalı geleneksel üretim yapan işletmelerin faaliyetlerine şehrin uygun yerlerinde öncelik vermek (s. 261).
- d. Hedef:** Su havzalarında bulunan, aşırı su tüketen, afet riski taşıyan, kirletici sanayi sektörlerini çevresel etkilerini bertaraf edecek önlemler olarak kentsel alan dışına desantralize etmek (s. 261).
- e. Hedef:** Şehir içinde sıkışarak gelişmesi sınırlanmış, emek yoğun üretim yapan, kente yük getiren sanayi alt sektörlerini kümelenerek geliştirecekleri yerlere taşımak ve boşaltılan alanları planlı bir şekilde dönüştürmek (s. 261).
- 34. Strateji:** İstanbul belleğini oluşturan öğeler ile kültürel mirası tarihî kentsel peyzaj yaklaşımıyla korumak (s. 265).
- a. Hedef:** İstanbul belleğini oluşturan temel değerleri ve bunların anlamlarını belirlemek, nasıl yaşatılacaklarına dâir planlama çalışmaları yapmak ve verinin güncelliğini sağlamak (s. 266).
- b. Hedef:** İstanbul belleğini oluşturan kentsel mirası, tarihî alanları ve kültürel öğeleri tarihî ve özgün kimlikleri ile korumak (s. 266).
- c. Hedef:** Kentsel gelişim planlarını, kültürel miras değerlerini öncelikle dikkate alacak şekilde hazırlamak, koruma planlarını diğer planlama süreçleriyle bütüncül bir yaklaşımla gerçekleştirmek (s. 266).
- d. Hedef:** İstanbul'un silüetini korumak, silüeti olumsuz etkileyen yapılaşmanın önüne geçmek (s. 266).
- 35. Strateji:** Tarihî alanları ve kentsel mirası yaşatarak korumak ve İstanbulluların sahiplenmesini sağlamak (s. 266).
- a. Hedef:** Yenileme projelerinin ve arazi kullanım kararlarının tarihî mirasa etkilerini değerlendirmek ve olumsuz etkilerini önlemek (s. 267).
- b. Hedef:** Tarihî mekânları şehrin sosyoekonomik hayatına entegre etmek, kentsel mirası uygun fonksiyonlar ile yaşatmak (s. 267).

- c. Hedef:** Tarihi kentsel doku ve kültürel miras ile yakın çevresindeki çağdaş uygulamalar arasında uyumu ve etkileşimi sağlamak (s. 267).

36. Strateji: Âfet yönetim sistemini etkinleştirmek (s. 271).

- a. Hedef:** Toplumun âfetlere hazırlıklı olmasını sağlayıcı çalışmalar yapmak (s. 271).
- b. Hedef:** Sivil toplum kuruluşlarını güçlendirmek ve başta gönüllü örgütlenmeler olmak üzere yerel kapasiteyi geliştirmek (s. 271).
- c. Hedef:** İstanbul'a özel âfet ve âcil durum eylem planı oluşturarak âfet öncesinde, sırasında ve sonrasında; hazırlıklı olma, risk azaltma, müdahale ve iyileştirme faaliyetlerinde sorumlulukları tanımlamak ve eşgüdüm sağlamak (s. 271).
- d. Hedef:** Âfet öncesinde, sırasında ve sonrasındaki çalışmalar için gerekli mekânsal düzenleme, donanım, beşerî ve finansal kaynakları belirlemek ve etkin kullanımını sağlamak (s. 271).
- e. Hedef:** Bütüncül risk haritasını hazırlamak ve risk azaltma çalışmalarını gerçekleştirmek (s. 271).
- f. Hedef:** Planlama çalışmalarında âfet tehlike ve risklerini esas almak ve bu doğrultuda âfet risklerini azaltıcı düzenlemeler yapmak (s. 271).
- g. Hedef:** Âfet riski altında bulunan tarihî yapıların envanterini hazırlamak ve bu doğrultuda gerekli önlemleri almak (s. 272).
- h. Hedef:** Âfet riski altında bulunan kamusal binaları ve kritik altyapıları mevcut durumuna göre güçlendirmek veya yeniden yapılmasını sağlamak (s. 272).
- i. Hedef:** Başta öncelikli kamu yapıları (okul, hastane, yurt vb.) olmak üzere kamuda ve işletmelerde âfet eylem planlarını hazırlamak, bu yapılarda yaşayanları ve çalışanları bilgilendirmek (s. 272).

37. Strateji: Toplu ulaşım hizmetlerini iyileştirmek ve kullanımını yaygınlaştırmak (s. 288).

- a. Hedef:** Uzun vadeli ve bütüncül bir toplu taşıma stratejisi hazırlamak (s. 289).
- b. Hedef:** Raylı sistemlerin toplu taşıma içindeki payını artırmak (s. 289).
- c. Hedef:** Deniz ulaşımının toplu ulaşım içindeki payını artırmak (s. 289).
- d. Hedef:** Aktarma merkezlerinin kapasitesini ve fonksiyonelliğini artırmak (s. 289).
- e. Hedef:** Ulaşımda fiziksel, mekânsal, ekonomik, zamansal ve konfor yönünden entegrasyonu genişletmek (s. 289).

- f. Hedef:** Toplu ulaşımda mâliyetleri azaltıcı çalışmalar yaparak kendi kendini finanse edebilirlik oranını artırmak (s. 289).
- 38. Strateji:** Yaya ve bisiklet ulaşımını teşvik etmek (s. 289).
- a. Hedef:** Yayalaştırma ve bisiklet ulaşımına ilişkin altyapıyı geliştirmek (s. 290).
- b. Hedef:** Meydan ve yayalaştırma çalışmalarını yaygınlaştırmak, yayaalara özel mekânları genişletmek (s. 290).
- c. Hedef:** Araç trafiğinin yaya ve bisiklet ulaşımı üzerindeki olumsuz etkilerini gidermek, yaya ve bisiklet ulaşımının konfor ve güvenliğini sağlamak (s. 290).
- d. Hedef:** İstanbul ölçeğinde şehir içi bisiklet kiralama sistemini geliştirmek (s. 290).
- e. Hedef:** Bisikletlerin toplu ulaşım sistemi ve yayalaştırılmış yerlerle entegrasyonunu sağlamak ve bisiklet park sistemini geliştirmek (s. 290).
- 39. Strateji:** İstanbul'a erişim imkânlarını iyileştirmek (s. 290).
- a. Hedef:** Havalimanlarının, garların ve otogarların şehir içi raylı sistemler ve diğer toplu taşıma sistemleri ile entegrasyonunu sağlamak (s. 291).
- b. Hedef:** Marmara Denizi etrafındaki yerleşimlere erişimde deniz ulaşımının daha etkin bir şekilde kullanımını sağlamak (s. 291).
- c. Hedef:** Anadolu Yakası'nda merkezî bir otogar inşa etmek ve cep otogarlara projesini hayata geçirmek (s. 291).
- 40. Strateji:** Ulaşım talebini etkin yönetmek ve mevcut ulaşım altyapısını verimli kullanmak (s. 292).
- a. Hedef:** Kurumlar arası koordinasyonu ve iş birliğini artırmak (s. 292).
- b. Hedef:** Merkezî yerlere özel araç girişini azaltacak tedbirler almak (s. 293).
- c. Hedef:** Ulaşım talebinin azaltılması ve etkin bir şekilde karşılanabilmesi için nüfus, ekonomik faaliyetler ve istihdamın kent genelinde dengeli dağılımını sağlamak; ev, iş ve alışveriş imkânlarının bir arada bulunduğu karma arazi kullanımını yaygınlaştırmak (s. 293).
- d. Hedef:** Merkezî yerlerdeki nüfus yoğunluğunu artıran ve ulaşım talebinin dengesiz dağılımına neden olan yeni yapılaşmaların trafik ve erişilebilirlik analizlerini yapmak (s. 293).
- e. Hedef:** Taksilerin ulaşımda boş dolaşımını azaltacak uygulamaları hayata geçirmek (s. 293).
- f. Hedef:** Karayolu ağı yol geometrisini iyileştirmek (s. 293).
- g. Hedef:** Trafik yönetimini ve denetimini daha etkili hâle getirmek (s. 293).

h. Hedef: Akıllı ulaşım sistemlerinden daha etkili bir şekilde yararlanmak (s. 293).

41. Strateji: Sürdürülebilir havza ve su kaynakları yönetimini sağlamak (s. 316).

a. Hedef: Su havzalarına yönelik envanter ve yönetim planları hazırlamak (s. 316).

b. Hedef: Havza koruma alanlarında yapılaşmayı engellemek (s. 317).

c. Hedef: Ağaçlandırma, organik ve doğal tarım uygulamaları yoluyla havzalarda su tutma oranını artırmak (s. 317).

d. Hedef: Yer altı su seviyesinin çok düştüğü havzalarda su seviyesini artırıcı çalışmalar yapmak (s. 317).

e. Hedef: Taşkın kontrolünü sağlamaya yönelik çalışmalar yapmak (s. 317).

f. Hedef: Su ayak izi raporunu hazırlamak ve su tüketimini optimal seviyeye indirmek için çalışmalar yapmak (s. 317).

g. Hedef: İçme suyu şebekelerini yenileme çalışmalarını tamamlayarak kayıp kaçak oranını azaltmak (s. 317).

h. Hedef: Şehir içine yağın yağmur sularının depolanması ve yeniden kullanılmasına yönelik çalışmalar yapmak (s. 317).

42. Strateji: Ormanları ve tarım arazilerini korumak ve geliştirmek (s. 317).

a. Hedef: Orman ve tarım arazilerinde denetimleri artırarak kaçak yapılaşmayı engellemek ve buraların üzerindeki kentsel baskıyı azaltmak (s. 318).

b. Hedef: Katma değeri yüksek organik veya doğal tarım uygulamalarını desteklemek (s. 318).

c. Hedef: Tarım arazilerinde üretilen ürünlerin doğrudan satışını sağlayacak çalışmalar yapmak ve organik pazarlar kurmak (s. 318).

d. Hedef: Ormanlara ve tarım arazilerine atık bırakılmasını engelleyici çalışmalar yapmak (s. 318).

e. Hedef: Madencilik sonucunda bozulan arazilerin rehabilite edilmesine yönelik çalışmalar yapmak (s. 318).

f. Hedef: Kent ormanlarının sayısını ve büyüklüğünü artırmak (s. 318).

43. Strateji: Denizleri ve kıyıları korumak (s. 318).

a. Hedef: Kıyılarda yoğun yapılaşma ve ekosistemi etkileyecek deniz doldurma faaliyetlerinin önüne geçmek (s. 319).

b. Hedef: Rekreasyon alanlarını artırmak (s. 319).

c. Hedef: Kıyı atıklarının ve denize atılan katı atıkların azaltılması amacıyla kamuoyunu bilinçlendirmek (s. 319).

- d. Hedef:** Arıtılmamış atık suların denize deşarjını engellemek ve bu konuda denetimleri etkinleştirmek (s. 319).
 - e. Hedef:** Kıyı ve deniz temizliği çalışmalarını yaygınlaştırmak (s. 319).
 - f. Hedef:** Mavi bayraklı marina ve plajların sayısını artırmak (s. 319).
 - g. Hedef:** Gemilerden ve diğer deniz araçlarından denize yapılan deşarjları engellemek (s. 319).
- 44. Strateji:** Hava kalitesini artırmak (s. 319).
- a. Hedef:** Hava kalitesini etkileyen parametreleri belirlemek ve emisyon envanteri hazırlamak (s. 320).
 - b. Hedef:** İstanbul için temiz hava eylem planını hazırlamak (s. 320).
 - c. Hedef:** Rüzgâr ve hava akımını etkileyecek alanları belirlemek ve buralara özel planlama yaparak yüksek binaları ve sanayi tesislerini doğru konumlandırmak (s. 320).
 - d. Hedef:** Hava kalitesi ölçüm istasyonlarının sayısını artırmak (s. 320).
 - e. Hedef:** Sanayi alanlarında denetimi artırmak (s. 320).
 - f. Hedef:** Hafriyat toprağı, inşaat ve yıkıntılardan kaynaklı toz oluşumunu engelleyici çalışmalar yapmak (s. 320).
- 45. Strateji:** Katı atıkları ve atık suları sürdürülebilir yönetmek (s. 320).
- a. Hedef:** Evsel katı atık ve atık su üretiminin azaltılmasına ve kaynağında ayrıştırılmasına yönelik bilinçlendirme çalışmaları yapmak (s. 321).
 - b. Hedef:** Kâğıt ve ambalaj atığı, atık pil, elektronik atıklar, bitkisel atık yağ, vb. toplayıcıları ve hurdacıları atık yönetimi sistemine entegre etmek (s. 321).
 - c. Hedef:** Kentsel dönüşüm uygulamaları ve artan inşaat faaliyetleri sonucu ortaya çıkan hafriyat atıklarının geri kazanımını ve depolanmasını sağlayıcı çalışmalar yapmak (s. 321).
 - d. Hedef:** İleri biyolojik atık su arıtma tesisi sayısını ve kapasitesini artırmak (s. 321).
 - e. Hedef:** Konutlarda gri su geri kazanım uygulamalarını başlatmak (s. 321).
 - f. Hedef:** Endüstriyel atık suların doğaya deşarjını önleyici çalışmalar yapmak (s. 321).
- 46. Strateji:** Endüstriyel faaliyetlerde sürdürülebilir atık yönetimi sağlamak (s. 321).
- a. Hedef:** Su havzalarında bulunan, aşırı su tüketen ve kirletici sanayi sektörlerinin çevresel etkilerini bertaraf edecek önlemler alarak kentsel alan dışına desantralize edilmesini sağlamak (s. 322).

- b. Hedef:** Tehlikeli atıkların kontrolsüz bertarafını önlemek amacıyla bölgesel tehlikeli atık transfer tesislerinin sayısını ve kapasitesini artırmak (s. 322).
- c. Hedef:** Endüstriyel atık suların kontrolsüz bir şekilde deşarjını önlemek amacıyla bölgesel endüstriyel atık su arıtma tesislerinin sayısını artırmak (s. 322).
- 47. Strateji:** Enerji verimliliğini artırmak ve temiz enerji kullanımını yaygınlaştırmak (s. 329).
 - a. Hedef:** Sera gazı emisyon envanteri oluşturmak (s. 329).
 - b. Hedef:** Enerji verimliliğini artırma hususunda kamuoyunu bilinçlendirici çalışmalar yapmak (s. 329).
 - c. Hedef:** İstanbul'un iki yakasında enerji verimliliği ve temiz enerji merkezleri kurmak (s. 329).
 - d. Hedef:** Yeşil bina uygulamalarını yaygınlaştırmak (s. 329).
 - e. Hedef:** Kentsel aydınlatma, trafik lambaları, reklam panoları vb. kamusal uygulamalarda verimli enerji tüketen teknolojileri ve yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanmak (s. 330).
 - f. Hedef:** Yoğun kentleşmeden dolayı kent merkezlerinde ısının artmasını engelleyecek kentsel tasarımları yaygınlaştırmak (s. 330).
 - g. Hedef:** Ulaşımında enerji verimliliğini artırmak (s. 330).
 - h. Hedef:** Verimli enerji ve temiz enerji kaynakları kullanan motor ve yakıt sistemlerinin kullanılmasını desteklemek (s. 330).
 - i. Hedef:** Enerji verimliliğini artıracak akıllı şebeke uygulamalarını yaygınlaştırmak (s. 330).
 - j. Hedef:** Toplu ulaşım araçları dâhil elektrikli araç kullanımının yaygınlaşmasını desteklemek, farkındalık sağlamak ve altyapı hizmetleri sunmak (s. 330).

2.3. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ 2020-2024 STRATEJİK PLANI

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2020-2024 dönemi stratejik planı kapsamında belediyenin misyonu, vizyonu, değerleri, stratejik planın ana temaları, amaçları ve stratejik hedeflerine yer verilmiştir.

2.3.1. Misyon, Vizyon, Değerler⁴

Misyon: Yeni nesil belediyecilik anlayışıyla şehrin tüm değerlerine sahip çıkarak üreten, kültürel ve sosyal yaşamı ile 24 saat yaşayan bir İstanbul için erişilebilir hizmetler sunmak (s. 8).

Vizyon: Adil, yeşil ve yaratıcı şehir, mutlu İstanbullu (s. 8).

Değerler: (s. 9).

1. Adalet
2. Şeffaflık ve hesap verebilirlik
3. Etik
4. Kapsayıcılık
5. Yenilikçilik
6. Çevreye duyarlılık
7. Liyakat
8. Katılımcılık
9. İnsan odaklılık
10. Çeviklik

2.3.2. Ana Temalar, Amaçlar, Stratejik Hedefler⁵

1. Ana Tema: Ulaşılabilir İstanbul (s. 89).

a. Amaç: Nitelikli ve fonksiyonel yaşam alanları geliştirerek dayanıklı bir şehir oluşturmak.

i. Strateji: İstanbul'un âfete dayanıklılığını artırmak.

ii. Strateji: İstanbul'un kültür ve tarihini yansıtan, sürdürülebilir kent estetiğini sağlamak.

iii. Strateji: Kentsel dönüşüm hizmetlerini âfet önceliği ile şeffaf ve katılımcı yöntemlerle gerçekleştirmek.

iv. Strateji: Kentsel planlama sürecini hazırlanmakta olan 2050 vizyon belgesi çerçevesinde kentsel bilişimden yararlanarak şeffaf ve katılımcı biçimde yönetmek.

v. Strateji: Âfet ve âcil durumlara müdahale kapasitesini ve toplumsal farkındalığı, akıllı sistemler ve teknolojiye dayanarak geliştirmek.

vi. Strateji: İmar uygulama ve denetim süreçlerini etkin yönetmek.

4 İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *2020-2024 Stratejik Planı*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Strateji Geliştirme Müdürlüğü, 2019.

5 İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *2020-2024 Stratejik Planı*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Strateji Geliştirme Müdürlüğü, 2019.

vii. Strateji: Bütünleşik kent bilgi sistemini geliştirerek akıllı şehir uygulamaları ile sistemin etkin kullanımını sağlamak.

b. Amaç: Sürdürülebilir hareketlilik kapsamında kentsel ulaşımı geliştirmek.

i. Strateji: Raylı sistem ağını ve toplu ulaşım içindeki payını artırmak.

ii. Strateji: Toplu taşımada entegrasyonu, erişilebilirliği ve kaliteyi artırmak.

iii. Strateji: Deniz yolu taşımacılığının kapasitesini ve toplu ulaşım içindeki payını artırmak.

iv. Strateji: Akıllı ulaşım sistemlerini ve ulaşım altyapı uygulamalarını artırarak trafiği etkin yönetmek.

v. Strateji: Altyapı kazı işlerini en aza indirmek için yeni yöntem-teknoloji uygulamalarını ve altyapı yönetiminde entegrasyonu geliştirmek.

vi. Strateji: Karayolu sistemleri altyapısını güçlendirmek ve sürdürülebilir kılmak.

2. Ana Tema: Çevreye Duyarlılık (s. 89).

a. Amaç: Sürdürülebilir çevre ve enerji yönetimini güçlendirmek.

i. Strateji: Atık yönetim uygulamalarını geliştirerek geri dönüşüm oranını artırmak.

ii. Strateji: Yenilenebilir enerji, enerji verimliliği ve aydınlatma tesislerine yönelik faaliyetleri etkinleştirmek, yaygınlaştırmak.

iii. Strateji: Sürdürülebilir yeşil alanlar oluşturmak ve kişi başına düşen aktif yeşil alan miktarını artırmak.

iv. Strateji: İklim değişikliği ile mücadeleyi yaygınlaştırarak çevreyi korumak.

3. Ana Tema: Üreten İstanbul (s. 89).

a. Amaç: Kentin ekonomik değerinin yükselmesine katkı sağlamak.

i. Strateji: İstanbul'un turizm potansiyelini geliştirmek.

ii. Strateji: Kentin kreatif ve inovatif potansiyelini açığa çıkaracak bilim, teknoloji ve inovasyon merkezlerini planlamak ve girişimciliği teşvik etmek.

iii. Strateji: İstanbul ekonomisine ve istihdama katkı sağlamak.

iv. Strateji: Kentsel tarımı teşvik etmek.

4. Ana Tema: Paylaşan İstanbul (s. 90).

a. Amaç: Sosyal ihtiyaçları eşit ve kapsayıcı bir şekilde karşılayarak paylaşan bir şehir oluşturmak.

- i. Strateji:** Sosyal destek hizmetlerinin çeşitliliğini, etkinliğini, verimliliğini geliştirmek ve kapsayıcılığını artırmak.
- ii. Strateji:** Eşit haklara ulaşamayan toplumsal gruplara yönelik hizmetleri geliştirmek.
- iii. Strateji:** Cenâze hizmetlerini kapsayıcı ve etkin şekilde yürütmek.

5. Ana Tema: Yaşayan İstanbul (s. 90).

- a. Amaç:** Sosyal yaşam olanaklarını geliştirerek yaşayan bir şehir oluşturmak.
- i. Strateji:** Spor hizmetlerinin çeşitliliğini ve erişilebilirliğini artırarak kentin spor imkânlarını genişletmek.
- ii. Strateji:** Koruyucu, önleyici ve tedavi edici sağlık hizmetlerini geliştirerek, erişilebilir, kapsayıcı ve etkin hâle getirmek.
- iii. Strateji:** Kentin kütüphânelerini nicelik ve nitelik olarak artırarak kütüphânecilik faaliyetlerini geliştirmek.
- iv. Strateji:** Sahipsiz hayvanların rehabilitasyon ve poliklinik hizmetlerini ilgili paydaşlar ile birlikte iyileştirmek ve sahiplendirilmelerini teşvik etmek.
- v. Strateji:** Erişilebilir ve kapsayıcı stratejiler ile dinamik bir kültür-sanat alanı yaratmak.
- vi. Strateji:** Toplum düzenine yönelik ruhsatlandırma ve denetim faaliyetlerini eşit, adil ve tarafsız bir şekilde yönetmek.
- vii. Strateji:** İstanbul'un sağlıklı ve ekonomik gıdaya ulaşmasına katkı sağlamak ve hal kapasitesini artırmak.

6. Ana Tema: Eşsiz Miras (s. 90).

- a. Amaç:** Kültürel, mimarî ve doğal şehir mirasını korumak ve geliştirmek.
- i. Strateji:** Katılımcı süreçlerle bağımsız modeller oluşturarak kültürel mirası korumak, önleyici koruma süreçlerini katılımcılık ile kalıcı ve etkin kılmak.
- ii. Strateji:** İstanbul'un kültürel ve tarihsel kimliğini yansıtacak çağdaş müzeleri turizm ve kültür ihtiyaçları açısından planlayarak oluşturmak.
- iii. Strateji:** İstanbul'un somut ve somut olmayan kültürel miras envanterini ve koleksiyonlarını oluşturmak ve geliştirmek, eğitici ve bilgilendirici araştırma faaliyetleri ile kamuoyuna sunmak.
- iv. Strateji:** Kentin kültürel miras yapılarını projelendirmek, belgelemek, korumak, restore etmek.

7. Ana Tema: Finansal Sürdürülebilirlik (s. 90).

- a. Amaç:** Finansal sürdürülebilirliği sağlamak.

- i. Strateji:** Gayrimenkulleri etkin ve fonksiyonel bir şekilde yönetmek.
- ii. Strateji:** Kurumsal kaynak planlaması ile tedarik süreçlerini tasarrufu sağlayarak şeffaf ve hesap verilebilir bir şekilde yönetmek.
- iii. Strateji:** Yeni gelir kaynakları oluşturmak, mevcut kaynakları tasarruf ve bütçe disiplini ile eşitlik ve şeffaflık çerçevesinde yönetmek.
- iv. Strateji:** Alternatif finansman kaynakları geliştirmek.

8. Ana Tema: Katılımcı ve Yenilikçi Yönetim (s. 91).

- a. Amaç:** Kurumsal yapımızı ve iş modelimizi adil, katılımcı ve yenilikçi yöntemlerle geliştirmek.
- i. Strateji:** İBB, bağlı kuruluş ve iştirak şirketlerinin iletişim, koordinasyon ve iş birliğini güçlendirmek.
- ii. Strateji:** Fiziksel kaynakları etkin ve fonksiyonel bir şekilde yönetmek.
- iii. Strateji:** Kurumsal ve yönetsel yetkinlikler doğrultusunda insan kaynağı yapısını ve kapasitesini güçlendirmek.
- iv. Strateji:** Kritik iş süreçlerini mükemmelleştirmek ve proje yönetimi sistematiğini güçlendirmek.
- v. Strateji:** Ölçülebilir, ulaşılabilir ve akılcı hedeflerle yönetim sistematiğini güçlendirmek.
- vi. Strateji:** Vatandaş deneyimini dikkate alarak tüm paydaşların karar alma süreçlerine eşit ve etkin katılımını sağlamak.
- vii. Strateji:** Kurumsal yapımızı ve itibarımızı güçlendirerek kurumu yarının dünyasına hazır hâle getirmek.
- viii. Strateji:** Kurumsal bilgi teknoloji altyapısını geliştirmek.
- ix. Strateji:** İç denetimin etkinliğini ve farkındalığını artırmak.

2.4. İSTANBUL SANAYİ STRATEJİ BELGESİ (2015)

Kalkınma Bakanlığı ve İstanbul Sanayi Odası tarafından 2015 yılında hazırlanan İstanbul Sanayi Strateji Belgesi kapsamında şehrin rekabet gücü, İstanbul sanayisine dair tespitler, amaçlar, stratejiler ve eylemlere yer verilmiştir.

2.4.1. Rekabet Gücü⁶

İstanbul'da sanayi sektörünün rekabet gücünün genel anlamda “orta derece” olduğu belirlenmiştir. Beş değişken ve 27 gösterge üzerinden yapılan elmas analizinde, göstergelere göre rekabet gücü Tablo 1’de gösterilmiştir (s. 15):

6 İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Kalkınma Ajansı, *İstanbul Sanayi Strateji Belgesi*, İstanbul, 2015.

Tablo 1: İstanbul'da Sanayi Sektörünün Genel Rekabet Gücü

Değişken	Gösterge	Rekabet Gücü
Firma stratejisi ve rekabet yapısı (orta)	Sektör stratejisinin varlığı	Orta
	Firmaların rekabet stratejisi	Orta
	Firmaların üretim yapıları	Yüksek
	Firmaların kurumsallaşma seviyeleri	Düşük
	Yabancı sermayeli firmaların varlığı	Yüksek
	Ürün konumlandırma stratejisi	Orta
Girdi koşulları (orta)	İş gücü	Orta
	Sanayinin yerleşimi	Düşük
	Ham madde ve yarı mamûl tedariki	Orta
	Lojistik altyapı	Orta
	Enerji	Orta
	Sınai girişimcilerin varlığı	Yüksek
	Finansa erişim	Orta
	Coğrafi konum	Yüksek
Talep koşulları (yüksek)	İç pazar	Yüksek
	Dış pazar	Yüksek
	Markalaşma	Orta
	Tüketicinin bilinç seviyesi	Yüksek
İlgili ve destekleyici kuruluşlar (yüksek)	Sivil toplum kuruluşları	Orta
	Coğrafi yoğunlaşma	Yüksek
	Üniversite-sanayi iş birliği	Orta
	AR-GE kapasitesi	Orta
	Tedarik zincirinin gelişmişliği	Yüksek
	Yüksek teknoloji mamûl üretim altyapısı	Yüksek
Kamu (düşük)	Teşvikler	Düşük
	Yerel yönetimler	Düşük
	Denetim	Orta

2.4.2. Tespitler⁷

Tespit 1 (Temel Sorunlar): İstanbul sanayisinin orta seviyede rekabetçi bulunması şehrin geleceğinde sanayinin şimdiye kadar olduğu gibi önemli bir seviyede olup olmayacağı hakkında bir belirsizliğin oluştuğunu göstermektedir. Eğer yerel yönetimlerin sanayiye şehirden çıkarma yolunda uygulamaları ve merkezi idârenin İstanbul sanayiine teşvik vermeme uygulamaları devam ederse; bu süreç içerisinde İstanbul'daki sanayi firmaları da kurumsallaşma ve AR-GE altyapısı gibi alanlarda kendilerini yeterince geliştiremezlerse küresel rekabet yarışında geri kalmaları kaçınılmaz olacaktır (s. 15).

Tespit 2 (Stratejik Öncelikler): İstanbul sanayisinin iyiye gitmesine dâir en öncelikli stratejinin “kamu” değişkenini düştükten sonra, orta ya da yüksek seviyeye çıkaracak eylemler olacağı düşünülmektedir. İstanbul sanayisinin rekabetçiliğine orta seviyede katkı yapan “girdi koşulları” ile “firma stratejisi ve rekabet yapısı” değişkenlerinin geliştirilmesi için de stratejilerin oluşturulması gerekmektedir. Son olarak da rekabetçilikte İstanbul sanayisine yüksek seviyede katkıda bulunan “talep yapısı” ile ilgili ve “destekleyici kuruluşlar” değişkenlerinin bu seviyelerinde kalabilmesi için gerekli stratejilerin oluşturulması önerilmiştir (s. 16).

Tespit 3 (İş Gücünün Eğitim Durumu): İstanbul'da toplam çalışanların %64,3'ü hizmet sektörlerinde çalışmaktadır ki bu %50 olan Türkiye ortalamasının oldukça üzerindedir. 15 yaş üstü iş gücünde lise altı eğitimi olanların oranı %56,4'tür ki bu veri İstanbul'un toplam iş gücünün yarısından fazlasının lise mezunu dahi olmadığını göstermektedir. Diğer taraftan, 15 yaş üstü iş gücünün %20,5'i lise ve dengi meslek okullarından mezundur. Yükseköğretim kurumlarından mezun olanların oranı ise %19,1'dir (s. 16).

Tespit 4 (Beyaz Yaka-Mavi Yaka Oranı): İstanbul'da sanayi sektöründe çalışanların %23'ü beyaz yakalı, %77'si ise mavi yakalıdır. Beyaz yakalıların içinde mühendislerin oranı %15, toplam çalışan sayısı (beyaz + mavi yakalılar) içinde mühendislerin oranı ise %3'tür (s. 18).

Tespit 5 (Akademik Personelin Dağılımı): Türkiye'deki profesörlerin %24,7'si, doçentlerin %20,4'ü ve doktor öğretim üyelerinin (yardımcı doçentlerin) %19,6'sı, diğer akademik personelin (öğretim görevlileri ve araştırma görevlileri) ise %18,1'i İstanbul'daki üniversitelerde çalışmaktadır (s. 19).

Tespit 6 (Kalifiye İş Gücü Tedariki): İstanbul'daki üniversitelerden mezun olan öğrencilerin sanayi sektörleri yerine hizmet sektörlerini tercih ediyor olması, İstanbul sanayisinin önlem alması gereken bir sorun olarak görülmektedir. Yani yeterli kalifiye iş gücü İstanbul'da büyük oranda olmakla birlikte bunların sanayiye tercih etmemeleri sanayi sektöründe hissedilen kalifiye eleman ihtiya-

7 İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Kalkınma Ajansı, *İstanbul Sanayi Strateji Belgesi*, İstanbul, 2015.

cının ana sebeplerinden biri olarak değerlendirilmelidir. Nitekim İstanbul'daki sanayi firmalarında yapılan bir alan araştırmasında firmaların %37'si kalifiye eleman bulmakta zorluk çektiklerini ifade etmiştir. Bu da İstanbul'un kalifiye iş gücü havuzuna sahip olsa bile bu iş gücünün yeterince sanayiye gitmediğini göstermektedir (s. 19).

Tespit 7 (Sanayinin Yerleşimi): İstanbul sanayicisinin en önemli sorunlarından birisi de üretim tesislerinin İstanbul'da yerleşimindeki belirsizliktir. Şehrin hızlı gelişmesi ve planların yapılıp uygulanmasındaki sorunlar sebebi ile İstanbul sanayicisi yerleşim ile ilgili sorunlar yaşamaktadır. Belediyeler tarafından inşaat izinlerinin verilmemesi, İstanbul'dan gitme baskısının artırılması gibi sebepler sanayicilerin tesislerine yeni yatırımları geciktirmelerine sebep olmaktadır (s. 19).

Tespit 8 (Sanayinin Şehir İçinde Dağılımı): İstanbul'da faaliyet gösteren imalat sanayiinin %77,3'ü Avrupa, %22,7'si ise Anadolu Yakası'nda yer almakta olup, toplam 4.300 ha kapalı sanayi alanı bulunmaktadır. İstanbul'da sanayi alanlarının, ulaşım maliyetleri ve pazar-ham madde erişimi kolaylığı açısından büyük ölçüde ulaşım akslarına paralel olarak D-100 (E-5) ve TEM karayolları çevresinde gelişmiş olduğu görülmektedir. İstanbul'da sanayi firmalarının en fazla yoğunlaştığı ilçelerin başında Esenyurt (510 ha) gelirken, onu sırası ile Büyükçekmece (460 ha), Güngören (390 ha) ve Tuzla (340 ha) ilçeleri takip etmektedir (s. 20).

Tespit 9 (Tedarik Zinciri): İstanbul'un sanayi sektörlerinde tedarik zincirindeki firmaların çoğunluğunun var olması, ham madde ve yarı mamul tedariki için bir avantaj oluşturmaktadır. Bununla beraber son yıllarda yarı mamül üreticilerinin özellikle Asya'dan gelen rekabet sebebi ile işlerine son vermeleri dolayısıyla sanayi sektöründe dışa bağımlılık artmıştır. Bu da kümelenme yapılarında oyuncu-ların eksilmesi sonucunu getirmektedir. Neticede İstanbul'daki firmaların %26'sı ihtiyaç duydukları ham maddeyi büyük ölçüde yerel dışı kaynaklardan tedarik ettiklerini, %35'i ise büyük ölçüde yerel kaynaklardan tedarik ettiklerini ifade etmiştir (ss. 23-24).

Tespit 10 (Lojistik Altyapı): İstanbul sanayiinin gittikçe daha çok kapasitede üretim yapması ile birlikte şehrin nüfus artışı, turizm ve ekonomik hareketliliği ile oluşan trafik yoğunluğu İstanbul sanayisi için zaman zaman lojistik aksamlara yol açmaktadır. Bununla birlikte şehrin sahip olduğu limanlar, havaalanları, demiryolu ve karayolları Türkiye ve dünya ile en üst seviyede bağlantı sağlamaktadır. Ancak, İstanbul'un lojistik yapısının önemli ölçüde karayolu taşımacılığı üzerine bina edilmesi ve iki yakaya dağılan sanayilerin ağırlıklı olarak karayolu üzerinden birbirleri ile irtibat kurmaları zaman zaman sıkıntılara neden olmaktadır. Raylı sistemlerin sanayi lojistiğine dâhil edilmemiş olması bir eksikliktir. Limanlar ile organize sanayi bölgeleri arasında demiryolu hatlarının kurulması önemli faydalar sağlayacaktır (s. 25).

Tespit 11 (Finansa Erişim): Türkiye’de tasarruf oranı düşüktür. Dolayısıyla, bankalar vâsıtası ile sağlanabilecek sanayi finansmanı, gelişmiş ekonomilere göre daha sınırlıdır. Doğal olarak bu durum sanayicilerin borçlanmasını pahalı hâle getirmekte, kredi kullanmada ipotek ve benzeri ek mâliyetlere neden olmaktadır (s. 27).

Tespit 12 (Coğrafi Konum): İstanbul, AB gibi dünyanın en büyük pazarının yanı başında olmasına ek olarak hızla gelişen Orta Doğu, Kafkaslar, Orta Asya ve Kuzey Afrika gibi coğrafyaların merkezinde olması itibarı ile önemli bir jeostratejik avantaja sahiptir. Bu konum, gelişen pazarlara yakın olmanın avantajlarını da sektöre sağlamaktadır. Ayrıca, Türk girişimcisinin bu pazarların iş yapma alışkanlıklarını bilmesi, kültürel bir yakınlık da sağlamaktadır. Coğrafi konumun sağladığı avantajlar dolayısıyla İstanbul’da üretim yapan sanayi firmalarının ürün teslim süresi, özellikle Asyalı rakiplerinden daha iyidir. Bu durum İstanbul için önemli bir rekabet avantajıdır. Ayrıca, dünyadaki bütün sanayi ham madde ve yarı mamül üreticilerinin İstanbul’da temsilcilikleri bulunmaktadır (ss. 27-29).

Tespit 13 (Markalaşma): İstanbul sanayisinin henüz küresel bilinirliği olan marka sayısı oldukça azdır. Küresel pazarda bilinen bir marka olmak, daha yüksek kâr payı elde etmek açısından önemlidir. Firmaların bu konuda bilinç seviyesi oluşmuştur ve bu hedefe ulaşmak için ferdî stratejiler üretilmektedir. Bu konuda kamu destekleri de verilmeye başlanmıştır (s. 32).

Tespit 14 (Üniversite-Sanayi İş Birliği): İstanbul’da 58 üniversite bulunmasına rağmen üniversite-sanayi iş birliği henüz istenilen seviyede değildir (s. 38).

Tespit 15 (Kümelenme, Temerküz): İstanbul’da bulunan sanayi sektörlerinin kümelenme yapılarının oldukça gelişmiş olduğu gözlenmektedir. Yıllar içerisinde doğal olarak gelişen sanayi sektörleri tarihsel olarak İstanbul’un belli bölgelerinde yoğunlaşmışlardır. Bu yapı, sektörlerin daha verimli ve etkin çalışmasını sağlamaktadır. İstanbul’da bulunan sanayi kümelenmelerine örnek olarak tekstil, hazır giyim, deri, kâğıt, eczacılık, basım, kauçuk, plastik, elektrik teçhizatı, bilgisayar, elektronik ve optik ürünler verilebilir (ss. 37-39).

Tespit 16 (AR-GE ve İnovasyon): Patent, faydalı model ve endüstriyel tasarım sayıları, yıllar içerisinde İstanbul’daki değerlerin yükselmekte olduğunu göstermektedir. Özellikle patent tescil sayılarındaki artış, İstanbul’un AR-GE sisteminin çıktı üretir durumda olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Türkiye’de 159 AR-GE merkezinin 45’i (%28,3) İstanbul’da bulunmaktadır. Türkiye’deki toplam 184.301 AR-GE personelinin 40.197’si (%21,8) İstanbul’da olmasına karşılık, ülkede alınan patentlerin %47,8’i İstanbul’dadır. İstanbul’da çalışan her bin AR-GE insan gücüne 132 patent düşerken, Türkiye genelinde bu sayı sadece 6’dır (ss. 39-40).

Tespit 17 (Tedarik Zinciri): İstanbul sanayi sektörlerinin şehrin belli bölgelerinde yoğunlaşmaları sektörün tedarik zincirinin de o bölgelerde oluşmasını

sağlamıştır. Bu sebeple, önde gelen sanayi sektörlerinde olması gereken firmaların büyük çoğunluğunun İstanbul'da var olduğu gözlenmektedir. Bu da sanayi sektörlerinin etkin ve verimli bir şekilde çalışabilmesini kolaylaştırmaktadır (s. 42).

Tespit 18 (Yüksek Teknolojili Mamül Üretimi Altyapısı): İstanbul Türkiye'de yüksek teknoloji ile yapılan üretimin %67,2'sini karşılamaktadır (s. 42).

Tespit 19 (Sektör Stratejisinin Varlığı): İstanbul sanayisinin henüz üzerinde uzlaşmış bir stratejisi bulunmamaktadır (s. 45).

Tespit 20 (Firmaların Üretim Yapıları): Üretim sistemlerini müşteri taleplerine göre esnek olarak kurmayı başarmış KOBİ ölçeğindeki firmaların çoğunlukta olması İstanbul sanayisine avantaj sağlamaktadır. Bu sayede firmaların piyasada olan talep dalgalanmalarına direnci artmakta, büyük siparişlerde de entegre bir firma gibi hareket edebilmektedirler. Ayrıca, müşteri taleplerine göre üretim sistemleri esnek olarak kurgulanabilmektedir (s. 46).

Tespit 21 (Firmaların Kurumsallaşma Seviyeleri): İstanbul sanayisindeki firmaların büyük çoğunluğu henüz ilk kuşak yönetiminde olan aile firmalarıdır. Bu firmaların arasında kurumsallaşma konusunda ciddi girişim gösteren firma sayısı oldukça azdır. Firmaların kurucuları sonrasında devamlılıkları konusunda bir belirsizlik vardır. Bu durum firmaların sürdürülebilirlikleri konusunda risk oluşturmaktadır (s. 48).

Tespit 22 (Yabancı Sermayeli Firmaların Varlığı): Önceleri İstanbul pazarına daha çok ürünlerini satmak amacı ile gelen yabancı sermayeli firmalar daha sonra İstanbul'un üretim avantajlarından faydalanmak için üretim tesislerini buraya kaydırmaya başlamışlardır. Bunu yaparken de yerli firmalar ile değişik oranlarda ortaklıklara gitmişlerdir. Son dönemlerde, bu firmalar İstanbul'da ürettikleri ürünleri dünyaya ihraç eder hâle gelmişlerdir. Bu süreç içerisinde yerli oyuncular, yabancı sermayeli firmalardan ciddi bilgi kazanmışlardır. Bu, hem yabancı sermayeli firmalar ile ortaklık yaparak hem de bu firmalarda çalışan personelin daha sonra kendi firmalarını kurması ya da başka firmalarda çalışmaya başlaması ile sağlanmıştır (s. 48).

Tespit 23 (Ürün Konumlandırma Stratejisi): İstanbul'daki sanayi firmalarının büyük bir kısmı kendi markaları ile dünya piyasalarına açılmak yerine lider markalar için fason üretim yapmaktadır. Bu durum AR-GE ve tasarıma dayalı ürün geliştirerek markalaşma ve dolayısıyla daha yüksek kâr marjı elde etme konumunun en büyük rakibidir. Bununla birlikte İstanbul'daki sanayi firmalarının bir kısmının son yıllarda fasoncu olmaktan kendi ürünlerini tasarlama ve dünya pazarlarına kendi markası ile sunabilme çabası içine girdiği görülmektedir (s. 50).

Tespit 24 (Yerel Yönetimlerin Yaklaşımı): Yerel yönetimlerin İstanbul'daki sanayi kuruluşlarına bakışı genelde olumsuzdur. Oysa yerel yönetimlerin en büyük sorunlarından biri olan seçmenlerinin istihdam talebine çare olabilecek

çözümlerden birisi de sanayi firmalarıdır. İki taraf arasındaki eksik iletişim genelde yerel yönetimlerin sanayi firmaları ile koordinasyon sağlayamaması sonucunu getirmektedir (s. 50).

2.4.3. Amaçlar, Stratejiler, Eylemler⁸

- **Amaç 1:** İstanbul sanayi sektöründe insan kaynaklarının geliştirilmesi (s. 58).
 - ° **Strateji 1:** Sanayi sektörünün insan kaynağı ihtiyacını yakından takip edecek bir mekanizma kurulmalıdır (s. 58).
 - ◆ **Eylem 1.1:** İstanbul'daki insan kaynakları firmaları ile sanayi firmaları arasında iletişimin artırılması için periyodik toplantıların düzenlenmesi (s. 58).
 - ◆ **Eylem 1.2:** Üniversitelerden her yıl mezun olacak ve sanayide çalışabilecek adayların takip edilmesi (s. 58).
 - ◆ **Eylem 1.3:** İstanbul sanayisinin ihtiyacı olan iş gücü profili ile ilgili bir rapor hazırlanarak üniversite, MYO ve meslek liseleri ile paylaşılması (s. 58).
 - ° **Strateji 2:** Öğrencilerin sanayi sektörünü kariyer planlarına dâhil etmeleri için sanayi sektöründe çalışmanın câzip kılınması sağlanmalıdır (s. 58).
 - ◆ **Eylem 2.1:** Üniversitelerin kariyer günlerine sanayi kuruluşlarının katılımının artırılması (s. 58).
 - ◆ **Eylem 2.2:** Sanayi firmalarında çalışan uygun kişilerin üniversite, MYO ve meslek liselerinde ders vermelerinin sağlanması (s. 58).
 - ° **Strateji 3:** Üst düzey bilgi birikimi gerektiren işlerde İstanbul ve Türkiye'deki iş gücünün yetersiz kaldığı durumlarda yurt dışından kalifiye iş gücü transfer edilmesi kolaylaştırılmalıdır (s. 58).
 - ◆ **Eylem 3.1:** Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı'na kalifiye yabancı iş gücü çalıştırılması izinlerinin kolaylaştırılması için bir ihtiyaç analizi belgesinin hazırlanarak sunulması (s. 58).
 - ◆ **Eylem 3.2:** Uluslararası fuarlarda İstanbul'un sanayide çalışmak için dünyanın en câzip şehirlerinden biri olduğu temalı iletişim dokümanlarının hazırlanarak dağıtılması (s. 58).
 - ° **Strateji 4:** İstanbul sanayisi için potansiyel çalışanların eğitim gördüğü eğitim kurumları ile sanayi kuruluşları arasında güçlü bir iletişim ve koordinasyon mekanizması oluşturulmalıdır (s. 58).

8 İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Kalkınma Ajansı, *İstanbul Sanayi Strateji Belgesi*, İstanbul, 2015.

- ◆ **Eylem 4.1:** İstanbul Sanayi-Üniversite İş Birliği Komisyonu'nun kurulması (s. 58).
- ◆ **Eylem 4.2:** İstanbul Sanayi-Meslek Liseleri İş Birliği Komisyonu'nun kurulması (s. 58).
- ° **Strateji 5:** İstanbul'da yaşayan mühendislik iş gücünün İstanbul sanayisi için daha fazla çalışmasının sağlanması (s. 58).
 - ◆ **Eylem 5.1:** “Üreten İstanbul” benzeri bir slogan ile İstanbul'un sanayide önemli bir üretici merkez olduğu konusunda başta mühendislik eğitimi almış olanların ve tüm İstanbulluların bilinçlendirilmesi (s. 58).
 - ◆ **Eylem 5.2:** İstanbul üniversitelerinden mezun olan mühendislerin hangi sektörlerde çalıştığına dâir bir raporun hazırlanarak kamuoyu ile paylaşılması (s. 58).
- ° **Strateji 6:** Sanayinin ihtiyacı olan ara elemanların sayısının ve düzeyinin hızla artırılması (s. 58).
 - ◆ **Eylem 6.1:** Meslek lisesi ve MYO'da okumanın özendirilmesi için kamuoyunda kampanyaların düzenlenmesi (ss. 58-59).
 - ◆ **Eylem 6.2:** Sanayi kuruluşlarının meslek lisesi ve MYO'ların ilgili bölümleri ile daha çok iş birliğine girmesinin sağlanması (s. 59).
- **Amaç 2:** İstanbul sanayi sektörünün sahip olduğu AR-GE kabiliyetinin geliştirilmesi (s. 59).
 - ° **Strateji 7:** İstanbul'daki sanayi firmalarının AR-GE'yi rekabetçi olmalarının merkezine oturtmalarının sağlanması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 7.1:** İstanbul'da AR-GE merkezi olan firma sayısının artırılması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 7.2:** İstanbul'da sanayi AR-GE'si amaçlı kullanılacak mekânlara kolaylık sağlanması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 7.3:** İstanbul sanayi firmalarının AR-GE yapma kültürünün geliştirilmesi için AR-GE'de başarılı firmaların katılımı ile toplantılar düzenlenmesi (s. 59).
 - ° **Strateji 8:** Pazar, AR-GE ve üretim süreçleri arasındaki koordinasyonda İstanbul'da yer almanın avantajlarının kullanılması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 8.1:** Sanayi kuruluşlarının AR-GE bölümlerinin yerleşimlerinin potansiyel pazarlarına yakın olmalarına izin verilmesi (s. 59).
 - ◆ **Eylem 8.2:** Uygun olan firmaların AR-GE ve üretim tesislerinin pazara fiziksel yakınlığına izin verilmesi (s. 59).
- **Amaç 3:** İstanbul'daki üniversiteler ile sanayi arasında iş birliğinin geliştirilmesi (s. 59).

- ° **Strateji 9:** İstanbul'da sanayi ile üniversiteler arasında iş birliğinin artırılması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 9.1:** Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TÜBİTAK ve KOSGEB gibi İstanbul sanayisine ve üniversite araştırmalarına destek veren kurumların destek bütçelerinin artırılması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 9.2:** İstanbul'da "Üniversiteler ile Sanayi İşbirliği Platformu"nın kurulması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 9.3:** İstanbul'daki sanayi kuruluşlarının üniversiteler ile nasıl iş birliği yapabilecekleri konusunda bilgilendirilmesi (s. 59).
 - ◆ **Eylem 9.4:** Üniversite öğrencileri için staj olanaklarının artırılması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 9.5:** İstanbul sanayicileri ile üniversitelerin yöneticilerinin periyodik olarak bir araya gelmelerinin sağlanması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 9.6:** İstanbul'daki üniversitelerin sanayi sektörleri ile ilgili bölümlerinin tespit edilip kapasitelerine ilişkin bir değerlendirme raporunun hazırlanması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 9.7:** Üniversite-sanayi iş birliği konusunda dünyanın önde gelen ülkelerindeki modellerin incelendiği bir raporun hazırlanması (s. 59).
- ° **Strateji 10:** Üniversitelerin, öğretim üyelerini İstanbul sanayi projelerinde çalışmaya teşvik etmesi (s. 59).
 - ◆ **Eylem 10.1:** İstanbul üniversitelerinde akademik yükseltme kriterlerinden birisinin de İstanbul özel sektörüne proje yapmak olması (s. 59).
 - ◆ **Eylem 10.2:** İstanbul sanayisine yönelik çalışan öğretim üyelerinin aldıkları ücretlerde üniversitelerin payının azaltılması (s. 59).
- **Amaç 4:** İstanbul'da sanayi yerleşiminin, Türkiye ve İstanbul'un 2023 hedefleri ile uyumlu hâle getirilmesi (s. 60).
 - ° **Strateji 11:** İstanbul'un yakın çevresinde yer alan OSB'lerin sayısı ve alansal büyüklükleri artırılmalıdır (s. 60).
 - ◆ **Eylem 11.1:** İstanbul'da sanayi yerleşim stratejisinin analiz edilip bir rapor hazırlanarak kamuoyu ile paylaşılması (s. 60).
 - ◆ **Eylem 11.2:** İstanbul'da OSB olma imkânı olan alanlar belirlenerek Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve İBB'ye önerilmesi (s. 60).
 - ◆ **Eylem 11.3:** İBB ile koordinasyon içerisinde İstanbul'un uygun yerlerinde yeni OSB'lerin oluşması imkânlarının sağlanması (s. 60).
 - ° **Strateji 12:** İstanbul'un çevresinde yer alan OSB'lerin merkezle hızlı ve ekonomik ulaşım imkânları oluşturulmalıdır (s. 60).

- ◆ **Eylem 12.1:** İBB toplu taşıma planlarına OSB'lere ulaşımın dâhil edilmesi (s. 60).
- ° **Strateji 13:** Yeni OSB'lerin, birbirlerinin tedarik zincirinde yer alan firmaların kümelenme oluşturabileceği ihtisaslaşmayı sağlayacak şekilde kurulması teşvik edilmelidir (s. 60).
 - ◆ **Eylem 13.1:** OSB firma seçimlerinin kümelenme yaklaşımına göre yapılması (s. 60).
 - ◆ **Eylem 13.2:** Yeni kurulacak OSB'lerin ihtisas OSB olarak kurulması (s. 60).
- ° **Strateji 14:** İstanbul ve yakın çevresinde yer alan OSB'lerin arazi kullanım verimliliğinin artırılması için yatırım yapmayan arazi sahiplerinin hızla arazilerini kullanmaya teşvik edilmesi (s. 60).
 - ◆ **Eylem 14.1:** Boş OSB arsalarının üretim yapar hâle gelmesi için kanunî baskı oluşturulması (s. 60).
 - ◆ **Eylem 14.2:** Boş OSB arsalarının saptanarak sanayiciler ile paylaşılması (s. 60).
- ° **Strateji 15:** İstanbul içerisinden taşınmak isteyen sanayiye uygun taşınma desteklerinin verilmesi (s. 60).
 - ◆ **Eylem 15.1:** Taşınmanın getireceği mâliyetler için faizsiz kredi sağlanması (s. 60).
- ° **Strateji 16:** İstanbul içerisinde kalması uygun olan AR-GE ve tasarım odaklı firmaların fiziksel iyileştirme yapmalarına imkân verilmesi (s. 60).
 - ◆ **Eylem 16.1:** AR-GE ve tasarım amaçlı binalara, otellere tanınan seviyede izin verilmesi (s. 60).
- ° **Strateji 17:** Sanayicinin kullandığı arsa mâliyetinin düşürülmesi (s. 60).
 - ◆ **Eylem 17.1:** Sanayi arsalarının uzun dönemli kiralanabileceği bir modelin oluşturulması (s. 60).
- **Amaç 5:** İstanbul sanayi sektöründe inovasyon altyapısı ve bilincinin geliştirilmesi (s. 60).
 - ° **Strateji 18:** İstanbul'un bir yaşama kültürü olarak inovasyon yapmaya yönelmesi ile ilgili altyapının kurulup sanayi sektöründe yer alan insanların inovasyon yapmayı günlük hayatlarının bir parçası olarak görme alışkanlığının geliştirilmesi (s. 60).
 - ◆ **Eylem 18.1:** İstanbul'da yaşayanlara yönelik yenilikçi olmayı teşvik eden bilinçlendirme kampanyalarının yapılması (s. 60).
 - ◆ **Eylem 18.2:** İstanbul sanayi firmaları arasında en iyi inovasyonların yer aldığı bir fuarın her yıl düzenlenmesi (s. 60).

- **Amaç 6:** İstanbul sanayi firmalarında fikrî mülkiyetin elde edilmesi ve korunmasının sağlanması bilincinin geliştirilmesi (s. 61).
 - ° **Strateji 19:** İstanbul'da yer alan sanayicilerin geliştirdikleri ürün ve üretim inovasyonlarının fikrî mülkiyetini koruyabilmeleri için gerek hukuk sisteminin gerekse İstanbul'daki diğer firmaların geliştirilen yenilikleri kanunlar çerçevesinde kullanmasının sağlanması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 19.1:** İstanbul sanayi sektörü firmalarına fikrî mülkiyet üretme ve bunun avantajlarına yönelik eğitimlerin verilmesi (s. 61).
- **Amaç 7:** İstanbul'da yer alan sektörler arasındaki iş birliğinin geliştirilmesi (s. 61).
 - ° **Strateji 20:** İstanbul'da birçok gelişmiş sanayi ve hizmet sektörünün yer alması sebebi ile bu sektörler arasında oluşturulacak iş birlikleri ile kazan-kazan modellerinin oluşması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 20.1:** Tekstil-turizm iş birliğini geliştirecek faaliyetler yapılması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 20.2:** Gıda-turizm iş birliğini geliştirecek faaliyetler yapılması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 20.3:** Otomotiv-makine imalat sektörleri arasındaki iş birliğini geliştirecek faaliyetler yapılması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 20.4:** Plastik-makine imalat sektörleri arasındaki iş birliğini geliştirecek faaliyetler yapılması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 20.5:** İklimlendirme-inşaat sektörleri arasındaki iş birliğini geliştirecek faaliyetler yapılması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 20.6:** Biyomedikal-sağlık sektörleri arasındaki iş birliğini geliştirecek faaliyetler yapılması (s. 61).
- **Amaç 8:** İstanbul sanayi sektörü için en uygun lojistik altyapısının kurulması (s. 61).
 - ° **Strateji 21:** AB, Rusya ve Orta Doğu gibi pazarlara yakınlığın avantajlarının kullanılması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 21.1:** İstanbul sanayi firmalarının ihracat bölümleri personelinin ihracat lojistiği konusunda eğitilmesi (s. 61).
 - ° **Strateji 22:** İstanbul'da yer alan sanayi kuruluşlarının lojistik mâliyetlerini en aza indirecek altyapının oluşturulması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 22.1:** OSB'ler ve diğer sanayi üretim bölgelerinin liman ve tren yoluna erişimlerinin sağlanması (s. 61).

- ◆ **Eylem 22.2:** Karayolu ile sanayi sektörü ürün, ham madde ve yarı mamûllerinin İstanbul trafiğine getireceği yükü en aza indirecek ulaşım optimizasyonunun yapılması (s. 61).
- **Amaç 9:** İstanbul sanayi firmalarının markalaşma kabiliyetlerinin geliştirilmesi.
 - ° **Strateji 23:** İstanbul sanayi firmalarının küresel markalar üretebilmesinin sağlanması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 23.1:** Küresel sanayi markaları oluştururken İstanbul markasından faydalanılmasına ilişkin bir kılavuz hazırlanması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 23.2:** Dünyada bilinen markaları olan firmaların satın alınması (s. 61).
- **Amaç 10:** İstanbul'da yer alan sanayi kümelenmelerinin geliştirilmesi (s. 61).
 - ° **Strateji 24:** Sanayi sektörlerinin sahip oldukları ara mamûl üretimini yapan firmaların, İstanbul'da yer aldıkları kümelenmede olmasının sağlanması (s. 61).
 - ◆ **Eylem 24.1:** Tedarik zincirinde olması gereken eksik firmaların tamamlanması (s. 61).
 - ° **Strateji 25:** İstanbul sanayi firmalarının yer aldıkları değer zincirinde daha üst noktalara hitap edebilmesi için gelişmelerinin sağlanması (s. 62).
 - ◆ **Eylem 25.1:** Sanayi kümelenmelerinin son müşteriye daha yakın olan firmalara sahip olmasının sağlanması (s. 62).
 - ° **Strateji 26:** Daha çok sayıda yabancı sermayeli sanayi firmasının İstanbul'a çekilmesi (s. 62).
 - ◆ **Eylem 26.1:** Yabancı sermayeli firmaların İstanbul'da yatırım yapması (s. 62).
 - ° **Strateji 27:** Sanayi sektörü kümelenmelerinin fiziksel ortamlarının geliştirilmesi (s. 62).
 - ◆ **Eylem 27.1:** İstanbul ve çevresinde ihtisas OSB'lerinin sayısının artırılması (s. 62).
 - ° **Strateji 28:** İstanbul firmalarının tedariklerini önce İstanbul firmalarından almalarının sağlanması (s. 62).
 - ◆ **Eylem 28.1:** İstanbul sanayi firmalarının İstanbul firmalarından tedarik yapması konusunda bilinçlendirilmesi (s. 62).
 - ◆ **Eylem 28.2:** İstanbul'da kullanılacak kamu satın almalarının İstanbul'da yerleşik firmalardan yapılması için lobi faaliyetlerinin yapılması (s. 62).
 - ° **Strateji 29:** İstanbul'da bulunan sanayi kümelenmelerinin analiz edilerek uygun olanların geliştirilmesi (s. 62).

- ◆ **Eylem 29.1:** İstanbul sanayi sektörü kümelenmelerinin analiz edilmesi (s. 62).
- ◆ **Eylem 29.2:** İstanbul sanayi sektörü kümelenmelerinin uygun olarak tespit edilmelerinde “kümelenme geliştirme” projelerinin yapılması (s. 62).
- **Amaç 11:** Kamu kurumlarının İstanbul sanayisi hakkında yeterince bilgilendirilmesi (s. 62).
 - ° **Strateji 30:** İBB’nin ilgili yöneticilerinin İstanbul sanayisindeki gelişmelerle ilgili periyodik olarak bilgilendirilmesi (s. 62).
 - ◆ **Eylem 30.1:** İBB’ye İstanbul’da sanayinin yer almasının şehrin gelişmesi ile ilgili kaldıraç etkisini analiz eden bir çalışmanın hazırlanıp sunulması (s. 62).
 - ° **Strateji 31:** İlgili kurumların bürokratlarının İstanbul sanayisindeki gelişmelerle ilgili periyodik olarak bilgilendirilmesi (s. 62).
 - ◆ **Eylem 31.1:** Kalkınma planlarında İstanbul’un analizinin hazırlanarak ilgili kurumlara sunulması (s. 62).
 - ° **Strateji 32:** Hazine ve Maliye Bakanlığı’nın ilgili bürokratlarının İstanbul sanayisindeki gelişmeler hakkında periyodik olarak bilgilendirilmesi (s. 62).
 - ◆ **Eylem 32.1:** Hazine ve Maliye Bakanlığı’na, İstanbul sanayisinin vergi yükü analizi ve bu yükün işletmeler üzerindeki etkisinin rapor olarak hazırlanıp sunulması (s. 62).
 - ◆ **Eylem 32.2:** Hazine ve Maliye Bakanlığı’na İstanbul sanayi işletmelerinin gümrüklere ilişkin önerilerinin bir rapor hâlinde sunulması (s. 62).
 - ◆ **Eylem 32.3:** Hazine ve Maliye Bakanlığı’na, İstanbul sanayisinin Türkiye ekonomisinin geleceğine ilişkin öngörülerinin bir rapor olarak sunulması (s. 63).
 - ◆ **Eylem 32.4:** Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’na İstanbul sanayisinin geleceğine ilişkin planların bir rapor hâlinde sunulması (s. 63).
- **Amaç 12:** İstanbul sanayisinde yer alan STK’lar arasında yakın iş birliğinin sağlanması (s. 63).
 - ° **Strateji 33:** İstanbul sanayi sektörleri çatısı altında kurulup çalışmakta olan STK’ların güçlendirilmesi (s. 63).
 - ◆ **Eylem 33.1:** İstanbul sanayisinde yer alan sektörel dernekler arasında periyodik buluşmaların yapılması (s. 63).
 - ° **Strateji 34:** İstanbul sanayi sektörlerinde yer alan STK’ların uluslararası ağlarda yer almasının sağlanması (s. 63).

- ◆ **Eylem 34.1:** İstanbul sanayi sektörlerinin temsilcisi olan STK'ların alanlarında uluslararası STK'ların üye ve yöneticisi olması (s. 63).
- **Amaç 13:** İstanbul sanayi sektörü firmalarının kurumsallaşma düzeyinin artırılması (s. 63).
 - ° **Strateji 35:** İstanbul sanayisinde yer alan firmaların kurumsallaşma seviyelerinin geliştirilmesi (s. 63).
 - ◆ **Eylem 35.1:** İSO tarafından üyelerine kurumsallaşma konusunda eğitimlerin verilmesi (s. 63).
 - ◆ **Eylem 35.2:** İSO üyelerine kurumsallaşma konusunda danışmanlık ihtiyacını karşılamak üzere bir akredite danışmanlık havuzunun oluşturulması (s. 63).
- **Amaç 14:** İstanbul'da sanayi üretimi yapan firmaların tasarım kabiliyetlerinin geliştirilmesi (s. 63).
 - ° **Strateji 36:** İstanbul sanayisinin tasarım kabiliyetinin geliştirilmesi (s. 63).
 - ◆ **Eylem 36.1:** İstanbul sanayi firmalarının üniversitelerin tasarım bölümleri ile iş birliklerinin artırılması (s. 63).
 - ◆ **Eylem 36.2:** İSO tarafından endüstriyel tasarım yarışmalarının düzenlenmesi (s. 63).
- **Amaç 15:** İstanbul sanayi sektörü firmalarının uygun finansmana ulaşmasının kolaylaştırılması (s. 63).
 - ° **Strateji 37:** İstanbul sanayi firmalarının finansmana ulaşmasının kolaylaştırılması (s. 63).
 - ◆ **Eylem 37.1:** İstanbul'daki bankaların İstanbul sanayi kuruluşları ile ilgili bütünsel olarak bilgilendirilmesi (s. 63).
- **Amaç 16:** İstanbul sanayisinde üretimde yeni teknolojilerin kullanım seviyesinin artırılması (s. 63).
 - ° **Strateji 38:** İstanbul sanayi firmalarının yüksek teknoloji ile üretim yapmak için bilinçlendirilmesi (s. 63).
 - ◆ **Eylem 38.1:** İstanbul sanayi firmalarına üretimdeki en son gelişmelerin periyodik eğitimlerle anlatılması (s. 63).
 - ° **Strateji 39:** İstanbul sanayi firmalarına yüksek teknoloji ile üretim yapabilmeleri için teşvikler sağlanması (s. 63).
 - ◆ **Eylem 39.1:** Üretimde teknolojik yeniliklerden faydalanmak isteyen sanayi firmalarına devlet desteklerinin artırılması (s. 63).
- **Amaç 17:** Çevreye duyarlı üretim yapma bilincinin bütün İstanbul sanayisinin doğal bir yanı hâline getirilmesi (s. 64).

- ° **Strateji 40:** İstanbul sanayi kuruluşlarının çevreye duyarlılık bilincinin artırılmasının sağlanması (s. 64).
 - ◆ **Eylem 40.1:** Sanayi kuruluşlarının çevrelerinden geribildirim alarak kanunî şartlara ek olarak kendilerini geliştirmesi (s. 64).
 - ◆ **Eylem 40.2:** Sanayi tesislerinde su kullanımı bilincinin geliştirilmesi amacı ile eğitimlerin verilmesi (s. 64).
 - ◆ **Eylem 40.3:** Sanayi atığının en aza indirilmesi ve ortaya çıkan atığın değerlendirilmesine ilişkin eğitimlerin sanayi kuruluşlarının ilgili yöneticilerine verilmesi (s. 64).
- ° **Strateji 41:** Enerjinin verimli kullanımı bilincinin sanayi sektörü çalışanlarının en altından en üstüne kadar her noktasında geliştirilmesi (s. 64).
 - ◆ **Eylem 41.1:** Sanayide başarılı enerji verimliliği uygulamalarının araştırılarak kitaplaştırılması (s. 64).
 - ◆ **Eylem 41.2:** Sanayicilerin daha az enerji yoğun sektörlere kaymaları konusunda yönlendirilmesi (s. 64).
 - ◆ **Eylem 41.3:** Sanayide yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının özendirilmesi (s. 64).
- ° **Strateji 42:** İstanbul sanayisinin çevreye yaptığı kirletici etkinin sıfıra indirilmesinin hedeflenmesi (s. 64).
 - ◆ **Eylem 42.1:** İstanbul sanayisinde katı atık üretiminin en aza indirilmesinin teşvik edilmesi (s. 64).
 - ◆ **Eylem 42.2:** İstanbul sanayi kuruluşlarının atık sularının mekanik, kimyasal ve biyolojik arıtma yapılmadan denize deşarj edilmemesinin sağlanması (s. 64).
 - ◆ **Eylem 42.3:** Sanayi kaynaklı gürültünün azaltılması için bilinçlendirme kampanyası yapılması (s. 64).
- **Amaç 18:** İstanbul sanayi sektöründen yükselen başarılı küresel firmaların artırılması: (s. 64).
 - ° **Strateji 43:** İstanbul'dan çok sayıda küresel firma çıkmasının sağlanması.
 - ◆ **Eylem 43.1:** İstanbul merkezli dünyada bilinen sanayi firmalarının tecrübelerinin paylaşıldığı sanayicilere yönelik toplantılar yapılması (s. 64).

2.5. İSTANBUL İL SANAYİ DURUM RAPORU

İstanbul Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü tarafından 2018 yılında hazırlanan İstanbul İl Sanayi Durum Raporu kapsamında İstanbul sanayisinde öne çıkan yatırım alanları, potansiyel değerlendirmeye yönelik yatırımlar, teşvik edilen sektörler, İstanbul sanayisinin ihtiyaçları ve çözüm önerilerine yer verilmiştir.

2.5.1. İstanbul Sanayisinde Öne Çıkan Yatırım Alanları⁹

2.5.1.1. Bilgi ve İletişim Teknolojileri

İstanbul'un giderek büyüyen bilgi ve iletişim teknolojileri (BİT) sektörü, yeni teknolojilere çabuk uyum sağlayan genç neslin başı çektiği yerel ekonomi için önemli bir büyüme kaynağı olmuştur. Şehir, giderek daha fazla sayıda BİT şirketini kendine çekmekte olup teknoloji merkezi olarak kendine güçlü bir yer edinmiştir. Patent başvurularının birden yükselişe geçmesi ve şehirde 58 (2020 itibarı ile 61) üniversite ile 7 teknoparkın bulunması, pek çok sektöre sayısız fırsat sunmaktadır. Genç nüfusun online hizmet talebinin artmasıyla birlikte geniş bant altyapısına erişimin kolaylaşması ve yaygınlaşması sonucu İstanbul'da bilgi ve iletişim teknolojilerinin daha fazla gelişmesi beklenmektedir. Genç, eğitilmiş ve yetenekli nüfusun sunmuş olduğu fırsatları değerlendirmek isteyen uluslararası firmaların dikkati İstanbul üzerine yoğunlaşmıştır (s. 24).

2.5.1.2. İmalat Sanayii

Ülkemiz sanayisi pek çok elektronik cihaz ve makine ithalatıyla dikkat çekiyor. Bu nedenle ithalatı azaltıp yerli üretime gidilmesi için Türkiye'de üretim sektöründe yatırım yapacak yerli ve yabancı yatırımcılara düzenli olarak vergi indirimi, arazi tahsis gibi câzip teşvikler sunulmaktadır. Özellikle hava ve kara taşıtları, elektronik üniteler, mobil cihazlar, ses ve görüntü işaret cihazları, bilgi işlem cihazları, motor, tıbbî cihazlar ve matbaa ürünleri gibi alanlarda İstanbul'da yatırım yapmak, orta ve uzun vadede yatırımcılara büyük kazançlar sağlayacaktır (s. 24).

2.5.1.3. Yaşam Bilimleri

Teknolojik altyapısı, bilgi birikimi ve ekonomik canlılığı İstanbul'un yaşam bilimlerinde bölgesel merkez olmasını kolaylaştıracaktır. Bu kapsamda biyoteknoloji, tıbbî cihaz ve ilaçlar ile tıbbî teknoloji öne çıkmaktadır. Son yıllarda sağlık hizmetleri yatırımlarında İstanbul göz kamaştırıcı performans sergilemiştir. İstanbul düşük maliyeti ve yüksek kalitedeki hizmetiyle kozmetik cerrahi alanında da giderek ön plana çıkmaktadır. Şehir sağlık turizminde, sağlık hizmetleri ve yaşam bilimlerine yönelik AR-GE faaliyetlerinde önemli bir merkez olmayı hedeflemektedir. Bu kapsamda bölgede bulunan teknoparklar yaşam bilimleri alanına özel önem vermektedirler. Buna ilave olarak Çatalca'da biyoteknoloji teknoparkı yapımı devam etmektedir. Bu teknopark, alanında Türkiye'de bir ilk ve dünyada da sayılı teknoparklardan biri olacaktır. Bu proje İstanbul'u AR-GE

9 İstanbul Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü, *İstanbul Sanayi Durum Raporu*, İstanbul, 2018.

ve yeniliğe odaklanmış, hizmet odaklı iş imkânları sunan bir teknoloji ve yenilik üssü yapmayı hedeflemektedir (s. 24).

2.5.1.4. Kreatif Endüstriler

İstanbul'da bulunan kaliteli ve nitelikli insan kaynağı ve bunların bilgi, birikim ve yetenekleri kreatif endüstrilerde de değerlendirilmelidir. Daha çok kendini İstanbul'da gösteren ve bu bölgede gelişen kreatif endüstriler; geleneksel kültürel ürünler, mimarlık, el sanatları, sahne sanatları, görsel ve işitsel yayınlar, medya, moda, film, müzik, tasarım, basın ve yayın, görsel sanatlar vb. alanlarda kişisel bilgi, beceri ve yeteneğin nitelikli ürüne dönüşmesini ifade etmektedir. Kreatif endüstrilere yönelik eğilim İstanbul'u benzer şehirlerden farklılaştırarak bölgenin küresel ölçekte rekabet edebilirliğine katkı sağlamaktadır (s. 25).

2.5.1.5. Çevre ve Enerji

Gelecek yirmi yılda küresel enerji talebinin %40 artacağı ve bu artışın büyük kısmının gelişmekte olan ekonomilerden kaynaklanacağı tahmin edilmektedir. Küresel ısınmayı azaltmak ve çevreyi korumak için İstanbul'da enerji verimliliğini ve eko-inovasyonu artıracak çeşitli projeler uygulamaya konmuştur. Bu bağlamda İstanbul'da temiz enerji teknolojilerinde birçok fırsat bulunmaktadır. Enerji sektörü İstanbul'un ekonomik büyümesiyle uyumlu bir trend içerisinde. Enerji talebinin güçlü olduğu, petrol ve doğalgaz benzeri ürünlerin ithal edildiği Türkiye, yabancı yatırım için câzip bir pazar teşkil etmektedir (s. 25).

2.5.1.6. Eğitim

Türkiye uzun süredir yükseköğrenimi Avrupa standartlarına çıkarma kararlılığını göstermektedir. Bu kapsamda üç kademeli yapı benimsenmiş, ortak Avrupa Kredi Transfer Sistemi uygulamaya konmuştur. Ayrıca, Türk üniversiteleri, AB Erasmus öğrenci değişim programına dâhil olmuş olup, sadece İstanbul'daki üniversiteler binlerce uluslararası öğrenciyi misafir etmektedir. Türkiye'de özel sektörün eğitimdeki payı yalnızca %4 dolaylarında olup yoğunlaşmanın çoğu İstanbul'da görülmektedir. 2023 hedefleri doğrultusunda %25 seviyesine çıkarılması öngörülen eğitimdeki özel sektör payı, bu alana yatırım yapmak isteyen yabancı yatırımcılar için de câzip fırsatlar barındırmaktadır. Ayrıca, uygulamaya konulan yeni teşvik sistemi eğitim alanında yatırım düşünen girişimcilere büyük avantajlar sağlamaktadır. Türk üniversiteleri yabancı öğrenci sayısını artıracak adımlar atmaktadır. Politika yapıcıların dikkatini çeken önemli konuların başında ülkenin ve özellikle İstanbul'un uluslararası yükseköğrenimdeki konumu gelmektedir (s. 25).

2.5.1.7. Finans ve Sigorta

Genel anlamda İstanbul'da yoğunlaşmış olan finans hizmetleri sektörü, bankacılık ve sigorta şirketlerinin yanı sıra bankacılık dışı finansal organizasyonlara da yönelmektedir. Faktoring, finansal kiralama ve tüketici finansmanı şirketleri, özel emeklilik fonları, menkul kıymetler aracı kurumları, ortak fonlar, yatırım fonları ve gayrimenkul yatırım ortaklığı fonları bu geniş havuzun içerisindeki diğer ayakları oluşturmaktadır. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Projesi kapsamında "İstanbul, öncelikle bölgesel, nihâî olarak da küresel finans merkezi olacaktır." vizyonu ile birlikte kentin finans alanında uzun vadede diğer finans merkezlerine üstünlük sağlaması amaçlanmaktadır. Bunların yanında ise önde gelen araştırma şirketleri Türk bankalarını dünyanın en güvenilirleri arasında göstermektedir. Ayrıca, Türk internet ve telefon bankacılığı, dünyanın en gelişmiş teknolojilerini kullanarak müşterilerine üstün hizmet ulaştırmaktadır (s. 26).

2.5.1.8. Uzak ve Havacılık

İstanbul'un havacılık sektörüne ilişkin hedefleri henüz test aşamasında olsa da, uluslararası uçuşlar ve uzay sanayii alanında önemli bir merkez olma gayesi, gelecek için potansiyel oluşturmaktadır. Sermaye yoğun sektörler olması sebebiyle uzay ve savunma sanayii İstanbul'a büyük katma değer sağlamaktadır. Sanayimizin savunma, havacılık ve uzay sektörlerinde verimliliğinin yükseltilerek, rekabet edilebilirliğinin artırılması için; konuya odaklı çalışan, nitelikli iş gücüne sahip, ileri teknoloji ürünler üretebilen, bunları uluslararası arenada satabilen, ulusal ve bölgesel girişimler ile bunları destekleyecek yapılara büyük ihtiyaç vardır. İstanbul'un Anadolu Yakası'nda bulunan Teknopark İstanbul temelde uzay ve savunma sanayiine odaklanmıştır. Stratejik sektörlerde dışa bağımlılığı azaltmaya yönelik birçok devlet desteğinin bulunması da İstanbul'un sunduğu fırsatları artırmaktadır (s. 26).

2.5.1.9. Lojistik

Türk lojistik sektörü 6.5 milyar dolar pazar payına sahip olup, 400 bin kişiyi istihdam etmektedir. Ülkemizin 2017 yılında 391.2 milyar dolar olan ve giderek artan dış ticaret hacmi, İstanbul'un lojistik açıdan ne derece önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Mevcut havaalanı ve limanlar modernize edilmekte olup 3. havalimanı çok yakında hizmet vermeye başlayacaktır. Dünyada önde gelen ilk 500 lojistik firmasından 11'i Türkiye'de de faaliyette bulunmaktadır. İstanbul'da 5 adet gümrüklü deniz limanı bulunmaktadır. *Uluslararası Konteyner Dergisi'*ne göre, 100 yük limanı arasında İstanbul, Akdeniz bölgesinde en işlek 4. yük limanına sahiptir. Ayrıca, İstanbul ve Sabiha Gökçen Havalimanları da kargo uçuşlarında ön plana çıkmaktadır (s. 26).

2.5.1.10. Gayrimenkul

Avrupa kentlerinin gayrimenkul alanında beklenti ve gelişim olasılıkları hesaplanmaktadır. İstanbul her iki klasmanda da liderliği elinde bulundurmaktadır. Yatırım raporlarında “riskten kaçanlar için Berlin ve Londra, fırsat için İstanbul” ifadesi kullanılmaktadır. Bankacılık ve sigorta alanındaki yeni yatırımcıların yanı sıra Nestle ve Microsoft gibi küresel şirketler de İstanbul’da bölgesel ofis açarak Doğu Avrupa, Kafkasya ve Orta Doğu pazarına yakın olmayı tercih etmektedir (s. 27).

2.5.1.11. Turizm

İstanbul, tarih ve kültürün bir araya geldiği eşsiz bir kenttir. 10.8 milyon uluslararası ziyaretçi ile dünyanın en popüler altıncı destinasyonu olan İstanbul, son yıllarda turizm alanında büyük atılımlar gerçekleştirmektedir. Bir önceki yıla göre ziyaretçi sayısının %17,8 arttığı düşünülürse kent, turizm destinasyonları arasında yükselen bir yıldızdır (s. 27).

2.5.2. Potansiyel Değerlendirmeye Yönelik Yatırımlar¹⁰

Türkiye’nin 2023 hedeflerine ulaşabilmesi için sanayide ileri teknoloji kullanan, yüksek katma değer üreten ve nitelikli iş gücü istihdam eden bir üretim yapısının oluşturulması gerekmektedir. Bu sebeple, Türkiye ve bölge sanayisindeki mevcut yapının hızla ileri teknoloji kullanan, yüksek katma değer üreten, nitelikli iş gücü istihdam eden, bilgi yoğun bir yapıya dönüştürülmesi gerekmektedir. Bu dönüşümün gerçekleştirilebilmesi için bölgede faaliyet gösteren sanayi alt sektörleri arasında ileri teknoloji kullananların desteklenmesi, düşük ve orta düzey teknoloji kullanan alt sektörlerde ise AR-GE ve inovasyon çalışmalarının teşvik edilmesi hedeflenmektedir. Bölge sanayisinin yüksek katma değer üretmesini sağlayabilmenin yollarından biri de tasarım ve markalaşmadır. Bu amaçla sanayinin tüm alt sektörlerinde markalaşma ve endüstriyel tasarım çalışmalarının teşvik edilmesi yüksek katma değerli bir sanayi sektörü için hayati önem taşımaktadır (s. 27).

Hiç kuşkusuz ileri teknoloji kullanan bir üretim yapısına dönüşüm ancak bu teknolojiyi kullanabilecek, iyi eğitilmiş, nitelikli bir iş gücü ile mümkün olabilecektir. Bu amaçla bir taraftan dönüşen sanayinin ihtiyaç duyacağı insan kaynağının yetiştirilmesi, diğer taraftan ise sanayide istihdam edilmiş mevcut iş gücünün dönüşümün gerektirdiği teknolojik ve diğer meslekî beceriler ile donatılması gerekmektedir (s. 27).

10 İstanbul Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü, *İstanbul Sanayi Durum Raporu*, İstanbul, 2018.

İstanbul sanayisinde dönüşümün gerçekleşebilmesi ancak kamu kesimi ve özel sektör arasındaki etkin iletişim ve iş birliği ile mümkün olabilecektir. Bu amaçla firma sahiplerinin dönüşüm süreçleri, bu süreçlerde yapılması gerekenler ve sanayide dönüşümün işletmelere sağlayacakları kazançlar hakkında bilgilendirilerek teknolojik ve mekânsal dönüşüm konularında yönlendirilmeleri sağlanmalıdır (s. 27).

Sanayide hedeflenen dönüşümü sağlayacak bir başka etken de aynı sektörde faaliyet gösteren firmaların bir araya getirilerek üretim mâliyetlerinin düşürülmesi ve daha verimli çalışmalarının sağlanması olacaktır. Bunun sağlanması için kümelenme çalışmalarının teşvik edilerek firmalarda verimliliğin, rekabet gücünün ve yüksek katma değer üretme kapasitesinin artırılması için gerekli altyapının oluşturulması önem taşımaktadır (s. 27).

İstanbul'da faaliyet gösteren sanayinin bir bölümünün şehrin en önemli doğal kaynaklarından biri olan su havzaları içinde konuşlanmış olması, özellikle Tarihi Yarımada'daki tarihi mekânlar içerisinde ve çevresinde bu mekânları olumsuz etkileyecek faaliyetlerde bulunulması ve şehir merkezinde sokak içlerinde sıkışmış, meskûn mahaller ile iç içe ve emek yoğun bir üretim yapısına sahip olması şehre nüfus, lojistik, güvenlik, ulaşım ve daha birçok altyapı yükü getirmektedir. Dolayısı ile sanayide dönüşüm çalışmalarının mekânsal boyutu da dikkate alınarak İstanbul'da kentsel dönüşüm çalışmaları ile eşgüdümlü ve bütünleşik politikalar çerçevesinde yürütülmesinin dönüşüm sürecinin başarıya ulaşmasında önemli katkısı olacaktır (ss. 27-28).

2.5.3. İstanbul'da Teşvik Edilen Sektörler¹¹ (s. 28)

İstanbul'da devlet tarafından teşvik edilen sektörler şunlardır:

1. Derinin tabaklanması, işlenmesi (sadece İstanbul Deri İhtisas OSB ve Tuzla OSB'de yapılacak yatırımlar)
2. İlaç/eczacılıkta ve tıpta kullanılan kimyasal ve bitkisel kaynaklı ürünlerin imalatı
3. Sınai kalıp
4. Büro, muhasebe ve bilgi işlem makineleri imalatı
5. Radyo, televizyon, haberleşme teçhizatı ve cihazları imalatı
6. Tıbbi âletler, hassas ve optik âletler imalatı
7. Eğitim hizmetleri (okul öncesi eğitim hizmetleri dâhil, yetişkinlerin eğitilmesi ve diğer eğitim faaliyetleri hâric), öğrenci yurtları
8. Hastane, huzurevi
9. Atık geri kazanım ve bertaraf tesisleri

11 İstanbul Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü, *İstanbul Sanayi Durum Raporu*, İstanbul, 2018.

2.5.4. İstanbul Sanayisinin İhtiyaçları ve Çözüm Önerileri¹²

2.5.4.1. Sanayide İleri Teknoloji Kullanan, Yüksek Katma Değer Üreten ve Nitelikli İş Gücü İstihdam Eden Bir Üretim Yapısının Oluşturulması (s. 31)

1. Düşük ve orta düzey teknoloji kullanılan sanayi alt sektörlerinde AR-GE ve inovasyon çalışmalarının teşvik edilmesi.
2. Sanayide tasarım ve markalaşmanın teşvik edilmesi.
3. Dönüşen sanayi alt sektörlerinde ihtiyaç duyulan nitelikli iş gücünün yetiştirilmesi, mevcut sanayi iş gücünün dönüşümün gerektirdiği teknolojik ve diğer meslekî beceriler ile donatılması.
4. Sanayi sektöründe faaliyet gösteren firma sahiplerinin teknolojik ve mekânsal dönüşüm konularında yönlendirilmesi, sanayide dönüşüme yönelik farkındalık ve gönüllülük oluşturulması.
5. Kümelenme çalışmaları ile sanayide verimliliğin, rekabet gücünün ve katma değer artırılması.
6. Sanayide dönüşümün mekânsal boyutu da dikkate alınarak İstanbul'da kentsel dönüşüm çalışmaları ile eşgüdümlü ve bütünleşik politikalar çerçevesinde yürütülmesinin sağlanması.

2.5.4.2. İstanbul'un AR-GE ve İnovasyon Alanlarında İnsan Kaynağı Kapasitesinin Artırılması (ss. 31-32)

1. Üniversite, özel sektör ve kamu kesiminde çalışan araştırmacı sayısının artırılması.
2. Özel sektör ve kamu kesiminde çalışan araştırmacılar arasında yüksek lisans, doktora ve üstü mezunların ağırlığının artırılması.
3. Üniversitelerde verilen derslerin AR-GE, inovasyon ve girişimcilik gibi alanları da içerecek şekilde zenginleştirilmesi.
4. Üniversitelerde özgürlükçü ve yaratıcı ortamın oluşturulması, üniversitelerin daha araştırmacı, yenilikçi ve rekabetçi bir yapıya kavuşturulmalarının sağlanması.
5. Özellikle akademisyenlerin ve KOBİ'lerin ürettikleri AR-GE ve yeniliğe ait fikrî mülkiyet haklarının nasıl korunacağı konusunda bilgilendirilmeleri; patent, lisans, faydalı model ve endüstriyel tasarım başvuru ve tescil sayılarının artırılması.
6. Başta teknoloji transfer ofisleri (TTO) olmak üzere üniversite-özel sektör iş birliğinin gelişmesini sağlayacak tüm arayüz mekanizmalarında fikrî hakların korunması ve yönetimi, akademisyenlerin girişimciliğinin teşvik

12 İstanbul Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü, *İstanbul Sanayi Durum Raporu*, İstanbul, 2018.

- edilmesi, çıktıların pazarlanması vb. konularda yetiştirilmiş, her iki tarafın ihtiyaçlarına çözüm getirecek yeterlilikte uzman insan kaynağının yetiştirilmesi.
7. İstanbul'un gerek yabancı gerekse yurt dışında yaşayan Türk bilim insanları için bir câzibe merkezi hâline getirilmesi.
 8. Yabancı dil eğitiminin kalitesinin artırılarak yaygınlaştırılması.
 9. Meslek okulları ve meslek yüksekokulları eğitim müfredatlarının özel sektörün ihtiyaç duyduğu ara kademe AR-GE iş gücünü yetiştirmek üzere çeşitlendirilmesi.

2.5.4.3. İstihdamın Artırılması, İşsizliğin Azaltılması (s. 32)

1. İş alanı yaratmanın ve girişimciliğin teşvik edilmesi.
2. İstanbul istihdam stratejisinin hazırlanması.
3. Sosyal güvenlik haklarını koruyan güvenceli esnek çalışma uygulamalarının yaygınlaştırılması.
4. İstihdamı artırmaya yönelik işverenlere sağlanan desteklerin yaygınlaştırılması ve devamlılığının sağlanması.
5. Hayat boyu öğrenmeye dayalı eğitim faaliyetlerinin istihdamı artırma, işsizliği azaltma ilkesinin gözetilerek yaygınlaştırılması.
6. Gençlerin iş bulmalarının ve iş kurmalarının kolaylaştırılması.
7. Kadın istihdamını ve kadınların iş gücüne katılımını teşvik edici mekanizmaların hayata geçirilmesi.

2.5.4.4. İşgücü Arz ve Talebinin Eşleştirilmesinin Kolaylaştırılması (s. 32)

1. İstanbul'un öncelikli sektörleri başta olmak üzere bütün sektörlerin iş gücü talebinin ve arzının nicelik ve niteliksel olarak belirlenmesi ve izlenmesi.
2. İş dünyasının ihtiyacına ve kişilerin tecrübesine, yeteneğine ve ilgisine göre iş gücünün yönlendirilebileceği ve rehberlik hizmeti alabileceği mekanizmaların kurulması.
3. Mevcut iş imkânlarının etkin tanıtımının sağlanması.
4. İlgili sektörün iş birliği ile meslekî yeterliliklerin belirlenmesi, uygun sınav ve sertifikalandırmanın sağlanması.

2.5.4.5. İşgücünün Değişen Ekonomik Yapıya Paralel Olarak Dönüşümünün Sağlanması (s. 32-33)

1. Değişen ekonomik yapıya uyumu kolaylaştıracak eğitim modellerinin oluşturulması ve iş gücünün niteliğinin artırılması.

2. Meslekî eğitimin, sektörün ihtiyaçlarına göre değişebilen esnek ve nitelikli bir yapıya kavuşturulması, meslekî eğitimin tercih edilebilirliğinin artırılması.
3. Hayat boyu öğrenme kapsamında sürekli gelişim için iş dünyasının ve eğitim kurumlarının iş birliği yapabileceği modellerin oluşturulması.
4. Değişen ekonomik yapıya paralel olarak İstanbul üniversitelerinde ihtisas alanlarının oluşturulması.
5. İşgücünün yabancı dil becerisinin ve teknoloji okuryazarlığının artırılması.
6. Sanayinin dönüşümüne bağlı olarak iş gücünün ileri teknoloji kullanan üretim yapısına ve hizmetler sektörüne adaptasyonunun sağlanması.
7. Beyin göçünün önlenmesi ve tersine beyin göçünün ihtiyaç duyulan alanlarda teşvik edilmesi.

2.5.4.6. Sanayinin Kente Getirdiği Yükü Azaltacak, Sanayinin Gelişimine İmkân Verecek Mekânsal Dönüşümün Sağlanması (s. 33)

1. Sanayi alanlarının envanter çalışmasının, ekonomik ve kentsel yük analizlerinin yapılması ve İstanbul'da sanayinin dönüşümü ve desantralizasyonuna yönelik bir strateji belgesi ve eylem planının hazırlanması.
2. Şehir içerisinde temiz üretim yapan, ileri teknoloji kullanan, yüksek katma değer üreten, zanaata dayalı geleneksel üretim yapan sanayi alt sektörlerinin faaliyetlerine öncelik verilmesi.
3. Su havzalarında bulunan, aşırı su tüketen, âfet riski taşıyan, kirlетici sanayi sektörlerinin çevresel etkilerini bertaraf edecek önlemler alınarak kentsel alan dışına desantralize edilmesi.
4. Şehir içinde sıkışmış, tarihî mekânlar ve konut alanları içerisinde kalarak gelişmesi sınırlanmış, emek yoğun üretim yapan, kente yük getiren sanayi alt sektörlerinin kümelenerek gelişebileceği alanlara taşınması ve boşaltılan alanların planlı bir şekilde dönüştürülmesinin sağlanması.

2.6. İSTANBUL ULAŞIM ANA PLANI (2011)¹³

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2011 yılında hazırlanan İstanbul Ulaşım Ana Planı'nın amacı, hedefleri, politikaları, stratejileri ve öncelikli eylem önerilerine yer verilmiştir.

13 İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *İstanbul Ulaşım Ana Planı*, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, İstanbul, 2011.

2.6.1. Amaç

Planın amacı “İstanbul için 2023 yılı arazi kullanım ve nüfus yapısına bağlı olarak, ekonomik açıdan düşük mâliyetli ve kentin planlı gelişimine katkı veren; ekolojik açıdan çevreye verdiği zararı minimuma indiren; toplumsal açıdan sosyal eşitlik ilkesine bağlı, kentin tarihî ve kültürel kimliği ile uyumlu, erişilebilirlik, konfor, güvenlik, güvenilirlik gibi nitelikleri içeren, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin kurulması ve kentte yaşayanların ulaşım taleplerinin karşılanmasıdır.” (s. 199).

2.6.2. Genel Hedef

Planın genel hedefi “gelecekte motorlu araç trafiğinin azaltılması, toplu taşıma altyapısının iyileştirilmesi ve trafik talebinin özel araçlardan toplu taşıma araçlarına teşvik edilmesiyle kent içinde hareketlilik ve erişilebilirliğin artırılması sonucunda daha yaşanabilir bir kentsel çevrenin oluşturulmasıdır” (s. 199)

2.6.3. Hedefler

1. Kent içi erişilebilirliğin artırılması ve ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması (s. 199).
2. Ulaşım sisteminin etkin kullanımı ile sürdürülebilir ulaşım sisteminin sağlanması (s. 199).
3. Hızlı ve konforlu toplu taşıma sistemi için raylı sistem ağının geliştirilmesi (s. 199).
4. Planlı kentsel gelişimi destekleyecek hızlı ağ altyapısının oluşturulması (s. 199).
5. Ulaşım odakları (lojistik, OSB, otogarlar, merkezi alanlar, havaalanları vb.) arasında entegrasyonun sağlanması (s. 199).
6. Egzoz salımını minimize edecek alternatifler geliştirerek Tarihî Yarımada’da yer alan tarihî ve kültürel varlıkların korunması (s. 199).

2.6.4. Alt Hedefler

1. 2023 yılına yönelik arazi kullanım kararlarına bağlı kalarak ulaşım taleplerinin belirlenebilmesi için stratejik düzeyde (makro ölçekte) bilimsel bir planlama yapmak (s. 200).
2. 1/25.000 ve daha alt ölçekli bölgesel nazım imar planlarında ulaşım güzergâhlarının oluşturulabilmesi için yönlendirici olmak (s. 200).
3. Kentin ulaşım ihtiyaçlarını uygar ölçülerde karşılamak üzere, karayolu-raylı sistem-denizyolu ağı arasında entegre bir toplu taşıma sistemine yönelik sürdürülebilir ulaştırma sistemi için gerekli ana ağ yapısını oluşturmak (s. 200).

4. 2023 hedef yılındaki ulaşım taleplerinin karşılanması için önerilecek stratejik düzeydeki büyük ulaşım projelerinin kentin ulaşım sistemi üzerindeki etkilerini belirlemek ve bu projelere ilişkin fizibilite değerlendirmeleri yapmak (s. 200).
5. Arazi kullanım planlarında öngörülen yeni yerleşim bölgelerinin gelişmesini destekleyecek ağ kurgusu oluşturmak (s. 200).

2.6.5. Politikalar

1. Toplu taşıma altyapısının geliştirilmesiyle özel araç kullanımının düşük düzeyde tutulması (s. 200).
2. Kısa vadede artan araç trafiğine cevap verebilecek karayolu ağının iyileştirilip geliştirilmesi; uzun vadede ise planlı kentsel gelişimi destekleyecek toplu taşıma altyapısının oluşturulması (s. 200).
3. Trafik talep yönetiminin iyileştirilmesi ve mevcut yolların daha verimli kullanımının sağlanması (s. 200).

2.6.6. Stratejiler

1. İstanbul il sınırları dâhilinde arazi kullanım kararlarına bağlı olarak şehrin ulaşım ana planının hazırlanması, bu plan çerçevesinde önerilen ulaşım sistemlerinin (raylı sistemler, karayolu sistemleri, otoparklar, transfer merkezleri) planlanması, projelendirilmesi ve bunlara bağlı olarak ulaşım kararlarının oluşturulması (s. 200).
2. Toplu taşımanın etkinleştirilmesi (s. 200).
 - a. Çağdaş toplu taşıma sistemleri ve teknolojilerinin kullanılması.
 - b. Raylı sistemlerin optimum bir ağ yapısını oluşturacak biçimde önceliklere özen göstererek yaygınlaştırılması.
 - c. Denizyolu taşımacılığının etkinleştirilmesi.
 - d. Mevcut altyapının en etkin kullanımının sağlanması.
 - e. Toplu taşıma ve özellikle raylı sistem yatırımlarının finansmanı için yöntem ve modeller geliştirilmesi.
3. Ulaşım talep yönetiminin oluşturulması, uygulanmasının sağlanması ve özel araç kullanımının düşük düzeyde tutulması (s. 200).
 - a. Özel otomobil kullanımının toplu taşıma ile bütünleştirilmesi (park et-devam et, vb.) çalışmalarına öncelik ve ağırlık verilmesi.
 - b. Trafik yönetimi ve denetiminin iyileştirilip etkinleştirilmesi.
 - c. Sürücüler ve yolcuları bilgilendirme sisteminin geliştirilmesi.
 - d. Trafik eğitiminin yaygınlaştırılması.

- e. Karayolu altyapısında tıkanıklığın ücretlendirilmesi.
- f. Otopark politikalarıyla talep yönetiminin geliştirilmesi.
- g. Yeterli raylı sistem ağı kuruluncaya kadar toplu taşıma kapasitesinde özel önlemlerin alınması (özel otobüs yolu uygulamalarının yaygınlaştırılması gibi).

2.6.7. Öncelikli Eylem Önerileri

1. Ulaşım Ana Planı Güncellenmelidir (s. 376):

Arazi kullanım planlarının gerçekleşme eğilimleri gözlemlenerek İstanbul Ulaşım Ana Planı (İUAP) her 5 yılda bir, ağ planları her 3 yılda bir, İBB-UTM (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Talep Tahmin Modeli) ve altyapısı her yıl güncellenmelidir:

- a. Yolculuk bilgileri veritabanı güncellenmelidir.
- b. Hâne halkı anketleri ihtiyaca göre güncellenmelidir.
- c. Raylı sistem ana plan ağı arazi kullanım planına, talep tahminine ve mevcut durumun çeşitli faktörlerine göre kurulmuştur. Planlamanın ve talep tahmininin doğası gereği, raylı sistem gelişimi ile ilgili olarak gelecekte beklenmedik gelişmeler olabilir ya da sosyoekonomik koşullara bağlı olarak gelişme planlandığı gibi olmayabilir. Bu nedenle, çevresel koşullar dikkate alınarak kısa vadeli inşaat planı her 3-5 yılda bir gözden geçirilmeli ve revize edilmelidir.

2. Bölgesel ve küçük ölçekli turizm ulaşım plan ve projeleri yapılmalıdır (s. 376).

Turizm potansiyeli yüksek olan bölgelerde (Boğaziçi, Çamlıca Tepesi, Adalar, Haliç çevresi, Galata bölgesi, tarihî alanlar vb.) turizm amaçlı ulaşım planlaması ile bu alanlar arasında ulaşımın sağlanmasına dönük özel projeler (teleferik, nostaljik tramvay vb.) geliştirilmelidir.

3. Toplu Taşıma Master Planı yapılmalıdır (s. 376).

- a. Yoldaki tıkanıklık otobüs işletmeciliğinin performansını düşürmektedir. Dolayısıyla, uzun mesâfeli otobüs hattı işletmeciliğinden raylı sistemleri besleyen kısa hatların oluşturulması gerekmektedir. Raylı sistem ağı geliştikçe de bu ağı destekleyecek dikey hatlar tasarlanmalıdır. Raylı sistem hatlarının bakım-onarım saatlerinde (gece-hafta sonu vs) talebe göre raylı sistem hatlarına paralel ek otobüs hatları da konulmalıdır.
- b. Mevcut denizyolu filosunun kapasitesi artırılarak modernize edilmesi (yeni araçlara yatırım yapılırken eski araçların modernize edilerek kısa mesâfede kullanılması ve mevcut iskelelerin işletme kapasitesinin geliştirilerek yenilenmesi) gerekmektedir.

- c. Gelecekte yapılacak karayolu ve demiryolu projelerinin uygulaması en az 6-8 yıl süreceğinden ulaşımındaki denizyolu payının artırılmasına yönelik politikalar desteklenmelidir.
- d. Uzun minibüs hatları daha kısa güzergahlarda işletilmeli ve diğer toplu taşıma türleri ile entegre olacak şekilde planlanmalıdır.
- e. Bu planda önerilen toplu taşıma ücret politikası kısa, orta ve uzun dönem için geliştirilmelidir.
- f. Planda yer alan Metrobüs hatlarının etüd ve projeleri yapılmalıdır.
- g. Kentsel ulaşım altyapısının maksimum verimle kullanılması için merkezî alanlar ücretlendirilmeli, otopark talep yönetimi, Boğaz geçişleri, karayolu ve toplu taşıma ücretlendirme politikaları geliştirilmelidir.

4. Metropoliten alan Lojistik Master Planı yapılmalıdır (s. 376).

Gelecekteki talebi karşılamak ve Boğazı geçen yük trafiğini hafifletmek için Ambarlı merkezli Ambarlı–Mudanya, Ambarlı–Pendik gibi Ro Ro hatları önerilmiştir. Ayrıca, Ambarlı–Bandırma, Gemlik–Ambarlı, Bandırma–Gümüşyaka Ro Ro hattı ve İstinye–Çubuklu, Tarabya–Paşabahçe arabalı vapur hatları planlama kapsamında yer almaktadır.

5. Planın öngördüğü raylı sistem hatlarının etüd ve fizibilitelerini içeren projeler yapılmalıdır (s. 377).

6. Trafik sıkışıklığı yaşanan ve âcil çözüm bekleyen bölgeler için projeler geliştirilmelidir (s. 377).

- a. Tarihi Yarımada, MİA ve alt bölgeler ile önemli meydanlar (Taksim, Mecidiyeköy, Kadıköy, Üsküdar, Eminönü vb) için projeler geliştirilmelidir.
- b. Tarihi Yarımada'da UNESCO tarafından kültürel miras listesinde yer alan 4 bölgenin (Süleymaniye, Zeyrek, Ayvansaray-Cankurtaran ve Sultanahmet) tamamı ve bölgeler arası ulaşım ilişkisini kapsayacak şekilde trafik talep yönetimi planlaması yapılmalı ve yük akışı düzenlenerek bölge ihtiyacını karşılayak şekilde geliştirilmelidir.

7. Mevcut yol ağının kapasitesini artırıcı trafik sirkülasyon projeleri ile trafik talep yönetimi projeleri yapılmalıdır (s. 377).

- a. Ara toplu taşıma hatlarının olumsuz etkilerini gidermek için minibüslere yönelik belirli durak sistemi geliştirilerek gelişigüzel durmalarının önüne geçilmeli, yol kenarı parklanmalar yasaklanmalıdır.
- b. Plandaki anayollarla ilişkisi olan talî yol ve kavşak projeleri trafik sirkülasyon projeleri ile birlikte etüd edilmeli, alt ölçekli planlardaki talepler belirlenmeli ve ulaşım modelleri ile test edilmeli, gerekirse çözüm önerileri geliştirilmelidir.

- c. Kısa dönemde dinamik sinyal sistemi projelendirilmeli ve uygulamaya geçilmelidir.
- d. Anlık trafik bilgisini kullanıcılara ulaştıracak projeler geliştirilmeli ve kısa dönemde hayata geçirilmelidir.
- e. Bisiklet ulaşımını kent içi yolculuklarda önemli bir ulaşım türü hâline getirmek için sürekliliği olan bisiklet yolları kısa dönemde planlanmalıdır.
- f. Toplu taşıma kullanımının teşvik edilmesi için transfer merkezleri ve park et-devam et alanları kısa ve orta dönemde projelendirilmeli, trafiğe ve çevreye olan etkisi araştırılarak ekonomik ve finansal fizibilite çalışmaları ile desteklenmelidir.
- g. Merkez fonksiyonların çevresinde ve toplu taşıma noktalarında bisiklet otoparkları düzenlenmeli; toplu taşıma türleri ile entegre edilmelidir.
- h. Taksilerin kent merkezleri, meydanlar ve trafik kapasitesi yüksek ana arterler üzerinde serbest dolaşmalarını engelleyici çalışmalar, geleceğe dönük talepler doğrultusunda geliştirilmelidir.

8. Trafik Güvenliği Master Planı yapılmalıdır (s. 377).

- a. Arterler boyunca trafik akışının sorunsuz ve emniyetli olması için yol kenarı parklanmasına ilişkin yaptırımların artırılması gerekmektedir.
- b. Trafik kaza veritabanının geliştirilmesi ve uygulanması, güvenlik denetiminin sıklaştırılması, kaza kara noktalarının belirlenmesi, bu noktalarda iyileştirme çalışmalarının yapılması ve trafik güvenliği eğitiminin yaygınlaştırılması gerekmektedir.
- c. Engellilerin metropoliten alanda özgürce dolaşacağı, istedikleri yere kolayca erişebileceği yol, kaldırım, kavşak düzenlemeleri ile toplu taşıma araçlarına erişimin rahat sağlanacağı projeler yapılmalıdır.

9. İUAP'ı destekleyici alternatif fon kaynakları araştırılmalıdır (s. 377).

Tıkanıklığın ücretlendirilmesi, raylı sistem ağı hızlandırma fonu, yeni yerleşim bölgeleri kalkınma fonu, kamu-özel sektör işbirliği gibi konularda araştırma yapılmalıdır.

2.7. GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ VE İSTANBUL SAHA ARAŞTIRMASI (2013)

Araştırma kapsamında İstanbulluların konut satın alırken dikkat ettiği hususlar, konut fiyatına etki eden faktörler, kaçak yapılardan sorumlu kurumlar ve kişiler, kentsel dönüşümüne bakış, kentsel dönüşümü destekleme veya desteklememe nedenleri, kentsel dönüşüm uygulamalarını başarılı veya başarısız bulma nedenleri, yüksek binaların inşasından rahatsızlık duyma eğilimi, konut tercihleri, İstanbul'a değer katan veya değer kaybettiren unsurlara yer verilmiştir.

2.7.1. Konut Satın Alırken İstanbulluların Dikkat Ettiği Hususlar¹⁴

Konut tercihinde en önemli unsurun konutun bulunduğu yerdeki ulaşım imkânları olduğu görülmektedir. Birinci sırada verilen cevapların %38,7'si bu yöndedir. Tüm cevaplar içinde de ulaşımın oranı %25,2 ile yine yüksektir. Sosyal çevre de öne çıkan diğer bir cevap olmuştur. Depreme dayanıklılık 1. sırada verilen cevaplar içinde %8,1 oranla 3. sırada yer alırken, tüm cevaplar göz önünde bulundurulduğunda depreme dayanıklılığın %3,7'lik oranla konut alırken dikkat edilen 8. unsur olduğu görülmektedir. Tüm cevaplar bir arada değerlendirildiği zaman, konut alımında en çok önem verilen unsurlar olan ulaşım ve sosyal çevreyi sosyal imkânlar ve otopark faktörleri takip etmektedir (s. 20).

Tablo 2: İstanbulluların Konut Alırken Dikkat Ettiği Hususlar

Konut Alırken Dikkat Edilen Hususlar	Sıra	1. Sırada Verilen Cevaplar	1. Sıra Oran (%)	Sıra	Tüm Cevaplar	Genel Oran (%)
Ulaşım Kolaylığı	1	1.943	38,7	1	3.794	25,2
Sosyal Çevre	2	1.141	22,8	2	3.226	21,4
Depremde Dayanıklılık-Sağlamlık	3	406	8,1	8	560	3,7
Bulunduğu Yer-Semt	4	330	6,6	5	1.267	8,4
Otopark	5	320	6,4	4	1.481	9,8
Fiyat	6	236	4,7	7	752	5,0
Yeşil Alan	7	178	3,5	6	1.092	7,3
Sosyal İmkânlar	8	150	3,0	3	1.488	9,9
Güvenlik	9	78	1,6	11	221	1,5
Yeni Bina Olması	10	52	1,0	10	294	2,0
Aidat	11	37	0,7	9	339	2,3
Diğer	12	144	2,9	12	531	3,5
Toplam		5.015	100		15.045	100

2.7.2. Konut Fiyatlarına Etki Eden Faktörler¹⁵

Konut fiyatlarına etki eden en önemli unsurun konutun bulunduğu yerdeki ulaşım kolaylığı olduğu düşünülmektedir. Katılımcıların yaklaşık dörtte biri bu yönde görüş belirtmiştir. %13,6 ile otopark ikinci sırada gelmektedir. Konutun

14 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

15 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

bulunduğu yerdeki sosyal imkânlar ve sosyal çevrenin de konut fiyatını etkilediği düşünülmektedir. Konutun yeni bina olması ve bulunduğu yerdeki yeşil alan da diğer öne çıkan faktörlerdendir (s. 27).

Tablo 3: İstanbulda Konut Fiyatlarına Etki Eden Unsurlar

Konut Fiyatlarına Etki Eden Unsurlar	Sayı	Oran (%)
Ulaşım Kolaylığı	3.815	25,4
Otopark	2.043	13,6
Sosyal İmkânlar	1.793	11,9
Sosyal Çevresi	1,695	11,3
Yeni Bina Olması	1.461	9,7
Yeşil Alan	1.143	7,6
Bulunduğu Mevki	454	3,0
Arsa Fiyatları	349	2,3
Müteahhit-Emlakçı	258	1,7
Depreme Dayanıklılık-Sağlamlık	156	1,0
Diğer	1.878	12,5
Toplam	15.045	100

“Konut fiyatına etki eden unsurlar” sorusuna verilen cevaplarla “konut alırken dikkat edilen hususlar” sorusuna verilen cevapların paralellik arz ettiği görülmektedir. Konut alımında en çok dikkat edilen konular olan ulaşım kolaylığı, sosyal çevre, sosyal imkânlar, otopark gibi konuların aynı zamanda konut fiyatını da en çok etkileyen konular olduğu düşünülmektedir. Depreme dayanıklılık ve sağlamlık konusunun %1 frekans alması, konut piyasasında depreme dayanıklılık hususunun hijyen faktör (varlığı değer artırmayan ancak yokluğu değer kaybettiren) olarak kabul edildiği şeklinde açıklanabilir (s. 27).

2.7.3. Kaçak Yapılardan Sorumlu Kurumlar/Kişiler¹⁶

Kaçak yapılardan en çok sorumlu tutulan kurum belediyelerdir. Kaçak yapı konusunda 1. sırada belediyeyi sorumlu görenlerin oranı %81,7’dir. Belediyeyi %16,7’lik oranla müteahhitler izlemektedir. Kaçak yapılardan öncelikli olarak mimarları sorumlu tutanların oranı ise %1,6 ile çok düşüktür. Bu konu tüketicilerin konut piyasasında kamu otoritesinin belirleyici rol oynadığına yönelik algısını ortaya koymaktadır (s. 28).

¹⁶ Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

Tablo 4: İstanbul'da Kaçak Yapılardan Sorumlu Kurumlar/Kişiler

Sorumlular	1. Sırada Verilen Cevaplar (%)
Belediye	81,7
Müteahhitler	16,7
Mimarlar	1,6
Toplam	100

2.7.4. Kentsel Dönüşüme Bakış¹⁷

Kentsel dönüşüm politikalarına desteğin oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Kentsel dönüşümü destekleyenlerin oranı %80,5 iken desteklemeyenlerin oranı %19,5'tir (s. 31).

Tablo 5: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Politikalarına Destek Durumu

Kentsel Dönüşüm Politikalarına Destek	Sayı	Oran (%)
Evet	3942	80,5
Hayır	957	19,5
Toplam	4.899	100

2.7.5. Kentsel Dönüşümü Destekleme Nedenleri¹⁸

Halkın kentsel dönüşüm politikalarını destekleme sebepleri içinde en sık dile getirilen cevap, yapılacak olan binaların depreme dayanıklı ve yönetmeliğe uygun olmasıdır. Kentsel dönüşüm politikalarını desteklediğini belirtenlerin yaklaşık %69'u destekleme nedeni olarak depreme dayanıklılığı göstermiştir. Eski binaların yenilenecek olması ve kentin güzelleşmesi gibi işin estetik yönü ile ilgili ifâdeler de göze çarpmaktadır. “Diğer” kategorisinde incelenen ifâdeler içinde az sayıda olmakla birlikte kentsel dönüşümün ekonomiye katkı sağladığını ve mallarının (gayrimenkullerinin) değerlendirildiğini ifâde edenler bulunmaktadır. Yine az sayıda kişinin ise kentsel dönüşümü desteklemekle beraber “vatandaş mağdur edilmesin”, “planlı yapılsın” gibi ifâdelerle konu ile ilgili kaygılarını dile getirdikleri görülmektedir (s. 33).

17 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

18 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

Tablo 6: İstanbul'da Kentsel Dönüşümü Destekleme Nedenleri

Kentsel Dönüşümü Destekleme Nedenleri	Sayı	Oran (%)
Depreme Dayanıklılık-Yönetmeliğe Uygun Binalar	2.714	68,8
Eski Binalar Yenileniyor	357	9,1
Kentin Güzelleşmesi Açısından Olumlu	203	5,1
Çevre Düzeni Açısından Olumlu	141	3,6
Gerekli Buluyorum	125	3,2
Çarpık Kentleşmenin Önüne Geçilmesi	110	2,8
Yaşam Kalitesinin Artması	93	2,4
Modernleşme	49	1,2
Başarılı Bir İş	30	2,8
Diğer	110	2,8
Toplam	3.942	100

2.7.6. Kentsel Dönüşümü Desteklememe Nedenleri¹⁹

Kentsel dönüşümü desteklemeyenlerin neden desteklemedikleri konusunda dile getirdikleri görüşler arasında yaklaşık %27'lik oranla kentsel dönüşümün “çıkar/rant amaçlı” yapıldığını düşünmeleri gelmektedir. Diğer öne çıkan cevaplar ise kentsel dönüşümün siyâsî nedenlerle yapılıyor olması ve insanların mağdur olması şeklindeki düşüncelerdir (s. 34).

Tablo 7: İstanbul'da Kentsel Dönüşümü Desteklememe Nedenleri

Kentsel Dönüşümü Desteklememe Nedenleri	Sayı	Oran (%)
Çıkar/Rant Amaçlı Olması	257	26,9
Siyasi Nedenlerle Yapıldığı İçin	157	16,4
İnsanlar Mağdur Oluyor	107	11,2
Adil Bulmuyorum	72	7,5
Gereksiz Buluyorum	61	6,4
Deprem Yönetmeliğine Uygun Ancak Çarpık Kentleşme	48	5,0
Doğal Güzelliklerin-Yeşil Alanların Bozulması	44	4,6
Aşırı Betonlaşma	20	2,1
Daha Sağlam Binalar Yapılmalı	174	18,1
Diğer	174	18,1
Toplam	957	100

19 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

2.7.7. Kentsel Dönüşüm Uygulamalarını “Başarılı” Bulma Nedenleri²⁰

Kentsel dönüşüm uygulamalarını başarılı bulanların en sık dile getirdikleri neden %35,3'lük oranla depreme dayanıklılık olmuştur. Uygulamaları başarılı bulanların %26,4'ü ise neden başarılı bulduklarına dâir net bir cevap belirtmeyecek uygulamaların genel olarak iyi gittiğini ifade etmişlerdir. Kentsel dönüşümün çevre düzeni açısından olumlu sonuçları olması ve eski binaların yenileniyor olması öne çıkan diğer nedenler arasındadır (s. 37).

Tablo 8: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Uygulamalarını Başarılı Bulma Nedenleri

Kentsel Dönüşümü Başarılı Bulma Nedenleri	Sayı	Oran (%)
Depreme Dayanıklılık-Yönetmeliğe Uygun Binalar	469	35,3
Uygulamalar İyi Gidiyor	351	26,4
Çevre Düzeni Açısından Olumlu	161	12,1
Eski Binaların Yenilenmesi-Yeni Yapılar	136	10,2
Çarpık Kentleşmenin Önüne Geçilmesi	73	5,5
Kentin Güzelleşmesi Açısından Olumlu	40	3,0
Fikrim Yok	30	2,3
Modernleşme	12	0,9
Hızlı Yapılıyor	11	0,8
Gerekli Buluyorum	5	0,4
Diğer	41	3,1
Toplam	1.329	100

2.7.8. Kentsel Dönüşüm Uygulamalarını “Başarısız” Bulma Nedenleri²¹

Kentsel dönüşüm uygulamalarını başarısız bulma nedenleri içinde en sık dile getirilen; uygulamaların çıkar/rant amaçlı yapıldığının düşünülmesidir. Uygulamaları başarısız bulduğunu ifade edenlerin yaklaşık %52'si bu yönde görüş belirtmiştir. %10,7'lik oranla çalışmaların yetersiz olduğu belirtilirken, %7,6'lık bir kesim de uygulamaları genel olarak “başarısız” şeklinde nitelemiştir. İnsanların mağdur olduğunu düşünenlerin oranı ise %6,8'dir (s. 39).

20 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

21 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

Tablo 9: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Uygulamalarını Başarısız Bulma Nedenleri

Kentsel Dönüşümü Başarısız Bulma Nedenleri	Sayı	Oran (%)
Çıkar Amaçlı Olması-Rant	632	51,9
Çalışma Yok-Yetersiz	130	10,7
Uygulamalar Yanlış/Başarısız	93	7,6
İnsanlar Mağdur Oluyor	83	6,8
Adil Bulmuyorum	63	5,2
Fikrim Yok	44	3,6
Çalışmalar Yavaş İlerliyor	29	2,4
Düzensiz Yapılaşma Engellenmeli	25	2,1
Çevreye Zarar Veriyor	15	1,2
Gereksiz Buluyorum	14	1,2
Diğer	89	7,3
Toplam	1.217	100

2.7.9. Yüksek Binaların İnşasından Rahatsızlık Duyma Eğilimi²²

Araştırmaya katılan insanların %76'sı yüksek binaların inşâ edilmesinden rahatsız olduğunu belirtirken, %24'ü bu durumdan rahatsızlık duymadığını ifade etmiştir (s. 45).

Tablo 10: İstanbul'da Yüksek Binaların İnşasından Rahatsızlık Duyma Eğilimi

Rahatsızlık Eğilimi	Sayı	Oran (%)
Evet	3781	76,0
Hayır	1193	24,0
Toplam	4.974	100

Yüksek binalardan rahatsızlığa neden olan en önemli faktör olarak bu binaların görüntü kirliliği yaratması (gökyüzünü görmeyi engellemesi, manzarayı bozması, boğucu olması vs.). gelmektedir. Yüksek binalardan rahatsız olduğunu ifade edenlerin %76,8'i bu yönde cevap vermiştir. Daha düşük oranda olmakla birlikte yüksek binaların çevreye zarar vermesi, betonlaşmayı artırması gibi nedenler de yüksek binalardan rahatsızlık duyma sebepleri arasında dile getirilmiştir (s. 47).

22 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

Tablo 11: İstanbul'da Yüksek Binaların Rahatsız Etme Nedenleri

Yüksek Binaların Rahatsız Etme Nedenleri	Sayı	Oran (%)
Görüntü Kirliliği Yaratıyor	2.902	76,8
Doğal Denge Bozuluyor/Çevreye Zarar Veriyor	213	5,6
Betonlaşma Artıyor	108	2,9
Çok Yüksek Bina İstemiyorum	136	3,6
Korkutucu-Rahatsız Edici	52	1,4
Güvenli Bulmuyorum	53	1,4
Sağlık Açısından Zararlı	42	1,1
Sosyal İlişkiler Zedeleniyor	36	1,0
Kentin Dokusuna Zarar Veriyor	24	0,6
Diğer	215	5,6
Toplam	3.781	100

Yüksek binalardan rahatsızlık duymadığını ifade edenlerin en sık dile getirdiği neden, yüksek binaların güzel bir görünüm oluşturmalarıdır. Yüksek binaları beğenenlerin %19,5'i bu yönde görüş dile getirmiştir. Yüksek binalardan rahatsızlık duymadığını ifade edenlerin %13,9'u bu binaları gerekli bulduğunu ifade ederken %11,2'si ise "zararı yok" diyerek tarafsız bir görüş beyan etmiştir (s. 48).

Tablo 12: İstanbul'da Yüksek Binaların Rahatsız Etmeme Nedenleri

Yüksek Binaların Rahatsız Etmeme Nedenleri	Sayı	Oran (%)
Güzel Bir Görünüm Oluşuyor	233	19,5
Gerekli Buluyorum	166	13,9
Zararı Yok	134	11,2
Modern Görünüyor	114	9,6
Birçok Kişiyi Barındırıyor	98	8,2
Daha Düzenli Bir Çevre	89	7,5
Fikrim Yok	77	6,5
Güvenilir	69	5,8
Yeşil Alan Daha Fazla Olur	22	1,8
Diğer	191	16,0
Toplam	1.193	100

2.7.10. Konut Tercihleri ve Kentsel Dönüşüm Uygulamalarına Dâir Genel Değerlendirme²³

Konut tercihinde katılımcılar nezdinde en önemli unsurlar konutun bulunduğu yerdeki ulaşım imkânları ile sosyal çevredir. Ancak, kadınlarda bu iki faktöre önem verenlerin oranı erkeklere kıyasla biraz daha yüksektir. Erkekler konutun depreme dayanıklı ve otopark imkânlarına sahip olmasına daha çok önem vermektedir. Yine evli olanlarda ve 65 yaş üzerindeki kişilerde konutun sosyal çevresine diğer gruplara kıyasla daha çok önem verilmektedir. Daha genç (25-34 yaş) ve bekâr gruplarda ise sosyal çevreye verilen önem diğer gruplara kıyasla daha düşük, evin depreme dayanıklı olmasına verilen önem ise daha yüksektir (s. 54).

Katılımcıların ev alırken dikkat ettiklerini söyledikleri unsurlar katılımcılar nezdinde aynı zamanda konut fiyatlarına etki eden unsurlardır. Katılımcıların gözünde konut fiyatına etki eden en önemli unsur konutun çevresindeki ulaşım imkânları iken bu faktörü otopark ve sosyal imkânlar takip etmektedir (s. 54).

Ekonomi ve inşaat sektörünün son 10 yılda gelişim gösterdiğini düşünenlerin oranı oldukça yüksektir (%60'ın üzerinde). Ancak, inşaat sektörünü olumlu değerlendirme oranının ekonomiyeye kıyasla daha yüksek olduğu göze çarpmaktadır. Buradan hareketle, katılımcıların son 10 yılda inşaat sektöründeki gelişimin Türkiye gelişim ortalamasının üzerinde olduğunu düşündükleri söylenebilir (s. 54).

Kentsel dönüşümle ilgili değerlendirmeler kentsel dönüşüm politikalarına desteğin oldukça yüksek olduğunu göstermektedir. Ancak, katılımcıların aklında mevcut uygulamalarla ilgili soru işaretleri bulunduğu ve kentsel dönüşümü destekleyenler içinde bile önemli oranda mevcut uygulamaları yeterince başarılı bulmadığını belirtenlerin olduğu göze çarpmaktadır (s. 54).

Kentsel dönüşüme destek vermede en önemli sebep, yapılan binaların depreme dayanıklılığıdır. Konut tercihinde etki eden unsurlar arasında deprem riskine bağlı gerekçeler üçüncü sırada yer alırken, bu konu kentsel dönüşüme destek noktasında öncelikli gerekçe olarak değerlendirilmektedir. Diğer destekleme sebepleri ise genel olarak kent estetiği-kentin güzelleşmesi ile ilgilidir. Kentsel dönüşümü desteklememe veya mevcut uygulamalardan memnun olmama ile ilgili en sık dile getirilen görüşler ise kentsel dönüşümün rant amaçlı yapılıyor olması algısı ve vatandaşın mağdur edildiğinin, uygulamalarda adaletsiz davranıldığına düşünülmesidir. Genel tabloya bakıldığında kentsel dönüşüme destekten söz etmek mümkündür. Ancak, konunun rant ve haksız kazanç çerçevesinde algılanması kentsel dönüşüm konusunda hem politika hem de uygulama alanındaki desteğe olumsuz yönde etki etmektedir (s. 55).

Yüksek binalardan hoşlanmama/rahatsız olma eğilimi de yine hemen tüm demografik gruplarda yaygındır ve katılımcıların dörtte üçü yüksek binalardan

23 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

rahatsız olduğunu belirtmektedir. En temel memnuniyetsizlik nedeni bu binaların görüntü kirliliğine neden olması/manzarayı bozması algısıdır. Bu sonuca benzer şekilde, son yıllarda yapılan kule ve gökdelenlerin İstanbul'un silüetine zarar verdiği düşüncesi de katılımcılarda oldukça yaygındır. Katılımcıların gözünde İstanbul'un silüetini oluşturan yapıların neredeyse tamamının tarihi/turistik ve estetik açıdan güçlü yapılar olması, tarihî sayılmayacak tek yapının yatay yapılar olan köprüler olması da ankete katılanların daha farklı bir kent mimarisi hayal ettiğini düşündürmektedir. Ancak ,yüksek yapılar beğenilmese de şehrin ihtiyaçlarının bu yönde olduğunu düşünenler de mevcuttur (s. 55).

2.7.11. Bir Şehri Değerli Kılan Unsurlar²⁴

Şehrin yaşanabilirliği, iş imkânları, ticarî ve ekonomik hayat, doğal güzellikleri, planlaması ve altyapısı gibi çok çeşitli konular şehri değerli kılan unsurlar arasında zikredilmiştir (s. 80).

Tablo 13: İstanbullulara Göre Bir Şehri Değerli Kılan Unsurlar

Bir Şehri Değerli Kılan Unsurlar	Sayı	Oran (%)
Tarihi	45	14
Sosyal ve Kültürel Yapısı	39	12
Ulaşım İmkânları	23	11
Yaşanabilirlik	23	
İş İmkânları	21	7
Ticari Konumu-Ekonomisi	21	7
Doğal Güzellikleri	20	6
Doğru Bir Planlama	20	6
Altyapısı	17	5
Eğitim Olanakları	15	5
Sosyal İmkânlar	14	4
Yaşam Koşulları	14	4
Coğrafi Konumu	12	4
Güvenilir Yaşam Şartları	9	3
Mimarisi	8	3
Yeşil Alan ve Parklar	4	1
Nüfus Artış Hızı	1	0
Toplam	318	100

24 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

2.7.12. İstanbul Algısı²⁵

Araştırmada verilen cevaplara göre; İstanbul öncelikle tarihî bir şehir olarak algılanmaktadır. Soruya birinci madde olarak verilen cevapların dörtte birinden fazlasını “tarih” oluşturmaktadır. Soruya sadece ilk maddede değil tüm verilen cevaplar arasında da en çok zikredilen konu İstanbul’un tarihî bir şehir olduğu yönündedir. Birinci maddede ikinci sırayı “metropol” cevabının almasına rağmen verilen tüm yanıtlar dikkate alındığında, İstanbul’un katılımcılar için tarihî bir şehri ifade etmesinin yanı sıra ticarî ve iş olanakları ile akıllarda yer ettiği görülmektedir. Yine tüm cevaplar birlikte değerlendirildiğinde; İstanbul denince aklı en sık gelen hususların başında doğal güzelliklerinin olduğu tespit edilmiştir. İstanbul’un kendileri için olumsuz çağrışımlar yaptırdığını söyleyen katılımcıların sayısı düşük seviyededir. Olumsuz ifadelerden bazıları; trafik, düzensizlik ve kalabalık/nüfus yoğunluğudur (s. 82).

Tablo 14: İstanbullulara Göre İstanbul’un Anlamı

İstanbul Size Ne İfade Etmektedir?	Sayı	Oran (%)
Tarih	62	17
Diğer	43	12
Ticaret-İş Olanakları	38	10
Doğal Güzellikler	34	9
Kalabalık/Nüfus Yoğunluğu	25	7
Eğlenceli, Hareketli, Renkli Yaşam	23	6
Trafik	20	5
Metropol	17	5
Boğaz	16	4
Kültür	14	4
Olumsuz İfadeler (Stres, beton yığını vb.)	13	4
Bağlılık İfadeleri (Hayat, evim vb.)	12	3
Düzensizlik	12	3
Konum	12	3
Dünya Şehri	11	3
Kozmopolit	8	2
Güzellik	7	2
Toplam	367	100

25 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu, İstanbul, 2013.

2.7.13. İstanbul'a Değer Katan Unsurlar²⁶

İstanbul'a değer katan unsurlar için birinci, ikinci ve üçüncü sırada verilen cevaplar birlikte ele alındığında; İstanbul'un tarihî mirasının ilk sırada yer aldığı tespit edilmiştir. İstanbul'daki iş imkânlarını, ticâret merkezi olmasını ve istihdam imkânlarını ifâde eden "ticârî hareketlilik" ise tüm cevaplar birlikte değerlendirildiğinde İstanbul'a değer katan unsur olarak ikinci sırada yer almaktadır. İstanbul'un doğal güzelliği ve konumu (iki kıtayı birleştirmesi) de İstanbul'a değer katan unsurlar arasında en sık dile getirilenlerdendir. İstanbul'a değer kattığı düşünülen diğer unsurlar; kültürel zenginlik, sosyal yaşam, ulaşım ağı, Boğaz, yeni projeler, kamusal hizmetler – yönetim, nüfus (genç, dinamik), kozmopolit yapı, potansiyeli, turist sayısının artması ve mütekabiliyet kanunudur (s. 83).

Tablo 15: İstanbullulara Göre İstanbul'a Değer Katan Unsurlar

İstanbul'a Değer Katan Unsurlar	Sayı	Oran (%)
Tarihi Miras	64	16
Ticari Hareketlilik	59	15
Doğal Güzelliği	38	10
Diğer	38	10
Konumu	36	9
Kültürel Zenginlik	28	7
Sosyal Yaşam	26	7
Ulaşım Ağı	22	6
Boğaz	20	5
Yeni Projeler	20	5
Cevap Yok	11	3
Kamusal Hizmetler-Yönetim	10	3
Nüfusu (Genç, Dinamik)	7	2
Kozmopolit Yapısı	4	1
Potansiyeli	3	1
Turist Sayısının Artması	2	1
Mütekabiliyet Yasası	1	0
Toplam	389	100

26 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

2.7.14. İstanbul'a Değer Kaybettiren Unsurlar²⁷

İstanbul'a değer kaybettiren unsurlar için birinci, ikinci ve üçüncü sırada verilen cevaplar birlikte ele alındığında "çarpık yapılaşma ve plansızlık" İstanbul'a değer kaybettiren unsurlar arasında en sık tekrarlananı olmuş ve bu unsur 89 defa ifade edilmiştir. Trafik ile göç ve nüfus yoğunluğu en sık tekrarlanan ikinci ve üçüncü unsurlardır. Trafik, çarpık yapılaşma – plansızlık, göç ve nüfus yoğunluğu ile ulaşım problemi unsurları İstanbul'a değer kaybettiren faktörler olarak dile getirilen tüm cevapların %65'ini oluşturmaktadır. İfade edilen diğer unsurlardan bazıları şu şekildedir; sosyal alanlar ve yeşil alanların yok olması, altyapı yetersizliği, sosyoekonomik yapı, güvenlik kaygısı, hayat kalitesi (s. 85).

2.8. TÜRKİYE GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ 2019/IV RAPORU²⁸

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca açıklanan Kentsel Dönüşüm Eylem Planı'na göre; 1 milyon 500 bin konutun beş yıl içerisinde dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Yüz bini İstanbul'da olmak üzere her yıl üç yüz bin konut dönüşüme tabi tutulacaktır. Diğer bir ifade ile beş yıl içinde İstanbul'da beş yüz bin konutun dönüşümünün sağlanması hedeflenmektedir (s. 4).

2019 sonu itibarı ile yabancılara satılan konutların %46'sının İstanbul'da olduğu dikkat çekmektedir. Uyruklarına göre bakıldığında ise ilk sırada %17'lik pay ile Irak, ikinci sırada ise %12'lik pay ile İran vatandaşlarının ülkemizi tercih ettiği görülürken, üçüncü sırada Rus vatandaşları gelmektedir (s. 21).

En fazla alışveriş merkezine sahip iller sırasıyla; İstanbul (147 adet), Ankara (39 adet), İzmir (28 adet) şeklindedir. Toplam kiralanabilir alan stoku 13 milyon 508 bin m²'dir. Kiralanabilir alan açısından incelendiğinde, İstanbul toplam stokun yaklaşık %39'unu elinde bulundurmaktadır (s. 45).

2019 yılında Türkiye'ye gelen yaklaşık 43 milyon yabancı turistten %33,6'sı Antalya'ya, %32,2'si İstanbul'a, %7,5'i Muğla'ya gelmiştir. Bu üç ili %2,6 ve %1,3'lük paylar ile İzmir ve Ankara izlemiştir (s. 49).

2019 sonu itibarı ile Türkiye'de işletme belgeli turistik tesislerin en fazla olduğu şehir 800 tesis ve 213 bin oda ile Antalya'dır. Onu 604 tesis ve 60.5 bin oda ile İstanbul ve 404 tesis ve yaklaşık 51 bin oda ile Muğla takip etmektedir. 2018 sonu itibarı ile yatak doluluk oranı Antalya'da %67,27, İstanbul'da %57,26, Muğla'da ise %56,20'dir. Bir önceki yıl (2017) İstanbul'da doluluk oranı %71,1'dir (s. 49).

27 Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Konut Piyasası Saha Araştırma Raporu*, İstanbul, 2013.

28 GYODER-Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Türkiye Gayrimenkul Sektörü 2019/IV Raporu*, İstanbul, 2019.

2.9. TÜRKİYE TURİZM STRATEJİSİ-2023²⁹

Türkiye Turizm Stratejisinde İstanbul ile ilgili başlıca hedefler şunlardır:

1. İstanbul'daki yat limanlarının rehabilite edilerek mega yatları alacak şekilde geliştirilmeleriyle Türkiye'nin yat turizminden aldığı payın artırılması sağlanacaktır (s. 22).
2. İstanbul'da "şehir turizmi" projesi hayata geçirilecektir (s. 33).
3. İstanbul'da liman kapasitesi artırılabilecektir (s. 36).
4. İstanbul'da kongre turizmi desteklenecektir (s. 37).
5. İstanbul'un fuarcılık altyapısı güçlendirilecektir (s. 37).
6. İstanbul'da İpek Yolu odaklı turizmin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapılacaktır (s. 51).

2.10. MARMARA HAVZASI KORUMA EYLEM PLANI (2010)³⁰

2010 yılında hazırlanan Marmara Havzası Koruma Eylem Planı'na göre İstanbul'da bulunan ön arıtma tesislerinin biyolojik atık su arıtma tesisine veya ileri biyolojik atık su arıtma tesisine dönüştürülmesi gereklidir (s. 22).

İSKİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilen 17 adet kentsel atık su arıtma tesisinden 9 tanesi fiziksel ön arıtma tesisi olup derin deniz deşarjı ile sonlanmaktadır. İstanbul ilinde kanalizasyonla toplanabilen atık suların büyük bir kısmı (yaklaşık %84) ön arıtma sonrası derin deniz deşarjı ile denize boşaltılmakta olup, bu tesislerden 6 tanesinin deşarjı İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz dip akıntısına verilmektedir. Söz konusu 17 atık su arıtma tesisinden sadece 12 tanesi için İstanbul İl Çevre ve Orman Müdürlüğüne deşarj izni için başvurulmuş olup, Eylül 2010 itibarı ile sadece 2 adet tesis (Paşaköy İleri AAT ve Gümüşyaka AAT) deşarj izni alabilmiştir. Başvurusu yapılan tesislerden 3 tanesi ise (Küçüksu, Kadıköy, Üsküdar) Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nde yer alan Tablo 22'deki standartları sağlayamadığından deşarj izin belgesi alamamıştır. Marmara Denizi'nin bir iç deniz olması ve deniz suyu kalitesinin iyileştirilmesi açısından ön atık su arıtma tesislerinin hızlıca biyolojik atık su arıtma tesislerine dönüştürülmesi gereklidir. Mevcut ön atık su arıtma tesislerinin çok değerli arazilerde olması ve yer sıkıntısı bulunmasını da göz önünde bulundurarak İSKİ tarafından uygun çözümlerin belirlenmesi önem arz etmektedir (s. 53).

İstanbul'daki sanayi tesislerinin büyük çoğunluğu, İSKİ tarafından son yıllarda yapılan atık su arıtma tesislerine bağlanarak Marmara Denizi'ne verilen kirlilik yükünün azaltılması sağlanmıştır. Ancak, ilde su havzalarında kirlilik oluşturan

29 Kültür ve Turizm Bakanlığı, *Türkiye Turizm Stratejisi-2023*, Ankara, 2006.

30 Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), Marmara Araştırma Merkezi (MAM), *Marmara Havzası Koruma Eylem Planı*, İstanbul, 2010.

temel endüstriyel faaliyetler gıda, demir-çelik ve kimya sektörlerinde faaliyet gösteren sanayi tesisleridir (s. 228).

İstanbul'daki Ömerli, Elmalı ve Büyükçekmece Barajları ile Haliç'i besleyen dereler azot, çözünmüş oksijen, toplam koliform, renk ve demir parametreleri açısından kirli ya da çok kirli sınıfına girmektedir (s. 251).

Tuzla İleri Biyolojik Atık Su Arıtma Tesisinde olduğu gibi, evsel atık su arıtma tesislerine sanayi tesisinin çıkış sularının arıtılarak veya arıtılmadan deşarj edilmesi hâlinde, tesisin yükünün ve arıtma performansının bozulmaması için gerekli izleme ve kontrol üniversiteler ile iş birliği içinde yürütülmelidir. İstanbul'da yeni organize sanayi bölgesi kurulmadan önce, gerek planlama gerekse ÇED aşamasında organize sanayi bölgesinin alıcı ortama yapacağı etkiler havza bazında ele alınmalı ve detaylı olarak irdelenmelidir (s. 363).

Marmara Denizi'nde kirlenmenin azaltılması için İstanbul'daki atık su ön arıtma tesislerinin hızlı bir şekilde ileri biyolojik arıtma tesisine dönüştürülmesi gerekir (s. 363).

2.11. İSTANBUL ULUSLARARASI FİNANS MERKEZİ STRATEJİSİ VE EYLEM PLANI (2009)

İstanbul Uluslararası Finans Merkezi (İFM) Stratejisi ve Eylem Planı'nda İstanbul için "öncelikle bölgesel, nihâi olarak da küresel finans merkezi olma" vizyonu çizilmiştir. İstanbul'un uluslararası bir finans merkezi olması için; uluslararası standartlarda işleyen bir hukuk altyapısının oluşturulmasına, finansal ürün ve hizmet çeşitliliğinin artırılmasına, vergi sisteminin basitleştirilerek etkinleştirilmesine, düzenleyici ve denetleyici çerçevenin geliştirilmesine, fiziksel ve teknolojik altyapının güçlendirilmesine, nitelikli insan kaynağı ihtiyacını karşılayacak bir eğitim altyapısının sağlanmasına ve dünya ölçeğinde tanıtım ve izleme yapacak bir organizasyon yapısının oluşturulmasına yönelik 23 adet öncelik ve 71 adet eylem belirlenmiştir. İFM Stratejisi ve Eylem Planı'nda tanımlanan 10 adet temel belirleyici ve bunlara bağlı 23 adet öncelik şunlardır:³¹

1. Hukuk Altyapısının Güçlendirilmesi

- İstanbul'un uluslararası finans merkezi olması yolunda, uyumsuzlukların süratli ve etkin bir şekilde çözümüne yönelik olarak yargı sisteminde iyileştirmeler sağlanacaktır.
- İstanbul'da bağımsız ve özerk yapıya sahip uluslararası alanda rekabet edebilecek düzeyde kurumsal bir tahkim merkezinin oluşturulması ve arabuluculuk sisteminin etkin bir şekilde kullanılması sağlanacaktır.

31 "İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı", Yüksek Planlama Kurulu Karar No: 2009/31, Tarih: 29.09.2009, *Resmî Gazete*, Sayı: 27364, Tarih: 02.10.2009.

- c. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi (İFM) projesine katkısı bulunacağı öngörülen tasarıların kanunlaşma süreçlerinin hızlandırılması yönünde çalışmalar yapılacaktır.
2. Finansal Ürün ve Hizmet Çeşitliliğinin Artırılması
 - a. Finansal sektör düzenlemelerinde prensip bazlı anlayış benimsenerek, yasal altyapının başta AB müktesebatı olmak üzere uluslararası düzenlemelere ve uygulamalara uyumu sağlanacaktır.
 - b. Finansal piyasalarda şeffaflık artırılacak ve yatırımcıları bilgilendirme mekanizmaları geliştirilecektir.
 - c. Türkiye’de mevcut olduğu hâlde, çeşitli nedenlerle rekabet üstünlüğü yurt dışı piyasalara kaymış olan finansal ürün ve hizmetler belirlenerek, bu durumun düzeltilmesine yönelik tedbirler alınacaktır.
 - d. Türkiye piyasalarında henüz sunulmayan veya yeterli işlem hacmine ulaşmamış, İstanbul’u câzip bir finans merkezi hâline getirebilecek, gelişme potansiyeli yüksek finansal ürün ve hizmetler için gerekli altyapı oluşturulacaktır.
3. Basit ve Etkin Bir Vergilendirme Sisteminin Oluşturulması
 - a. Vergi kanunları ve ikincil mevzuat basit, anlaşılır, öngörülebilir ve sürdürülebilir hâle getirilecektir.
 - b. Vergilendirme alanında yapılacak düzenlemelerle, ülkemizin rekabet gücü artırılarak finansal işlemlerin Türkiye’de yapılması sağlanacaktır.
 - c. Finansal kurum ve yatırımcılar için belirsizliği giderici ve uygulamada uzmanlaşmayı sağlayıcı tedbirler alınacaktır.
 - d. Halka açık olmayan şirketlerin sermaye piyasasına açılması ve sermayenin tabana yayılması teşvik edilecektir.
4. Düzenleyici ve Denetleyici Çerçevenin Geliştirilmesi
 - a. Sistemik riskin tespiti, önlenmesi ve finansal sektördeki düzenleyici ve denetleyici otoriteler arasındaki yatay koordinasyonun geliştirilmesi amacıyla mevcut Sistemik Risk Komitesi’nin görev ve fonksiyonları güçlendirilecektir.
 - b. Başta AB müktesebatı olmak üzere diğer uluslararası gelişmeler de dikkate alınarak yapılacak değerlendirmeler neticesinde, orta ve uzun vadede, düzenleyici ve denetleyici otoritelerin kurumsal yapılanmasına ilişkin gerekli önlemler alınacaktır.
 - c. Uluslararası standartların oluşum süreci yakından takip edilerek, bu standartlara uyum düzeyi belirli aralıklarla gözden geçirilecektir.

- d. Borsaların, faaliyetlerini piyasa dinamiklerine cevap verebilecek esneklikte gerçekleştirebilmelerini sağlayacak hukukî statüye kavuşturulmaları ve genel kamu idâresini ilgilendiren mevzûat kapsamı dışına çıkarılmaları sağlanacaktır.
5. Fiziksel Altyapının İyileştirilmesi: İstanbul'da yaşam kalitesi, güvenlik ve ulaşım imkânları artırılacak, finansal kuruluşların altyapı ihtiyaçlarını karşılayacak fiziksel koşullar sağlanacaktır.
6. Teknolojik Altyapının Güçlendirilmesi: Ülkemizin teknoloji ve iletişim altyapısı güçlendirilecek, elektronik haberleşmenin hızlı, güvenilir, kesintisiz ve düşük mâliyetli bir şekilde sunulması sağlanacaktır.
7. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Organizasyon Yapısının Kurulması: İstanbul Uluslararası Finans Merkezi (İFM) Stratejisi ve Eylem Planı'nda belirlenen amaç, hedef ve faaliyetlerin gerçekleştirilmesi, izlenmesi ve değerlendirilmesi ile İFM projesinin sağlıklı bir şekilde hayata geçirilmesi temin edilecektir.
8. İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi
 - a. Finans alanında insan kaynakları ve eğitim politikaları belirlenecek ve gözden geçirilecektir.
 - b. Finans alanındaki insan kaynağının verimliliği ve meslekî donanımı artırılacaktır.
 - c. Nitelikli iş gücünün İstanbul'a çekilmesi sağlanacaktır.
9. İstanbul Uluslararası Finans Merkezinin (İFM) Tanıtımının Yapılması ve İmajının Oluşturulması: İFM projesinin tanıtım ve reklam stratejisi belirlenecek, yurt dışında ve yurt içinde bu projeye dâir kamuoyu algısı yönetilecektir.
10. Strateji ve Eylem Planı'nın Takip Edilmesi: İFM Koordinatörlüğü, uluslararası finans merkezi olma yolunda katedilen gelişme konusunda değerlendirmelerini kamuoyuyla paylaşacaktır.

İstanbul Uluslararası Finans Merkezi'nin (İFM) organizasyon yapısının oluşturulması amacıyla, Başbakanlık tarafından iki genelge³² yayımlanmıştır. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi (İFM) ile ilgili çalışmaları koordine etmek, desteklemek ve yürütmek üzere; İFM Yüksek Konseyi, İFM Koordinasyon Kurulu, İFM Ulusal Danışma Kurulu, İFM Koordinatörlüğü, çalışma komiteleri ve İFM Yüksek Konseyi'ne tavsiyelerde bulunmak üzere İFM Uluslararası Danışma Konseyi

32 "İstanbul Uluslararası Finans Merkezi İdarî Yapılanması Hakkında Genelge", Genelge No: 2010/11, *Resmî Gazete*, Sayı: 27.568, Tarih: 01.05.2010; "İstanbul Uluslararası Finans Merkezi", Genelge No: 2016/24, *Resmî Gazete*, Sayı: 29885, Tarih: 11.11.2016.

kurulmuştur. Ancak, 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile İstanbul Finans Merkezi projesini yürütme misyonu Cumhurbaşkanlığı Finans Ofisi'ne verilmiştir.

2.12. ON BİRİNCİ KALKINMA PLANI (2019-2023)³³

On Birinci Kalkınma Planı'na göre reel sektörün finansman ihtiyacına düşük mâliyetle cevap verebilen, farklı nitelikteki finansal araçları güvenilir kurumlar aracılığıyla geniş bir yatırımcı tabanına sunabilen ve İstanbul'un câzip bir küresel finans merkezi olma hedefini destekleyen, kurumsal yapısı güçlü bir finansal sektörün oluşturulması temel amaçtır (s. 40).

Bu kapsamda geliştirilen başlıca politika ve eylemler ise şunlardır (ss. 40-43):

1. Finansal sektörün reel sektörün finansmanındaki etkinliğinin artırılması ve reel sektörün sermaye piyasasından ve Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK) gözetimindeki banka dışı finansal kuruluşlardan fon kullanımının özendirilmesi.

2. Borsa İstanbul Anonim Şirketi (BİST) Özel Pazar şirketlerine yapılan yatırımların, belirli bir orana kadar, yatırım yapan şirketlerin dönem kazancından düşülmesi.

3. Aracı kurumların proje finansman fonu kurarak projeye dayalı menkul kıymet ihraç edebilmesine yönelik mevzuat düzenlemesinin yapılması.

4. Şirketlerin halka açılmasına destek olacak vergisel teşviklerin sağlanması.

5. Kamusal ve özel nitelikli varlık ve projelere dayalı, ortaklık temelli menkul kıymet enstrümanlarının geliştirilmesi.

6. Yenilikçi projelerin finansmanı için kitle fonlaması gibi modern ve yeni nesil finansman modellerinin ulusal sermaye piyasalarına kazandırılması.

7. Kamu-özel iş birliği (KÖİ) projelerinin finansmanında kredi piyasalarının yanı sıra sermaye piyasalarının da araç olarak kullanılmasının sağlanması.

8. Finansal piyasalara ilişkin düzenleyici ve denetleyici kuruluşların, düzenleme ve denetleme etkinliğini artırmak üzere Türkiye Finansal Hizmetler Kurulu çatısı altında toplanması.

9. Elektronik çek ve bono sisteminin kurulması.

10. Takas ticaretinde kullanılacak Avrupa Ödeme Sistemi yapısının incelenerek Türkiye'de de benzer bir yapının kurulması.

11. Blokzincir tabanlı dijital merkez bankası parasının uygulamaya konulması.

12. Uluslararası iyi uygulamalardan yararlanılarak firmalara fırsat eşitliği sağlayan, güvenli bir finansal teknoloji (FinTek) ekosisteminin oluşturulması.

33 Cumhurbaşkanlığı, Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *On Birinci Kalkınma Planı*, Ankara, 2019.

13. İstanbul Finans ve Teknoloji Üssü'nün kurulması.
14. Düzenleme Deney Alanı ve Endüstri Deney Alanı'nın oluşturulması.
15. Ödeme Hizmetleri ve Elektronik Para Kuruluşları Birliği'nin kurulması.
16. Açık bankacılık hukukî altyapısını güçlendirmek amacıyla Avrupa Birliği Ödeme Hizmetleri Direktifi II ile mevzuat uyumunun sağlanması.

17. Türkiye Reasürans Havuzu'nun faaliyete geçirilmesi.

18. Faizsiz finansın Türk finans sistemindeki yerinin güçlendirilmesi, faizsiz finans alanında ürün ve hizmet çeşitliliği ile insan kaynağının geliştirilmesi, politika geliştirme süreçlerini destekleyecek araç ve mekanizmaların oluşturulması.

Plana göre İstanbul bölgesinin uluslararası bir hava kargo, bakım-onarım ve aktarma merkezi olması sağlanacaktır (s. 74).

İstanbul'da bulunan bir adet teknoloji geliştirme bölgesi (TGB), ihtisas elektronik ve haberleşme teknoloji geliştirme bölgesine dönüştürülecek veya bu alanda bir TGB kurulması desteklenecek, bu bölgede küme geliştirme desteği sağlanacak, ortak kullanıma uygun elektronik test ve analiz laboratuvarları oluşturulacaktır (s. 85).

İstanbul'da nitelikli iş gücü ihtiyacını karşılamak için otomotiv endüstri meslek liseleri açılacak ve bu konuda meslek yüksekokullarının açılması ve kapasitelerinin geliştirilmesi sağlanacaktır (s. 88).

İstanbul'u kruvaziyer seyahatin başlangıç-bitiş noktası yapmak amacıyla yeni bir kruvaziyer liman yapılacaktır (s. 100).

Plan dönemi içerisinde başlatılması planlanan Kanal İstanbul ve Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli projelerinin KÖİ (kamu-özel işbirliği) yöntemiyle gerçekleştirilmesi öngörülmektedir (s. 104).

KÖİ modeli ile inşası devam eden İstanbul Havalimanı 2. Etapı, Salıpazarı Kruvaziyer Limanı, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi projeleri tamamlanacaktır (s. 104).

İstanbul öncelikle bölgesel sonrasında ise küresel girişimcilik merkezlerinden birisi hâline getirilecektir. Bu kapsamda yurt dışından girişim, girişimci ve ekosistem aktörlerinin ülkemize gelmesini câzip kılacak destekler ve düzenlemeler içeren Uluslararası İstanbul Girişimcilik Programı başlatılacaktır (s. 109).

Türkiye'nin e-ticârette bölgesel bir merkez olması amacıyla, İstanbul Havalimanı'na yakın bir konumda depolama, gümrükleme, gönderim ve iade süreçlerinin bir arada yürütülebileceği ve ilgili tüm kurumların koordinasyon içerisinde hizmet vereceği bir bölgesel üs kurulacaktır (sd. 129).

Veteriner sınır kontrollerinin etkin yapılabilmesi amacıyla, İstanbul Havalimanı ve Sabiha Gökçen Veteriner Sınır Kontrol Noktası Müdürlüklerinin hizmet

binaları yapılacak, Ambarlı Limanı'nda yer sorunları çözülecek, ihtiyaç duyulan makine-teçhizat temin edilecektir (s. 131).

İstanbul genelinde kentsel dönüşüm uygulamaları ve imara yeni açılacak alanların planlaması yapılırken nüfus yoğunluğu dikkate alınarak âfet ve âcil durum toplanma alanları oluşturulacaktır (s. 177).

İstanbul'da fay hattına yakın olan alanlar tespit edilerek kentsel dönüşüm çalışmalarında önceliklendirilmesi sağlanacaktır (s. 177).

İstanbul'da mevcut yapılaşmış alanlarda yapı stoku dikkate alınarak, kentsel dirençliliğin artırılması amacıyla mevcut altyapı sistemlerinde âfet risk önceliklendirme çalışması yapılarak ihtiyaç duyulanlar yenilenecektir (s. 177).

İstanbul'da olması muhtemel bir deprem sonrasında oluşabilecek can ve mal kaybının en az seviyede tutulabilmesi için gerekli risk azaltma ve güçlendirme çalışmalarına devam edilecektir (s. 186).

İstanbul'daki kritik altyapı tesislerinin âfetlere karşı dayanıklılığı artırılacaktır (s. 186).

İstanbul'da âfet ve âcil durumlarda kullanılması planlanan geçici barınma alanlarının hizmet vereceği kapasite dikkate alınarak sosyal donatılarının tamamlanması ve kapasitelerinin artırılması sağlanacaktır (s. 186).

İstanbul'da yer alan kültür ve tabiat varlıklarının âfetlere karşı dayanıklı hâle getirilmesi sağlanacaktır (s. 186).

2.13. BÖLGESEL GELİŞME ULUSAL STRATEJİSİ (2014)³⁴

2014 yılında yürürlüğe giren Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi'ne göre İstanbul'a ilişkin planlama ve programlama çalışmaları, İstanbul metropoliten alanının Doğu Marmara-Bursa ve Trakya yönlerinde gelişmesi gözetilerek yapılacaktır (s. 103).

İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi kapsamındaki politikalar, gelişmeler değerlendirilerek sürdürülecek, diğer ilgili sektörleri de kapsayacak şekilde dünya çapında kreatif şehir olma yönündeki çabalar yoğunlaştırılacaktır (s. 103).

İstanbul'un kültür endüstrilerinin ve sosyal hayatın gelişmesi konusundaki potansiyeli, metropoliten gelişme politikaları kapsamında öncelikle değerlendirilecektir. İstanbul, sağladığı çeşitlilikle birlikte iş-kültür ve turizm olanaklarını uluslararası standartta bir arada sunabilecek altyapı ve yeteneğe kavuşturulacaktır (s. 104).

İstanbul'da uluslararası kuruluşlar ile üniversite dışı araştırma ve fikir kurumlarının gelişmelerini sağlayıcı uygun ortam oluşturulacaktır. Kurumlara kamu

34 Kalkınma Bakanlığı, *Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 2014-2023*, Ankara, 2013.

yatırımları ve destekleri yoluyla sağlanacak özendirici politikalar yanında, kentsel planlama, altyapı ve şehir kültürünün geliştirilmesine yönelik politikalar, uygun şehir mekânlarının oluşturulması ve nitelikli iş gücünün ihtiyaçlarına cevap veren yaşam koşullarını sağlamak üzere, destekleyici bir şekilde uygulanacaktır (s. 105).

Endüstri bölgelerinin planlanmasında metropol-alt merkez ilişkileri gözetilerek liman ve lojistik merkez planlamalarıyla etkileşim hâlinde, desantralizasyon politikaları gözetilerek ve çevresel önceliklerle uyumlu bir şekilde öncelik verilecektir. Metropollerde mevcut veya gerçekleştirilecek teknokent, inkübatör, OSB (Organize Sanayi Bölgesi) gibi yapıların bir arada bulunmasıyla oluşturulabilecek yeni bilişim ve sanayi alanları, şehirlerin gerek ekonomik gerek mekânsal yönden şekillenmesinde etkili bir araç olarak kullanılacaktır (s. 105).

İstanbul'un doğal ve kültürel özellikleri yanında uluslararası iş potansiyellerini de gözetilecek şekilde, iş-çevre-kültür-turizm ortamı bütüncül bir şekilde ele alınacaktır. Ayrıca, metropoliten alanın yabancı çalışanlara da nitelikli hizmet verebilecek şekilde sağlık, eğitim, eğlence, konaklama ve barınma imkânlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi yönünde çalışmalar yapılacaktır, yetişkinler için temel ve ileri yabancı dil eğitimi yaygınlaştırılacaktır (s. 105).

AR-GE faaliyetlerinin desteklenmesi, bilgi ve teknoloji üreten kurumlar (üniversiteler, enstitüler) ile onu kullanan sanayi işletmeleri arasında operasyonel ağlar kurulması ve üniversite-sanayi iş birliğinin etkinleştirilmesi sağlanacak, kümelenme odaklı ihtisaslaşmış OSB'ler oluşturulacaktır. Yenilik kapasitesi bulunan yüksek teknoloji sektörlerinin ihtisas OSB'leri içinde yer alması teşvik edilecektir (s. 107).

AR-GE ve yenilik kapasitesinin geliştirilmesi ve transferini sağlamak üzere, bilim parkları, mükemmeliyet merkezleri, teknoloji geliştirme bölgeleri gibi fiziksel yatırımlar desteklenecektir. Büyüme odakları ve metropollerde üretilen bilgi ve geliştirilen teknolojinin sanayiye aktarılması için teknoloji transfer arayüz modelleri geliştirilerek uygulamaya konulacaktır (s. 107).

Su, atık su, katı atık gibi çevre korumaya yönelik altyapı tesisleri tamamlanacaktır. Enerji arz güvenliği sürekli ve güvenli olarak sağlanacaktır (s. 110).

Turizm faaliyetlerinin çeşitlendirilmesi ve kalitesinin artırılmasına hizmet edecek altyapı geliştirilecektir (s. 110).

Rekreasyon alanları, kültür ve sanat yatırımları, şehir ve üniversitelerin entegrasyonu ve toplu taşıma öncelikli olmak üzere kent içi ulaşım geliştirilecektir (s. 110).

Yabancı öğrencileri daha fazla çekmek amacıyla mevcut üniversitelerin eğitim kalitesi ve araştırma kapasitesi geliştirilecek, ekonomiyle bağlantılı uzmanlaşma alanları esas alınarak ve ihtiyaçlar doğrultusunda yeni bölüm açılması veya ilave üniversite kurulması imkânları değerlendirilecektir (s. 110).

İş gücü becerisi, öncelikli ve lokomotif sektörler ile bunları destekleyici sektörlerle öncelik verilerek geliştirilecek; bu amaçla meslekî eğitim-üniversite iliş-

kisi güçlendirilecektir. Ayrıca, OSB ve uygun KSS’lerde (küçük sanayi siteleri) işbaşında ilgili diğer kurum ve kuruluşlarla koordinasyon hâlinde meslekî eğitim sağlanabilecek, uygulamalı eğitim merkezleri kurulacaktır (s. 111).

Kısa süreli eğitim programlarıyla, kalifiye olmayan iş gücünün çağrı merkezi, lojistik gibi sektörlerde istihdam edilebilirliği ve üniversite öğrencilerinin okurken çalışma imkânları artırılacaktır (s. 111).

Kadınlar, gençler ve dezavantajlı grupların ekonomik ve sosyal yaşama entegrasyonunun sağlanmasına yönelik olarak bu kesimlere girişimcilik ve kendi hesabına çalışma konusunda ilgili kurumların iş birliğinde destek sağlanacaktır (s. 111).

Dezavantajlı kesimlerin ekonomik ve sosyal hayata entegrasyonuna yönelik olarak cinsiyet eşitliğini sağlayıcı, yoksulluğu azaltıcı, gençlerin üretkenliğini, istihdam edilebilirliğini ve sosyal imkânlarını artırıcı tedbirler geliştirilecektir. Düşük nitelikli yaşam alanlarında bulunan dezavantajlı kesimlerin yaşam kalitesinin artırılması ve şehre entegrasyonu amacıyla ilgili şehir özelliklerine uygun mekânsal düzenlemeler yapılacaktır (s. 111).

Şehir kültürünün ve şehirlilik bilincinin geliştirilmesi sağlanacaktır (s. 111).

İstanbul’un kongre ve fuar merkezi hüviyeti uluslararası düzeyde pekiştirilecektir. Bu amaçla gerekli altyapı oluşturulacak, etkili tanıtım ve pazarlama stratejileri uygulanacaktır (s. 133).

Çok sayıda kruvaziyer gemilere hizmet verebilen limanlar yapılacaktır (s. 133).

İstanbul metropoliten alanı boyunca belirlenmiş ana gelişme koridoru ile birbirlerine daha iyi entegre olmuş, otoyol, hızlı tren ve denizyolu gibi ulaştırma altyapısıyla birbirlerine bağlanmış ve çevresiyle fonksiyonel bağların sürdürülebilir bir şekilde kurulduğu bir yapı oluşturulacaktır (s. 136).

İstanbul-Antalya ulaşım koridoru boyunca metropoller ve metropollerin çevresindeki illeri turizm niteliği öne çıkan iller ile bağlayan yüksek standartlı demiryolu hatları kurulacaktır (ss. 136-137).

2.14. KENTSEL YAŞAM KALİTESİ ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU (2018)³⁵

2018 yılında hazırlanan Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu’nda dünya genelindeki birçok şehirden örneklerle yer verilmiştir. Bunlardan biri de Kopenhag’dır. Kopenhag şehrini öne çıkaran en önemli uygulamalardan biri kentin yaya ve bisikletliler için çekiciliğini ön plana çıkaran, araç kullanmayı ise zorlaştıran planlama ve tasarım yaklaşımıdır. Kent merkezinde 1960’lı yıllarda tek

35 Kalkınma Bakanlığı, *Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara, 2018.

bir caddenin yayalaştırılması ile başlayan yayalaştırma süreci, sonunda bütüncül bir yaya bölgesi deneyimine dönüşmüş, park yerleri kaldırılmış ve taşıt yolları bisiklet yollarına dönüştürülmüştür. Yazın işe gidiş-gelişlerin yarısı, kışın ise Kopenhag'ın soğuk ve yağışlı iklimine rağmen üçte biri bisikletle gerçekleşmekte ve bu yoğun kullanım halkın tüm kesimlerini kapsamaktadır. Bu insan odaklı sürdürülebilir ulaşım altyapısıyla kent 2025 yılında karbon-nötr kent olmayı hedeflemektedir (ss. 28-29). Diğer taraftan, mahallelerde trafik hızının azaltılıp yaşam alanına dönüştüğü Amsterdam sokakları, otomobil park yerlerinden küçük cep parklarına dönüşen San Francisco caddeleri kentteki kamusal alan sayısı ve kalitesini yükseltmiştir (s. 29).

Curitiba ise bir Latin Amerika kenti olarak yenilikçi kentsel uygulamalar ile adından söz ettirmiştir. Gelişmekte olan metropollere dâir pek çok sorunu yaşamasına rağmen bunlara basit, etkili ve yenilikçi çözümler bulmayı başarmıştır. Eski belediye başkanı ve Uluslararası Mimarlar Birliği (UIA) başkanı Jaime Lerner'in "kentsel akupunktur" diye adlandırdığı bir yaklaşım uygulanmıştır. Bu yaklaşım temelde basit, geri dönüşlü, ucuz ve hızlı müdâhaleler ile toplamda bir iyileşme hâli sağlama ve bu şekilde kentsel yaşam kalitesini artırma fikrine dayanmaktadır. Burada da yaya ve toplu taşıma sistemine yönelik çalışmalar, atıkların dönüştürülmesi, katılımcı bütçeleme vb. çözümler sayesinde çok iyi sonuçlar alınmıştır (s. 29).

Mexico City'de ise tarihî kent merkezinde güvenli erişebilirlik hedefi ile mekân-sal kaliteyi yükseltmeyi amaçlayan ve ölçümleyen çalışmalar yapılmıştır. Bu bağlamda tarihî kent merkezinde, ana meydan ile bağlantısı bulunan "Avenida de 20 Noviembre" (20 Kasım Bulvarı) için bir iyileştirme çalışması yapılmıştır. Araç ve yayalar arasındaki eşitliği gözetmek, engelli erişimini ön plana çıkarmak ve yaşayan mekânlar oluşturmak projenin genel hedefleri olarak belirlenmiştir. Uygulama neticesinde, proje ile geçiş bölgesi özelliği gösteren cadde ana meydanın devamı niteliğini taşıyan, yeme-içme, dinlenme, toplanma gibi aktivitelerin gerçekleştiği bir alan hâline dönüştürülmüş ve alanı ilk kez ziyâret edenlerin sayısında %100 artış gözlenmiştir. Projenin başarıyla gerçekleşmesini sağlayan ana faktör ise katılımcı yönetim modelidir (ss. 29-30).



Fotoğraf 1: Mexico City'deki Avenida de 20 Noviembre'de Yapılan Düzenleme³⁶

³⁶ Temporary Interventions, 2020 MX Mexico City, Avenida de 20 Noviembre, <https://www.urb-i.com/before-after-temp?lightbox=dataItem-j10m0llz>, erişim tarihi: 10.09.2020.

3. İSTANBUL'UN GÜÇLÜ YANLARI, ZAYIF YANLARI, ŞEHRİN ÖNÜNDEKİ FIRSATLAR VE RİSKLER

İstanbul'un Türkiye şehirleri arasındaki istisnâî konumu, bu şehre özel önem verilmesini zorunluluk hâline getirmiştir. Bu amaçla İstanbul'u konu alan araştırmalar yapılmış ve raporlar hazırlanmıştır. Bu raporlardan öne çıkanlarda İstanbul'un güçlü ve zayıf yanları ile şehrin önündeki fırsatlar ve muhtemel risklere dâir tespitler ve öngörülerden bazıları aşağıda başlıklar hâlinde sıralanmıştır.³⁷

3.1. İSTANBUL'UN GÜÇLÜ YANLARI

İstanbul, rakip şehirlerin önemli bir bölümünden onu avantajlı kılan birçok üstünlüğe sahiptir. Bunlardan bazıları doğrudan İstanbul'dan kaynaklanırken, bazıları ise Türkiye'nin sosyal, ekonomik ve siyâsî durumundan kaynaklanmakta ve İstanbul'u yakından etkilemektedir. Dolayısıyla, Türkiye kaynaklı olanlar da İstanbul'un güçlü yanları arasında değerlendirilmiştir:

1. İstanbul rakip hiçbir şehirle kıyaslanmayacak kadar tarihî derinliğe, kültürel zenginliğe, doğal güzellığe ve coğrafi üstünlüğe sahiptir.
2. İstanbul Doğu ile Batı arasında coğrafi ve kültürel anlamda kavşak olmanın yanı sıra ticâret, enerji, taşımacılık ve turizm alanlarında önemli bir geçiş noktasıdır.

37 Türkiye Bankalar Birliği, Deloitte, *İstanbul'un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi*, 2009, ss. 65-76; Sermaye Piyasası Kurulu, *Dünyadaki Uluslararası Finans Merkezlerinin Kritiği ve Türkiye için Öneriler*, Haz. Eda Şingar, Ankara, 2013, ss. 48-51; Vergi Konseyi, Türkiye Sermaye Piyasası Aracı Kuruluşlar Birliği, *Global Finans Merkezleri ve İstanbul*, Haz. Güneri Akalın vd., İstanbul, ISBN: 978-975-6483-26-8, 2007, ss. 42-48; SERPAM, İstanbul Bölgesel ve Uluslararası Finans Merkezi, İstanbul, 2012, ss. 6-10; GİSP, İstanbul'un Marka Değerinin Yükseltilmesi Tartışma Dokümanı, İstanbul, 2013, ss. 17-19; GİSP, *Marka Kent İstanbul ya da Taşı Toprağı Altın İstanbul*, İstanbul, 2013, s. 27; SETA, İstanbul'un Finans Merkezi Olma Arayışı, Haz. Erdal Tanas Karagöl, Yunus Emre Koç, Mehmet Kızılkaya, ISBN: 978-605-4023-95-0, 2017, ss. 51-55; The Brookings Institution, Metropolitan Policy Program, *Redefining Global Cities, The Seven Types of Global Metro Economies*, Haz. Jesus Leal Trujillo, Joseph Parilla, Washington D.C., 2016, s. 24; İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *Stratejik Plan 2015-2019*, 2014, ss. 70-73; OECD, *OECD Territorial Reviews*, İstanbul, Turkey, ISBN: 978-92-64-04371-8, 2008, ss. 88-112; World Economic Forum, *The Global Competitiveness Report 2012-2013*, Ed. Klaus Schwab, ISBN: 978-92-95044-35-7, 2012; Newsweek, Turkish Delight, August 29, 2005; MasterCard, *Global Destination Cities Index 2019*; GYODER, *Türkiye Gayrimenkul Sektörü 2019/IV Raporu*, İstanbul, 2019.

3. İstanbul, merkezi zaman dilimine (Greenwich meridyenine) yakın bir coğrafi konuma sahiptir.
4. İstanbul dünya üzerinde yaşamaya en uygun iklim kuşağında yer almakta olup, şehirde dört mevsim yaşanabilmektedir.
5. İstanbul gelişmiş Avrupa ülkelerine, zengin Körfez ülkelerine ve büyüyen birçok pazara yakın bir coğrafi konuma sahiptir.
6. İstanbul sadece Türkiye için değil, Türklük üzerinden Türk Dünyası ile, İslamiyet üzerinden İslam dünyası ile, Osmanlı Devleti'nin bıraktığı zengin tarihî miras üzerinden Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Doğu'daki Müslüman ve Hristiyan halklar ile güçlü tarihî, sosyal, kültürel ve ekonomik bağlara sahiptir.
7. Türkiye'nin hem nominal değerler hem de satın alma gücü paritesi açısından dünyanın en büyük ilk 20 ekonomisi içinde bulunması ve 2050 yılında en büyük 11'inci ekonomisi hâline gelecek olması,³⁸ ülkenin ekonomik anlamda merkezi olan İstanbul'un konumunu zaman içinde güçlendirecektir.
8. İstanbul 300 milyar doları aşan nominal GSYİH ve 20 bin doları aşan kişi başı nominal gelir ile büyük bir ekonomiye ve dünyanın her tarafından yatırım çekebilecek yüksek bir tüketim gücüne sahiptir.
9. İstanbul rekabet gücü yüksek bir ekonomiye sahiptir.
10. İstanbul 15 milyonu geçen şehir nüfusu ve 20 milyona yaklaşan metropoliten alan nüfusu ile büyük bir pazardır.
11. İstanbul, kârlı ve güçlü bir bankacılık sektörüne sahiptir.
12. Küresel Rekabet Raporu Endeksine (KRR) göre Türkiye ve dolayısıyla İstanbul, "bankacılık sisteminin dayanıklılığı" ve "borsaların denetimi" kriterlerinde yüksek rekabet gücüne sahiptir.
13. İstanbul, büyüme potansiyeli yüksek bir sigortacılık sektörüne sahiptir.
14. Türkiye, İstanbul Uluslararası Finans Merkezini (İFM) kurma konusunda kararlı bir tutum sergilemekte ve finansal hizmetler sektörünün gelişmesine destek vermektedir.
15. Yabancı yatırım fonlarının kazançları ile yatırım fonu yöneticilerinin gelirlerine ilişkin vergi muafiyeti getirilmiş olması, yabancı yatırım fonlarını ve fon yöneticilerini İstanbul'a çekmeye başlamıştır.
16. İstanbul'da tahvil piyasaları nispeten gelişmiş olup, özel sektör tahvilleri piyasası ise son dönemde yapılan düzenlemeler çerçevesinde gelişime açık hâle getirilmiştir.

38 PwC, *The Long View: How will the global economic order change by 2050?*, (The World in 2050), PwC-PricewaterhouseCoopers, 2017, ss. 7-8, 23.

17. Türkiye iyi düzenlenmiş, yüksek teknoloji kullanan ve dünya standartlarında saklama hizmetleri sunabilen organize piyasaları bünyesinde barındırmaktadır.
18. Finans sektöründe risk yönetimine imkân sağlayan gelişmiş bir takas sistemi bulunmaktadır.
19. Kredi Garanti Fonu'nun (KGF) KOBİ'lere sağladığı kefalet sayesinde, işletmelerin banka kredisi kullanmaları kolaylaşmıştır. Uzun vadeli ve uygun mâliyetli kredilerden küçük işletmeler de yararlanmakta ve bu sayede girişimcilik teşvik edilmektedir.
20. Dünyanın dört büyük muhasebe şirketinin ve pek çok küresel danışmanlık şirketinin İstanbul'da ofisi bulunmaktadır. Söz konusu şirketlerden bazıları küresel düzeyde en hızlı büyümelerini İstanbul'da gerçekleştirmektedir. Ayrıca, en büyük on uluslararası hukuk firmasından beş tanesinin İstanbul'da ofisi bulunmaktadır.
21. Türkiye'nin OECD ortalamasından daha düşük vergi oranlarına sahip olması dolayısıyla ülkenin rekabet gücü uluslararası anlamda yüksektir.
22. Türkiye göreceli olarak geniş bir çifte vergilendirme antlaşması ağına sahiptir ve transfer fiyatlaması gibi konularda OECD standartlarına uyum sağlamıştır.
23. Uluslararası yatırımlar açısından çok önemli bir faktör olan yasal altyapı konusunda son yıllarda önemli gelişmeler sağlanmıştır.
24. Türk hukuk sistemi, Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinde uluslararası hukuk ile büyük ölçüde uyumlu hâle getirilmiştir.
25. Ekonomi büyük ölçüde kayıt altına alınmış ve uluslararası normlar benimsenmiştir.
26. İstanbul'da üretici hizmetleri sektörü, rakip şehirlere göre daha hızlı büyümektedir.
27. İstanbul iş yapma mâliyetleri açısından rakiplerine göre avantajlı bir şehirdir.
28. İstanbul'da ofis mâliyetleri rakiplerine oranla daha düşüktür.
29. İstanbul oldukça nitelikli bir insan kaynağına sahiptir.
30. İstanbul büyük ve aktif bir gayrimenkul piyasasına sahiptir.
31. İstanbul uluslararası talebi karşılayacak ölçüde gelişmiş bir konut piyasasına sahiptir.
32. İstanbul, dünyanın en önemli şehirlerine ve finans merkezlerine bağlantı sağlayan iki büyük havalimanına sahip olup, dünyada en fazla ülkeye bağ-

lantısı olan havacılık merkezi konumundadır. Şehir, havayolu taşımacılığı açısından Avrupa'da Londra ve Paris'ten sonra üçüncü sıradadır.

33. İstanbul New York'tan sonra dünyada en fazla başkonsolosluk ve konsolosluk bulunan şehirdir.
34. Ulaşım altyapısını geliştirmek amacıyla şehre küresel düzeyde dikkat çeken yatırımlar yapılmıştır. Söz gelimi Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Gebze-Halkalı banliyö sistemi, Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul Havalimanı, Sabiha Gökçen Havalimanı genişletme projesi, Avrasya Tüneli, tünel yollar, Metrobüs ve yeni raylı sistem yatırımları gerçekleştirilmiş, kruvaziyer liman, otoyollar, hızlı tren hatları ve raylı sistem ağını genişletici büyük hacimli yatırımlar ise devam etmektedir.
35. İstanbul'da 60'a yakın müze, 150'ye yakın tiyatro, 120'den fazla sanat evi bulunmaktadır. Şehirde her kültürden mutfak, kaliteli restoranlar, kültür-sanat mekânları, sosyal, kültürel ve sanatsal faaliyet çeşitliliği vardır. Nitekim Newsweek dergisi, İstanbul'u dünyanın en havalı şehirlerinden biri olarak değerlendirmiştir.
36. Tarihi yapıların, müzelerin ve benzeri kültürel mekânların kalitesinde de önemli iyileşmeler sağlanmıştır.
37. İstanbul 604 tesis ve 60.5 bin oda ile dünyada konaklama kapasitesi en geniş şehirlerden biri olup, dünya çapındaki büyük otel zincirlerince işletilen sayısız kaliteli otele ev sahipliği yapmaktadır.
38. Avrupa'nın en kapsamlı ve modern alışveriş merkezlerinin önemli bir bölümü İstanbul'da bulunmaktadır.
39. İstanbul dünyada en fazla uluslararası ziyaretçi ağırlayan şehirlerden biridir. Söz gelimi 2019 yılında 13.4 milyon uluslararası ziyaretçi ile dünyada en fazla ziyaret edilen sekizinci şehirdir.
40. Şehirde kullanılan enerjinin büyük çoğunluğu yenilenebilir enerji kaynaklarından elde edilmektedir.
41. Hava kalitesine dâir değerler aynı büyüklükteki birçok şehre göre (Seul, Moskova, Londra vb.) daha iyi durumdadır.
42. Türkiye'de uygulanan Genel Sağlık Sigortası dolayısıyla sağlık hizmetlerine erişim kolaydır. Şehirde dünya çapında kaliteli sağlık tesisleri hizmet vermekte olup, dünyanın birçok ülkesinden çok sayıda hasta İstanbul'da tedavi olmayı tercih etmektedir.
43. İlk ve orta eğitimde oldukça kaliteli okullara ev sahipliği yapmaktadır.
44. Son yıllarda yapılan yoğun yatırımlar dolayısıyla spor altyapısı güçlenmiş, şehrin bütün ilçelerine yapılan stadyumlar, kapalı spor salonları, yüzme

havuzları ve diğer spor tesisleri, halkın sportif faaliyetlere erişimini kolaylaştırmıştır.

45. İstanbul'un dünya genelinde bilinirliği yüksek olup, Türkiye'nin bile önündedir.
46. Şehirde üretilen atık suların tamamı arıtılmaktadır. Bunların büyük çoğunluğu ön arıtmadan, bir bölümü ise biyolojik arıtmadan geçirilmektedir.
47. Katı atıkların önemli bir kısmı geri dönüşüm sistemi içinde ekonomiye kazandırılmaktadır.
48. Deprem master planı ve deprem risk analizleri yapılmıştır.

3.2. İSTANBUL'UN GÜÇLENDİRİLMESİ GEREKEN YANLARI

Küresel şehirler liginin üst sıralarında yer alma hedefinde olan her şehir gibi İstanbul'un da rekabet avantajı sağlayabilmesi için çeşitli alanlarda iyileştirmeler yaparak zayıf yanlarını güçlendirmesi gerekmektedir. Tıpkı güçlü yanlarda olduğu gibi bunların bazıları da Türkiye'nin sosyal, ekonomik ve siyâsi durumundan kaynaklanmakta ve İstanbul'u yakından etkilemektedir. Dolayısıyla, Türkiye kaynaklı olanlar da İstanbul'un güçlendirilmesi gereken yanları arasında değerlendirilmiştir:

1. Finansal hizmetler sektörünün GSYH içindeki payının yükseltilmesi gerekir.
2. Finans mevzuatının tüm uluslararası işlemleri gerçekleştirecek şekilde genişletilmesi gerekir.
3. Finansal araç çeşitliliği, uluslararası rekabet gücünü pekiştirecek şekilde artırılmalıdır.
4. Finans piyasası yatırımcıların tasarruf davranışını değiştirecek güce ve derinliğe ulaştırılmalıdır.
5. Türkiye, finansal hizmetler sektörünün gelişimine destek olacak şekilde markalaşma sürecini tamamlamalıdır.
6. Finansal sabit getiri ürünlerinin çeşitliliği artırılmalıdır.
7. İslâmî finansal araçlar piyasasının geliştirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmelidir.
8. Kredi Temerrüt Takası (CDS-Credit Default Swap) mâliyetinin³⁹ azaltılmasına yönelik politikalar kararlılıkla uygulanmalıdır.
9. Varlık yönetimi piyasasının geliştirilmesine yönelik çalışmalar sürdürülmelidir.

39 Borçların ödenmeme riskine karşı sigorta mâliyeti.

10. Ekonominin bütünüyle kayıt altına alınmasına yönelik yapısal reformlar devam ettirilmelidir.
11. Ulusal markalar hem sayıca artırılmalı hem de rekabet güçleri pekiştirilmelidir.
12. Vergi rejimi yabancı sermayeyi çekecek şekilde gözden geçirilmelidir.
13. Vergi mevzuatını sadeleştirmeye ve vergi sistemini daha istikrarlı hâle getirmeye yönelik çalışmalara devam edilmelidir.
14. Sermaye birikimini ve tasarrufları destekleyici çalışmalar hızlandırılmalıdır.
15. Sermaye piyasalarının özel sektörün finansmanına katkısını artırıcı önlemlere ağırlık verilmelidir.
16. Borsa İstanbul'un piyasa kapitalizasyonunu artırıcı açılımlara devam edilmelidir.
17. Borsa İstanbul'da yabancı ortaklı şirketlerin sayısını artırıcı çalışmalara ağırlık verilmelidir.
18. Özel sektöre yönelik borçlanma araçları piyasası daha gelişkin hâle getirilmeli ve ikincil piyasada⁴⁰ da likidite düzeyi yükseltilmelidir.
19. Finansal konularda faaliyet gösteren ihtisas mahkemelerinin olmaması nedeniyle, finansal anlaşmazlıkların çözülmesi zaman almaktadır.
20. Şehirde bulunan 20 bini aşkın aktif avukattan yaklaşık 500'ü uluslararası standartlarda hizmet verebilmekte ve yaklaşık 100 tanesi finansal hizmetler alanında çalışabilmektedir.
21. İstanbul'da finansal hizmetler sektöründe çalışanların niteliği yüksek olmakla birlikte, söz konusu bireyler ağırlıklı olarak ön ofis faaliyetlerini yürütmektedir. Orta ve arka ofis operasyonları için nitelikli eleman sıkıntısı çekilmektedir.
22. Bürokraside "yabancı dostu" yaklaşımın güçlendirilmesi gerekir. Mevcut hizmet sistemleri ve yöntemleri yabancı yatırımcıları daha fazla teşvik edecek şekilde revize edilebilir.
23. Büyük ulaşım yatırımlarına rağmen, trafik sıkışıklığı önemli ekonomik kayıplara yol açmaktadır.
24. AR-GE ve tasarım kapasitesini güçlendirmeye yönelik açılımlara ve politikalara devam edilmelidir.
25. Şehirde kreatif iş gücünü çekecek şartların geliştirilmesine yönelik kapsamlı çalışmalar yapılmalıdır.
26. Tarihî eserler hâriç olmak üzere, anıtsal/ikonik mimarî eserler az sayıdadır.

40 Menkul kıymetlerin ilk ihraç sonrasında işlem gördüğü tahvil ve bono piyasası.

27. Şehrin dünya çapında tanınan bir simgesi bulunmamaktadır.
28. Kişi başı yeşil alan miktarı (7,04 m²) Dünya Sağlık Örgütü'nün belirlediği 9 m² sınırının üzerine çıkaracak yatırımlara ağırlık verilmelidir. Kanal İstanbul projesi bu açıdan büyük bir avantaj sağlayacaktır.
29. İstanbul'un yönetim ihtiyacını karşılayacak yekpare bir yasal düzenleme bulunmamaktadır.
30. İstanbul'da küresel şehirler üzerine çalışan herhangi bir düşünce kuruluşu bulunmamaktadır. Aynı şekilde, İstanbul'daki üniversitelerin bünyesinde küresel şehirler üzerine çalışan uygulama ve araştırma merkezleri bulunmamaktadır.

3.3. İSTANBUL'UN ÖNÜNDEKİ FIRSATLAR VE RİSKLER

İstanbul sahip olduğu dinamik nüfusun, gelişim potansiyeli yüksek ekonominin, tarihi derinliğin, kültürel zenginliğin ve jeostratejik üstünlüğün yanı sıra, siyâsî ve ekonomik konjonktürün, rakip şehirlerin uyguladığı politika ve stratejilerin kaynaklık ettiği fırsatlara ve risklere sahiptir. Bunlardan bazıları aşağıda sıralanmıştır.

3.3.1. Fırsatlar

1. Türkiye'nin büyüyen ekonomisi ve gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında henüz yeterince olgunlaşmamış olan finansal hizmetler sektörü, İstanbul'a olağanüstü bir büyüme potansiyeli sunmaktadır.
2. İstanbul, coğrafi konumu nedeniyle enerji kaynaklarına yakındır. Ayrıca, yine coğrafi konumu dolayısıyla yüksek potansiyelli yenilenebilir enerji kaynaklarına (güneş, rüzgâr, dalga vb.) sahiptir.
3. Şehirde doğrudan yabancı sermaye yatırımları önemli bir hacme ulaşmıştır.
4. İstanbul'un zengin Körfez ülkelerindeki imajı güçlüdür.
5. Küresel sermaye Batı'dan Doğu'ya doğru kaymaktadır.
6. Orta Doğu'da devam eden iç savaşlardan ve bölgesel çatışmalardan kaçan sermayenin önemli bir kısmı İstanbul'u tercih etmektedir.
7. Afrika ve Orta Doğu ülkelerinin vatandaşlarına karşı Batı dünyasında artan önyargı ve getirilen kısıtlamalar dolayısıyla, İstanbul yabancı genç nüfus için önemli bir yükseköğrenim merkezine dönüşmektedir.
8. İngiltere'nin AB'den ayrılması, Londra'nın küresel finans merkezi olma vasfını zayıflatıcı etki yapmaktadır. İstanbul, Londra'dan uzaklaşma eğilimi gösteren küresel sermayenin bir bölümünü çekme fırsatı yakalayabilir.

3.3.2. Riskler

1. İstanbul yüksek miktarda niteliksiz uluslararası göç almaktadır.
2. Önemli bir bölümü İstanbul üzerinden gerçekleşen uluslararası göç, İstanbul'un imajına zarar vermektedir.
3. Yakın bir gelecekte büyük ölçekli bir deprem beklenmektedir.
4. Havayolu ile 3-4 saat uzaklıkta Avrupa ve Orta Doğu'daki finans merkezleri (Londra, Paris, Frankfurt, Amsterdam, Zürih, Dubai, Doha, Manama vd.) yatırımcılara zengin finansal ürün ve hizmet çeşitliliği sunmaktadır.
5. Orta Doğu'da devam eden iç savaşlar ve çatışmalar, bölgesel düzeyde güvenlik sorunlarına ve istikrarsızlığa yol açmaktadır.
6. Türkiye'nin bir Orta Doğu ülkesi gibi algılanması, şehrin uluslararası imajına zarar vermektedir.
7. Rusya-Ukrayna, Rusya-Gürcistan ve Rusya-Moldova krizleri Karadeniz havzasındaki ekonomik gelişimi olumsuz etkilemektedir.

4. İSTANBUL İÇİN ÖNCELİKLİ SEKTÖRLER, KÜRESEL ENDEKSLER VE BAŞARILI ŞEHİRLER

Bu bölümde İstanbul için öncelikli sektörler, küresel endeksler ve başarılı şehirler üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda altı adet öncelikli sektör (kentsel hayat kalitesi, çevre, inovatif yerel hizmetler, ulaşım, kültür-turizm ve küresel finansal hizmetler) belirlenmiş ve İstanbul'un benchmark yapabileceği şehirler belirlenmeye çalışılmıştır.

4.1. ÖNCELİKLİ SEKTÖRLER

İstanbul'u doğrudan ilgilendiren raporlar ve planlar ile şehir hakkında hazırlanan GZFT (güçlü yanlar, zayıf yanlar, fırsatlar, tehditler) analizi dikkate alındığında öncelikli olduğu sonucuna varılan altı sektör şunlardır:

1. Kentsel hayat kalitesi
2. Çevre
3. İnovatif yerel hizmetler
4. Ulaşım
5. Kültür ve turizm
6. Küresel finansal hizmetler

4.2. ÖNCELİKLİ SEKTÖRLERE GÖRE KÜRESEL ENDEKSLER

4.2.1. Kentsel Hayat Kalitesi

Kentsel hayat kalitesini ölçmeye yönelik yapılan endeksler içinde en saygın olanlardan biri Mercer tarafından hazırlanan Hayat Kalitesi Sıralamaları Endeksi'dir. Endekste 10 kategoride 39 gösterge kullanılmaktadır. Kategoriler ve oransal ağırlıkları ile göstergeler şunlardır:⁴¹

⁴¹ Mercer, *Quality of Living Reports*, <https://mobilityexchange.mercer.com/quality-of-living-reports>, erişim tarihi: 14.07.2020; Azila Ahmad Sarkawi, Alias Abdullah, Norimah Md. Dali (2017), "A Critical Review on the Worldwide Economist Intelligence Unit, Mercer and Monocle Quality of Life Indicators", *Journal of Business and Economics*, Vol. 8, No. 7, s. 587, <http://www.academicstar.us/UploadFile/Picture/2017-12/201712422542525.pdf>, erişim tarihi: 14.07.2020; Mercer, *2015 Quality of Living Rankings*, <https://mnc.expateer.ch/wordpress/wp-content/uploads/2015/03/QOL-Ranking-2015.pdf>, erişim tarihi: 14.07.2020.

1. Siyâsî ve toplumsal çevre (%23,5)
 - a. Diğer ülkelerle ilişkiler
 - b. İç istikrar
 - c. Suç oranı
 - d. Kanunların uygulanması
 - e. Giriş ve çıkış kolaylığı
2. Sağlık faktörleri (%19)
 - a. Hastane hizmetleri
 - b. Tıbbî malzemeler
 - c. Bulaşıcı hastalıklar
 - d. Su arıtma
 - e. Atık su yönetimi
 - f. Katı atık yönetimi
 - g. Hava kirliliği
 - h. Sorunlu ve zararlı hayvanlar ve haşerat ile mücâdele
3. Kamu hizmetleri ve ulaşım (%13)
 - a. Elektrik
 - b. Telefon
 - c. Posta
 - d. Toplu taşıma
 - e. Trafik sıkışıklığı
 - f. Havalimanı
4. Tüketici mamûlleri (%10,7)
 - a. Et ve balık
 - b. Sebze ve meyve
 - c. Günlük tüketim mamûllerinin ve gıdaların temin edilebilirliği
 - d. İçecekler
 - e. Otomobiller

5. Rekreasyon (%9)
 - a. Restoranlar
 - b. Tiyatrolar ve müzikli mekânlar
 - c. Kültür-sanat faaliyetleri
 - d. Sinemalar
 - e. Spor ve dinlence faaliyetleri
6. Sosyal-kültürel çevre (%6,4)
 - a. Medyaya erişim ve sansür
 - b. Kişisel özgürlükler üzerindeki sınırlamalar
7. Doğal çevre (%5,9)
 - a. İklim
 - b. Doğal afet kayıtları
8. Konut ve barınma (%5,1)
 - a. Konut
 - b. Ev âletleri ve mobilya
 - c. Bakım ve onarım hizmetleri
9. Ekonomik çevre (%4)
 - a. Döviz alışveriş düzenlemeleri
 - b. Bankacılık hizmetleri
10. Eğitim ve okullar (%3,4)
 - a. Uluslararası okullara erişim
 - b. Uluslararası okulların standartları

2019 yılında yapılan son endeksleme çalışmasına göre hayat kalitesi en yüksek olan on şehir sırasıyla Viyana, Zürih, Auckland (Yeni Zelanda), Münih, Vancouver, Düsseldorf, Frankfurt, Kopenhag, Cenevre ve Basel'dir. İstanbul ise listede 130. sıradadır (Tablo 16).

Tablo 16: Hayat Kalitesi Sıralamaları Endeksi'ne Göre
En Başarılı İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019)⁴²

Sıra No	Şehir	Ülke	İncelenen Şehir Sayısı
1	Viyana	Avusturya	231
2	Zürih	İsviçre	
3	Auckland	Yeni Zelanda	
4	Münih	Almanya	
5	Vancouver	Kanada	
6	Düsseldorf	Almanya	
7	Frankfurt	Almanya	
8	Kopenhag	Danimarka	
9	Cenevre	İsviçre	
10	Basel	İsviçre	
130	İstanbul	Türkiye	

4.2.2. Çevre

Çevre alanında Küresel Güç Şehir Endeksi'nin⁴³ çevre alt endeksi dikkate alınmıştır. Çevre alt endeksi üç gösterge ve bunlara bağlı dokuz değişkenden oluşmaktadır:⁴⁴

1. Ekoloji

- İklim hareketine destek
- Yenilenebilir enerji oranı
- Atık dönüşüm oranı

2. Hava kalitesi

- Karbondioksit (CO₂) salımı
- Havada asılı partikül (SPM) yoğunluğu
- Kükürt dioksit (SO₂) ve azot dioksit (NO₂) yoğunluğu

42 Mercer, *Quality of living city ranking*, <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>, erişim tarihi: 14.07.2020.

43 Küresel Güç Şehir Endeksi Mori Memorial Vakfı (Mori Memorial Foundation) bünyesindeki Kentsel Stratejiler Enstitüsü (Institute for Urban Strategies) tarafından hazırlanmaktadır (Bkz. Global Power City Index-GPCI, http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/pdf/GPCI2009_English.pdf).

44 Mori Memorial Foundation, Institute for Urban Strategies, *Global Power City Index 2019*, Tokyo, ss. 2-3, http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2018_summary.pdf, erişim tarihi: 26.07.2020.

3. Doğal çevre

- a. Su kalitesi
- b. Yeşil örtü (coverage)
- c. Elverişli sıcaklık düzeyi

Küresel Güç Şehir Endeksi'nin çevre alt endeksine göre 2019 yılı sonu itibarı ile en başarılı ilk on şehir sırasıyla Zürih, Stockholm, Kopenhag, Helsinki, Sidney, Melbourne, Cenevre, Frankfurt, San Francisco ve Vancouver'dır. İstanbul ise 44. sıradadır (Tablo 17).

Tablo 17: Küresel Güç Şehir Endeksi'ne Göre Çevre Alanında En Başarılı İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019)⁴⁵

Sıra No	Şehir	Ülke	Puan	İncelenen Şehir Sayısı
1	Zürih	İsviçre	242,5	48
2	Stockholm	İsveç	232,4	
3	Kopenhag	Danimarka	222,8	
4	Helsinki	Finlandiya	218,9	
5	Sidney	Avustralya	216,0	
6	Melbourne	Avustralya	215,5	
7	Cenevre	İsviçre	210,0	
8	Frankfurt	Almanya	207,5	
9	San Francisco	ABD	206,2	
10	Vancouver	Kanada	206,1	
44	İstanbul	Türkiye	106,7	

4.2.3. İnovatif Yerel Hizmetler

Şehirlerin AR-GE ve inovasyon kapasitesini ve başarısını ölçmeye çalışan endekslerden en tanınmış olanı İnovasyon Şehirleri Endeksi'dir.⁴⁶ Endekste şehirler “kültürel varlıklar”, “beşerî altyapı” ve “ağ tipi örgütlenmiş piyasalar” olmak üzere üç ayrı faktör üzerinden 162 gösterge dikkate alınarak analiz edilmektedir. Söz konusu faktörler inovasyon fikrinin küresel ve bölgesel düzeyde inovasyon uygulamalarına dönüşmesi için gerekli olan ön şartları ölçmektedir. Göstergeler ise “2thinknow's City Benchmarking Data” veritabanından, küresel veya uluslararası

45 Mori Memorial Foundation, Institute for Urban Strategies, *Global Power City Index 2019*, http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2019_summary.pdf, erişim tarihi: 26.07.2020.

46 İnovasyon Şehirleri Endeksi, 2thinknow tarafından hazırlanmaktadır (Bkz. Innovation Cities Index-ICI, <https://www.innovation-cities.com/indexes/>).

düzeyde önem taşıyan standart bir şehrin sahip olması gereken 31 endüstriyel segment dikkate alınarak tespit edilmiştir. Bazı göstergelerin faktörlere göre dağılımı şöyledir:⁴⁷

1. Kültürel varlıklar (Ölçülebilir fikrî kaynakları ifâde eden 63 göstergeden seçilmiş olanlar):
 - a. Kültür ve tabiat varlıklarının korunması
 - b. İkonik binalar ve anıtsal eserler
 - c. Kültür, sanat, film, tiyatro vb. festivaller, yarışmalar, fuarlar
 - d. Kültür-sanat merkezleri, tiyatrolar, sinema salonları, opera salonları, sanat galerileri, gençlik merkezleri
 - e. Kütüphâneler, kitapevleri
 - f. Alışveriş merkezleri
 - g. Oteller, restoranlar, eğlence yerleri
 - h. Turist sayısı
 - i. Tasarımcı sayısı
 - j. Moda ve tasarım günleri
 - k. Uluslararası kongre, sempozyum, konferans vb. geniş katılımlı etkinlik sayısı
 - l. Üniversiteler
 - m. Uluslararası öğrenci sayısı
 - n. Çevre yönetimi ve yeşil alanlar
 - o. Âfet yönetimi
 - p. İbadethâneler
 - q. Toplumsal cinsiyet eşitliği
 - r. Spor tesisleri ve spor organizasyonları
2. Beşerî altyapı (İnovasyonları uygulamak için gerekli olan soyut ve somut altyapıyı ifâde eden 79 göstergeden seçilmiş olanlar):
 - a. Elektrik, gaz, su ve gıda tedarik sistemleri
 - b. Bankacılık ve finans
 - c. Vergi sistemi
 - d. Çokuluslu şirketlerin merkezlerinin sayısı
 - e. Havayolu bağlantıları

47 2thinknow, *Innovation Cities Program, 162 Indicators, List of Indicators*, 2018, <https://www.innovation-cities.com/162-standard-indicators/6365/>, erişim tarihi: 23.07.2020.

- f. Kişi başı millî gelir
 - g. Gayrimenkul fiyatları
 - h. İşsizlik oranı
 - i. Üniversite-sanayi iş birliği
 - j. Kamu kurumlarının duyarlılığı
 - k. Siyâsî istikrar
 - l. Kamu personelinin meslekî kalitesi
 - m. Sağlık altyapısı
 - n. Endüstriyel kümelenmeler
 - o. Üretim kalitesi
 - p. Güvenlik ve asayiş
 - q. Şirket kurma ve iş yapma kolaylığı
 - r. Bilişim altyapısı
3. Ağ tipi örgütlenmiş piyasalar (İnovasyon için gerekli olan temel şartlar ve bağlantıları ifade eden 20 göstergeden seçilmiş olanlar):
- a. Dil çeşitliliği
 - b. Sosyal medya
 - c. Şehrin marka değeri
 - d. Akıllı şehir teknolojileri
 - e. Büyükelçilikler ve ticârî temsilcilikler
 - f. İç piyasanın büyüklüğü
 - g. İhracat
 - h. İthalat
 - i. Ticârî çeşitlilik
 - j. Doğrudan yabancı yatırım
 - k. Döviz ve altın rezervleri
 - l. Coğrâfî konum
 - m. Stratejik güç

Endeks kapsamında incelenen şehirler, bu göstergeler dikkate alınarak nitel ve nicel mukayese teknikleri çerçevesinde puanlanmaktadır. Bu şehirlerin inovasyon başarılarının belirlenmesinde kalitatif analizler ile kantitatif istatistikî

teknikler kullanılmaktadır. Şehirler aldıkları puanlara göre beş farklı kategoriye ayrılmaktadır:⁴⁸

1. Nexus (kavşak): Birden fazla ekonomik ve sosyal inovasyon segmenti için kritik kavşak konumuna sahip olan şehir.
2. Hub (öbek): Küresel eğilimlere dayanan temel ekonomik ve sosyal inovasyon segmentlerinde hâkimiyet veya nüfuz sahibi olan şehir.
3. Node (düğüm): Birçok inovasyon segmentinde geniş performans sahibi olmakla birlikte, bazı kilit konularda zayıflıkları olan şehir.
4. Influencer (etkili): Bazı açılardan rekabetçi olmakla birlikte, çeşitli konularda önemli zayıflıkları olan şehir.
5. Upstart (acemi): Gelecekte birkaç inovasyon alanında nispî başarı gösterebilecek adımlar atan şehir.

2019 yılında yapılan son endeksleme çalışmasına göre dünyanın en başarılı inovasyon şehirleri sırasıyla New York, Tokyo, Londra, Los Angeles, Singapur, Paris, Chicago, Boston, San Francisco ve Torontodur. İstanbul ise 43. sıradadır (Tablo 18).

Tablo 18: İnovasyon Şehirleri Endeksine Göre
En Başarılı İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019)⁴⁹

Sıra No	Şehir	Ülke	Puan	İncelenen Şehir Sayısı
1	New York	ABD	59	500
2	Tokyo	Japonya	58	
3	Londra	İngiltere	57	
4	Los Angeles	ABD	56	
5	Singapur	Singapur	55	
6	Paris	Fransa	55	
7	Chicago	ABD	55	
8	Boston	ABD	55	
9	San Francisco	ABD	55	
10	Toronto	Kanada	54	
43	İstanbul	Türkiye	47	

48 2thinknow, *Innovation Cities Global Index 2012-2013*, <https://www.innovation-cities.com/innovation-cities-global-index-2012/7237/>, erişim tarihi: 18.07.2019.

49 2thinknow, *Innovation Cities Index 2019: Global*, <https://www.innovation-cities.com/index-2019-global-city-rankings/18842/>, erişim tarihi: 24.07.2020.

4.2.4. Ulaşım

Ulaşım konusunda önde gelen endekslerden biri Tomtom Trafik Endeksi'dir. Endekste günlük trafik yoğunluğu uydu ve elektronik sistemler üzerinden elde edilen verilerle hesaplanmaktadır. Nüfusu 8 milyonu aşan günlük %25 ve üzeri trafik yoğunluğuna sahip olan toplam 27 şehir bulunmaktadır. Bunlardan trafik yoğunluğu en az olan on şehir ve İstanbul'a dâir veriler Tablo 19'da gösterilmiştir.

Tablo 19: Trafik Endeksi'ne Göre Trafik Yoğunluğu En Az Olan İlk 10 Mega Şehir ve İstanbul (2019)⁵⁰

Sıra No	Şehir	Ülke	Oran (%)	İncelenen Şehir Sayısı
1	Wuhan	Çin	%27	416
2	Chicago	ABD	%28	
3	Şanghay	Çin	%31	
4	Buenos Aires	Arjantin	%35	
5	Chengdu	Çin	%35	
6	Osaka	Japonya	%36	
7	New York	ABD	%37	
8	Pekin	Çin	%37	
9	Shenzen	Çin	%37	
10	Londra	İngiltere	%38	
22	İstanbul	Türkiye	%55	

4.2.5. Kültür ve Turizm

Şehirlerin turizm kapasitesini ölçen birçok kriter bulunmaktadır. Bunlar arasında en dikkate değer olanları uluslararası ziyaretçi sayısı ve elde edilen gelirdir. Bu iki kriteri ölçen endeks ise Destinasyon Şehirleri Endeksi'dir.⁵¹ 2011 yılından itibaren her yıl düzenli olarak yayımlanan endekste analiz edilen şehir sayısı 2019 yılında 132'den 162'ye yükseltilmiştir. İncelenen şehirler bulundukları coğrafi konuma göre Asya-Pasifik, Avrupa, Kuzey Amerika, Latin Amerika, Orta Doğu ve Afrika olmak üzere beş grupta toplanmıştır.

Destinasyon şehirlerine yönelik uluslararası non-stop haftalık uçuş sayısı bölge içi veya bölgeler arası çarpan ile çarpılarak şehirlerin endeks puanı hesaplanmak-

50 Tomtom, *Traffic Index 2019*, https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/, erişim tarihi: 15.07.2020.

51 MasterCard, *Global Destination Cities Index 2019*, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2019/09/GDCI-Global-Report-FINAL-1.pdf>, erişim tarihi: 24.07.2020.

tadır. Şehirler arası mesâfelerdeki büyük farklar nedeniyle, bu mesâfeler denklem formülasyonunda dikkate alınmamakta, bunun yerine mesâfeyi temsilen bölge içi basit bir çarpan kullanılmaktadır. Endekste her bir varış şehri ile dünyanın geri kalanı arasında, bölgeler arası ve bölge içi seyahatler tarafından ağırlıklandırılan uçuş sıklığı açısından temel bağlantılılık puanı belirlenmektedir. Destinasyon şehirlerinin endeks içindeki sıralamaları, gelen ziyaretçi sayısı ile bunların bu şehirlerde yaptıkları harcamaların hesaplanarak toplanmasıyla bulunmaktadır.⁵²

Destinasyon Şehirleri Endeksi'ne göre 2019 yılı sonu itibarı ile en çok uluslararası ziyaretçi çeken on şehir sırasıyla Bangkok, Paris, Londra, Dubai, Singapur, Kuala Lumpur, New York, İstanbul, Tokyo ve Antalya'dır. En çok gelir elde eden ilk on şehir ise Dubai, Mekke, Bangkok, Singapur, Londra, New York, Paris, Tokyo, Palma de Mallorca ve Phuket'tir. İstanbul ise 15. sıradadır (Tablo 20, Tablo 21).

Tablo 20: Destinasyon Şehirleri Endeksi'ne Göre En Çok Ziyâret Edilen İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019)⁵³

Sıra No	Şehir	Ülke	Uluslararası Ziyâretçi Sayısı (Milyon kişi)	İncelenen Şehir Sayısı
1	Bangkok	Tayland	22.78	20
2	Paris	Fransa	19.10	
3	Londra	İngiltere	19.09	
4	Dubai	Birleşik Arap E.	15.93	
5	Singapur	Singapur	14.67	
6	Kuala Lumpur	Malezya	13.79	
7	New York	ABD	13.60	
8	İstanbul	Türkiye	13.40	
9	Tokyo	Japonya	12.93	
10	Antalya	Türkiye	12.41	

52 MasterCard Worldwide, *MasterCard Index of Global Destination Cities: Cross-Border Travel and Expenditures 2Q 2011*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, MasterCard Worldwide Insights, ss. 35-36.

53 MasterCard, *Global Destination Cities Index 2019*, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2019/09/GDCI-Global-Report-FINAL-1.pdf>, erişim tarihi: 25.07.2020.

Tablo 21: Destinasyon Şehirleri Endeksi'ne Göre En Çok Gelir Elde Eden İlk 10 Şehir ve İstanbul (2019)⁵⁴

Sıra No	Şehir	Ülke	Gelir (Milyar USD)	Ziyâretçi Başına Sağlanan Gelir	İncelenen Şehir Sayısı
1	Dubai	Birleşik Arap E.	30.82	1.934,7	20
2	Mekke	Suudi Arabistan	20.09	2009,0	
3	Bangkok	Tayland	20.03	879,3	
4	Singapur	Singapur	16.56	1.128,8	
5	Londra	İngiltere	16.47	862,8	
6	New York	ABD	16.43	1.208,1	
7	Paris	Fransa	14.06	736,1	
8	Tokyo	Japonya	13.77	1.065,0	
9	Palma de Mallorca	İspanya	12.69	1.416,3	
10	Phuket	Tayland	12.01	1.214,4	
15	İstanbul	Türkiye	8.26	616,4	

4.2.6. Küresel Finansal Hizmetler

Küresel finans merkezlerini belirlemeye yönelik yapılan endeksler içinde en saygın olanlardan biri GFCI⁵⁵ tarafından yapılan Küresel Finansal Merkezler Endeksi'dir. Küresel Finansal Merkezler Endeksi'nde finans merkezleri "faktör değerlendirme modeli" (factor assessment model) olarak adlandırılan iki farklı girdi grubundan elde edilen verilere dayalı olarak analiz edilmektedir:⁵⁶

1. Araçsal faktörler: Endeks; rating, ranking, araştırma veya benchmark kuruluşları tarafından şehirler üzerine yapılan 50'den fazla araştırmadan elde edilen verilerin analiz edilmesine dayanmaktadır. Mercer Hayat Kalitesi Araştırması (Mercer Quality of Living Survey), Anholt Şehir Markaları

54 MasterCard, *Global Destination Cities Index 2019*, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2019/09/GDCI-Global-Report-FINAL-1.pdf>, erişim tarihi: 25.07.2020.

55 Küresel Finansal Merkezler Endeksi Çin Kalkınma Enstitüsü (China Development Institute-CDI) ve Z/Yen Grubu tarafından yürütülmektedir (Global Financial Centers Index, <https://www.longfinance.net/programmes/financial-centre-futures/global-financial-centres-index/>).

56 Z/Yen Group, City of London (2007), *The Global Financial Centers Index 1*, Haz. Michael Mainelli, Mark Yeandle, Mart, s. 11, https://www.longfinance.net/media/documents/The_Global_Financial_Centres_Index1.pdf, erişim: 25.07.2020.

Endeksi (Anholt's City Brands Index), UBS Ücret Karşılaştırması Endeksi (Union Bank of Switzerland, UBS's Wage Comparison Index), Uluslararası Şeffaflık Örgütünün Yolsuzluk Algıları Endeksi (Transparency International's Corruption Perceptions Index) bunlara örnek olarak verilebilir.

2. Finansal merkez değerlendirmeleri: Dünya genelinde alanında uzmanlaşmış binlerce profesyonelin katıldığı bir alan araştırmasında elde edilen verilerin analizine dayanmaktadır. Sayısı dört ile altı arasında değişen faktörler ve bunların alt kırılımlarını (her bir faktör için ortalama 4'er alt faktör) içeren bir anket formu, her bir alt faktörün kapsamına giren alanda uzmanlaşmış profesyonellere yöneltilmektedir. Faktörler ve alt faktörler şunlardır:⁵⁷

- a. Halk, beşerî sermaye: İş gücü verimliliği, iş gücü piyasası ve göç ile ilgili düzenlemelerin esnekliği, çalışanların becerilerini artırmaya yönelik yatırımların yeterliliği, nitelikli insan kaynağının temin edilebilirliği, iş eğitimi, beşerî sermayenin gelişimi, farklı milletlerden insan kaynağının varlığı, hayat kalitesi değerleri.
- b. İş ortamı: Hukuk devleti ilkesine bağlılık, yolsuzluk seviyesi, ekonomik özgürlük, finans sisteminde kurumsallaşma, siyâsî istikrar, iş yapma kolaylığı, makroekonomik göstergelerin yeterliliği.
- c. Pazara erişim: Uluslararası piyasalara erişim, menkul kıymetleştirme, tahvil ve hisse senedi ticâretinin değeri ve hacmi, finansal hizmetler sektöründe birçok firmanın faaliyet göstermesinin sağladığı kümelenme etkisi.
- d. Altyapı: İş merkezlerinin ve ofis mekânlarının temin edilebilirliği ve mâliyeti, şehir içi ulaşım sisteminin yeterliliği, havayolu bağlantılarının çeşitliliği, bilişim ve iletişim altyapısının gelişmişliği, sürdürülebilirlik.
- e. Genel rekabetçilik/mâliyet rekabetçiliği, genel ekonomik şartlar: Şehirlerin genel rekabet gücü, yaşamak için nasıl bir mekân olarak algılandığı, personel mâliyeti, mal ve eşya mâliyeti, ekonomiklik.

57 Z/Yen Group, City of London (March 2007), a.g.e., s. 11; Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance (Mart 2011), *The Global Financial Centers Index 9*, Haz. Mark Yeandle, s. 11, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_9.pdf, erişim tarihi: 15.07.2020; Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance (September 2011), *The Global Financial Centers Index 10*, Haz. Mark Yeandle, s. 11, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_10.pdf, erişim tarihi: 15.07.2020; Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance (September 2012), *The Global Financial Centers Index 12*, Haz. Mark Yeandle, s. 35, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_12.pdf, erişim tarihi: 18.07.2020; Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance (March 2014), *The Global Financial Centers Index 15*, Haz. Mark Yeandle, Nick Danev, s. 7, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI15_15March2014.pdf, erişim tarihi: 19.07.2020; Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance (March 2015), *The Global Financial Centers Index 17*, Haz. Mark Yeandle, s. 7, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI17_23March2015.pdf, erişim tarihi: 19.07.2020.

- f. Vergileme: Vergi oranları, vergi düzenlemelerinin sadeliği, adaletli olması, vergilendirmede istikrar ve şeffaflık.
- g. İtibar: Şehrin diğer şehirlere göre finansal anlamda daha önemli bir merkez olarak algılanması, güvenlik, asayiş, şehrin marka değeri, inovasyon kapasitesi, kültürel çeşitliliği ve çekiciliği.
- h. Finansal sektörün gelişimi: Fiziksel yakınlık, finansal ürün ve hizmetlerin ticarî hızı, değeri ve hacmi, sermayeye erişebilirlik, finans endüstrisinin kümelerin genişliği ve derinliği (büyüklüğü), finans piyasasının akışkanlığı ve ekonomik çıktıları.

2021 yılı Mart ayında yayımlanan son endeksleme çalışmasına göre dünyanın en önemli on finans merkezi sırasıyla New York, Londra, Tokyo, Şanghay, Singapur, Hong Kong, Pekin, San Francisco, Cenevre ve Los Angeles'tır. İstanbul ise 79. sıradadır (Tablo 22).

Tablo 22: Küresel Finansal Merkezler Endeksi'ne Göre En Başarılı İlk 10 Şehir ve İstanbul (2021)⁵⁸

Sıra No	Şehir	Ülke	Puan	İncelenen Şehir Sayısı
1	New York	ABD	764	108
2	Londra	İngiltere	743	
4	Şanghay	Çin	742	
6	Hong Kong	Çin	741	
5	Singapur	Singapur	740	
7	Pekin	Çin	737	
3	Tokyo	Japonya	736	
8	Shenzen	Çin	731	
9	Frankfurt	Almanya	727	
10	Zürih	İsviçre	720	
74	İstanbul	Türkiye	590	

4.3. ÖNCELİKLİ SEKTÖRLERDE BAŞARILI ŞEHİRLER

İstanbul için öncelik arz eden sektörlerle dâir uluslararası endekslerde İstanbul'un benchmark yapabileceği şehirler ve bunlara dâir gerekçeler Tablo 23'te gösterilmiştir.

58 Z/Yen Group, (CDI) China Development Institute (2021), The Global Financial Centres Index 29, Haz. Mike Wardle, Michael Mainelli, Mart, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_29_Full_Report_2021.03.17_v1.1.pdf, erişim: 25.03.2021.

Tablo 23: İncelenen Endekslerde İstanbul'un Benchmark Yapabileceği Şehirler

Sıra No	Sektör	Şehir	Endeks	Açıklama
1	Kentsel hayat kalitesi	Viyana	Hayat Kalitesi Sıralamaları (Mercer)	Viyana son on yıldır bu endekste birinci sıradadır. İstanbul ile tarihî, coğrafi, ekonomik ve kültürel yakınlığı dolayısıyla tercih edilmiştir.
2	Çevre	Stockholm	Küresel Güç Şehir Endeksi (Mori Memorial)	Endekste birinci sırada Zürih bulunmakla birlikte, ölçek olarak İstanbul ile mukayese edilemeyecek kadar küçük olduğu için ikinci sıradaki Stockholm tercih edilmiştir.
3	İnovatif yerel hizmetler	Tokyo	İnovasyon Şehirleri Endeksi (2thinknow)	Endekste New York birinci sırada yer almakla birlikte, genel performansı daha yüksek olduğu için Tokyo tercih edilmiştir. Ayrıca, Japonya'nın diğer şehirlerinin yanı sıra dünyanın gelişmiş birçok şehriden örnekler verilmiştir.
4	Ulaşım	Chicago	Trafik Endeksi (Tomtom)	Endekste Çin'in Wuhan şehri birinci sırada yer almakla birlikte, Çin'in şehir yönetim sistemi Türkiye açısından örneklik teşkil edemeyeceği için ikinci sıradaki Chicago tercih edilmiştir.
5	Kültür ve turizm	Kültür: Liverpool, Turizm: Dubai, Geleneksel Sanatlar: Kanazawa	Küresel Destinasyon Şehirleri Endeksi (Mastercard)	Endekste turizm geliri açısından birinci sırada yer alan Dubai tercih edilmiştir. Ayrıca, endekste bulunmayan fakat 2008 yılında Avrupa Kültür Başkenti seçilen ve olağüstü bir kültürel dönüşüm yaşayan Liverpool'a ve Japonya'nın Kanazawa şehrine de yer verilmiştir.
6	Küresel finansal hizmetler	Londra, Singapur, Dubai	Küresel Finansal Merkezler Endeksi (Z/Yen)	Endekste New York birinci sırada yer almakla birlikte, genel performansı daha yüksek olduğu için Londra tercih edilmiştir. Ayrıca, son yıllarda büyük performans gösteren Singapur ve Dubai'ye de yer verilmiştir.

5. BAŞARILI ŞEHİRLERDEKİ ÖRNEK UYGULAMALAR

Bu bölümde kentsel hayat kalitesi konusunda son on yıldır dünyada hayat kalitesi en yüksek şehir olarak seçilen Viyana'da Büyükşehir Belediyesi'sinin uygulamaları; yönetim felsefesi ve planlama yaklaşımı, ekonomi, ulaşım, çevre, enerji, açık ve yeşil alanlar ile sosyal altyapı başlıkları altında ele alınmıştır. Çevre konusunda Stockholm Büyükşehir Belediyesi'nin çalışmaları incelenmiş, inovatif yerel hizmetler konusunda ise Tokyo'daki inovatif belediyeçilik uygulamaları, startaplara yönelik çalışmalar açısından Fukuoka'daki çalışmalar, Japonya'daki ödüllü yerel yönetim projeleri (Misono Wing City Projesi, Tsuciyu Onsen Canlandırma Projesi, Akıllı ve Sağlıklı Yaşam Şehri Projesi, Japonya'nın ilk Kamu-Özel Güvenlik Gözetleme Sistemi Projesi, Atık Suların Tümüyle Gezi Kazanılması Projesi, Muroran Yeşil Enerji Şehri Projesi, Akıllı ve Ekolojik Mahalle Projesi) hakkında bilgiler verilmiştir. Ayrıca, diğer ülkelerdeki inovatif yerel yönetim uygulamalarına da değinilmiştir. Bu çerçevede Singapur Optimal Arazi Kullanım Programı, İnteraktif Bilişim Projesi, Wyndham Holografik Şehir Projesi, Gwangju Büyükşehir Belediyesi'nin Sıfır Karbonlu Şehir Projesi ile Güney Kore'de uygulanan Sıfır Gıda İsrafı Projesi incelenmiştir. Ulaşım başlığı altında dünyada kentsel ulaşım hizmetlerinin en iyi yürütüldüğü mega şehirlerden biri olan Chicago'da ulaşım hizmetleri ile dünyanın çeşitli şehirlerinde başarılı kentsel ulaşım uygulamaları (bisiklet destekleme, yaşayan sokak, ücretli giriş, bulvar yayalaştırma çalışması, elektrikli otobüsler, elektrikli motosikletler ve scooterlar, düşük emisyonlu bölge uygulaması, arabasız gün, yürüyüş bantlı elektrikli bisiklet ve kavşak boyama sanatı) hakkında bilgiler verilmiştir. Kültür ve turizm başlığı altında Liverpool'da kültür alanında yapılan çalışmalar, Dubai'de turizmi geliştirmek için yapılan çalışmalar ve Kanazawa'da geleneksel sanatları yaşatmak için yapılan çalışmalara değinilmiştir. Küresel finansal hizmetler başlığı altında ise Londra, Dubai ve Singapur'un küresel finans merkezi niteliğini kazanmasına yönelik yapılan çalışmalar incelenmiştir.

5.1. KENTSEL HAYAT KALİTESİ: VİYANA ÖRNEĞİ⁵⁹

Güçlü ekonomisi, köklü tarihî geçmişi, emperyal kültürü ve yüksek özgüveni ile Viyana büyük düşünmeyi ve büyük oynamayı tercih etmiş, kentsel gelişim

⁵⁹ City of Vienna, *Urban Development Plan Vienna: 2025*, <https://www.urbaninnovation.at/tools/uploads/UrbanDevelopmentPlan2025.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.

planını buna göre hazırlamıştır. Şehir, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun mirası üzerinde yükseldiğini, imparatorluğun parlak geçmişini ve Avrupa'ya ilham veren kültürünü asla unutmamaktadır. Avrupa'nın orta yerinde tıpkı bir elmas gibi parlayan Viyana, kendini Paris, Londra, Berlin ve Roma gibi şehirlerle mukayese etmekte ve bazı alanlarda bu şehirleri bile geride bırakmaktadır. Bugün 9 milyonluk nüfusu ve 84 bin kilometrekarelik yüz ölçümü ile küçük bir devlet gibi görünen Avusturya'nın gelişmiş ekonomisinin ve tüm dünyada hayranlık uyandıran kültürünün kalbi Viyana'da atmaktadır. Viyana, bu nedenle kendisini bugünün Avusturya'sına değil bugünün dünyasına ait hissetmekte ve küresel düşünüp küresel hareket etmektedir. Doğu Bloku'nun yıkılmasıyla birlikte ise Avrupa'nın en avantajlı şehirlerinden biri hâline gelerek Zürih'ten Moskova'ya kadar uzanan yaklaşık iki bin kilometrelik eksenin en gelişmiş, en zengin ve en kültürlü şehri sıfatını bilinçli olarak taşımakta ve bütün uluslararası etkinliklerde varlığını hissettirmektedir. Viyana Büyükşehir Belediyesi, koca bir imparatorluğun ihtişamı üzerinde yükselen bu emperyal şehrin belediyesi olduğunun bilinci ile hareket etmektedir.

5.1.1. Yönetim Felsefesi ve Planlama Yaklaşımı

Viyana'nın günümüzdeki başarısı, politik tutuculuk göstermeksizin, kim tarafından başlatılmış olursa olsun iyi uygulamaların devam ettirilmesi sayesinde olmuştur. Böylece hem siyâsî bağınazlığın yerleşmesinin önüne geçilmiş hem vakit kaybedilmemiş hem de kamu kaynakları verimli bir şekilde kullanılmış olmaktadır. Bu durum halkta da iyi olana sahip çıkma kültürünü yerleştirmekte, insanlar kim tarafından yapıldığına bakmaksızın iyi icraatları sahiplenerek siyasetçilerin bunları politik nedenlerle durdurmasına veya değiştirmesine karşı çıkmaktadır.

Viyana'nın başarısının bir diğer nedeni de yönetim felsefesinin değiştirilmesi olmuştur. Geçmişte halkın ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılamaya odaklanmış bir yönetim felsefesi benimsenmişken, günümüzde halkın ihtiyaçlarını halkla birlikte, en kaliteli ve en ekonomik yöntemlerle karşılamaya çalışan bir yönetim felsefesine geçilmiş ve bu nedenle yönetim kavramından yönetişim kavramına ve iyi yönetişim uygulamalarına geçiş yapılmıştır. Bu amaçla 2009 yılında "Yerel Gündem 21 + Viyana Projesi" geliştirilmiş, kentsel yenileme yapılan bütün yerlerde âzamî katılım sağlamak için Kentsel Yenilenme Ofisleri kurulmuş, ayrıca mahalle yönetimleri daha katılımcı bir tarzda yeniden yapılandırılarak Mahalle Yönetim Ofisleri hayata geçirilmiştir. "Kentsel mekânı birlikte canlandıralım" sloganı geliştirilmiş ve şehrin yönetim felsefesi bu slogan üzerine oturtulmaya çalışılmıştır. Katılımın mümkün olan en verimli şekilde gerçekleşmesi için

“Praxisbuch Partizipation”⁶⁰ (Katılım Uygulama Kitabı) adlı 123 sayfalık bir kılavuz kitap hazırlanmıştır.

Yerel Gündem 21 + Viyana Projesi ile Viyana halkı belediye yatırımlarının planlanması sürecine katılabilmekte ve kadınların toplumsal eşitliği konusunda daha fazla inisiyatif üstlenebilmektedir. Söz gelimi bu çerçevede kız çocuklarına, çocuklu kadınlara ve yaşlı kadınlara özel düzenlemelerin de bulunduğu parklar hayata geçirilmektedir. Ayrıca, kadınlar ve erkekler üzerine ayrı ayrı yapılan bir araştırmada çok farklı tercihlerin ve taleplerin olduğu sonucuna varılmıştır. Örneğin erkekler daha geniş yollar isterken, kadınlar daha geniş kaldırımlar talep etmiştir. Erkekler daha büyük otoparklar talep ederken, kadınlar daha ferah toplu taşıma araçları talep etmiştir. Erkekler metro ve tramvay seferlerinin sabah ve akşam saatlerinde artırılmasını talep ederken, kadınlar seferlerin gün içinde de artırılmasını talep etmiştir. Çünkü söz gelimi birçok kadın, çocukları sabah erken saatte anaokuluna bırakmakta, ardından işe gitmekte, öğle arasında çoğunlukla bir yere uğramakta, iş dönüşü çocukları alarak eve gelmekte, sonra yaşlı ebeveynleri ve kendisi için alışveriş yapmakta, ebeveynine uğradıktan sonra tekrar eve gelmektedir.⁶¹

Yine Yerel Gündem 21 + Viyana Projesi kapsamında mahallelerde trafik planlaması, bisiklet yolları güzergâhlarının belirlenmesi, çocuk bahçelerinin ve parkların yeniden tasarlanması ve her mahallede bir Montessori okulunun⁶² açılması gibi konularda halk yerel yönetime aktif bir şekilde katılmaktadır. Program çerçevesinde gerçekleştirilen diğer girişimler arasında gençlik ve spor projeleri, engelliler için hareketlilik önlemleri, yeşil enerji programları, kentsel donatılar, bir çiftçi pazarının kurulması ve ayrıca kültürler arası ve kuşaklar arası anlayışın ve diyalogun geliştirilmesi faaliyetleri yer almaktadır.⁶³

Küresel ekonomik krizin neden olduğu mâlî daralma dolayısıyla gelir kaynaklarında yaşanan azalmanın neden olduğu sorunları aşmak, küresel ısınmanın ve iklim değişikliğinin neden olduğu sorunlarla başa çıkmak, teknolojik gelişmeler

60 Stadt Wien, *Praxisbuch Partizipation, Gemeinsam die Stadt entwick*, Nr. 27, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008273.pdf>, erişim tarihi: 27.08.2020.

61 Clare Foran, *How to Design a City for Women*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women>, erişim tarihi: 13.08.2020.

62 İtalya'nın ilk kadın doktoru, pedagog ve antropoloji profesörü olan Maria Montessori (1870-1952) yüzyılın başlarında her bir çocuğun bireyselliğine âzami ölçüde uyan bir pedagoji geliştirmiş ve “Casa dei Bambini” adını verdiği bir çocuk evi kurmuştur. Çocuğun bireysel becerilerine ve ilgi alanlarına, bireysel öğrenme hızına ve karakter özelliklerine uygun bir pedagojinin uygulandığı bu çocuk evinde çocuklar, istedikleri materyalle, istedikleri zaman, istedikleri yerde faaliyet yapma imkânına kavuşmuştur. Bkz. Montessori ve Kaynaştırma Eğitimi Geliştirme Derneği, *Montessori Eğitimi*, <http://www.montessori.org.tr/montessori/montessori-nedir/>, erişim tarihi: 13.08.2020.

63 Committee of Regions, *Local Agenda 21 Plus in Vienna: Improving democracy and integration*, <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/Local-Agenda-Vienna.aspx>, erişim tarihi: 19.08.2020.

dolayısıyla halkın ihtiyaç, talep ve beklentilerine daha iyi cevap verebilmek için “Akıllı Şehir Viyana İnisiyatifi”⁶⁴ başlatılmış ve kentsel hizmetlerde bilişim teknolojilerinden daha etkili bir şekilde yararlanma yoluna gidilmiştir. Bu çerçevede belediye hizmetleri mümkün olduğunca sanal ortama aktarılmış ve uzaktan erişim mümkün kılınmıştır. Evrak sirkülasyonu asgarî seviyeye indirilmiş ve halkın belediyeye gitme ihtiyacı büyük ölçüde ortadan kaldırılmıştır. Birçok hizmet sanal ortamdan takip edilebilir, kontrol edilebilir ve düzeltilebilir hâle getirilerek önemli ölçüde kaynak tasarrufu sağlanmıştır.

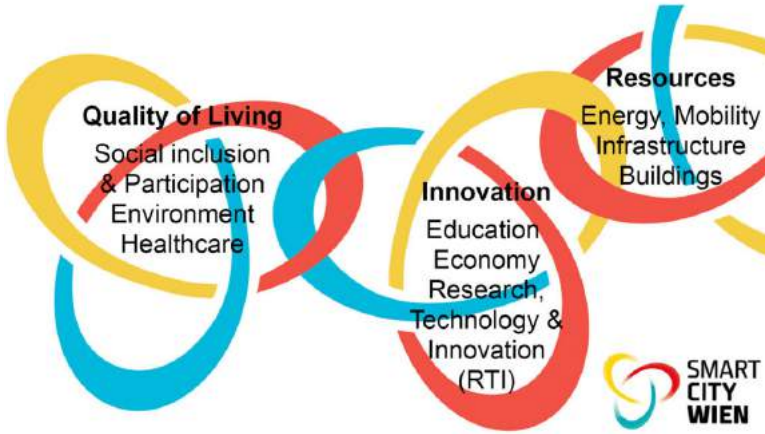
“Akıllı Şehir Viyana İnisiyatifi” çerçevesinde şehrin bilişim altyapısını güçlendirmeye yönelik birçok proje hayata geçirilmiştir. Bu projeler daha çok şehir içi ve dışı ulaşım ve iletişim (mobilité) sistemlerinin optimizasyonunun yanı sıra açık ve yeşil alanların fonksiyonelliklerinin artırılması, enerji verimliliğinin pekiştirilmesi, eğitim ve sağlık kurumları başta olmak üzere sosyal altyapının güçlendirilmesi ve şehrin yönetim sisteminin daha şeffaf, hesap verebilir, katılımcı ama aynı zamanda daha hızlı, isabetli ve etkili karar almasını sağlamaya yönelik girişimleri ve faaliyetleri içermektedir. Diğer bir ifâde ile Akıllı Şehir Viyana İnisiyatifi ulaşım, sosyal hizmetler, mekânsal planlama ve imar hizmetleri, yapı kontrol, su ve atık su hizmetleri, katı atık yönetimi ve altyapı gibi klasik belediye hizmetlerinin ötesine geçerek enerji, halk sağlığı, çevre, toplumsal uyum, ekonomi, eğitim ve kentsel teknolojiler gibi birçok alanı birbirine entegre eden akıllı çözümler sunmaktadır. Böylece, bir yandan toplumsal uyum ve entegrasyon, diğer yandan ekonomik gelişim hedeflenmekte, fakat aynı zamanda şehrin ekolojik ayak izinin küçültülmesi de sağlanmaya çalışılmaktadır. Akıllı Şehir Viyana İnisiyatifi’nin geliştirilme amacı aslında Viyana’ya “öğrenen ve çözüm geliştiren” bir kültür kazandırmaktır. Yeni teknolojilere kolayca uyum sağlayan, ustaca kullanan, yeni şartlara kolayca adapte olan, sürekli diyalog hâlinde, açık ve şeffaf bir toplumsal kültürü kalıcı olarak yerleştirmektir. Akıllı Şehir Viyana İnisiyatifi kapsamında uygulanan projelerinden bazıları şunlardır:⁶⁵

1. Elektrikle çalışan atık toplama kamyonları
2. Yapay zekâya sahip trafik ışıkları
3. Enerji blok zinciri
4. Sokak aydınlatmasında LED teknolojisinin kullanılması
5. Belediye hizmetlerinde dronlardan yararlanılması

64 Stadt Wien, *Digital City Wien*, <https://smartcity.wien.gv.at/site/en/digitalcity-wien/>, erişim tarihi: 19.08.2020.

65 Stadt Wien, *Smart City*, <https://smartcity.wien.gv.at/site/en/projects/>, erişim tarihi: 17.08.2020; European Union, *Exploring Placemaking in Context*, https://placemaking-europe.eu/wp-content/uploads/2020/03/March_EXPLORING-PLACEMAKING-IN-CONTEXT-OSLO-VIENNA.pdf, erişim tarihi: 17.08.2020.

6. Komşuluk vahaları (mahalle kültürünü ve komşuluk ilişkilerini geliştirmeye yönelik)
7. Evsizlere yönelik koruma ve bakım programı
8. Güneş enerjisinden daha fazla yararlanma
9. Biyolojik çeşitliliğin güçlendirilmesi
10. İklim kontrollü sokak uygulaması



Şekil 1: Smart City Wien (Akıllı Şehir Viyana) Tasarımı⁶⁶

“Viyana Şehir Planı 2025”te Büyükşehir Belediyesi’nin planlama vizyonu “*sa-dece fiziksel anlamda güzel yerleşim alanları inşâ etmek değil, gelişme potansiyeli yüksek, yapılaşma kültürü mükemmel, renkli, canlı, bütünleşik ve ahenkli yerleşim alanları ortaya çıkarmak, şehrin caddelerini, sokaklarını, meydanlarını ve diğer kamusal mekânlarını insanların toplandığı, birbirleriyle birçok şey paylaştığı, şehri doya doya yaşadığı, Viyana’da yaşamının bütün güzelliklerini hissettikleri mekânlara dönüştürmek*” olarak tanımlanmıştır. Planlamanın temel kriterleri ise “*herkesin yararlanabildiği kaliteli mekânlar, yüksek mimarî standartlar ve karma kullanım*” olarak tanımlanmıştır. Tarih boyunca Viyana’da kendine özgü bir mimarî kültür ve estetik yaklaşım geliştirilmiş olup, bu kültür ve yaklaşım hem Viyana Büyükşehir Belediyesi hem de Viyanalılar tarafından kıskanç bir şekilde korunmaktadır.

Viyana için yüksek kalitede şehircilik ise; “*mahalleleri ve sokakları canlı, hareketli ve renkli, kentsel mekânları birçok ihtiyacı karşılayacak şekilde düzenlenmiş, insanların şehir içinde uzun mesâfeli seyahat etmek mecburiyetinde kalmadığı,*

66 Univerzitet u Beogradu, *Smart Planning*, https://raum.tuwien.ac.at/fileadmin/t/region/download/Publikation_PROSTOR_Nr_23_2018.pdf, erişim tarihi: 20.09.2020.

hizmet binalarının, kentsel donatıların, meydan, cadde, sokak, park ve yeşil alan tasarımlarının engelsiz ve farklı kullanımlara imkân tanıdığı, insanların şehirdeki eğitim, spor, sosyal ve kültürel faaliyetlere keyifle ve kolayca katılabildiği bir kentsel ortamın oluşturulması” olarak tanımlanmıştır. Bu yaklaşıma binaen geliştirilen “kısa mesâfeler şehri” konsepti nedeniyle Viyana’da kentsel mekân düzenlemeleri çok fonksiyonludur ve günlük aktivitelerin toplandığı yerler şehir içine dengeli bir şekilde dağıtılmıştır. Kentsel meydanlar ve merkezi yerler birçok ihtiyacı karşılayacak şekilde düzenlenmiştir. İnsanların yolunun en çok düştüğü bu tür yerler neredeyse bütün ihtiyaçların karşılanabildiği bir tarzda kurgulanmıştır. Planda şehrin temel nitelikleri şöyle belirlenmiştir:

1. Kısa mesâfeler şehri
2. Çevre dostu şehir
3. Akıllı şehir
4. AR-GE, inovasyon ve üretim şehri
5. Ekonomik şehir
6. Öğrenen şehir
7. Çocuk dostu şehir
8. Kadın yüzlü şehir
9. Çeşitlilikler şehri
10. Fırsatlar ve zenginlikler şehri
11. Sevgiyle bağlanan şehir

Kentsel planlama ve düzenleme çalışmalarının kadınların ihtiyaçlarına duyarlı olması ve aktif katılımına imkân vermesi temel önceliklerden biri olarak kabul edilmiştir. Diğer taraftan, “şehir çocuklara dost ise herkese dosttur” sloganı temel ilke edinilmiş ve “çocuk dostu” bir şehir var etmek amaçlanmıştır. Viyana’nın bir diğer önceliği “öğrenen şehir” olmak şeklinde belirlenmiştir. Bunun için halkın yönetime ve planlama sistemine katılımını kolaylaştıracak mekanizmaların geliştirilmesine, katılımın her düzeyde teşvik edilmesine, iyi yönetim ilkelerinin hayata geçirilmesine ve doğrudan (e-demokrasi) yöntemlerinin uygulanmasına odaklanılmıştır. Viyanalıların Viyana’ya bağlılığının güçlendirilmesi ve yabancıların şehre saygısının pekiştirilmesi, şehrin eşsiz mirasının korunması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, “kentli bağlılığı” (civic engagement) olarak adlandırılan olgu, temel önceliklerden biri olarak kabul edilmiştir. Viyana’nın başarısının arkasında yatan bazı çalışmalar şunlardır:

1. İklim Koruma Programı
2. Enerji Strateji Belgesi
3. Kentsel Enerji Verimliliği Programı

4. Atık Yönetimi Planı
5. Bilişim ve İletişim Teknolojileri Stratejisi
6. Akıllı Şehir Viyana Programı

Viyana'nın temel gelişim stratejileri şunlardır:

1. Kentsel büyümenin, kentsel arazi kaynaklarında israfa yol açmayacak şekilde sağlanması (Şehir toprağının tasarruflu, verimli, çok fonksiyonlu ve karma kullanıma imkân verecek şekilde değerlendirilmesi. Çünkü hatalı kullanımın telafisi çok daha pahalıdır).
2. Kamu kaynaklarının etkili ve verimli kullanılması.
3. Periferideki semtlerin, merkezdeki semtlerle benzer imkânlara sahip kılınması.
4. “Kısa mesâfeler şehri” kimliğini korumak için yeni toplu konut projelerinin, eğitim, sağlık, kültür, sanat, spor, alışveriş ve ticâret gibi konularda büyük ölçüde kendi kendine yeterli yerleşim birimleri olarak hayata geçirilmesi (yeni semtlerin bu yaklaşımla kurulması).
5. Yüksek hayat kalitesi, kullanılabilirlik, sürdürülebilirlik ve katılımın yanı sıra mimarî ve estetik seviyenin muhâfaza edilmesi.
6. Şehrin korunmasına ve dönüşümüne katkı sağlayacak durumda olan herkese söz söyleyebileceği ve katkı yapabileceği ortamların sunulması.
7. Toplumsal cinsiyet eşitliği politikalarını dikkate alarak, iyi entegre edilmiş tedarik tesisleri ve aile odaklı konut türleriyle kompakt, karma kullanıma uygun, yürünebilir ve bisiklet dostu mahalleler oluşturulması.
8. Yenilikçi hareketlilik konseptlerinin⁶⁷ ilgili paydaşlarla birlikte geliştirilmesi ve uygulanması.
9. Karbon emisyonunun azaltılması, şehrin enerji arz güvenliğinin artırılması, akıllı şebeke, desantralize ısı üretim şebekesi ve son teknolojinin kullanıldığı enerji sistemlerinin uygulanması.
10. Çok merkezli kentsel gelişim stratejisinin uygulanması.

Viyana'nın hâlihazırdaki kentsel sorunlarının çözüme kavuşturulması ve hedeflenen şehirleşme düzeyine ulaşılması için mevcut kaynakların korunmasına, en etkili ve verimli bir şekilde değerlendirilmesine, şehir içindeki boş veya az kullanılan arsa ve arazilerin, açık ve kapalı mekânların, kentsel gelişime katkı

⁶⁷ Yenilikçi hareketlilik konseptleri elektronik ve kablosuz iletişim sistemleri ve alternatif yakıtlar dâhil olmak üzere gelişmiş teknolojileri entegre eden veya insan gücüne dayalı çözümleri içeren konseptlerdir. Raylı sistemler, elektrikli/elektriksiz bisikletler, scooter, segway, teleferik, yayalaştırma, BT teknolojileri, gelişmiş entegrasyon ve ödeme sistemleri örnek olarak verilebilir (Bkz. UC Berkeley, Institute of Transportation Studies, *Innovative Mobility*, <https://tsrc.berkeley.edu/innovative-mobility>, erişim tarihi: 20.08.2020).

sağlayacak şekilde değerlendirilmesine ve geliştirilen projelerin hızlı bir şekilde hayata geçirilmesine odaklanılmıştır. Viyana'nın geleceğe taşınması konusunda öncelik verilen temel alanlar şöyle belirlenmiştir:

1. Mekânların çok işlevli hâle getirilerek mekânsal verimliliğin artırılması: Kentsel mekânlar farklı kullanım şekillerine açık olmalıdır. Tek fonksiyonlu kullanım veya üst düzey yerlerdeki (lüks semtlerdeki) arazilerin savurganca tüketilmesi, şehrin geleceği için kaçınılmaz olan sürdürülebilir arazi, kaynak ve hareketlilik politikası ile uyumlu değildir. Dolayısıyla, toplu taşıma ile kolay erişilen, fakat kapasitesinin altında yoğunluğa sahip olan yerlerde mevcut hayat kalitesi düşürülmeden yoğunlukların optimal düzeye çıkarılmasına çalışılmalıdır. Çünkü sınırlı bir coğrafi alanda hizmet yürüten Viyana Büyükşehir Belediyesi, mevcut kentsel mekânları daha etkin, etkili ve verimli kullanmak mecburiyetindedir. Böylece, hem kaynak kullanımında tasarruf sağlanmakta, hem birçok semte çok sayıda fonksiyon yüklenerek mekânsal verimlilik artırılmakta, hem insanlar bir mekânda birçok ihtiyacını karşılama imkânına kavuşarak zamanı, mekânı ve imkânlarını optimum ölçekte değerlendirmekte hem de ekstra yatırım ihtiyacı ortadan kaldırılarak önemli ölçüde tasarruf sağlanmaktadır. Dolayısıyla, kentsel dokunun optimal düzeyde kompaktlığa ulaştırılmasına odaklanılmalıdır. Çünkü kompakt şehirlerin, sâkinlerine genel olarak daha keyifli ortamlar sunduğu bilinen bir gerçektir.
2. Yeterli sosyal ve teknik altyapıya sahip kentsel doku: Kentsel dönüşüm ve yenilenmenin yapılacağı yerlerde üretilcek yeni konutlar gerekli sosyal ve teknik altyapıya yeterli düzeyde sahip olmalıdır.
3. Uzun vadeli ve planlı büyüme: Viyana, kendisine yönelen uluslararası göç dalgaları dolayısıyla hızlı büyümeye devam edecektir. Büyümeden kaynaklanan kentsel hizmet ihtiyacını karşılamak amacıyla hem mevcut kentsel mekânların en verimli şekilde kullanılmasının sağlanması hem de yeni kentsel mekânların sosyal ve teknik altyapısı ve yeşil alanlar ile birlikte ve eşzamanlı olarak planlanması ve projelendirilmesi gerekir.
4. Kimlikli ve mimarî değeri yüksek kamusal mekânlar oluşturulmalıdır.
5. Yenilenebilir kaynaklara odaklı ve elektriğe dayalı, âzamî verimlilikle çalışan enerji tedarik sistemleri geliştirilmelidir.
6. Akıllı şehir teknolojileri hayatın her alanında kullanılmalıdır.

Viyana'nın planlama sisteminin şehre yansıyan yüzlerinden biri de kentsel dönüşüm ve yenileme çalışmalarıdır. Çünkü şehrin yapı stoku çok eskidir, çoğunluğu ise Gründerzeit⁶⁸ olarak adlandırılan 1873 öncesindeki hızlı ekonomik gelişim

68 Louis Klein, *European Gründerzeit: When, if not now?*, <https://europeanschoolofgovernance.eu/european-grunderzeit-when-if-not-now/>, erişim tarihi: 21.08.2020.

döneminde inşa edilmiştir ve ekonomik ömrünü büyük ölçüde tamamlamıştır. Ayrıca, şehrin değişik kesimlerinde az kullanılan ve bu nedenle ekonomik gelişime katkı sağlamayan yerler bulunmaktadır. Ancak, insanlar doğal olarak değişime ve dönüşüme şüphe ile bakma veya en azından kararsız kalma eğilimindedir. Bu durumun önüne geçmek için insanların dönüşüm sürecine katılımı teşvik edilmektedir. Katılım sadece mülk sahiplerini veya o yerde oturanları değil, komşu yerlerde oturanları da kapsamaktadır. Ayrıca, dönüşüm ve yenileme çalışmalarının hızlandırılması için hem devlet hem de Büyükşehir Belediyesi tarafından finansal ve idâri teşvik mekanizmaları geliştirilmektedir.



Fotoğraf 2: Viyana'da Gründerzeit Dönemi'nde İnşâ Edilmiş Kentsel Doku⁶⁹

Şehir içinde artık işlevini kaybetmiş sanayi alanları ile eskiden çok yer kaplayan ama artık fonksiyonunu büyük ölçüde kaybetmiş tesisler (eski büyük istasyonlar vb.) kentsel yenilenme amacıyla değerlendirilmektedir. Şehir içinde yapılacak kentsel dönüşüm çalışmaları ile şehrin çeşitli yerlerinde inşa edilen yeni toplu konut alanlarının yeterli miktarda, çok fonksiyonlu ve iyi tasarlanmış yeşil alanlara ve ortak kamusal mekânlara sahip olmasına özel önem verilmektedir. Bu yaklaşım dolayısıyla yıllardır dünyada “hayat kalitesi en yüksek şehir” seçilen Viyana, bugün çok çeşitli kentsel konfigürasyonlar ve farklı kentsel tasarım çözümlerine sahip bir şehir hâline gelmiştir. Viyana Büyükşehir Belediyesi'nin öncelikli görevlerinden biri fiziksel, mekânsal ve toplumsal entegrasyonu ve uyumu olabildiğince sorunsuz bir şekilde geliştiren kentsel çözümler üretmek olarak belirlenmiştir.

69 Stadt Wien, *Gründerzeit*, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gr%C3%BCnderzeit>, erişim tarihi: 21.08.2020.

5.1.2. Ekonomi

Viyana; stratejik konumu, güçlü demokrasisi, hukuk devleti, iş dünyasına dost kamu yönetimi sistemi, huzurlu ve güvenli ortamı ve sahip olduğu yüksek hayat kalitesi nedeniyle dünyanın her yanındaki büyük şirketlerin bölge ofislerine ev sahipliği yapmaktadır. Bu durum hem devlet hem de Viyana Büyükşehir Belediyesi tarafından desteklenmektedir. Bu amaçla şehirde nitelikli ofislerin, lüks konutların ve uluslararası otellerin inşâ edilmesi teşvik edilmektedir. Şehrin sahip olduğu güçlü bilişim altyapısı ve yetişmiş insan kaynağı da küresel şirketleri Viyana'yı tercih etme hususunda teşvik etmektedir. Ayrıca, bu tür şirketlerin personelinin çocuklarının ihtiyaç duyduğu kaliteli eğitim de şehirdeki okullarda verilmektedir. Kültür ve sanat aktiviteleri konusunda ise Viyana'nın sunduğu imkânlar Avrupâda ancak Londra ve Paris ile mukayese edilebilmektedir. Şehir bu nedenle uluslararası bir ekonomik huba dönüşmüş, Orta ve Doğu Avrupâdaki 20'ye yakın ülkeye hizmet sunan birçok küresel şirket, bölge ofisini Viyana'da konumlandırmıştır.



Fotoğraf 3: Tuna Şehri⁷⁰

Viyana'nın önündeki en önemli ekonomi projelerinin başında Tuna Şehri'nin câzibesinin artırılması gelmektedir. Tuna Şehri, Tuna'ya paralel inşâ edilen 22 kilometrelik Tuna Kanalı'nın doğusunda kurulmuştur. Nehir ile Kanal arasında ise Tuna Adası bulunmaktadır ve burası Viyana'nın en büyük rekreasyon alanlarından birine dönüştürülmüştür. Ortalama 150 metre genişlikteki Tuna Kanalı, Viyana'nın uluslararası câzibesinin artırılması amacıyla inşâ edilmiştir. Tuna Şehri'nde Birleşmiş Milletlerin dünya üzerindeki dört önemli merkezinden birinin yanı sıra dünyanın en büyük kongre ve fuar merkezlerinden biri, birçok tesis ve aktivite mekânı bulunmaktadır. Ayrıca, yeni toplu konut alanları ve üniversite kampüsleri de bu bölgede oluşturulmuştur. AR-GE, inovasyon ve startuplar için

70 Wikimedia Commons, *Donau City form Donauinseln*, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Donau_City_from_Donauinsel_01.jpg, erişim tarihi: 22.08.2020.

yeni merkezler ve inkübatörler (kuluçka merkezleri) de yine burada oluşturulmaktadır. Diğer taraftan, bu bölge kentsel dönüşüm faaliyetleri için de rezerv alan olarak kullanılmaktadır.



Fotoğraf 4: Tuna Nehri (sağ), Tuna Adası (orta), Tuna Kanalı (sol), Tuna Şehri (en sol)⁷¹



Fotoğraf 5: Tuna'nın Doğu Yakasında Kurulan Birleşmiş Milletler Kampüsü (Arka Planda Tuna Kanalı, Tuna Adası ve Tuna Nehri)⁷²

Viyana kısa zamanda dünyanın en yoğun kongre şehri hâline gelmiş, aynı zamanda dünyanın en önemli fuar şehirlerinden birine dönüşmüştür. Şehirdeki nüfus artışının yanı sıra ülkenin hızlı ekonomik gelişimine cevap verebilmek için

71 Vienna Online, *Donauinsel*, <https://www.vienna.at/donauinsel-hundebesitzer-und-wildgriller-vom-inselservice-bisher-am-oeftesten-geruegt/3674033>, erişim tarihi: 22.08.2020.

72 Archaeology in Conflict, <https://www.archaeologyinconflict.org/venue.html>, erişim tarihi: 22.08.2020.

Viyana Havalimanı ve garı genişletilmiş, yeni otoyol bağlantıları yapılmıştır. Bu projelerin hayata geçirilmesiyle birlikte, tarihi olarak Tuna'nın batısında gelişen Viyana, nehrin doğusuna sıçrayarak tıpkı Londra, Paris ve İstanbul gibi iki yakalı bir şehir hâline gelmiştir. Bu durumda şehrin her iki yakası arasındaki ulaşım ihtiyacının karşılanması amacıyla Tuna üzerine yeni köprüler yapılmış, metro ve tramvay hatları inşa edilmiştir.



Şekil 2: Tuna'nın Doğu Yakasında İnşâ Edilen Metro ve Tramvay Hatları (Pembe Renkli Elips İçindeki Hatlar)⁷³

Viyana'nın bir "fırsatlar ve zenginlikler şehri"ne dönüştürülmesi bir diğer öncelik olarak belirlenmiştir. Bu amaçla AR-GE ve inovasyonun teşvik edilmesine, startupların ve girişimciliğin desteklenmesine, şehrin karakterine uygun sanayilerin geliştirilmesi için uygun ortamların oluşturulmasına, ticâret ve hizmetler sektörünün desteklenmesine odaklanılmıştır. Ayrıca, şehrin ekonomisinin güçlü tutulması için yerel ve bölgesel iş birlikleri güçlendirilmekte ve geniş uluslararası ağlar kurulmaya çalışılmaktadır.

AR-GE ve yüksek teknolojiye üretim, çok yönlü ve gelişmiş ağlarla birbirine bağlanmış şebeke türü yapılar içinde gelişerek yoğunlaşır. Böylesi bir ortamın oluşturulması, inovasyon ağlarının kurulmasını da kolaylaştırır. İnovasyon ağlarının

73 Vienna Map 360°, Vienna Metro/U Bahn Map, <https://viennamap360.com/vienna-metro-map>, erişim tarihi: 22.08.2020.

geliştirilmesi için endüstriyel üretimin desteklenmesi gerekir. Bunun için üretici firmalar, kamu kesimi, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, üniversiteler ve gerektiğinde uluslararası kuruluşlar yakın iş birliği içinde çalışmalıdır. Viyana Büyükşehir Belediyesi, şehrin AR-GE, inovasyon ve kreatif endüstriler üssü vasfının güçlendirilerek devam ettirilmesi için planlama, yer tahsisi, ruhsatlandırma ve iş birliği konularında gerekli destekleri sunmakta ve bu durum Viyana için temel öncelikler arasında görülmektedir. Viyana'nın AR-GE ve inovasyon kapasitesini geliştirmek amacıyla "Innovate4Vienna 2021" strateji belgesi hazırlanmıştır. Belgede üç temel inovasyon alanı belirlenmiştir:⁷⁴

1. Artistik ve Kültürel İnovasyonlar: Viyana'nın bilgi ve kültür-sanat üssü olma niteliğinin güçlendirilerek devam ettirilmesine yönelik inovasyonların yapılması.
2. Sistemik İnovasyonlar: Çevrenin korunmasına ve geliştirilmesine yönelik inovasyonların yapılması.
3. Sosyal İnovasyonlar: Toplumsal gelişimin desteklenmesine yönelik inovasyonların yapılması.

Innovate4Vienna 2021'e göre şehrin 2050 yılında Avrupa'nın en büyük beş inovasyon merkezinden biri hâline getirilmesi hedeflenmektedir. Bu hedefe yönelik olarak dünyanın önde gelen AR-GE kuruluşlarının Viyana'da araştırma merkezi veya laboratuvarı, küresel düzeyde itibar sahibi bilim insanlarının şehre yerleşmesi ve şehirdeki üniversitelerde gelecek vaad eden üstün zekâlı genç araştırmacıların istihdam edilmesinin teşvik edilmesi ve bütün bunlar için Büyükşehir Belediyesi'nin kaynaklarının bir bölümünün seferber edilmesi planlanmıştır.⁷⁵

İnovatif Viyana 2020 kapsamında şehirde bir teknoloji kampüsü kurulmaktadır. Viyana'nın "AR-GE ve İnovasyon Şehri" özelliğinin genişletilerek derinleştirilmesi şehrin geleceğe taşınmasına büyük katkı sağlayacaktır. Bu nedenle hem mevcut sanayi bölgelerinin rehabilite edilmesi hem de yeni sanayi bölgelerinin oluşturulması konusunda önemli çalışmalar yürütülmektedir. Oysa mevcut sanayi bölgelerinin tasfiye edilerek konut, ticâret ve turizm odaklı değerlendirilmesine yönelik ciddi talep ve baskılar bulunmaktadır. Viyana Büyükşehir Belediyesi, şehrin merkezî yerlerinde kalarak ciddi sorunlara neden olanlar hâricinde, bu tür baskılara kararlılıkla direnmektedir. Çünkü Avusturya'yı güçlü sanayisi ayakta tutmaktadır ve sanayinin kalbi Viyana'da atmaktadır. Turizm gibi endüstriler çok önemli olmasına rağmen birçok olumsuz faktöre karşı çok duyarlı ve dış talebe çok bağımlı oldukları da bir gerçektir. Dolayısıyla, başta sanayi ve AR-

74 Innovate4Vienna2021, Innovate4Vienna 2021, <https://innovate4vienna.at/>, erişim: 04.05.2021.

73 Innovate4Vienna2021, Innovate4Vienna 2021, <https://innovate4vienna.at/>, erişim: 04.05.2021.

GE olmak üzere tüm ekonomik sektörler için uygun koşulların oluşturulması, ülkenin geleceği açısından kritik önem taşıyan endüstrilerin teşvik edilmesi, sinerji potansiyellerinden yararlanılması için sanayi bölgelerine ve sitelerine yeterli arazilerin tahsis edilmesi politikasına devam edilmektedir. Ayrıca, tahsis edilen arazilerin amacının dışında kullanılması kararlılıkla engellenmektedir. Bu bağlamda bir endüstriyel üretim merkezi olarak sanayi kuruluşları için arazi rezervlerinin korunması ve vasıflarının değiştirilmemesi temel önceliklerden biri olarak kabul edilmiştir.

Avusturyalı firmaların yanı sıra Viyana'yı tercih eden uluslararası firmaların da ihtiyaçlarının karşılanması için modern teknolojik donanımlara sahip akıllı ofis bloklarının ve plazaların inşası acil bir ihtiyaç olarak görülmektedir. Bu tür binaların uygun yerlerde inşa edilmesi sadece ekonomik gelişime katkı sağlamamakta, fakat aynı zamanda kentsel kaynaklar açısından da önemli tasarruflar sağlamaktadır. Bu nedenle, yeni ve büyük ölçekli ofis projeleri toplu taşıma ile ulaşılabilen ve şehrin kilit gelişme bölgeleri olan yerlerde ruhsatlandırılmaktadır. Ayrıca, yeni geliştirilen ofis bölgelerinin diğer ofis bölgeleri ile bağlantılarının (ulaşım, iletişim, bilişim, entegrasyon vb.) güçlü bir şekilde kurulmasına özen gösterilmektedir.



Fotoğraf 6: Tuna Şehri'nde Modern Ofis Blokları (Plazalar)⁷⁶

Mikro ve küçük ölçekli işletmeler Viyana'nın girişimcilik ortamının önemli bir parçası olup şehirde gerçekleştirilen ürün ve hizmet inovasyonlarının büyük çoğunluğu buralarda geliştirilmektedir. Bu tür işletmeler Viyana'nın kısa mesâfeler şehri misyonuna da çok uygundur ve şehrin neredeyse her yerinde

⁷⁶ Nepraunik&Prammer, *Projects*, <https://www.npra.at/en/projects/dc-living/>, erişim tarihi: 24.08.2020.

faaliyet gösterebilirler, bulundukları yerlerin ekonomik gelişimine ve dolayısıyla da canlanmasına katkı yapabilirler. Mikro ve küçük ölçekli işletmelere yer tahsisleri ve bunların desteklenmesi Viyana Büyükşehir Belediyesi'nin en öncelikli ekonomik faaliyetleri arasında yer almaktadır. Bu tür işletmeler için belediyeye ait eski binalar restore edilerek tahsis edilmektedir. Ayrıca, AVM projelerine bu tür işletmeler için uygun kira şartları ile ofis koyma koşulu getirilmektedir. Yine şehrin çeşitli yerlerinde bulunan ve kamuya ait olan fakat artık kullanılmayan binalar da gerekli iyileştirmeler yapıldıktan sonra bu tür işletmelere tahsis edilmektedir. Üniversitelerin ve teknoparkların/teknokentlerin inkübatörleri (kuluçka merkezleri) de imkânlar ölçüsünde desteklenmektedir. Büyükşehir Belediyesi bu tür işletmeler için zorunlu otopark ihtiyacının karşılanması hususunda da inisiyatif üstlenmektedir. Çünkü bu tür işletmelerin önemli bir kısmı orta ve büyük işletmeler gibi kanunen yerine getirmek zorunda oldukları otopark şartını karşılayacak maddî güce sahip değildir.

Şehrin merkezî yerlerinin öteden beri “alışveriş ve ticâret odağı” olma niteliğinin korunması, yeni alışveriş ve yaşam merkezlerinin ise şehrin dışındaki uygun yerlerde inşâ edilmesi tercih edilmektedir. Bu bağlamda, alışveriş merkezlerine, ancak mevcut perakende mağazaları ve geleneksel alışveriş dükkânlarını besledikleri takdirde olumlu yaklaşılmaktadır. Bu nedenle, yeni projeler için etki değerlendirmesi yapılmakta, arazi tahsisi mümkün olduğunca sınırlanmakta, bunun yerine alışveriş caddesi tarzı karma kullanımlı uygulamalara odaklanılmaktadır.

5.1.3. Ulaşım ve Lojistik

Viyana'da hayat kalitesini artıran hususlardan biri de kentsel ulaşım sisteminin gelişmişliğidir. “Kısa mesâfeler şehri” ilkesine dayalı olarak kurulan ulaşım sistemi en uygun yerlerde entegre edilmiş ve aktarma noktalarının sayısı optimum sınırlar çerçevesinde artırılmıştır. Dolayısıyla, insanlar şehir içinde uzun mesâfeli seyahat etmek mecburiyetinde kalmamaktadır.

Gelişmiş sosyal hizmet altyapısı ve çok fonksiyonlu sosyal hizmet tesislerinin yanı sıra sâkinlerinin günlük ihtiyaçlarının mümkün olduğunca çok kısmını karşılayacak şekilde inşâ edilen nitelikli toplu konutlar nedeniyle insanlar mümkün olduğunca az ihtiyaç için şehir içinde farklı yerlere gitmek mecburiyetinde kalmaktadır. Ayrıca, kamusal mekânlar, açık ve yeşil alanlar birçok fonksiyonu bir arada bulunduracak şekilde tasarlanmaktadır. Bu da insanların şehir içinde uzun mesâfeler kat etmesini engelleyen bir diğer husustur.

Dolayısıyla, Viyana'da kentsel gelişim ihtiyacı mümkün olduğu ölçüde az toprak kullanımı, mümkün olduğu ölçüde çok aktivitenin bir arada bulunması ve şehir içinde motorlu vâsıtalarla yolculuk ihtiyacını mümkün olduğunca düşüren çözümlerle karşılanmaktadır. Daha önce de ifade edildiği gibi insanlar mümkünse

yürüyerek, mümkün değilse bisiklet kullanarak bu da mümkün değilse toplu taşıma vâsıtalarıyla gidecekleri en yakın yerlerde ihtiyaçlarının büyük bölümünü karşılayabilmektedir.



Fotoğraf 7: Viyana'da Yayalaştırılmış Caddelerden Biri (Kärtner Straße)⁷⁷

Viyana'da konut alanları ile iş yerleri metro, tramvay, elektrikli otobüs, bisiklet yolları ve yayalaştırma gibi araç ve yöntemlerle birbirine bağlanmıştır. İnsanlar evlerinden işlerine kendi tercihlerine göre hızlı veya yavaş, ama konforlu ve ekonomik bir şekilde ulaşabilmektedir. Şehrin gelişiminin sürdürülebilir kılınması için özellikle toplu taşımaya, yayalaştırmaya ve bisikletli ulaşımaya öncelik verilmektedir. Diğer taraftan, mevcut motorlu vâsıtaların trafikte en az zaman geçirmesine imkân sağlayacak bir e-trafik sistemi kurulmuştur. Sistem; yayaların, bisikletlilerin, toplu taşımayı kullananların ve özel araç sahiplerinin her ortamda kolayca kullanabildiği bir yazılıma ve tasarıma sahiptir.

Hâlihazırda Viyana'da toplu taşımanın bütün ulaşım sistemi içindeki payı %39 ve kısa mesâfeler şehri olmanın sağladığı avantajlar dolayısıyla yürümenin payı %28 gibi oldukça yüksek bir düzeydedir. Bisikletli ulaşımın payı ise %6'dır. Bu mod dağılımı şehir içi trafik yoğunluğunun önemli ölçüde azaldığını göstermektedir. Ancak, Viyana gibi hızlı büyüyen bir şehirde gerekli tedbirler alınmazsa bu tablo

⁷⁷ Wien, *Galerie*, <https://www.wien.info/de/einkaufen-essen-trinken/shopping/flagship-stores>, erişim tarihi: 24.08.2020.

kısa zamanda tersine dönebilir. Çünkü Viyana şehir içi trafiğinde otomobillerin tüm motorlu vâsıtalar içindeki payı hâlâ %79 düzeyindedir.

Bu durumun değişmesi için çevre dostu ulaşım modları olarak kabul edilen toplu taşıma, bisiklet (bisiklet garajları, şehir bisikleti terminalleri, bisiklet paylaşımı, kiralınması, elektrikli bisiklet kullanımı vb.), yayalaştırma, e-taksi, araba paylaşımı vb. modlara, geçiş üstünlüğü ve vergi teşvikleri gibi uygulamalara ve entegre multimodaliteyi destekleyen hizmetlere (mobilité kartı, multimodal bilgi sistemleri, akıllı ve hızlı biletleme vb.) daha fazla önem verilmektedir. Yerleşim yerleri, ticâret alanları ve sanayi bölgeleri için özgün hareketlilik konseptleri geliştirilmektedir.

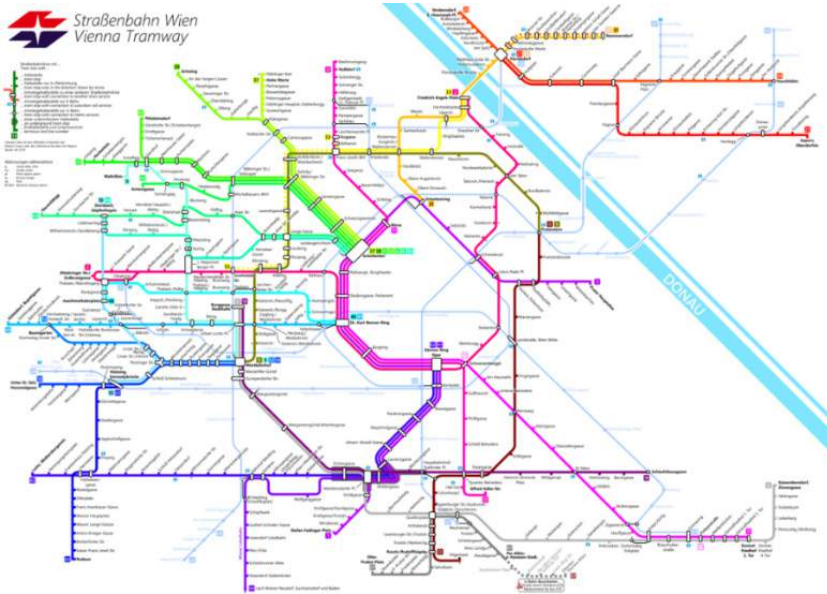
Toplu taşıma konusunda ise bir yandan yeni metro ve tramvay hatları inşa edilirken, diğer yandan da yeni otobüs hatları oluşturulmaktadır. Ayrıca, mevcut hatların iyileştirilmesine (ortalama hızın artırılması, durakların, istasyonların ve aktarma merkezlerinin iyileştirilmesi, entegrasyonun güçlendirilmesi, bilişim teknolojilerinden daha fazla yararlanılması vb.) yönelik çalışmalar yapılmaktadır.

Yanı sıra, mevcut ağ işletim ve yönetim sistemleri de geliştirilmektedir. Federal devlet de mevcut banliyö hatlarının niteliğini yükseltmeye yönelik çalışmalar (araçların modernizasyonu, sefer aralıklarının kısaltılması, ortalama hızın yükseltilmesi, istasyonların yeniden düzenlenmesi, entegrasyonun yaygınlaştırılması, müşteri ilişkilerinin geliştirilmesi vb.) yapmaktadır.⁷⁸ Diğer taraftan, Geleceğin Toplu Taşıma Durakları Projesi'ne dayalı olarak, ulaşım modları arasında geçişi daha da kolaylaştırmak için çok modlu toplu taşıma düğümleri için bir önlemler paketi uygulanmaktadır.

78 https://fahrplan.oebb.at/bin/help.exe/en?tpl=showmap_external, erişim tarihi: 25.08.2020.



Şekil 3: Viyana'da Banliyö (mavi) ve Metro Hatları (diğer renkler)⁷⁹



Şekil 4: Viyana'da Tramvay Hatları⁸⁰

79 Wikipedia, *Transportation in Vienna*, https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_Vienna, erişim tarihi: 25.08.2020.

80 Wikipedia, *Transportation in Vienna*, https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_Vienna#/media/File:Netzplan_Stra%C3%9Fenbahn_Wien_2016.png, erişim tarihi: 25.08.2020.

Çevre dostu ulaşım modlarının payının 2025 yılına kadar %73'ten %80'e çıkarılması hedeflenmektedir. Dolayısıyla, motorlu bireysel trafiğin payı %20'ye düşürülecektir. Bu amaçla çevre dostu ulaşım modlarının birbirleriyle entegrasyonunun artırılarak yaygın bir ağ oluşturulmasına odaklanılmıştır. Özel araç kullanma ihtiyacının karşılanması için “araç sahibi olmadan otomobil kullanın” sloganı ile aktif bir otomobil paylaşım sistemi kurulmuştur. COVID-19 Pandemisi sonrasında ise ortak kullanılan otomobillerin dezenfekte edilmesine daha fazla dikkat edilmeye başlanmıştır. Diğer taraftan, “arabasız mobilitayı etkinleştirme” ilkesiyle hareket edilerek karayolu standardının daha da yükseltilmesinden kaçınılmaktadır. Diğer bir ifade ile hâlihazırdaki karayolu ağının mevcut standartlarının muhafaza edilmesiyle yetinilmektedir. Ayrıca, toplu taşımanın yanı sıra çevre dostu diğer ulaşım modlarının da teşvik edilmesinin etkisiyle Viyana'da araba sahipliği artmamış, hatta kısmen azalarak 2003 yılında her bin kişide 410 iken günümüzde 390'a gerilemiştir.

Ulaşım hizmetlerine olan talep, mesai saatlerinin esnemesi dolayısıyla pik saatlerin dışında da artış göstermektedir. Ayrıca, kadınların iş gücü piyasasına daha fazla katılımı, ulaşım tercihlerini değiştirmektedir. 60 yaş üstü kişilerin de şehir içinde hareketliliği artmaktadır. Bölgesel etkileşimin yoğunlaşması ve internet teknolojilerinin gelişmesi dolayısıyla banliyölere yönelik trafik de yoğunlaşmaktadır. Bu nedenle, ulaşım ve trafik sisteminde bu veriler doğrultusunda değişikliklerin yapılmasına odaklanılmıştır.

“Kısa mesâfeler şehri” yürümeyi ve bisiklet kullanmayı çekici kılan ve toplu taşıma ile kombinasyon için optimize edilmiş koşullar oluşturan bir şehir konseptini gerektirdiğinden, mahalleler, tüm sâkinlerin ve özellikle çocukların, yaşlıların ve özel ihtiyaçları olan kişilerin mahallede bağımsız ve güvenli bir şekilde hareket etmelerini ve gezinmelerini sağlayacak şekilde tasarlanmaktadır. Viyana yürüyüş yolları ağının geliştirilmesi ve uygulanması bu açıdan önemli önceliklerdendir. Yürüyüş yolları ağının halka güvenli ve keyifli bir yürüyüş ortamı sağlamasına odaklanılmıştır. Bu amaçla câzip dinlenme yerleri, internete erişim imkânı, yaya dostu trafik ışıkları, elektronik bilgilendirme levhaları, metro istasyonları ve ana alışveriş caddeleri ile bağlantılar vb. düşünülmüştür. Şehir mobilyalarının ve peyzaj düzenlemelerinin sokaklarda yaya sirkülasyonunu engelleyecek şekilde olmamasına dikkat edilmektedir. Yine bu konsept bağlamında bisiklet yollarının niteliğinin artırılmasına ve güzergâhların uzatılmasına odaklanılmış olup, motorsuz mobilita seçeneklerinin yaygınlaştırılmasına çalışılmaktadır.

“Kısa mesâfeler şehri” konsepti sadece yayalar ve bisiklet kullananlar için değil, aynı zamanda özel araç sahipleri düşünülerek de geliştirilmiştir. Diğer bir ifade ile özel araçların şehir içinde en kısa mesâfeyi kullanmasına ve çevreye en az zararı vermesine yönelik önlemler alınmaktadır. Şehrin çeşitli yerlerine inşâ

edilen büyük alışveriş merkezlerinin ve yoğun iş merkezlerinin neden olduğu trafik sorununun hafifletilmesi için toplu ulaşım sisteminin en yüksek verimlilikte planlanması ve işletilmesine odaklanılmıştır. Ayrıca, toplu ulaşım sisteminin en rantabl şekilde kullanılması için istasyon ve duraklara giden yaya yollarının, yayaaların konforu düşünülerek düzenlenmesine çalışılmaktadır. Bunun yanı sıra istasyonların ve durakların yanına bisiklet park yerleri veya garajlarının yapılması, yeterli sayıda elektrikli bisiklet, elektrikli scooter, segway vb. araçlar konulması üzerinde durulmaktadır.

Caddelere park edilmiş araçların sayısının azaltılması için de önlemler alınmaktadır. Bu çerçevede otopark sıkıntısı çekilen yerlerde yer altı ve yer üstü çok katlı otoparkların inşâ edilmesine, toplu konutlarda yeterli otopark yapılmasının desteklenmesine ve bir otopark stratejisinin geliştirilmesine çalışılmaktadır. Ayrıca, yeni otoparkların inşâ edilmesiyle birlikte caddelerde yaya yollarının (kaldırımların) genişletilmesine ve yolların atmosferik kaliteyi artırmak için yeniden tasarımılanmasına odaklanılmaktadır.

Ekonomik ve ekolojik nedenlerden ötürü mevcut lojistik sisteminin daha etkili ve verimli bir hâle getirilmesi Viyana için merkezî önemdedir. Ayrıca, daha az gürültülü, düşük emisyonlu ve güvenli lojistik faaliyetler, çevre koruma için temel bir ön koşuldur ve Viyana hâlihazırda bu konularda AB kriterlerini karşılamaktadır. Bu çerçevede elektrikli ve doğalgazlı araçlar hem devlet hem de Viyana Büyükşehir Belediyesi tarafından sübvansede edilmektedir. Lojistik faaliyetlerin ekonomik ve ekolojik anlamda desteklenmesi için yapılan diğer çalışmalar şunlardır: Taşımacılıkta ve lojistikte e-mobilitenin yaygınlaştırılması, mikro aktarma noktalarının hayata geçirilmesi, şehir içinde ortak yükleme bölgelerinin kurulması, lojistik sektörünün temsilcileri ile ortak platform oluşturulması, lojistik sektörüne hizmet eden ulaşım ağının geliştirilmesi.

5.1.4. Çevre, Enerji, Açık ve Yeşil Alanlar

Viyana doğal kaynaklardan iktisatlı bir şekilde yararlanmayı ilke edinmiştir. Bu nedenle şehrin enerji ihtiyacının mümkün olan en az kaynak kullanımı ile ve en verimli teknolojiler üzerinden karşılanması yoluna gidilmiştir. Dolayısıyla, çevreyi kirletici unsurların minimum düzeyde tutulması için çaba harcanmaktadır. Ayrıca, mevcut kaynakları muhâfaza etmek ve en iyi şekilde değerlendirmek de Büyükşehir Belediyesi'nin öncelikleri arasındadır. Bu bağlamda Viyana İklim Koruma Programı-2 hazırlanmış ve 2020 yılında uygulamaya konulmuştur. Program çerçevesinde belirlenen hedefler şunlardır:⁸¹

81 Christine Fohler-Norek, *The Goal of Klip II*, <https://www.wien.gv.at/english/environment/klip/pdf/klip2-short.pdf>, erişim tarihi: 26.08.2020; City of Vienna, *Climate Protection Prog-*

1. Merkezî ısınmanın payının %50'ye çıkarılması.
2. Binalarda ısı yalıtımının niteliğinin yükseltilmesi.
3. Toplu taşımının payının artırılması, özel araç kullanımının azaltılması.
4. Yenilenebilir enerji oranının iki katına çıkarılması.
5. Enerjide arz güvenliğinin sağlanması.

Şehrin açık ve yeşil alanlarının en yüksek kalitede tasarlanması ve muhâfaza edilmesi birinci derece siyâsî öncelik olarak belirlenmiştir. Yeni yeşil alanlar sadece yeni parkların, refüjlerin ve kavşak düzenlemelerinin yapılmasıyla değil, binaların dış cephelerinde dikey bahçelerin yapılması, her türden sarmaşıkların uygun yerlerde kullanılması, balkonların, terasların, çatıların ve damların bahçeye dönüştürülmesi yoluyla da üretilmektedir. Böylece hem yeşil alan miktarı artmakta, hem olağanüstü etkileyici bir şehir içi peyzaj ortaya çıkmakta hem de iklim değişikliği ile mücâdele edilmektedir.



Fotoğraf 8: Schönbrunn Parkı ve Botanik Bahçe⁸²

Viyana'nın "kısa mesâfeler şehri" sloganı açık ve yeşil alanları da kapsamaktadır. Her semtte insanların konutlarına birkaç yüz metre mesâfede oturma, dinlenme, açık havada spor ve egzersiz yapma, buluşma, oyun oynama, doğayı deneyimleme

ramme of the City of Vienna (KliP Wien), <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/pdf/klip-2-plan-en.pdf>, erişim tarihi: 26.08.2020.

82 123RF, *Botanical garden near Schonbrunn Palace in Vienna*, https://www.123rf.com/photo_85064381_botanical-garden-near-schonbrunn-palace-in-vienna.html, erişim tarihi: 27.08.2020.

ve belirli ölçüde de olsa eğlenme ihtiyacını karşılayacağı bir yeşil alan düzenlemesi bulunmaktadır. Büyükşehir Belediyesi'nin amacı bu mesâfeyi 250 metreye düşürmek olarak belirlenmiştir. Ancak, nüfusta yaşlanmanın artması, yoğun göçe bağlı nüfus artışı, doğurganlık hızının azalması, yapılaşma eğiliminin müstakil evlerden çok katlı apartmanlara doğru kayması gibi olgular dikkate alınarak parkların önemli bir bölümünün yeniden düzenlenmesi ve fonksiyonelliklerinin çeşitlendirilerek artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır.



Şekil 5: Viyana'da Parklar ve Yeşil Kuşaklar⁸³

Şehir içindeki yeşil alanların daha uzun yeşil kuşaklarla birbirine bağlanarak süper yeşil alanlara dönüştürülmesi üzerinde durulmaktadır. Yanı sıra, şehrin kalbine kadar uzanacak yeşil alan düzenlemelerinin tamamlanması şehir için başlıca öncelik hâlini almıştır. Şehir içindeki kamusal alanların ise iyi düzenlenmiş, engelsiz, dayanıklı ve karma kullanıma uygun olması, diğerlerini dışlamadan farklı kullanıcı grupları için seçenekler sunmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Hem yeşil alanlar hem de diğer kamusal mekânlar cinsiyete özgü ihtiyaçlar ile kız ve erkek çocukların farklı oyun ve rol davranışları hesaba katılarak düzenlenmektedir. Her ne kadar Viyana dünyanın en güvenli ve suç oranları en düşük şehirlerinden biri ise de kentsel açık ve yeşil alanların aydınlatma, güvenlik ve muhâfaza (koruma) odaklı görüntüleme sistemlerinin daha gelişmiş hâle getirilmesi ve buralara erişilebilirliğin daha da kolaylaştırılması yönünde ek çalışmalar yapılmaktadır. Dinlenme, eğlenme, oyun, egzersiz, spor vb. aktiviteler arasında

83 Open Data Österreich, *Katalog, Öffentlich zugängige Grünflächen Wien*, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/d0145df8-7f6d-46e1-9bc6-ee7897054104>, erişim tarihi: 27.08.2020.

belirli bir denge tesis edilerek, insanların bir bölümünün keyif yaparken diğerlerinin rahatsız olmayacağı bir ortam oluşturulmaya çalışılmaktadır. Bütün yeşil alanların ve kamusal mekânlardaki yeşil düzenlemelerin Viyana'nın iklimine ve bitki örtüsüne saygılı bir yaklaşımla inşa edilmesine dikkat edilmektedir. Botanik bahçesi amacıyla kurulanlar hâric olmak üzere bütün parklarda ve yeşil alanlarda bu ilkeye âzamî ölçüde riâyet edilmektedir. Ancak, bütün bunların yapılabilmesi için kadınların, gençlerin, çocukların, engellilerin ve yaşlıların sürece aktif bir şekilde katılması sağlanmaya çalışılmaktadır.



Fotoğraf 9: Lobau-Danube Floodplains Milli Parkı⁸⁴

Meydanlar ve sokaklar, şehir parkları ve büyük ölçekli etkinlik mekânları, karşılaşma ve etkileşim yerleridir. Ancak, aynı zamanda rahatlamak, eğlenmek ve dinlenmek için de kullanılmaktadır. Açık alanların tasarımı, işleyişi ve şehir sâkinlerinin çeşitli ihtiyaçlarını karşılama biçimleri, kentsel hayat kalitesini önemli ölçüde etkilemektedir. Bu tür mekânlar şehre kimlik sunar, canlılık verir, ekonomiye katkı sağlar ve bulundukları şehrin imajını şekillendirir. Viyana, karakterini ormanların ve yeşil alanların güçlü bir şekilde etkilediği yeşil bir şehirdir. Çok sayıda büyük ölçekli rekreasyon alanı, Viyana Yeşil Kuşağı biçiminde şehri kuşatır veya Prater ve Tuna Adası gibi, şehrin kalbinde “yeşil bir akciğer” oluşturur. Viyana, belki de dünyada hiçbir şehirde bulunmayan şehir içinde bir millî parka (Lobau-Tuna Floodplains Milli Parkı) ve bir biyosfer parkına⁸⁵ (Viyana Ormanları

84 Vienna Würstel Stand, *Guide to 6 special nature spots to escape to in Vienna*, <https://www.viennawurstelstand.com/guide/6-special-nature-spots-to-escape-to-in-vienna/>, erişim tarihi: 27.08.2020.

85 Biyosfer parkı, bir yandan biyolojik çeşitliliğin korunmasını sağlayan, diğer yandan da kültürel değerlerin yaşatılmasını ve ekonomik gelişimi destekleyen özel doğa koruma alanlarıdır (Bkz. <http://www.macahel.org.tr/biyosfer-rezervi/>, erişim tarihi: 27.08.2020)

adı verilen biyosfer parkı) sahiptir. Ancak, buraların doğal değerlerini yıpratacak şekilde aşırı kullanımını engelleyecek tedbirler (anlık denetim ve gözetim, ziyaretçi sınırlaması, süre kısıtlaması, temizlik ve bakım sistemi vb.) alınması gündemdedir.

2019 yılı verilerine göre Viyana'nın 414.78 km²'lik yüz ölçümünün yarıdan fazlasını yeşil alanlar ve açık kamusal mekânlar oluşturmaktadır ve 2025 Şehir Planı'nın en temel ilkesi bu oranın mutlak surette korunmasıdır. Bu nedenle, Viyana'da kişi başı 21.59 m² aktif yeşil alan bulunmaktadır. Bu değer Roma'da 13.61 m², Paris'te 14.69 m², Londra'da 19.23 m² ve Amsterdam'da 19.85 m²'dir.⁸⁶ Buna rağmen, Viyana'da hayat kalitesinin daha da yükseltilmesi için daha fonksiyonel ve estetik yeşil alan düzenlemeleri planlanmaktadır. Bunun için de yeterli arazilerin bulunması veya tahsis edilmesi gerekmektedir. Düşük mâliyetli, ancak yüksek kaliteli çözümler için doğadan ilham alan yeşil alan konseptleri tercih edilmektedir.

İklim değişikliğine uyum konusunda kentsel mekândaki toprakların (asfalt ve beton zeminlerin) sızdırmazlığı büyük bir sorun oluşturmaktadır. Özellikle su geçiren asfalt kullanımı ve yağmur suyu yönetiminin yanı sıra yüksek derecede kentsel yeşillendirme, yeşillendirilmiş çatılar ve cepheler iklim değişikliği ile mücadele açısından özel önem taşımaktadır.



Fotoğraf 10: Viyana'da Balkon ve Teras Bahçesi Örnekleri
(Hundertwasserhaus)⁸⁷

86 European Comission, *Public Green per Inhabitants*, <https://urban.jrc.ec.europa.eu/thefuture-ofcities/space-and-the-city#the-chapter>, erişim tarihi: 28.08.2020.

87 Pinterest, <https://www.pinterest.ch/pin/300404237616672520/>, erişim tarihi: 28.08.2020.

Viyana'nın "açık alan ağı"; parkları, koruları, ormanları, çayırları, üzüm bağlarını, meyve bahçelerini, meydanları, çocuk bahçelerini, cadde, sokak ve kavşak peyzajlarını, gölleri, göletleri, kanalları, havuzları, akarsuları (Tuna Nehri, Viyana ve Liesing çayları), dinlenme tesislerini, adaları, millî parkları, kütüphânelerin, okulların (kreş, anaokulu ve üniversiteler dâhil), gençlik merkezlerinin, hastanelerin, sosyal hizmet merkezlerinin, kültür-sanat tesislerinin ve kamu binalarının bahçelerini, kampüslerini ve çevre düzenlemelerini kapsamaktadır. Bu açık alan ağı sadece kentsel hayat kalitesini artırmamakta, aynı zamanda şehirdeki temiz hava koridorlarını da desteklemektedir. Açık alan ağı aynı zamanda insanların buluşma, karşılaşma, sohbet etme ve bir şeyler paylaşmalarına imkân sağladığı için aslında akrabalık, arkadaşlık, komşuluk ve mahallelilik kültürünün geliştirilmesine de katkı yapmaktadır. Dolayısıyla, uzun yıllar belli başlı fonksiyonlar dışında değerlendirilmeyen her seviyedeki okul binalarının ve bunlara ait bahçelerin çok fonksiyonlu kullanımına yönelik planlamalar yapılmaktadır.

Küresel ısınma dolayısıyla yaz aylarında gittikçe artan sıcaklığa karşı Viyanalıları korumak amacıyla yeşil alanların ve gölgeleme çalışmalarının artırılması, hava koridorlarının açık tutulması, yapılarda çevreye saygılı malzemelerin kullanılması, binalarda cephe, balkon, teras ve çatı (dam) bahçelerinin yapılması, kentsel ısı adasının parçalanarak dağıtılması ve üretilen kentsel ısının azaltılması, yağmur suyunun toprağa dengeli bir şekilde karışması, karışamayacak yerlerde depolanması konularında çalışmalar yapılmaktadır.

5.1.5. Sosyal Altyapı

Viyana'ya yönelik uluslararası talebin, göçün ve turist sayısının artması nedeniyle şehir bir dizi sorunla yüz yüzedir. Meselâ kentsel hayat gittikçe daha yoğun, kalabalık ve stresli hâle gelmektedir. Toplumsal farklılıklar ön plana çıkmakta ve dikkat çekmektedir. Çünkü şehrin nüfusunun üçte biri, ebeveynlerin ise yarısı yurt dışı doğumludur. Şehirde 200 farklı milletten insan yaşamaktadır. Bu durum Viyana'ya olağanüstü zenginlik ve renk katmaktadır. Dolayısıyla, Viyana'nın "çeşitlilikler şehri" olma karakterinin korunması için toplumsal uyumun geliştirilmesine on yıllardır özel önem verilmektedir. Bu sayede Avrupa'nın birçok büyük şehrinde görülen ırkçı tepkiler Viyana'da daha az sayıda ve daha düşük seviyede yaşanmaktadır.

Doğu Bloku yıkıldıktan ve Doğu Avrupa ülkeleri Avrupa Birliği'ne girdikten sonra bir sınır şehri olmanın ötesine geçerek Avrupa'nın merkezi şehri hâline gelen Viyana'da nüfus neredeyse üçte bir (1/3) oranında artmıştır. 2030 yılına kadar ise iki katına çıkması beklenmektedir. Diğer bir ifade ile 1,5 milyon olan nüfus 2,5 milyona dayanmış olup, önümüzdeki on yıl içinde 3 milyonu aşması beklenmektedir. Avusturya gibi 9 milyonluk ve nüfusun neredeyse hiç artmadığı bir ülkede Viyana'daki nüfus artışı olağanüstü yüksektir ve 2030 yılında ülkedeki

her üç kişiden birinin bu şehirde yaşayacağı anlamına gelmektedir. Bu durum İstanbul nüfusunun on yıl içinde 15 milyondan 30 milyona çıkması gibidir.

Birleşmiş Milletler tarafından dünyanın “en ekonomik refah şehri” seçilen Viyana’da hayat, emsal şehirlere (Brüksel, Amsterdam, Zürih, Milano, Berlin vb.) göre daha ucuzdur. Her ne kadar özel sektör hizmetleri şehrin refah seviyesine paralel olarak pahalı ise de kamu hizmetleri Avrupa’daki diğer şehirlere göre oldukça ucuzdur. Söz gelimi belediye ve devlet tarafından üretilen sosyal konutlar hâlâ ucuzdur. Çünkü Viyana bir dönem Avrupa’da yaygın olan sosyal tabakalar arasında dikey hareketliliğin ve sosyal adaletin desteklenmesi politikasını hâlâ devam ettirmektedir. Diğer bir ifade ile belediye kaynaklarının önemli bir bölümü doğal olarak altyapı yatırımlarına ayrılmaktaysa da dikkate değer bir bölümü de toplumsal ayrışmanın önlenmesi amacıyla sosyal refah hizmetlerine tahsis edilmektedir. Burada amaç, gelir durumu ne olursa olsun Viyanalıların şehrin estetik değerlerine uygun, kaliteli fakat ekonomik konutlarda yaşamalarını sağlamak, belediyenin sunduğu birçok hizmetten daha uygun şartlarda yararlanmalarını ve Viyana’ya âdiyet duygularının güçlü tutulmasını sağlamaktır.

Kamu tarafından finanse edilen ve topluma hizmet eden okullar, kreşler, gençlik merkezleri, spor sahaları, hastaneler, geriatrik bakım merkezleri veya kütüphâneler gibi sosyal altyapı tesisleri, toplumdaki değişime ayak uydurmak ve artan nüfus için niceliksel olarak yeterli, yüksek kaliteli hizmetler sunmak için şehrin her yerinde kurulmuştur ve sürekli olarak geliştirilmektedir. 2030 Sağlık Konsepti, Geriatrik Bakım Konsepti ve Viyana Kampüsü Modeli bu çerçevede hayata geçirilen projelerdir. Viyana Kampüsü projesi ile birçok okul entegre edilerek imkânlar ortaklaşa kullanılmaktadır. Ayrıca, yeni okullar daha estetik, çok fonksiyonlu ve karma kullanıma uygun bir şekilde inşâ edilmektedir.

Şehirde sağlık alanında zamanla gelişen uzmanlığın bir küme oluşturmalarını temin ederek mevcut sağlık hizmetlerinin standardını daha da yükseltmek için büyük hastane kampüsleri inşâ edilmektedir. Sağlık altyapısını desteklemek için sportif altyapı da geliştirilmektedir. Çünkü gündelik hayatta spor ve egzersizin teşvik edilmesi, her şeyden önce çocuklar ve gençler için büyük önem taşımaktadır. Eğitim altyapısına yapılan yatırımların yanı sıra gençlerle çalışmak, istihdam ve kariyer seçenekleri konusunda fırsat eşitliği sunmakta ve dolayısıyla muhtemel sosyomekânsal kutuplaşma riskini azaltmaktadır. Diğer taraftan, “kadın yüzlü şehir” ilkesi çerçevesinde kadınlara yönelik ücretsiz rehberlik, meslek edindirme ve danışmanlık hizmetlerinin yanı sıra gün boyu ücretsiz çocuk bakım hizmetleri sunulmaktadır. Bu amaçla, çalışan kadınlara özel olarak tasarlanmış bir mahalle (toplu konut projesi: Women-Work-City; Frauen-Werkstadt) hayata geçirilmiştir.⁸⁸

88 Openideo, *Frauen-Werk-Stadt: A Township Designed for Women in Vienna*, <https://challenges.openideo.com/challenge/womens-safety/research/frauen-werk-stadt-women-work-city-a-township-designed-for-women-in-vienna-austria>, erişim tarihi: 02.09.2020.

Şehrin renkli, çeşitli ve kozmopolit kimliğini korumak ve dünyanın her yanından nitelikli iş gücü (beyin gücü) çekmek amacıyla, Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilen Viyana Bildirgesi'ne⁸⁹ uyum konusunda önemli çalışmalar yapılmaktadır.



Fotoğraf 11: Women-Work-City'de Belediye Tarafından Kurulan Anaokulu⁹⁰

5.2. ÇEVRE: STOCKHOLM ÖRNEĞİ

5.2.1. Stockholm Şehri Master Planı

Stockholm Master Planı'na göre, şehirde karbon bazlı yakıt tüketimi kademeli olarak azaltılarak 2040 yılına kadar fosil yakıtlardan tamamen arınmış bir şehir hâline gelmek ve karbondioksit emisyonunu kişi başı 2,3 ton azaltmak hedeflenmiştir. Bu hedefe ulaşmak için fosil yakıtların aşamalı olarak kaldırılması ve enerji talebinin azaltılması gerekmektedir. Bu çerçevede enerji kullanımının düşürülmesi, enerji tasarrufu yüksek malzeme, âlet ve cihazlardan yararlanılması, akıllı enerji şebekesinin kurulması ve elektrik kaybının azaltılması için elektrik iletim hatlarının tamamının yer altına alınması, gürültü önleme bariyerlerine güneş panellerinin monte edilmesi, güneşten elde edilen elektriğin depolanması için uygun çözümlerin geliştirilmesi, rüzgâr enerjisinden yararlanılması, diğer yerel kaynaklardan enerji üretiminin teşvik edilmesi, motorlu araçlar için elektrik dolum (şarj) istasyonlarının sayısının artırılması, şehirde inşa edilmiş mevcut çevrenin, buralarda kullanılan malzemelerin olabildiğince düşük çevresel etkiye sahip materyallerden üretilmesi gibi yöntemlerden yararlanılmaktadır.

89 Bkz. Vienna Declaration and Programme of Action, <https://www.ohchr.org/Documents/ProfessionalInterest/vienna.pdf>, erişim tarihi: 02.09.2020.

90 The Guardian, *City with a female face: How modern Vienna was shaped by women*, <https://www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women>, erişim tarihi: 29.08.2020.

Bu çerçevede öncelikle kamu binalarının tamamının sıfır enerjili binaya dönüştürülmesi, yeni inşâ edilecek diğer tüm binaların da bu şekilde inşâ edilmesi üzerinde durulmaktadır. Stockholm’ü bir yandan “akıllı iklim şehri”, diğer yandan da büyüyen, gelişimini sürdüren, fakat hayat kalitesini sürekli artıran bir şehir hâline getirebilmek için üretilen bütün çözümlerin enerji tüketimleri açısından sürdürülebilir, akıllı çevre teknolojileri ile donanmış, şehrin özgün iklimine saygılı ve esnek (değişen ihtiyaçlara ve gelişen teknolojilere kolayca uyum sağlayabilir ve geliştirilebilir) olması öncelikle dikkate alınmaktadır.⁹¹

Ulaşım sisteminin ise bütün ulaşım modlarında alternatif koridorlara sahip hâle getirilmesi hedeflenmektedir. Diğer bir ifâde ile her ne sebeple olursa olsun, bir ana caddenin veya raylı sistem hattının ya da denizyolu hattının ulaşımına kapatılması hâlinde, oluşan kapasite kaybını telâfi etmek amacıyla alternatif hat veya arterde gerekli kapasite artışı hızla sağlanabilecektir. Ancak, şehrin akıllı iklim şehri hâline getirilebilmesi için özel araç kullanımını azaltıcı önlemler öncelikle gündeme alınmıştır.⁹²

İklim değişikliği ne yazık ki kaçınılmaz görünmektedir. Diğer bir ifâde ile ortalama hava sıcaklığı ve buharlaşmaya bağlı nem oranı artmaktadır. Bütün bilimsel veriler bu tespiti doğrular niteliktedir. Bu bilimsel gerçekliği dikkate almaksızın uzun vadeli bir kentsel gelişim planı oluşturmak akıllıca bir hareket olmaz. İklim değişikliği sadece küresel ısınma değil, aynı zamanda iklimde istikrarsızlık ve kararsızlık demektir. Bir sene anormal yağış alan bir yerde ertesi yıl görülmemiş bir kuraklık yaşanabilmektedir. Bir sene ortalama sıcaklık mevsim normallerinin 10-12 derece üzerine çıkabilirken, ertesi sene 8-10 derece altına düşebilmektedir. Bu tür kararsızlıkların ve istikrarsızlıkların artması hâlinde, Stockholm’ün güçlü altyapısı bile ortaya çıkan anormal değişikliklere cevap veremeyecektir. Diğer taraftan, bu tür iklim değişikliği sorunları maddî kayıpların da ötesinde önemli can kayıplarına yol açabilmektedir. Seller, heyelanlar, aşırı sıcaklar veya aşırı soğuklar onlarca hatta yüzlerce insanın ölümüne neden olmaktadır. Özellikle yaşlılar, engelliler ve kronik sağlık sorunları bulunanlar ciddi risk altındadır. Oysa Stockholm gittikçe büyüyen, nüfusu hızla artan, daha geniş arazilere ihtiyaç duyan önemli bir metropoldür ve yaklaşık 2,5 milyonluk nüfusu ile sadece İsveç’in değil, bütün İskandinavya’nın da en büyük şehridir.⁹³

Stockholm büyüdüğü iklim üzerindeki olumsuz etkisi azaltılmalıdır. Şehirde, sıcaklıkları dengeleyen ve sellere karşı direnci artıran yeşil alanlar ve geniş su

91 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 26, 104, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

92 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 26, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

93 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 27, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

ağlarının (kanallar, akarsu yatakları, taşkın önleme yapıları, setler, bariyerler vb.) bu amaçla daha etkili bir şekilde kullanılması gerekmektedir. Şehri besleyen su kaynaklarının ve akciğer niteliğini taşıyan ormanların korunması vazgeçilemez önceliklerdir. Çünkü bu yeşil kuşak ve doğal olarak su kaynakları hem şehrin varlığının hem de sürdürülebilirliğinin en temel şartlarıdır. Aksi takdirde, Stockholm gibi uluslararası düzeyde göç alan bir şehrin en basitinden su ihtiyacının karşılanması için bile onlarca kilometre ötedeki kaynaklardan su getirmek mecburiyetinde kalınacaktır.⁹⁴



Fotoğraf 12: Adalar, Göller ve Kanallardan Oluşan
Tipik Stockholm Manzarası⁹⁵

Stockholm'un yeşil ile mavinin iç içe geçtiği benzersiz ortamı, özgün bir peyzajdır. Adalar, yarımadalar, göller, koylar, körfezler, kanallar, ormanlar, şehir içindeki parklar, bahçeler ve yeşil kuşaklar şehri ekolojik anlamda ayakta tutan sayısız ekosisteme ev sahipliği yapmaktadır. Stockholm'un planlanmasında ve geliştirilmesinde en öncelikli konulardan biri de bu özgün peyzajın korunmasıdır. Diğer bir ifade ile "yeşil-mavi Stockholm" için geliştirilecek çözümler de "yeşil-mavi" olmalı, yeşil-mavi altyapı yeşil-mavi çözümlerle geliştirilmelidir. Şehir büyüdükçe hem mevcut yeşil-mavi ortamın korunması hem de inşâ edilecek yeni yaşam alanlarının şehrin yeşil-mavi kimliğine saygılı olması gerekir. Bir

94 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 27, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

95 Maremont, *Stockholm: A Cosmopolitan Northerner*, <http://www.maremontrealestate.com/tr/general/stockholm-a-cosmopolitan-northerner/>, erişim tarihi: 19.08.2020.

diğer önemli husus da mevcut yeşil-mavi alanların (parklar, korular, ormanlar, göller, koylar, kanallar, körfezler, plajlar vb.) daha fonksiyonel, kullanışlı ve estetik hâle getirilmesi ve ayrıca erişimin yaşlılar, engelliler ve çocuklar açısından da kolaylaştırılmasıdır. Bu çerçevede şehrin içindeki yeşil kuşakların birleştirilerek kesintisiz koridorlara dönüştürülmesi, sahillerde yapılaşmanın önlenmesi, şehrin uzun rıhtımlarının ve sahillerinin fonksiyonelliklerinin artırılması, şehirdeki binlerce adanın en etkili şekilde değerlendirilmesi, su havzalarının korunması, atık suların ileri biyolojik arıtmaya tâbi tutularak sulama vb. alanlarda yeniden kullanıma sokulması gerekir. Ayrıca, bütün yeşil alan ve sahil düzenlemelerinin göller, körfezler, koylar, kanallar ve diğer su kaynakları ile uyumlu olmasına dikkat edilmelidir.⁹⁶

Stockholm'de bir parkın veya yeşil alanın konutlara ortalama uzaklığı sadece 183 metredir ve halkın %70'i vaktinin önemli bir kısmını buralarda geçirmektedir.⁹⁷ Şehrin yeşil kimliğinin pekiştirilmesi için Yeşil Stockholm Programı (The Green Stockholm Program)⁹⁸ çerçevesinde yeni parklar ve yeşil alanlar inşa edilmelidir. Kaliteli yeşil alanlara yakınlık Stockholm insanının sağlığına ve psikolojisine olağanüstü katkılar yapmaktadır. Her şeyden önce psikolojik rahatlama, stres atma, spor yapma, oyun oynama, çocuklarla nitelikli zaman geçirme, piknik yapma, eğlenerek hoşça vakit geçirme, bazen sessiz bir ortamda huzurla dinlenme, bazen sosyal etkinlikler düzenleyerek sosyalleşme ve kültürlenme imkânı sağlamaktadır.⁹⁹

Stockholm dünyanın en yeşil şehirlerinden biri olduğu hâlde, belediye şehrin yeşil kimliğini pekiştirme, zenginleştirme, niteliğini, fonksiyonelliğini ve erişilebilirliğini artırma amacıyla on yıllardır değerli çalışmalar yürütmektedir. Bu çalışmalarda çocukların, engellilerin, yaşlıların, bebekli ve küçük çocuklu kadınların ihtiyaçlarına özel önem verilmektedir. Ayrıca, hem mevcut yeşil alanların korunması, geliştirilmesi ve yönetilmesi hem de yenilerinin yapılması sürecinde kullanıcılarla (o muhitte yaşayanlarla) birlikte hareket edilmekte, fikirleri alınmakta ve sürece aktif bir şekilde katılmaları için gerekli mekanizmalar işletilmektedir. Şehrin içinde kalan tarım arazileri büyük bir özenle korunmakta ve buralarda yapılaşma engellenmektedir. Bu da şehrin gıda ihtiyacının hiç ol-

96 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 27, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

97 Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, ss. 21-22, <http://miljo-barometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

98 City of Stockholm, *Stockholm-The First European Green Capital; Final Report*, https://international.stockholm.se/globalassets/ovriga-bilder-och-filer/miljohuvudstadsrapport_eng_webb_js.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

99 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 87, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

mazsa bir bölümünün mümkün olan en düşük mâliyetle karşılanmasını sağlamak amacıyla yapılmaktadır.¹⁰⁰



Fotoğraf 13: Stockholm Kraliyet Şehir Parkı¹⁰¹

Stockholm'de yeşil ile mavinin uyumu şehirde özgün bir kültür geliştirmiş, Stockholmlüler yeşil içinde ve mavi ile başbaşa bir hayat yaşamaktadır. Ayrıca, şehrin büyük çoğunluğu bahçeli evlerden oluşmakta, inşa edilen çok katlı binalarda da bahçeler bulunmaktadır. Bu peyzajı, şehrin zengin tarihî mirası (anıtsal tarihî eserler) ve silüeti tamamlamaktadır. Tarihî mirasın korunması, manzarayı kapatacak yapılaşmaya izin verilmemesi, güneşi engelleyici tarzda bina inşa edilmesine izin verilmemesi yeşile ve maviye saygılı yapılaşmayı sağlamıştır. Sonuçta şehir içinde ve yakın çevresinde zengin bir flora ve fauna oluşurken, şehri çevreleyen su kaynakları ise temiz tutulabilmiştir. Ancak, şehir büyüdükçe, daha da geliştikçe ve yoğunluklar arttıkça daha fazla kalabalığı ve daha fazla işlevi kaldırabilecek yeşil alan çözümlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca, şehir içinde de olsa parkların, bulundukları muhitin özelliklerine ve ihtiyaçlarına uygun olarak projelendirilmesi gerekir. Şehrin her tarafında torna tezgâhından çıkmış gibi aynı parkların inşa edilmesi, Stockholm gibi büyük bir şehrin renkli kimliğine, çok kültürlülüğüne ve her muhitte tabiatın özgün değerlerine göre inşa edilmiş kentsel dokusuna zarar verecektir. Diğer taraftan, iyi planlanmış yürüyüş yollarına, koşu parkurlarına ve bisiklet yollarına sahip olan, güncel ihtiyaçlara göre tasarlanmış “Stockholm Yeşil Koridorları”nın hayata geçirilmesi, şehrin parkları ve doğal yapısı arasındaki bağlantıyı güçlendirecek ve uyumu artıracaktır. Şehrin içindeki veya bitişindeki

100 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 87, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

101 Visit Stockholm, *Royal National City Park*, <https://www.visitstockholm.com/see--do/attractions/royal-national-city-park/>, erişim tarihi: 19.08.2020.

pek çok orman veya koru, yeşil alan intibası uyandırmakla birlikte içlerine girişin ve kullanımın güvenli ve denetim altında olmaması ve gerekli altyapının yeterince oluşturulmaması nedeniyle zayıf fonksiyonludur ve kentsel hayata katkısı çok azdır. Oysa buralarda gerekli altyapının oluşturulması, güvenliğin artırılması ve güncel ihtiyaçlara uygun fonksiyonlar tâyin edilmesi hâlinde, kentsel hayat kalitesinin artırılmasına büyük katkı sağlanacaktır.¹⁰²



Şekil 6: Stockholm'de Yeşil Alanlar ve Yeşil Koridorlar Projesi¹⁰³

Şehrin kalbinde yüzmek, kayıkla gezmek, balık tutmak, paten yapmak, yeşil ve mavi ile iç içe bir hayat Avrupa'da ancak birkaç başkentte yapılabilecek aktivitelerdir. Stockholm'ün su kütleleri hem aktivite hem de dinlenme konusunda şehrin park ve meydanlarını tamamlayıcı niteliktedir. Yeni yürüyüş ve bisiklet yollarının yanı sıra yüzmek, balık tutma, tekne gezintisi ve diğer aktiviteleri içerecek çok fonksiyonlu rekreatif düzenlemelerle şehrin yüzlerce kilometrelik kıyı şeridi ve binlerce adası etkin bir şekilde kullanılabilir. Şehirdeki küçük doğal su yolları ve sulak alanlar korunmakta ve geçmişte kurutulmuş sulak alanların eski hâline getirilmesine yönelik araştırmalar yapılmaktadır. “Yeşil altyapı”, şehrin ihtiyaç duyduğu ekosistem hizmetlerinin¹⁰⁴ temelini oluşturmaktadır. Ekosistem

102 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 87, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

103 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

104 Ekosistem hizmetleri, doğanın farklı ekosistemlerinin ve organizmalarının bize sağladığı fay-

hizmetleri, daha temiz su ve havanın yanı sıra daha az gürültü ve sağlıklı kentsel çevre sunar. Ayrıca, sel ve heyelan riskini azaltır ve iklim değişikliği ile mücadelede yardımcı olur. Şehrin direncini artırmak amacıyla akıllı yeşil çözümlerin (kentsel ekosistem hizmetleri), örneğin şehir içi bahçecilik ve yeşillik için çatıların, terasların ve dikey alanların kullanımı gibi yeni ve yenilenmiş kentsel ortamların inşa edilmesi gerekmektedir. Diğer taraftan, yağmur sularının yüzeyde akışını yavaşlatan, depolayan ve dinlendirerek duraltan bir drenaj ve havuzlama sisteminin kurulması amaçlanmaktadır. Stockholm’de çevre düzenlemeleri ve yeşil alanlarla ilgili başlıca ilkeler şunlardır:¹⁰⁵

1. Manzara bütünlüğünün korunması.
2. Şehrin özgün silüetinin korunması.
3. Yeşil ve mavi yapının (mirasın) korunması.
4. Kültür varlıklarının korunması.
5. Şehrin park geleneğine saygı.
6. Yerel özelliklerin ve farklılıkların korunması.
7. Halkın talep ve beklentilerine saygı.
8. Parklara, yeşil alanlara ve diğer rekreasyon düzenlemelerine kolay erişim.
9. Yüksek standartlar.
10. İşlevsel çeşitlilik, uyum ve bütünlük.
11. Kesintisiz yeşil kuşaklar.
12. Güçlü yeşil altyapı.
13. Biyolojik çeşitliliğin korunması.
14. Kentsel ekosistem hizmetlerinin geliştirilmesi ve şehir planlaması ile bütünleştirilmesi.
15. Su içinde ve yakın çevresinde daha çok faaliyetin mümkün kılınması.

2010 yılında Avrupa’nın ilk “yeşil başkenti” seçilen Stockholm’de, altyapısı en uygun olan Kraliyet Limanı Semtinde 2030 yılına kadar fosil yakıt kullanımının sıfırlanması hedeflenmektedir. Bu süreçte elde edilecek tecrübe, şehrin diğer semtlerinin de hızla “sıfır fosil yakıt” seviyesini yakalaması için kullanılacaktır. Stockholm gibi büyük şehirlerde, kentsel çevre kaçınılmaz olarak kara, deniz ve hava trafiği ile sınaî ve ticarî faaliyetlerden kaynaklanan gürültüden olumsuz etkilenmektedir. Bu nedenle gürültü sorunlarının kaynağında ele alınması ve

dalara verilen genel ad olup sürdürülebilir bir kentsel gelişim için son derece önemlidir. Bkz. Stockholms Stad, *The City of Stockholm’s Environmental Works*, 2017, s. 23, <http://miljobaro-metern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

105 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, ss. 87-89, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

gürültü azaltma önlemleri şehir planlamasına dâhil edilmiştir. Bu çerçevede uzun yıllardır yapılan araştırmalara dayalı olarak hazırlanan Stockholm Gürültü Azaltma Modeli geliştirilmiştir. Bu çerçevede trafik kaynaklı gürültünün azaltılması, gürültü önleme bariyerlerinin yaygınlaştırılması gibi bilinen yöntemlerin yanı sıra yeni binaların ve konutların gürültüye karşı yalıtılması çalışmaları da sürdürülmektedir. Böylece, konutlar daha sessiz bir iç mekâna sahip olacaktır. Ayrıca, binaların konumlandırılması ve peyzaj düzenlemeleri ile konutlara dış mekânda da sessiz ortamlar sağlanabilir. Bu sayede insanlar kendi evlerinin veya apartmanlarının bahçelerinde sessiz ve sâkin bir ortamda çeşitli aktiviteler yapabilir. Dolayısıyla, akustik tasarımlar ve gürültüyü önlemeye yönelik bütünsel yaklaşımlar, şehir sâkinleri için keyifli kentsel ortamlar oluşturabilir. Bu çerçevede Stockholm Belediyesi'nin temel amaçlarından biri de meydanlar, parklar veya doğal alanlar gibi kamusal mekânlarda iyi bir ses ortamı oluşturmaktır.¹⁰⁶

Stockholm, hava kalitesini ölçmek amacıyla AB tarafından belirlenen 12 kriterden 10'unu karşılamaktadır. Bu çerçevede belediye ve merkezî idâre yoğun önlemler almaktadır. Söz gelimi araç trafiğinin düzenlenmesi, özel araç kullanımının sınırlandırılması, toplu taşımanın teşvik edilmesi, yayalaştırma, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması, binaların hava koridorlarını kapatmayacak şekilde konumlandırılması, sokakların hava sirkülasyonunu engelleyecek şekilde dar olmasına izin verilmemesi, fosil bazlı yakıtların kullanımının azaltılması, yeşil alanların artırılması, binalarda ısı yalıtımının zorunlu kılınması ve teşvik edilmesi, hava trafiğinin yönlendirilmesi gibi birçok tedbir alınmakta ve çalışma yapılmaktadır.¹⁰⁷

İyi su kalitesi Stockholm markasının bir parçasıdır. Şehrin su kütleleri şehir manzarası, rekreasyon ve açık hava aktivitelerinin algılanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Uzun yıllar boyunca alınan tedbirler sayesinde şehrin en merkezî yerlerinde yüzmek ve balık tutmak mümkün hâle gelmiş olmakla birlikte, ötrofikasyon¹⁰⁸, çevresel toksinler ve fiziksel değişiklikler hâlâ sorunlara neden olabilmektedir. Şehir büyüdükçe ve mevcut ekonomik gelişim devam ettiği müddetçe şehrin su varlığının korunması ve geliştirilmesi için bütünsel bir yaklaşım ve daha fazla iş birliği gerekmektedir. Bu bağlamda, AB Su Çerçeve Direktifi¹⁰⁹ ve Stockholm Çevre Programı'na¹¹⁰ uygun olarak yerel eylem prog-

106 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 97, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

107 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, s. 97, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

108 Büyük su kütlelerinde plankton ve alglerin hızlı bir şekilde çoğalarak su ekosisteminin canlılığını büyük ölçüde kaybetmesi.

109 Bkz. European Comission, *Water Framework Directive*, <https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/water-framework-directive.pdf>, erişim tarihi: 19.08.2020.

110 Bkz. Stockholms Stad, *The Stockholm Environment Programme, 2016-2019*, <https://in->

ramları geliştirilmektedir. Yerel eylem programları, ayrıntılı kalkınma planları üzerindeki çalışmaları destekleyecek ve kentsel gelişim projeleri uygulanırken suya ilişkin çevresel kalite standartlarına uyulmasında nasıl başarılı olacağına dair yönlendirmeler ve bilgilendirmeler sağlayacaktır. Eylem programları Şehir Planı'nı tamamlayacak ve önerilen önlemler planlamaya dâhil edilecektir. Ayrıca, kentsel alanda yağmur suyunu değerlendirmek için kılavuzlar hazırlanmıştır.

Şehrin iklim adaptasyonu çalışmaları süreç odaklıdır ve iklimle ilgili en yakın kırılganlıkları metodik olarak belirlemeyi amaçlamaktadır. Şiddetli yağış ve yüksek su seviyelerinden (sellerden) kaynaklanan kırılganlıkların (su baskını, heyelan vb.) belirlenmesi ve çözülmesi temel önceliklerdendir. Çünkü Stockholm bol yağış alan bir coğrafyada bulunmaktadır ve İsveç'in üçüncü büyük gölü olan Mälaren Gölü'nün Baltık Denizi ile bulunduğu yerde kurulmuştur.

Aşırı yağışlar dolayısıyla gölün taşmasını engellemek amacıyla mevcut tahliye kanallarının genişletilmesi gerekmektedir. İlaveten, küresel ısınmaya bağlı olarak deniz seviyesinin yükselmesi hâlinde, şehrin önemli bir bölümü sular altında kalacak, şehrin temiz su kaynağı olan Mälaren Gölü, bu özelliğini kaybedecektir. Bu nedenle küresel ısınmayla mücadele sadece Stockholm için değil, aynı zamanda İsveç ekonomisinin burada yoğunlaşması dolayısıyla İsveç için de stratejik önemdedir. Yine de her türlü sel veya taşkın ihtimaline karşı şehrin zemin kotunun kademeli olarak yükseltilmesi ve ihtiyaç duyulan yerlerde bariyerlerin ve setlerin inşâ edilmesi gerekmektedir. Kaldı ki yüksek su seviyesi yağmur suyunun tahliye edilmesini imkânsız kılacağı gibi temiz su ve kanalizasyon sistemini büyük ölçüde devre dışı bırakabilir.

Diğer taraftan, küresel ısınmaya bağlı olarak Stockholm'de yağış türünün kardan yavaş yavaş yağmura doğru geçiş yapacağı, diğer bir ifade ile yıllık kar yağışı azalırken yağmur miktarının artacağı öngörülmektedir. Bu da daha kısa zamanda daha fazla miktarda suyun yönetilmesi demektir. Bu nedenle yağmur suyunun yönetilmesi şehrin çevre stratejisinin önemli bir bileşimini oluşturmakta ve planlamanın buna göre yapılması gerekmektedir. Ayrıca, şiddetli yağışların olumsuz etkilerini azaltmak için yağmur suyu sistemi yerdeki yüzey akış rotaları ile desteklenmelidir. Şehrin bazı kesimlerinde ise büyük hacimlerde su toplamaya imkân veren drenaj havzalarının tanımlanması veya oluşturulması gerekir.

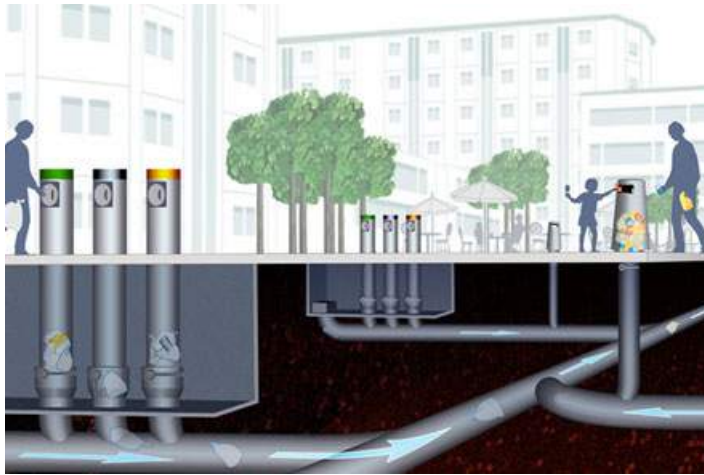
Küresel ısınmanın bir diğer etkisi de Stockholm'de ortalama sıcaklığın yüzyılın sonuna kadar 5 dereceye kadar artacak olmasıdır. Bu durumda, ısınma giderleri azalacak, soğutma ve havalandırma giderleri ise artacaktır. Dolayısıyla, binalar güneş ışınlarını engelleyecek ve gecenin serin havasından yararlanacak şekilde tasarlanmalıdır. Daha sıcak bir iklim, şehrin bitki örtüsü ve ekosistemleri üze-

international.stockholm.se/globalassets/rapporter/the-stockholm-environment-programme-2016-2019.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

rinde de baskı oluşturacaktır. Ancak, bol yeşillik ve geniş su kütleleri yüksek sıcaklıkların etkilerinin dengelenmesine yardımcı olacaktır.¹¹¹

Stockholm'un ana su kaynağı olan Mälaren Gölü'nün su kalitesinin şehirden kaynaklanan emisyonlarla düşmesi riski bulunmaktadır. Bunlar yağmur sularının taşıdığı kirlilik, karbon emisyonunun neden olduğu kirlilik, kanalizasyon şebekesinden muhtemel sızmalar ve diğer kirletici faaliyetlerdir. Stockholm Avrupa'da en gelişmiş altyapıya sahip şehirlerden biri olsa bile bu olumsuz etkiler bütünüyle ortadan kaldırılamamaktadır. Küresel ısınma ise su kaynaklarını büyük ölçüde tehdit etmektedir.

Nüfusun hızla artması dolayısıyla mevcut su kaynaklarının daha iyi korunması amacıyla hâlihazırda faaliyette bulunan ve hepsi ileri biyolojik arıtma yapan atık su arıtma tesislerindeki teknolojinin yenilenmesi ve kapasitenin artırılması gerekmektedir. Böylece, hem daha fazla enerji tasarrufu yapılabilecek hem atık sulardan daha fazla geri dönüşüm sağlanacak hem de elektrik ve gaz üretimi dolayısıyla ekonomik kazanç elde edilecektir, üstelik daha yüksek kapasitelerle. Bir diğer husus da yağmur suyu kanallarının mevcut kanalizasyon sisteminden tamamen ayrılmasıdır. Hâlihazırda yağmur suyu şebekesinin büyük çoğunluğu müstakil ise de ortak şebekenin bulunduğu yerler de vardır ve yoğun yağışlarda buraların taşarak ciddi sorunlara neden olduğu görülmektedir.¹¹²



Şekil 7: Stockholm'de Uygulanan Otomatik Vakumlu Katı Atık Toplama Sistemi¹¹³

111 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, ss. 97-101, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

112 Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, ss. 103-107, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

113 Envac, *The waste collection station*, <https://www.envacgroup.com/casestudies/stora-ursvik/>, erişim tarihi: 18.08.2020.

Stockholm için bir diğer öncelik de gıda atıklarının azaltılması ve ortaya çıkan atıkların bütünüyle geri dönüştürülmesidir. Bu amaçla büyük bir entegre tesis kurulmaktadır. Ayrıca, şehrin bir bölümünde katı atıkların daha düşük mâliyetle ve daha seri bir şekilde toplanması için otomatik vakumlu katı atık toplama sistemi (automated vacuum waste collection system) kurulmuştur. Bu sistemde katı atıklar kaynağında dört farklı grupta (kâğıt, plastik, metal ve diğer evsel atıklar) ayrıştırılmakta ve her biri farklı renkteki torbalara doldurulmaktadır. İnsanlar bu torbaları sokaklara yerleştirilmiş olan elektronik çöp kutusuna teker teker tanıtarak sırasıyla bırakmaktadır.

Sistem torbaların üzerindeki konuta/iş yerine özel etiketleri (kodları) okuyarak atıkları kayıt altına almakta, ayrıca ağırlığını ölçerek yine kayıt altına almaktadır. Çöp kutusunun altında bulunan boru sistemi vâsıtasıyla vakumla çekilen atıklar bir mobil konteynerde biriktirilmekte ve dolan konteyner belediyenin katı atık istasyonuna gönderilerek geri dönüşüm sürecine dâhil edilmektedir.¹¹⁴

5.2.2. Stockholm'de Gerçekleştirilen Çevre Koruma Çalışmaları

Stockholm'de çevre koruma çalışmalarının başında iklim değişikliği ile mücadele gelmektedir. Şehirde sera gazı emisyonunun azaltılmasında en büyük etkiye sahip olan önlemlerden biri merkezî ısıtma şebekesidir. Giderek artan sayıda bina merkezî ısıtmaya geçmekte ve merkezî ısıtma sisteminde biyoyakıtın payı giderek artmaktadır.

2017 sonu itibarı ile şehrin %80'i merkezî ısıtma kullanmakta, merkezî ısıtmada kullanılan yakıtların ise yaklaşık yüzde 80'i yenilenebilir enerji kaynaklarından ve atıklardan elde edilmektedir. Şehir nüfusunun %15'i ısınmada elektrik enerjisi tüketmektedir. Şehirde karbon salımı 1990 yılına göre kişi başı yıllık 2,5 ton azaltılarak %55 oranında düşürülmüştür. Stockholm'de havadaki partikül miktarı 2001 yılından bu yana %80 oranında azaltılmıştır. Havadaki kükürt miktarı %99, kurşun miktarı ise %90 oranında azaltılmıştır. Stockholm'de toplam 800 kilometre bisiklet yolu bulunmakta olup bisiklet kullanımı 2007-2017 arasında %70 oranında artmıştır.

Şehirde tüketilen toplam enerji ise nüfus artışına ve ekonomik gelişmeye rağmen 2012-2017 yılları arasında %11 oranında azaltılmış, 2017-2020 yılları

114 Bkz. Youtube, Envac's WasteSmart system fort he GrowSmarter Project in Stockholm, <https://www.youtube.com/watch?v=iRzOhPHz6zM#:~:text=A%20video%20about%20Envac's%20automated,of%20the%20EU%20project%20GrowSmarter>, erişim tarihi: 18.08.2020; Stockholms Stad, Stockholm City Plan, 2018, ss. 103-107, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.

arasında ise %10 daha azaltılması hedeflenmektedir. Bu konuda başarılı olumasını sağlayan çalışmalar şunlardır:¹¹⁵

1. Merkezî ısıtma sisteminin yaygınlaştırılması.
2. Merkezî ısıtmada yenilenebilir enerji kaynaklarının, biyoyakıt ve atıkların kullanılması.
3. Özel taşıt sahiplerinden trafik harcı alınması ve çevre dostu araçların teşvik edilmesi.
4. Toplu taşımada yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının yaygınlaştırılması ve toplu ulaşımın teşvik edilmesi.
5. Bisiklet yollarının ve bisiklet park yerlerinin yaygınlaştırılması.
6. Halkın enerji tüketimi ve yenilenebilir enerji kaynakları hakkında bilinçlendirilmesi.
7. Yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının teşvik edilmesi.
8. Endüstriyel ve ticarî aktörlerle daha yoğun iş birliği.
9. Daha az enerji tüketen üretim modellerine geçilmesi.
10. Benzinde kükürt içeriğinin büyük ölçüde düşürülmesi.
11. Eski araçların trafikten çekilmesi.
12. Çivili kış lastiklerinin yasaklanması.
13. Nitrojen oksit seviyesinin düşürülmesi.
14. Yollarda asfaltın veya betonun kırılması, dağılması, parçalanması vb. dolayısıyla oluşan tozlanmayı azaltmak için asfalt ve beton kalitesinin artırılması, bakım ve onarımın niteliğinin artırılması, asfalt ve beton dökme tekniklerinin geliştirilmesi.

Stockholm'de 2016 yılında dünyanın en büyük atıktan enerji üretim tesisi hizmete girmiş olup 190 bin dâirenin elektrik (750 GWh) ve ısınma (1.700 GWh) ihtiyacını karşılayacak kadar enerji üretilmektedir. Ayrıca, toplam 13.500 m²'lik güneş paneli belediyeye ait binaların çatılarına yerleştirilmiş ve böylece yıllık 1.3 milyon KWh enerji üretilmektedir. 2040 yılına kadar ise şehirde tüketilen elektriğin %10'unun güneşten elde edilmesi, Stockholm gibi oldukça kuzeyde yer alan bir şehir için iddialı bir hedeftir.¹¹⁶

115 Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, ss. 7-15, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

116 Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, ss. 7-8, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

Stockholm'de sabah yoğun saatlerde işe giden insanların %65'i toplu taşımayı, %18'i kendi özel arabasını, %17'si ise bisiklet kullanmaktadır. Şehir merkezinde trafik sıkışıklığını azaltmak için getirilen trafik harcı dolayısıyla şehrin merkezî yerlerinde trafik yoğunluğu %30 oranında azalmıştır. Stockholm için geliştirilen erişilebilirlik stratejisinin temel ilkeleri şunlardır:¹¹⁷

1. Belediye otobüsleri ve bisikletler için özel şeritler tahsis edilmeli. Çünkü trafik içinde kalmış bir belediye otobüsü hiç kimse için câzip olmayacaktır. Aynı şekilde bisikletlilerin rahat hareket edemediği bir ulaşım sisteminde bisiklet tercih edilmeyecektir.
2. Yolcular trafikte ne kadar vakit geçireceklerini (kaybedeceklerini) hesaplayabilmeli.
3. Kaldırımlar yayalar için daha aydınlık ve temiz hâle getirilmeli.
4. Şehir merkezini trafikten arındıracak tedbirler alınmalı. Bu amaçla yeni tünel yollar inşa edilmeli. Dört yeni metro hattı inşa edilmeli ve tramvay ağı genişletilmeli.



Şekil 8: Stockholm Raylı Sistem Ağı¹¹⁸

Ayrıca hazırlanan Bisiklet Eylem Planı titiz bir şekilde uygulanmaktadır. Bu çerçevede bisiklet yolları ve park yerleri için yaklaşık 115 milyon dolarlık yatırım yapılacaktır.¹¹⁹

¹¹⁷ Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, s. 15, <http://miljobaro-metern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

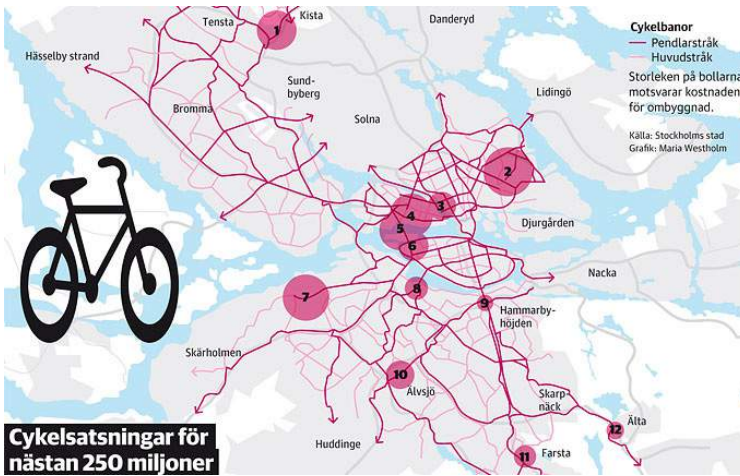
¹¹⁸ UrbanRail, *Stockholm*, <http://www.urbanrail.net/eu/se/stockholm/stockholm.htm>, erişim tarihi: 20.08.2020.

¹¹⁹ Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, s. 15, <http://miljobaro-metern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

Yoğun ve hızlı sanayileşme dolayısıyla Stockholm'ü çevreleyen bazı koylar ve körfezler geçmişte yoğun bir şekilde kirlenmişse de bugün buralarda rahatlıkla balık avlanmakta ve denize girilebilmektedir. Şehirde 30'dan fazla resmi belgeli plaj bulunmaktadır. Mevcut atık su arıtma tesisleri farmasötik atıkları (ilaç vb.) bile bertaraf edecek şekilde revize edilmiştir. Şehirde üretilen gıda atıklarının %70'inden fazlasının geri dönüştürülmesi hedeflenmektedir.¹²⁰

Stockholm'de hem kişi başı üretilen atık miktarının azaltılması hem de tamamen geri dönüştürülmesi için yapılacak çalışmalardan bazıları şunlardır:¹²¹

1. Gıda atıklarının toplanma oranını artırmak için yeşil renkli ve doğada çözünebilir torbaların kullanılması ve gıdaların geri dönüştürülmesine yönelik bir tesisin kurulması.
2. Parklarda ve yeşil alanlarda ortaya çıkan doğal atıklardan (dallar, yapraklar, kökler vb.) biyolojik kömür elde edilerek yeşil alanlarda gübre amaçlı olarak kullanılması.
3. 2012 yılından bu yana AR-GE ve altyapı çalışmaları sürdürülen tekstil atıklarının tekrar kullanımı ve geri dönüşüm sisteminin kurulması.



Şekil 9: Stockholm'de Bisiklet Yolları Ağı¹²²

120 Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, ss. 17-18, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

121 Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, s. 19, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

122 Fourteenislands, *Bike lanes network gets 250 million Swedish kronor upgrade*, <https://www.fourteenislands.com/455/bike-lanes-network-gets-250-million-swedish-kronor-upgrade/>, erişim tarihi: 20.08.2020.

Yaklaşık 100 yıl önce Stockholm Avrupa'nın en yoksul, kirli ve sağlıksız şehirlerinden biriydi. Konutlar yetersiz ve aşırı kalabalıktı. Dolayısıyla, ilk çevre projeleri sağlıklı konutların inşa edilmesine odaklanmıştı. Bunun sonucunda Stockholm'ün iç banliyöleri, modernizmin şehre yansıyan örnekleri olmuştur. Ortaya çıkan bu modern şehir de artık yetersizdir ve bugün yeni bir Stockholm inşa edilmektedir; sürdürülebilir ve daha etkin yararlanılan. Bu amaçla üç tane proje uygulanmaktadır: Hammarby Sjöstad,¹²³ Stockholm Royal Seaport ve Järva 2030.¹²⁴ Stockholm'ün hayat kalitesinin ve halkın refahının artırılmasının yanı sıra bu projelerin geliştirilmesinin üç temel amacı Stockholm'ü iklim yönetiminde lider başkent yapmak, İsveç teknolojisinin bu konuda ulaştığı seviyeyi göstermek ve gelecekte geliştirilecek yeni teknolojik atılımlara öncülük etmek.¹²⁵



Fotoğraf 14: Hayata Geçirilen Hammarby Sjöstad Kentsel Yenileme Projesi¹²⁶

123 Baltic Urban Lab, *Hammarby Sjöstad – one of the world's most successful urban renewal districts*, <https://www.balticurbanlab.eu/goodpractices/hammarby-sj%C3%B6stad-one-world%E2%80%99s-most-successful-urban-renewal-districts>, erişim tarihi: 20.08.2020.

124 Bkz. Stockholms Stad, *Järva 2030*, <https://international.stockholm.se/globalassets/rapporter/vision-jarva-2030---english.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020

125 Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, s. 25, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

126 Solaripedia, *Hammarby Sjöstad Wastes Not [Sweden]*, [http://www.solaripedia.com/13/300/hammarby_sjostad_wastes_not_\(sweden\).html](http://www.solaripedia.com/13/300/hammarby_sjostad_wastes_not_(sweden).html), erişim tarihi: 03.09.2020.



Şekil 10: Järva 2030 Kentsel Gelişim Projesine Dâir Bir Çizim¹²⁷



Fotoğraf 15: Royal Seaport Kentsel Dönüşüm Projesi¹²⁸

127 Docplayer, *Järva 2030 A Future Vision Becomes Reality*, <http://docplayer.net/11237218-Jarva-2030-a-future-vision-becomes-reality.html>, erişim tarihi: 20.08.2020.

128 Stockholms Stad, *Stockholm Royal Seaport*, <http://www.stockholmroyalseaport.com/>, erişim tarihi: 20.08.2020.

Stockholm Belediyesi şehrin içindeki ve etrafındaki ormanlara arı kovanları yerleştirerek tabiatın kendini daha hızlı yenilemesine katkı sağlamaktadır. Ayrıca, sadece 2016 yılında gerekli şartları sağlayan 186 okula “çevre dostu” sertifikası verilmiştir. 2014 yılında Kimyasallar Eylem Planı¹²⁹ hazırlanarak uygulamaya başlanmış olup, bu amaçla Kimyasallar Merkezi adlı bir birim oluşturulmuştur. Merkezin kimyasallarla ilgili başlıca çalışma alanları şunlardır:¹³⁰

1. Kimyasal mal ve hizmet tedariki.
2. Yapı malzemelerinde kimyasalların kullanımı ve etkileri.
3. Kimyasal ürünlerin şehir hayatında güvenli kullanımı.
4. Tüketicilerin, satıcıların ve üreticilerin bilgilendirilmesi.
5. Belediye personelinin eğitilmesi.
6. Çocuklara ve gençlere yönelik özel programlar düzenlenmesi.

Küçük çocuklar kimyasallara mâruz kalmaya karşı özellikle hassastır ve bu nedenle Kimyasallar Merkezi’nin anaokullarını hedefleyen özel bir projesi vardır. Proje, okul öncesi eğitimde görev alan personel için rehberlik ve eğitime odaklanmaktadır. Tüm personele etkili bir şekilde ulaşabilmek için online kurslar geliştirilmiştir. Kimyasallar Merkezi ayrıca, kimyasalların çocuklara olan etkilerini tespit ve analiz etmek için vakit geçirdikleri ortamlarda çevresel izleme yapmaktadır. Proje kapsamında yüz anaokulunda toz numûneleri alınarak analiz edilmiştir. Merkez tehlikeli kimyasalların yapı malzemeleri ile etkileşimi üzerinde de çalışmalar yapmaktadır. Bu çerçevede belediyenin tüm birimlerince kullanılan kimyasal ürünlerin kaydedildiği bir yazılım programı geliştirilmiştir. Burada amaç, hem sağlığa hem de çevreye zararlı kimyasalların aşamalı olarak ortadan kaldırıldığı sistematik ikame çalışmalarını yürütebilmektir. Stockholm ayrıca Baltık Denizi’nin korunmasını amaçlayan ve NonHazCity (Zararsız Şehir) adı verilen bir Avrupa Birliği projesini Finlandiya, Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya ve Almanya’daki 18 belediye, üniversiteler ve STK’lar ile birlikte yürütmektedir. Bu çerçevede zararlı madde kaynakları belirlenmekte, kimyasal eylem planları hazırlanmakta, işletme ve bölge sâkinlerine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Projeye katılan belediyeler ayrıca zararlı kimyasalları ikame etme fırsatlarını geliştirmek için kimyasal veritabanları oluşturmaktadır.¹³¹

129 Stockholms Stad, *Chemicals Action Plan for the City of Stockholm*, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/kemikalier/kemikalieplan/kemikalieplan-2014-2019-english.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

130 Stockholms Stad, *The City of Stockholm’s Environmental Works*, 2017, ss. 29-31, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

131 Stockholms Stad, *The City of Stockholm’s Environmental Works*, 2017, s. 31, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

Stockholm'de gürültü kirliliğini azaltmak için uzun yıllar boyunca kapsamlı çalışmalar yapılarak önemli iyileşmeler sağlanmıştır. Örneğin 1970 yılında 200 bin Stockholmlü, konutlarında insan sağlığı açısından risk oluşturan 35 dBA'nın üzerinde gürültü seviyesine mâruz kalmaktaydı. Alınan önlemler sonucunda bu konuda %80'lik bir düşüş sağlanmıştır. Bu amaçla 60 kilometrelik gürültü önleyici bariyer yerleştirilmiş ve konutlara ses yalıtımlı 50.000'den fazla pencere takılmıştır. Ayrıca, birçok caddeye ses önleyici asfalt dökülmüş, çivili lastik kullanımı yasaklanmış, çok gürültü çıkaran eski arabaların yenilenmesi teşvik edilmiş, birçok yerde tünel yollar ve alt geçitler inşâ edilmiş, araçlarda yüksek performanslı akaryakıt kullanımı teşvik edilmiş ve ağır vâsıtaların şehir içindeki hareketliliği gece saatlerinde kısıtlanmıştır.¹³²

Stockholm konutların %90'ının, iş dünyasının ise neredeyse tamamının fiber optik ağa bağlı olduğu dünyanın en güçlü altyapılarından birine sahiptir. Şehirdeki fiber optik ağ dünyanın en geniş ağı olup, fiberin toplam uzunluğu 1.25 milyon kilometre, kabloların uzunluğu ise 5.500 kilometredir. Yeşil BT (Green IT) kavramı benimsenerek bilişim teknolojilerinin sağladığı avantajlar sayesinde enerji tüketimi azaltılırken çevresel koruma artırılmaktadır. Stockholm Çevre Programı'nda BT'den etkili şekilde yararlanılmasına dâir stratejiler tanımlanmıştır. Bu kapsamda BT tabanlı kontrol sistemleri üzerinden ısıtma, havalandırma ve soğutma faaliyetlerinde önemli ölçüde enerji tasarrufu sağlanmış, binaların enerji emisyonları azaltılmıştır. Benzer şekilde ulaşım ve erişilebilirlikte önemli iyileşmeler sağlanarak enerji kullanımı azaltılmıştır. Stockholm ayrıca Köln ve Barcelona ile birlikte Avrupa Birliği'nin Akıllı Büyüme Projesi'ne (Grow Smarter Project) liderlik etmektedir. Bu proje ile altyapı, ulaşım ve enerji alanlarında çevre dostu bilişim teknolojileri kullanılarak bir yandan enerji optimizasyonu yapılmakta ve çevre üzerindeki baskı azaltılmakta, diğer yandan da yeni iş fırsatları üretilmektedir. Stockholm'deki Årsta ve Slakthus semtlerinde enerji-etkin renovasyonlar, yenilenebilir enerji ve akıllı atık yönetimi teknolojileri kullanılarak ulaşımın kaynaklanan enerji tüketimi ve emisyonları %60 oranında azaltılırken 1.500 kişiye iş imkânı sağlanmıştır.¹³³

Stockholm'deki araç filolarının %97'si, şehirdeki her beş motorlu vâsıttan biri "yeşil araç" niteliğindedir. Şehir yönetimi yeşil araçların artması için yeşil yakıtları desteklemekte, elektrikli şarj istasyonlarını yaygınlaştırmaktadır. Ayrıca, 1996'dan bu yana BEST (etanol yakıtlı araçların piyasaya çıkarılması), Biogasmax (biyogaz üretiminin artırılması ve araçlarda biyogaz kullanımının yaygınlaştırılması) ve

132 Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, s. 33, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

133 Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, s. 35, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

CleanTruck (ağır tonajlı nakliye araçlarında biyoyakıtın kullanılması) gibi AB projeleri yürütülmektedir.¹³⁴

5.3. İNOVATİF YEREL HİZMETLER

5.3.1. Tokyo'daki İnovatif Belediyecilik Uygulamaları

5.3.1.1. Tokyo 2020-2024 Eylem Planı'nda İnovatif Hedefler

Tokyo Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 yıllarını kapsayan ve “Yeni Tokyo, Yeni Yarın” sloganını taşıyan dört yıllık bir eylem planı hazırlamıştır. Planda üç ana eylem alanı belirlenmiştir. Bunlar; “güvenli şehir”, “kozmpolit şehir” ve “akıllı şehir”dir. Tokyo için “FIRST” olarak kısaltılan beş strateji ise şöyledir:¹³⁵

1. Finance: Küresel finans merkezi olmak.
 - a. Tokyo'nun, dünyanın en önemli finans merkezi hâline getirilmesi için bir eylem planı hazırlamak.
 - b. Daha fazla yabancı finans kurumunu şehre çekmek.
2. Innovation: Yeni teknolojiler ve yeni fikirlerle inovasyonlar yapmak.
 - a. Nesnelerin interneti (IoT) gibi alanlarda daha fazla uluslararası firmayı şehre çekmek.
 - b. Tokyo'daki KOBİ'ler ve yabancı şirketler arasında iş eşleştirmeleri için fırsatlar oluşturmak.
 - c. Ulusal Stratejik Özel Bölge sistemini kullanan uluslararası projeler geliştirmek.
 - d. Özel bölge sistemi ve diğer yöntemleri kullanarak yabancı uyruklular için iş ve yaşam ortamını iyileştirmek.
 - e. Büyüme çabasındaki şirketleri desteklemek ve küresel girişimleri teşvik etmek.
3. Rise: Daha büyük dinamizm için şehrin güçlü yanlarını pekiştirmek.
 - a. Turizmi lider endüstri hâline getirmek.
 - b. Kara, deniz ve hava ulaşım altyapısını güçlendirmek.

¹³⁴Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, s. 37, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.

¹³⁵Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf, erişim tarihi: 07.08.2020; Japan Forward, *In the Land of Typhoons, Why Are Power Poles Slow to Disappear in Japan?*, <https://japan-forward.com/in-the-land-of-typhoons-why-are-power-poles-slow-to-disappear-in-japan/>, erişim tarihi: 08.08.2020.

- c. Şehrin uluslararası rekabet gücünü artırmak için kentsel yenileme çalışmalarını hızlandırmak.
- d. Şehirdeki endüstrilerin uluslararası câzibesini artırarak, diğer ülkelerin taleplerini Tokyo'ya yönlendirmek.
4. Success: Herkesin aktif rol oynadığı bir şehre dönüşmek.
 - a. Hükûmetin başlattığı Çalışma Tarzları Reformu'na uyum sağlayacak çalışmalar yapmak.
 - b. Kadınların toplumsal hayata katılımını artırmak.
 - c. Yaşlıların toplumsal hayata katılımını artırmak.
 - d. Kültürel düzeyde beceri sahibi yetenekleri desteklemek.
 - e. Yeni değerler üreten yetenekleri besleyen eğitim faaliyetlerini desteklemek.
5. Technology: En üstün teknolojilerle büyümeyi hızlandırmak.
 - a. Dördüncü sanayi devrimine yönelik çalışmalar yapmak.
 - b. Lider çevreci şehir olmak.
 - c. Tokyo 2020 Olimpiyatlarını en gelişmiş teknolojiler için bir gösteri sahnesine dönüştürmek.

Geleceğin Tokyo'su:¹³⁶

1. Uzaktan (evden) çalışan insan sayısını ve oranını artırarak insanların kendilerine ve ailelerine daha fazla vakit ayırdığı, toplu taşıma araçlarına talebin giderek azalma eğilimi gösterdiği, yolda harcanan vaktin daha yararlı işler için değerlendirildiği bir Tokyo.
2. İnsanların arzu ettiklerinde rahatça iş değiştirdikleri bir iş piyasasına sahip Tokyo.
3. İş piyasasındaki yönetici pozisyonlarının yarısının kadınlarca doldurulduğu bir Tokyo.
4. İnsanların iş sonrasında hayatın keyfini çıkardığı bir Tokyo.
5. Tam otomatik hâle getirilmiş ulaşım vâsıtaları ve trafik yönetim sistemi dolayısıyla trafik tıkanıklığının ve kazaların minimum seviyeye düştüğü bir Tokyo.
6. Bütün havaî hatların yer altına alındığı bir Tokyo.
7. Enerji kullanımını kontrol ederek enerji faturasını sıfıra indirmiş bir Tokyo.
8. Kullanılan her şeyin geri dönüştürülerek tekrar kullanıldığı mükemmel geri dönüşüm sistemine sahip bir Tokyo.

136 Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf, erişim tarihi: 07.08.2020.

9. Önleyici tıbbın ve tedavi tekniklerinin en gelişmiş yöntemlerle uygulandığı küresel sağlık merkezi Tokyo.
10. Okul öncesi ve okul sonrası eğitim ve gelişim tesislerinden bütün çocukların tam olarak yararlandığı çocuk ve ebeveyn dostu Tokyo.
11. İş dünyasına en dost şehir Tokyo.
12. Küresel düzeyde lider turizm merkezi Tokyo.



Fotoğraf 16: Tokyo'da Bir Tayfunda Devrilen Havaî Hatlar¹³⁷

Tokyo için âcil projelerden biri depremler, tayfunlar, yangınlar ve diğer doğal âfetlerde devrilerek büyük sorunlara neden olan havaî hatların yer altına alınmasıdır. Bu işlem basit bir toprağa gömme işlemi olarak görülmemektedir. Bu amaçla yer altına öncelikle kompozit malzemeden üretilen, yüksek yalıtım ve dayanıklılığa sahip borular döşenerek etrafı belirli aralıklarla betonla kaplanmaktadır. Şehirdeki binlerce kilometrelik yol ağı dikkate alındığında ciddi bir kaynak ihtiyacı doğmaktadır.¹³⁸

¹³⁷ Japan Forward, *In the Land of Typhoons, Why Are Power Poles Slow to Disappear in Japan?*, <https://japan-forward.com/in-the-land-of-typhoons-why-are-power-poles-slow-to-disappear-in-japan/>, erişim tarihi: 07.08.2020.

¹³⁸ Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf, erişim tarihi: 07.08.2020.



Fotoğraf 17: Havaî Hatların Yer Altına Alınması İşlemi¹³⁹

Özellikle ahşap mimarinin olduğu semtler başta olmak üzere binlarda yangın güvenliğini artırıcı önlemler alınmaktadır. Bu çerçevede şehrin ortalama yangın dayanıklılık katsayısını %61'den %70'e çıkararak can kaybını sıfır düzeyine çekmek hedeflenmiştir. Ayrıca, itfaiye gönüllülerinin sayısını (hâlen 13.865 kişi) artırmak, eğitim düzeylerini yükseltmek ve aralarındaki iletişim sistemini güçlendirmek öncelik verilen konular arasındadır. Muhtemel terör saldırılarına karşı özel olarak geliştirilmiş yangınla mücadele sistemini hayata geçirmek ve bu çerçevede dron ve havadan görüntüleme-takip sistemlerini yaygınlaştırmak amaçlanmıştır. Sanal gerçeklik afet simülasyon tırları kullanarak toplam 12 milyon insanı kapsayacak afet yönetimi tatbikatları, eğitim ve bilinçlendirme çalışmaları yapılmaktadır. Mahallelerde âfete hazırlık liderlerini belirlemek, komiteler oluşturmak, gerekli eğitim çalışmalarını tamamlamak ve temiz su ve kanalizasyon şebekesini depreme dayanıklı borular kullanarak yenilemek hedeflenmiştir. Şehirde bulunan 123 tüneli akıllı kamera sistemleri ile takip etmek, siber saldırılara karşı gerekli güvenlik önlemleri almak, tatbikatlar yapmak, devlete, belediyelere ve özel sektöre ait kamera sistemlerindeki görüntüleri afet yönetimi, itfaiye ve güvenlik birimlerine gerektiğinde hızlı bir şekilde aktaracak “kamera görüntüleri acil iletim sistemi”ni devreye almak amaçlanmıştır.¹⁴⁰

¹³⁹ Drainage Superstore, <https://www.drainagesuperstore.co.uk/blog/everything-you-should-know-about-underground-ducting/>, erişim tarihi: 07.08.2020.

¹⁴⁰ Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, ht-

Tokyo'yu dünyaya liderlik eden akıllı enerji şehri hâline getirmek, karbon emisyonunu azaltmak ve enerji tasarrufu sağlamak için kamuya açık bütün yerlerdeki aydınlatma sistemlerinde LED teknolojisini kullanma ve enerji kaynağı olarak hidrojen üretimini ve kullanımını yaygınlaştırma üzerinde durulmaktadır. Konutların sıfır enerjili “eko-ev” hâline getirilmesine yönelik çalışmaları desteklemek, sanayi ve ticâret sektöründe sıfır enerjili çözümlerin yaygınlaşmasını teşvik etmek ve bu çerçevede “eski ampülü getir, led ampülü götür” kampanyası başlatılmıştır.¹⁴¹

Şehirdeki bütün çocukların okul öncesi (kreş, anaokulu ve ana sınıfı) eğitimini alabilmesi için yenilerinin açılması desteklenmekte, belediyenin elindekilerin kapasitesini artırma ve buralarda çalışan personelin maaşlarının yükseltilmesi hedeflenmektedir. Yaşlanan nüfus dolayısıyla evde bakım ve tedavi hizmetlerini geliştirme, uzaktan çalışma imkânlarını ve yöntemlerini çoğaltmak amacıyla hükümet ile iş birliği yapma ve esnek çalışma saatleri konusunda hükümet tarafından gerçekleştirilen reforma uygun düzenlemeler yapma üzerinde durulmaktadır.¹⁴²

Gıda israfını azaltmak için geniş kapsamlı bir kampanya başlatarak son kullanma tarihine yaklaşan gıdaların hızlı bir şekilde tüketime sokulacağı bir sistem kurulmaya çalışılmaktadır.¹⁴³

Şehre uluslararası sermayenin daha fazla yatırım yapmasını teşvik etmek için şehrin hayat kalitesini artırıcı çalışmalar yapılmakta ve bu amaçla yeşil alan miktarını çoğaltmak, çevre koruma ve geliştirme projelerini hızlandırmak, ulaşım sistemini geliştirmek, şehir güvenliğini artırıcı çalışmalar yapmak ve ulusal firmaların uluslararası firmalarla iletişimini geliştirici etkinlikler düzenlemek gibi hedefler belirlenmiştir. Diğer taraftan, şehrin ekonomik yapısının sağlıklı bir şekilde devam etmesi için küçük ve orta ölçekli firmaları ve bunların inovatif girişimlerini destekleyici çalışmalar yapmak, bu çerçevede bu tür firmaların inovatif fikirlerinin sanayi devleri ile buluşmasını sağlamak ve startup firmaları desteklemek öncelik verilen konular arasındadır. Tokyo markasını yurt içinde ve dışında güçlendirmek için geleneksel el işçiliğini, sanat ve zanaatları desteklemek,

[tps://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf](https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf), erişim tarihi: 07.08.2020

141 Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf, erişim tarihi: 07.08.2020

142 Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf, erişim tarihi: 07.08.2020

143 Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf, erişim tarihi: 07.08.2020

en az beş semti kültür ve sanat merkezi hâline getirmek, Tokyo Sanat Konseyi¹⁴⁴ ile çok boyutlu iş birliği yapmak, Tokyo Caravan türü kültür ve sanat projelerini desteklemek, Tokyo'ya gelen turist sayısının yıllık 25 milyona yükseltilmesi için dünya çapında bir tanıtım kampanyası başlatmak, teknolojinin bütün imkânlarını etkili bir şekilde kullanmak ve bu çerçevede çizgi film, animasyon ve manga tekniklerinden yaygın bir şekilde yararlanmak üzerinde durulmaktadır. Ayrıca, dünyanın önde gelen diğer turizm merkezleri ile iş birliği yapmak, şehirdeki yönlendirme ve bilgilendirme tabelalarının tamamını Japonca ve İngilizce olmak üzere iki dilli hâle getirmek ve umumî tuvaletlerin mümkün olduğunca çok kısmını alafrağa tuvalete dönüştürmek planlanmıştır.¹⁴⁵

5.3.1.2. Tokyo'daki Diğer İnovasyon Uygulamaları

Tokyo, “robotik ve üç boyutlu üretimin dünyayı sarsan trendlerini” benimse-dikten sonra Londra ve New York'u çoğu zaman geride bırakarak dünyanın en yenilikçi şehirleri listesinde birinci sıraya yerleşmiştir.¹⁴⁶ İnovasyonun temelini oluşturan startup ekosistemi, Tokyo'da hizmet olarak yazılım, robotik, gelişmiş üretim, FinTech ve tüketici hizmetleri de dâhil olmak üzere çeşitli sektörlerle temsil edilen 14 milyar doların üzerinde bir değere ulaşmıştır.¹⁴⁷ Tokyo'da gelişmiş olan bir diğer sektör de FinTech'tir. Tokyo, dünyanın en rekabetçi beşinci finans merkezi olarak kabul edilmektedir. Tokyo, inovasyon ekosistemini güçlendirmek için vize kolaylığı, vergi indirimleri, nitelikli iş gücü, birçok alanda yoğun küme-lenme gibi sayısız avantaj sunmaktadır.¹⁴⁸

Diğer taraftan, Tokyo'da bulunan 23 ilçe belediyesi tarafından işletilen kreşlere ve gündüz bakım evlerine yapılan başvurular yapay zekâ teknolojisi ile değeri-lendirilmektedir. Böylece, herhangi bir ilçe belediyesinde ortalama 10-15 kişi tarafından 3-4 günde yapılan ve toplamda en az 500-600 saat süren iş, yapay zekâlı bir robot tarafından beş dakika içinde sonuçlandırılmaktadır. Robot ayrıca

144 Bkz. Arts Council Tokyo, *Tokyo Caravan*, <https://www.artscouncil-tokyo.jp/en/what-we-do/creation/leading/tokyo-caravan/8399/>, erişim tarihi: 07.08.2020.

145 Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf, erişim tarihi: 07.08.2020

146 The Japan Times, *Tokyo tops list of most innovative cities thanks to 3D technology, robotcs*, <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/08/11/business/tech/high-tech-tokyo-tops-list-worlds-innovative-cities/>, erişim tarihi: 07.08.2020.

147 Bkz. Startup Guide, *Meet the Tokyo-based startups transforming Japanese work culture*, <https://startupguide.com/meet-the-tokyo-based-startups-transforming-japanese-work-culture>, erişim tarihi: 07.08.2020; J-Startup, <https://www.j-startup.go.jp/en/about/>, erişim tarihi: 07.08.2020.

148 RocketSpace, *Japan's 3 Hottest Cities for Startups and Innovations*, <https://www.rocketpace.com/corporate-innovation/japans-3-hottest-cities-for-startups-and-innovation>, erişim tarihi: 07.08.2020.

çocukların günlük bakımda geçirdiği süreyi tam olarak hesaplamakta, günlük bakımda geçirdiği zamanın örüntüsünü analiz ederek raporlayabilmektedir. Böylece, personel bu tür işlerle uğraşmak yerine, çocukların bakımına ve eğitime daha çok vakit ayırmaktadır. Ayrıca, yapay zekâlı robotlar çocukların öğlen menüleri ve personel tarafından bildirilen diğer hususları velilere bildirmektedir. Personel giderlerinden de önemli ölçüde tasarruf sağlanmaktadır. Diğer taraftan, uyuyan çocukların nefes alma ritimlerini, hareketlerini ve nabızlarını takip etmek amacıyla giysilerine takılan yapay zekâlı bir cihazla bütün çocuklar anlık olarak dâimî bir şekilde takip edilmekte ve uyku haritaları çıkarılmaktadır. Kreş ve anaokulu personeli, uyuyan çocukları eskiden her beş dakikada bir kontrol ederek el ile rapor tutmak mecburiyetindeydi.¹⁴⁹

Tokyo metropoliten alanında, içinde alışveriş merkezleri, oteller, eğitim, sağlık, spor, rekreasyon alanları, enerji ve ileri teknolojiye dayalı üretim tesisleri bulunan ve ilk etapta 1800 konutun inşâ edildiği ve nihai olarak 26 bin kişinin yaşayacağı Kashiwa-no-ha Akıllı Şehir Projesi gerçekleştirilmiştir.¹⁵⁰ Şehir, gittikçe yaşlanan nüfusun özel ihtiyaçları düşünülerek “yaşlı dostu” bir yaklaşımla hayata geçirilmiştir. Çevre ile simbiyotik uyum içinde olan şehirde akıllı şebeke kurulmuş olup, her evde akıllı enerji sistemleri kullanılmaktadır. Afetlere karşı dayanıklı inşâ edilen şehirde parklar, yeşil alanlar, alışveriş merkezleri, sağlık tesisleri, spor merkezleri ve konutlar giderek yaşlanan nüfusun ihtiyaçlarını en hızlı ve konforlu şekilde karşılamalarına imkân verecek şekilde tasarlanmıştır. Yine proje kapsamında yaşlıların tecrübelerine ve sağlık durumlarına uygun olarak birçok belediye hizmetine gönüllü destek vermesini sağlayan bir sistem geliştirilmiştir. Böylece, yaşlıların toplumsal hayatın aktif aktörleri olarak beden ve ruh sağlıklarının korunmasına yardımcı olunmaktadır. Ayrıca, konutların balkonlarında, teraslarında, bahçelerinde ve diğer kentsel donatıların uygun yerlerinde dikey tarım bahçeleri ve yapay ışıklı mini seralar oluşturularak kentsel tarım yapılmaktadır. Proje Arazi Kullanımı, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından 2018 yılında ödüllendirilmiştir.¹⁵¹

149 Japan Forward, *With Help from Robots, Nursery Teachers Have More Time to Focus on Children*, <https://japan-forward.com/with-help-from-robots-nursery-teachers-have-more-time-to-focus-on-children/>, erişim tarihi: 03.08.2020.

150 Bkz. Kashiwa-no-ha Smart City, <https://www.kashiwanoha-smartcity.com/en/>, erişim tarihi: 04.08.2020.

151 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Kashiwa-no-ha Smart City*, <https://www.mlit.go.jp/common/001222340.pdf>, erişim tarihi: 06.08.2020; Urban AG News, *Japan Plant Factory Association and Smart City, Kashiwa-No-Ha Town*, <https://urbanagnews.com/blog/exclusives/japan-plant-factory-association-and-smart-city-kashiwa-no-ha-town/>, erişim tarihi: 11.08.2020.



Fotoğraf 18: Kashiwa-no-ha Akıllı Şehrinden Bir Görünüm (Tokyo)¹⁵²

Tokyo'nun merkezinde bulunan ve eski önemini kaybederek çöküntü alanına dönüşen Roppongi alışveriş ve eğlence bölgesi,¹⁵³ gerçekleştirilen bir kentsel dönüşüm ve yenileme projesi çerçevesinde akademik araştırma birimleri, kongre merkezi, oteller, plazalar, konutlar, kültür-sanat ve eğlence mekânları ile geniş rekreasyon alanlarının bulunduğu bir câzibe merkezine dönüştürülmüştür. Günümüzde 20 bin kişinin çalıştığı, 2 bin kişinin ikamet ettiği ve günlük yaklaşık 130 bin kişinin ziyaret ettiği bir iş, alışveriş ve eğlence merkezi niteliğindedir.¹⁵⁴ Tokyo'nun yüksek teknolojiye dayalı birçok şirketinin tercih ettiği bir çekim alanı oluşturulmuştur. Kentsel yeniden üretim yönteminin önemli bir örneği olan proje kapsamında, özel sektör ve kamu idâresi birlikte çalışma yürütmüş olup, finansmanın tamamı özel sektör tarafından sağlanmıştır. Bu proje, Japonya'nın en büyük özel sektör kentsel dönüşüm projesi olma özelliğine de sahiptir.¹⁵⁵ Küresel katılımlı düzenlenen Innovative City Forum, 2019 yılında Roppongi'de gerçekleştirilmiştir.¹⁵⁶

152 Hitachi, *Kashiwa-no-ha Smart City*, https://social-innovation.hitachi/en/case_studies/smart-city_kashiwanoha, erişim tarihi: 04.08.2020.

153 Tong Suk Chong, "The Urban Redevelopment Policy in Tokyo: Case Studies of Roppongi Hills and Tokyo Midtown Projects", *Public Ecologies of Art*, s. 5, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download;jsessionid=E3E8A5065D561F52B9C34538608DDAD3?doi=10.1.1.507.7864&rep=rep1&type=pdf>, erişim tarihi: 07.08.2020.

154 Roppongi Hills Essay, <http://dev.123helpme.com/roppongi-hills-preview.asp?id=215767>, 05.08.2020.

155 Tong Suk Chong, "The Urban Redevelopment Policy in Tokyo: Case Studies of Roppongi Hills and Tokyo Midtown Projects", *Public Ecologies of Art*, s. 8, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download;jsessionid=E3E8A5065D561F52B9C34538608DDAD3?doi=10.1.1.507.7864&rep=rep1&type=pdf>, erişim tarihi: 07.08.2020; Onur Kemal Yılmaz, *Kentsel Dönüşüm ve Türkiye: Belediyelerin Uygulamalara Yönelik Yaklaşımları Üzerine Bir Araştırma*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018, ss. 106-110.

156 Innovative City Forum 2019, <https://icf.academyhills.com/en/>, erişim tarihi: 07.08.2020.



Fotoğraf 19: Roppongi Tepeleri Dönüşüm Projesi (Tokyo)¹⁵⁷



Fotoğraf 20: Roppongi Tepeleri Dönüşüm Projesi'nde Yeşil Alan Düzenlemesi (Mori Bahçesi)¹⁵⁸

157 Mori, *Roppongi Hills*, <https://www.mori.co.jp/en/projects/roppongihills/>, erişim tarihi: 06.08.2020.

158 Wikimediacommons, *Roppongi Hills Mori Garden*, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roppongi_Hills_Mori_Garden_2013.JPG, erişim tarihi: 08.08.2020.

5.3.2. Asya'nın Startup Merkezi: Fukuoka

Japonya'nın altıncı büyük şehri olan 1,5 milyon nüfuslu Fukuoka'da belediye, şehri Japonya'nın Silikon Vadisi hâline getirmek için kapsamlı bir çalışma başlatmıştır. Belediye başkanı Soichiro Takashima'nın yoğun gayretleri sonucunda merkezî hükûmet Fukuoka'yı startup firmalar için "ulusal stratejik özel bölge" (national strategic special zone) ilan etmiş, Japonya'nın sıkı vize rejimi Fukuoka için gevşetilerek ilk defa "startup vizesi" uygulaması başlatılmış ve startaplara yönelik vergi indirimleri sağlanmıştır. Fukuoka Belediyesi de "Fukuoka Growth Next" (FGN)¹⁵⁹ projesini hayata geçirmiştir. Proje kapsamında eski bir okul binası yenilenerek FGN merkezine dönüştürülmüştür.¹⁶⁰



Fotoğraf 21: Restore Edilerek Startup Merkezine Dönüştürülen Eski Okul Binası¹⁶¹

Merkezde startaplara için indirimli ofisler (inkübatör), prototip laboratuvarı ve test laboratuvarı bulunmakta, finans, muhasebe, hukuk, iş, insan kaynakları ve yurt dışı iş deneyimleri konularında danışmanlık hizmetleri ücretsiz olarak sunulmakta, genç girişimcilerin birbirleriyle tanışmasını sağlayan startup cafe, şehirdeki startapların küresel iletişim ve iş birliği geliştirebilecekleri, dünyaya açılacakları, yurt dışı sermayeli startapların Japonya'ya uyum sağlamalarını kolaylaştırıcı (ev ve ofis bulmalarını, çalışma ve ikamet izinleri ile resmî prose-

¹⁵⁹ Fukuoka City, *Fukuoka Growth Next (fgn)*, <https://growth-next.com/en>, erişim tarihi: 08.08.2020.

¹⁶⁰ Fukuoka City, National Strategic Special Free Zone for Global Startups & Job Creation, http://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/53571/1/160713_eA1.pdf?20170317095300, erişim tarihi: 08.08.2020.

¹⁶¹ Taiwan Tech Stage, *Fukuoka Growth Next*, <https://dempa-digital.com/article/51250>, erişim tarihi: 08.08.2020.

dürleri kolayca tamamlamalarını, banka hesabı vb. açmalarını, sanayi ve ticâret odaları ile iletişime geçmelerini, sektörel bağlantılar kurmalarını, akademik kurumlara erişebilmelerini, Fukuoka'da ekonomik ve sosyal hayata sorunsuz bir şekilde katılmalarını kolaylaştırıcı) destekler sunan Küresel Startup Merkezi (GSC) bulunmakta, ayrıca startaplara yönelik kapsamlı ve devamlı mentörlük, bilgilendirme, tanıştırma ve eşleştirme programları uygulanmakta, startup ekosistemleri desteklenmekte ve bu çerçevede iş birliği modelleri geliştirilmektedir.¹⁶²



Fotoğraf 22: Fukuoka Startup Cafe¹⁶³

Fukuoka Belediyesi dünya çapında kapsamlı bir tanıtım kampanyası başlatmıştır. San Francisco, Helsinki, Berlin, Tel Aviv, Tallinn (Estonya) ve Taipei gibi önde gelen startup merkezleri ile çok yönlü iş birliği protokolleri yapılmıştır. Ayrıca, şehirdeki bütün yönlendirme ve bilgilendirme tabelaları Japonca ve İngilizce olmak üzere çift dilli hâle getirilmiştir.¹⁶⁴

162 Fukuoka City, National Strategic Special Free Zone for Global Startups & Job Creation, http://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/53571/1/160713_eA1.pdf?20170317095300, erişim tarihi: 08.08.2020.

163 Fukuoka Now, *Startup Cafe Moves into Fukuoka growth next*, <https://www.fukuoka-now.com/en/startup-cafe-moves-fukuoka-growth-next/>, erişim tarihi: 09.08.2020.

164 BBC, *Why Fukuoka is Japan's most innovative city?*, <https://www.bbc.com/future/article/20190508-why-fukuoka-is-japans-most-innovative-city>, erişim tarihi: 08.08.2020; Rocket Space, *Japan's 3 Hottest Cities for Startups and Innovation*, <https://www.rocket-space.com/corporate-innovation/japans-3-hottest-cities-for-startups-and-innovation>, erişim tarihi: 07.08.2020; Fukuoka City, *Enhancing Fukuoka Growth Next*, <https://startup.fukuoka.jp/journal/enhancing-fukuoka-growth-next>, erişim tarihi: 09.08.2020.



Şekil 11: Fukuoka'nın Küresel Startup Ağı¹⁶⁵

Fukuoka, startup firmaların ekonomik hacmi açısından kısa zamanda Tokyo'yu bile geride bırakarak ülkedeki bütün startupların %7'sine ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Tokyo, Seul ve Şanghay'a havayolu ile iki saatlik mesâfede bulunan bu şehir, coğrafi konumunun sağladığı bu avantajı en etkili şekilde değerlendirmeye çalışmaktadır. Diğer taraftan, 1,5 milyon nüfuslu şehir, gelişmiş altyapısı, düşük mâliyetli iş hayatı, yüksek hayat kalitesi ve olağanüstü doğal güzellikleri ile sadece Japonya'dan değil, dünyanın her yanından insanları kendisine çekmeye başlamış ve Çin'e daha güvenli bir ortamda açılmak için en ideal şehir olarak görülmektedir. Fukuoka'nın ilk hedefi şehirde kurulan her yüz startup içinden en az bir tane unicorn (yıllık cirosu 1 milyar ABD dolarını aşan şirket) çıkarmaktır. Fukuoka'nın kısa zamanda elde ettiği başarı sonrasında Japon Hükûmeti, Fukuoka'nın merkezine sadece 4 kilometre mesâfedeki 124 dönümlük eski bir üniversite kampüsünü şehrin nitelikli ofis ve konut ihtiyacını karşılamak üzere bir akıllı şehre dönüştürme projesi başlatarak daha çok IoT (nesnelerin interneti), AI (yapay zekâ), 5G, sürücüsüz araçlar ve teletıp teknolojilerinin kümeleneceği bir merkez kurmaktadır.¹⁶⁶

Fukuoka'da startup vizesi alabilmek için en az bir yıllık bir iş planının olması ve en az iki personel istihdam edileceğine veya en az 5 milyon Japon Yeni (45.716 ABD doları, 05.05.2021 tarihli parite) yatırım yapılacağına dâir taahhütte bulunulması gerekir. Ayrıca, startuplar yıllık %1,3'lük faizli kredi desteğinden yararlanabilmektedir. FGN tarafından düzenlenen fikir veya inovasyon yarışmalarında

165 Startup Fukuoka, *Fukuoka City's Global Startup Network*, <https://startup.fukuoka.jp/startup-package#:~:text=Fukuoka%20is%20rapidly%20becoming%20a,their%20businesses%20to%20the%20city>, erişim tarihi: 09.08.2020.

166 Rocket Space, *Japan's 3 Hottest Cities for Startups and Innovation*, <https://www.rocketpace.com/corporate-innovation/japans-3-hottest-cities-for-startups-and-innovation>, erişim tarihi: 07.08.2020.

dereceye girenler 1 milyon Japon yenine (9.143 ABD doları, 05.05.2021 tarihli parite) kadar kurulum desteği kazanabilmektedir.¹⁶⁷

5.3.3. Japonya'daki Yerel Yönetimlerde Ödüllü Projeler

5.3.3.1. Misono Wing City Projesi

2002 Dünya Futbol Şampiyonası için inşâ edilen Saitama Spor Kompleksi'nin etrafında 32 bin kişinin yaşadığı bir şehir kurulması amacıyla geliştirilen bir projedir. Aşamalar hâlinde hayata geçirilen proje ile düşük karbon salımlı, IoT (nesnelerin interneti) ve AI (yapay zekâ) gibi en yeni teknolojileri proaktif olarak entegre eden bir şehir kurulmaya çalışılmıştır. Sürece sivil toplum kuruluşları, akademik kurumlar, özel sektör ve gönüllüler dâhil edilmiştir. Şehrin her yanına yürüyerek ulaşılabilen, bisiklet yolları bulunan, toplu ulaşım sistemlerinin elektrikle çalıştığı, hızlı şarj istasyonlarının yeterli sayıda olduğu, Ayase Nehri boyunca sahil düzenlemelerinin yapıldığı, Saitama Spor Kompleksi'nin aktif bir şekilde kullanıldığı, daha çok sporcuların yerleşmeyi tercih ettiği, eğitim, kültür, sanat ve sosyal hizmet altyapısı gelişmiş bir uydu kent kurulmuştur. Proje Arazi Kullanımı, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından 2018 yılında ödüllendirilmiştir.¹⁶⁸



Fotoğraf 23: Misono Wing City Projesi ile İnşâ Edilen Şehirden Görüntüler¹⁶⁹

¹⁶⁷ Fukuoka City, *Enhancing Fukuoka Growth Next*, <https://startup.fukuoka.jp/journal/enhancing-fukuoka-growth-next>, erişim tarihi: 09.08.2020.

¹⁶⁸ Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *New Model of Suburban Town Development Through Public-private-academic Collaboration*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280799.pdf>, erişim tarihi: 04.08.2020.

¹⁶⁹ Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *New Model of Suburban Town Development Through Public-private-academic Collaboration*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280799.pdf>, erişim tarihi: 04.08.2020.

5.3.3.2. Tsuchiyu Onsen Canlandırma Projesi

Fukushima şehrine yaklaşık 16 km mesâfede bir kaplıca turizmi merkezi olan Tsuchiyu Onsen, Mart 2011’de yaşanan 9 büyüklüğündeki Büyük Doğu Depremi ve ardından Fukushima Daiichi Nükleer Santrali’nde meydana gelen kaza dolayısıyla büyük zarar görmüş ve turist sayısında dramatik bir düşüş yaşanarak buradaki 16 konaklama tesisinden 5’i iflas etmiştir. Buna ek olarak, demografik yaşlanmanın yanı sıra ciddi nüfus kaybı yaşanmış ve 65 yaş üstü sâkinlerin oranı %52’ye çıkmıştır. Bu sıkıntılı durum karşısında burayı câzip bir bahar tatil köyüne, çevre koruma ve geliştirme açısından ise örnek bir yere dönüştürmek amacıyla Tsuchiyu Onsen Şehir Planlama Konseyi kurularak kapsamlı bir plan hazırlanmıştır. Plan, yeni bir kaplıca modeli geliştirmek, demografik yaşlanmaya ve nüfusun azalmasına uyum sağlamak, yenilenebilir enerji kullanarak bir eko şehre dönüşmek ve kamu-özel-akademik iş birliğine dayalı olarak geliştirilen projeleri kapsamaktadır. Tsuchiyu Onsen Şehir Planlama Konseyi; yerel kaplıca birliği, turizm birliği ve yerel mahalle konseyleri dâhil olmak üzere 17 birimden oluşmaktadır. Plan dâhilinde eski bir otelde bir turizm yönetim merkezi kurulmuş, depremde büyük zarar gören yollar ve altyapı yenilenmiştir. Ayrıca, jeotermal enerji üretimi, karides yetiştiriciliği ve hidroelektrik üretimi gibi projeler hayata geçirilerek yerel ekonomi canlandırılmaya çalışılmıştır. Bu projeler yerel düzeyde yeni endüstri kollarının ve istihdamın gelişmesine katkı sağlamış, turizm, kültür ve eğitim amaçlı ziyâretler artmıştır. Planla birlikte Tsuchiyu Onsen, enerji ihtiyacını tamamen yenilenebilir kaynaklardan üreten, ekonomisini çeşitlendirme yolunda mesâfe kat etmiş ve çevre üzerinde baskısı azalmış örnek bir yerleşim birimi hâline gelmiştir. Proje Arazi Kullanımı, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından 2018 yılında ödüllendirilmiştir.¹⁷⁰



Fotoğraf 24: Proje ile Eski Canliliğini Kazanan Tsuchiyu Onsen¹⁷¹

170 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Recovery Plan of Tsuchiyu Onsen as "Home of Health, Hot Springs and Kokeshi Dolls"*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280795.pdf>, erişim tarihi: 04.08.2020.

171 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Recovery Plan of Tsuchiyu Onsen as "Home of Health, Hot Springs and Kokeshi Dolls"*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280795.pdf>, erişim tarihi: 04.08.2020.

5.3.3.3. Akıllı ve Sağlıklı Yaşam Şehri Projesi

Mitsuke şehri hızlı yaşlanma ve nüfus azalması nedeniyle artan sosyal refah ve sağlık harcamalarını azaltmak için insanları egzersiz yapmaya, her gün düzenli olarak yürümeye ve bisiklet kullanmaya teşvik eden bir projeyi Tsukuba Üniversitesi ile birlikte geliştirmiştir. Bu amaçla şehrin uygun bir yerinde özellikle yaşlılara câzip gelecek bir termal tesis, spor merkezi, kültür-sanat atölyesi ve sosyal hizmet merkezini bünyesinde barındıran kompleksler inşa edilmiştir. İnsanlara her gün düzenli yürüyüş ve egzersiz yapmanın insan sağlığına yönelik faydaları yaygın bir şekilde anlatılmış ve komplekse yürüyerek gelenler için ilgi çekici programlar uygulanmıştır. Yürüyerek gelmekte zorlanan insanlar için ise elektrikle çalışan akıllı toplu taşıma araçlarının kullanıldığı bir ring hizmeti başlatılmıştır. Bu uygulamayla birlikte özel araç kullanımı önemli ölçüde azaltılarak insanlar yürümeye, bisiklet kullanmaya ve toplu ulaşımaya yönlendirilmiştir. Toplu taşıma araçlarını kullanan kişi sayısı bir yılda üç katına çıkmıştır. Diğer taraftan, şehirdeki kültür ve sanat tesislerine olan talep de önemli ölçüde artmıştır. Ayrıca, kurulan tesislere olan yoğun talep dolayısıyla tesislerin etrafı kısa zamanda dükkânlarla dolmuştur. Proje sayesinde belediyenin sağlık ve sosyal yardım harcamaları hem il hem de ulusal ortalamanın altına düşmüştür. Proje Arazi Kullanımı, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından 2018 yılında ödüllendirilmiştir.¹⁷²



Fotoğraf 25: Proje Kapsamında Yaşlılar İçin Kurulan Spor Merkezlerinden Biri¹⁷³

172 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Compact City Planning to Achieve a Smart Wellness City*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280800.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.

173 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Recovery Plan of Tsuchiyu Onsen as "Home of Health, Hot Springs and Kokeshi Dolls"*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280795.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.

5.3.3.4. Japonya'nın İlk Kamu-Özel Güvenlik Gözetleme Sistemi Projesi

Kakogawa şehrinde artan asayiş olaylarının önlenmesi, gittikçe daha fazla demanslı hastanın kaybolmasının engellenmesi ve öğrencilerin korunması amacıyla şehir sokaklarına ve özellikle okulların etrafına yaklaşık 1.500 hassas güvenlik kamerası yerleştirilmiştir. Kameralara BLE (bluetooth low energy) etiketlerinden sinyal alan dedektörler takılmıştır. Ayrıca, posta teşkilâtı ve proje kapsamında iş birliği yapan diğer kurumların (kargo ve dağıtım şirketleri gibi) yerel dağıtım araçlarına da kameralar ve dedektörler monte edilmiştir. Akıllı telefonlardan sistemin takip edilmesi mümkün hâle getirilmiştir. Bunun yanı sıra verilerin sadece asayiş olayları için değil, âfet ve âcil durum yönetimi, ulaşım ve altyapı çalışmaları gibi alanlarda da kullanılması için bulut üzerinden bir paylaşım sistemi geliştirilmiştir. Sistemin kurulmasıyla birlikte asayişe bağlı ceza davalarında %24 oranında azalma sağlanmıştır. Ayrıca, kaybolan demans hastaları daha çabuk bulunmuş ve okulların çevresi öğrenciler açısından daha güvenli hâle gelmiştir. Projenin bundan sonraki aşamasında sistem üzerinden elde edilen verilerin



Fotoğraf 26: Proje Kapsamında Posta Kuryesi Motosikletine Takılan Kamera ve Dedektör¹⁷⁵

akademik kurumlarla iş birliği hâlinde analiz edilmesi ve işlenmesi planlanmaktadır. Proje Arazi Kullanımı, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından 2018 yılında ödüllendirilmiştir.¹⁷⁴

5.3.3.5. Atık Suların Tümüyle Geri Kazanılması Projesi

Osaka'daki Sakai ilçe belediyesi tarihî mirası korumak, karbon salımını azaltmak, belediyenin enerji ve su giderlerini düşürmek için şehirdeki atık suların tekrar kullanılabilir olacak şekilde geri kazanılması için bir projeyi hayata geçirmiştir. Bu amaçla kamu-özel ortaklığıyla bir şirket kurulmuştur. Proje kapsamında inşa edilen Sambo İleri Biyolojik Arıtma Tesisinde arıtılan sulardan elde edilen atıklar ve gazlar yakılarak ısıtma amaçlı enerji elde edilmektedir. Ayrıca, arıtılan suların bir bölümü tuvaletlerde rezervuar suyu olarak kullanılmakta, bir bölümü ise tarihî Uchikawa Kalesi'nin hendeklerini

174 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *First Public-private Monitoring Service in Japan*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280802.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.

175 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *First Public-private Monitoring Service in Japan*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280802.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.

su ile doldurmak amacıyla kullanılmaktadır. Proje ile birlikte yıllık enerji gideri %4,3 oranında, karbon salımı ise 8 ton azalmıştır. Proje Arazi Kullanımı, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından 2018 yılında ödüllendirilmiştir.¹⁷⁶



A public-private project coinciding with the opening of a commercial facility



System harvests heat from reclaimed wastewater



Fotoğraf 27: Projenin Çeşitli Aşamalarından Görüntüler¹⁷⁷

5.3.3.6. Muroan: Yeşil Enerji Şehri Projesi

Demir-çelik, lojistik ve AR-GE sektörlerinde önemli bir merkez olan Muroan, şehrin büyük ölçüde ağır sanayiye dayalı ekonomik yapısını dönüştürerek çevre endüstrilerini geliştirmek, geri dönüşüm oranlarını artırmak ve düşük karbon salımı sağlamak amacıyla Yeşil Enerji Şehri Muroan Projesi'ni hayata geçirmiştir. Bu amaçla hidrojene dayalı elektrik enerjisi üretimi, hidrojenin ısıtmada ve taşıtlarda kullanılması gibi konularda kamu-özel-akademi iş birliği ile önemli çalışmalar yapılmıştır. Proje kapsamında mobil hidrojen istasyonları kurulmuş, hidrojen yakıt hücresi araçların yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar yapılmış, ev tipi hidrojen yakıt hücreleri kurularak evlerde elektrik üretilmiş ve hidrojen enerjisi konutlardaki ısıtma sistemlerinde kullanılmaya başlanmıştır. Bu çerçevede

176 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Combined Use Project of Reclaimed Wastewater in Sakai*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280801.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.

177 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Combined Use Project of Reclaimed Wastewater in Sakai*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280801.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.

hükûmetin de desteği sağlanmıştır. Projeye daha sonra rüzgâr ve güneş enerjisi de dâhil edilmiş, atık sulardan biyogaz üretmek için bir tesis kurulmuştur. Diğer taraftan, başta Hakucho Boğaz Köprüsü olmak üzere bütün sokak lambaları LED'e dönüştürülmüş ve kullanılan enerji rüzgâr tribünlerinden elde edilmeye başlanmıştır. Proje Arazi Kullanımı, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından 2017 yılında ödüllendirilmiştir.¹⁷⁸



Fotoğraf 28: Proje Kapsamında Aydınlatılan Hakucho Köprüsü ve Mobil Hidrojen Enerji İstasyonu¹⁷⁹

5.3.3.7. Akıllı ve Ekolojik Mahalle: SMA-ECO Projesi

Osaka'daki eski ve artık kullanılmayan bir okul yıkılarak okul kampüsünün bulunduğu araziye müstakil evlerden oluşan bir akıllı ve ekolojik mahalle (Harumidai) kurulmuştur. Mahallede inşa edilen her ev, çatısına yerleştirilen güneş panelleri vâsıtasıyla kendi elektriğini üretmektedir. Üretilen elektrik devâsâ bir

178 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Muroran Green Energy Town Concept*, <https://www.mlit.go.jp/common/001222332.pdf>, erişim tarihi: 10.08.2020.

179 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Muroran Green Energy Town Concept*, <https://www.mlit.go.jp/common/001222332.pdf>, erişim tarihi: 10.08.2020.

lityum iyon pilde depolanabilmektedir. Evler, ihtiyacı kadarını kullanmakta, artan kısmını ise elektrik dağıtım şirketlerine satarak gelir elde etmektedir. Evlerdeki bütün aydınlatma sistemleri LED olduğu için elektrik sarfiyatı oldukça düşüktür ve üretilen elektriğin önemli bir bölümü satılabilmektedir. Ayrıca, evlerin pencere sistemleri yazın ve kışın güneşin konumuna göre hareket ettirilerek ısıtma ve soğutma ihtiyacını asgari seviyeye düşürmektedir. Diğer taraftan, pencereler rüzgârlara karşı da duyarlıdır ve sıcak havalarda rüzgârın serinletici etkisinden âzamî ölçüde faydalanmak, soğuk havalarda ise yine soğutucu etkisinden en iyi şekilde korunmak için özel olarak tasarlanmış hareketli mekanizmalara sahiptir.¹⁸⁰



Fotoğraf 29: Proje Kapsamında Kurulan Harumidai Mahallesi¹⁸¹

5.3.4. Diğer Ülkelerde İnovatif Yerel Yönetim Uygulamaları

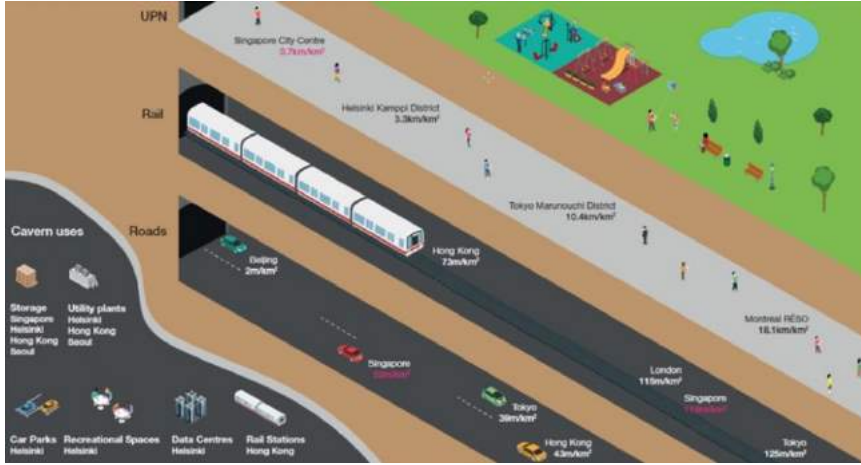
5.3.4.1. Singapur Optimal Arazi Kullanım Programı

Nüfusu yaklaşık 6 milyon olan ve ekonomik büyüklüğü 400 milyar doları bulan Singapur'da gittikçe değerlenen kentsel toprakları daha önemli işler için kullanmak amacıyla geliştirilmiş bir programdır. Programın temel amacı su, kanalizasyon, elektrik, telefon ve internet gibi hizmetlere ait bütün kablo ve altyapı sistemlerinin yer altına alınmasının da ötesine geçerek birçok yerde araç trafiğini, otoparkları, raylı sistemleri, yaya geçitlerini ve bazı yaya yollarını da yer altına almak, ayrıca mutlak anlamda yer üstünde bulunması gerekmeyen depoların, lojistik merkezlerin, ardiyelerin, tamir ve bakım hizmetleri sunan birçok iş yerinin ve bazı üretim tesislerinin de yer altına alınarak, yer üstündeki kıymetli arsa ve arazilerin konut, park, rekreasyon alanı, kentsel tarım ve benzeri amaçlarla daha yoğun kullanımının sağlanmasıdır. Singapur bu anlamda raylı sistemlerin yer altına alınması konusunda Tokyo ve Hong Kong ile, yolların yer altına alınması konusunda Hong Kong ile, yeşil alanların yeniden düzenlenmesi konusunda Montreal ile, otoparkların, kentsel altyapı şebekesinin ve kentsel hizmet

180 Asia Green Building, *Japan's First Zero Energy Neighbourhood, a New Way of Living*, <http://www.asiagreenbuildings.com/7658/japans-first-zero-energy-neighborhood-a-new-way-of-living/>, erişim tarihi: 10.08.2020.

181 Daiwa House Group, *Japan's first, next-generation Net-Zero Energy community*, <https://www.daiwahouse.com/English/about/community/case/harumidai/>, erişim tarihi: 10.08.2020.

birimlerinin ve tesislerinin yer altına alınması konularında Helsinki ile mukayeseli çalışmalar yürütmektedir.¹⁸²



Şekil 12: Proje Kapsamında Yolların ve Raylı Sistemlerin Yer Altına Alınmasına Yönelik Bir Çizim¹⁸³

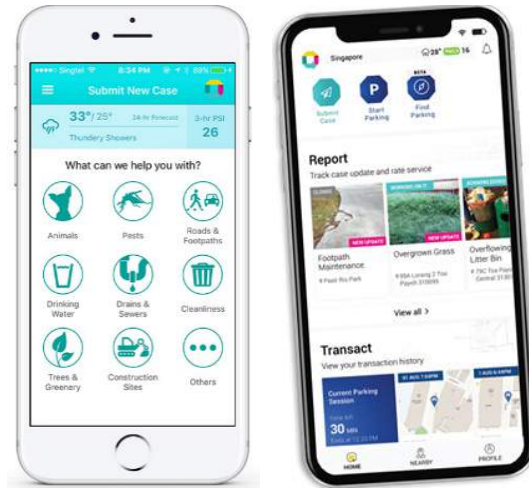
5.3.4.2. Singapur'da İnteraktif Bilişim Projesi

Singapur Belediyesi tarafından geliştirilen “One Service” adlı yazılım sayesinde Singapur halkı belediye hizmetlerini, yatırımlarını, tamir ve bakım çalışmaları ile duyuru ve uyarılarını tek bir uygulama üzerinden kolayca takip edebilmektedir. Yazılımın geliştirilmesi sürecinde Londra, Paris, New York, Tokyo, Hong Kong ve San Francisco gibi dünyanın önde gelen şehirlerindeki benzer yazılımlar incelenerek avantajları ve dezavantajları analiz edilmiş, Singapur Belediyesi'nin daha önce geliştirdiği yazılımlardan elde edilen tecrübeler dikkate alınmış, halkın, sivil toplum örgütlerinin ve özel sektörün talep, beklenti ve tavsiyeleri tespit edilmiş ve kullanımı son derece kolay bir yazılım programı geliştirilmiştir. Programın engelliler, yaşlılar ve ev hanımları tarafından çok kolay bir şekilde kullanılabilir olmasına özellikle dikkat edilmiştir. Ayrıca, gençlerin sabırsızlığı ve aceleciliği de göz önünde bulundurulmuştur. Diğer taraftan, hızlı şehir hayatı içinde insanların yaşadığı vakit sıkıntısına rağmen uygulamayı seri bir şekilde kullanabilmelerinin sağlanmasına da odaklanılmıştır.¹⁸⁴

182 Singapore Urban Development Authority, *Underground Space*, <https://www.ur.gov.sg/Corporate/Get-Involved/Plan-Our-Future-SG/Innovative-Urban-Solutions/Underground-space>, erişim tarihi: 11.08.2020.

183 Singapore Urban Development Authority, *Underground Space*, <https://www.ur.gov.sg/Corporate/Get-Involved/Plan-Our-Future-SG/Innovative-Urban-Solutions/Underground-space>, erişim tarihi: 11.08.2020.

184 Singapore Urban Development Authority, *Crowdsourcing for an Efficient City*, <https://www.>



Fotoğraf 30: One Service Programında Kullanılan Bazı Ara Yüzler¹⁸⁵

One Service'te yer alan basit kullanımlı bir arayüz sayesinde vatandaşlar gördükleri bir sorunu belediyeye görüntülü olarak kolayca bildirmekte, sorunun çözüm sürecini takip edebilmekte ve ayrıca belediye tarafından da otomatik olarak bilgilendirilmektedir. Sorun odaklı bu uygulama sayesinde vatandaşlar belediyenin ilgili biriminin performansı hakkında puanlama da yapabilmektedir. Yazılım diğer devlet kurumlarının hizmetlerine de erişim ve takip imkânı sağlamaktadır. One Service, vatandaşların yerel yönetime elektronik ortamda katılımına imkân sağlayan bir uygulamaya dönüşmüş durumdadır. Sistemde biriken veriler aynı zamanda belediye hizmetlerinin ve yatırımlarının da planlanmasında değerlendirilmektedir. Uygulama belediye hizmetleri arasında dâimî entegrasyon açısından önemli faydalar sağlamaktadır. COVID-19 pandemisi sürecinde sisteme eklenen sosyal mesâfe (safe distancing) sekmesi ile günde ortalama 700 şikâyet alınmaktadır. Ayrıca, bazı hastalıkların dikkat çekici tarzda artması hâlinde de halk bu yazılım üzerinden bildirimde bulunabilmektedir.¹⁸⁶

ura.gov.sg/Corporate/Resources/Ideas-and-Trends/Crowdsourcing-for-an-Efficient-City, erişim tarihi: 12.08.2020.

¹⁸⁵ <https://www.oneservice.sg/>, erişim tarihi: 12.08.2020.

¹⁸⁶ GovtechSingapore, *One Service*, <https://www.tech.gov.sg/scewc2019/oneservice>, erişim tarihi: 12.08.2020; YahooNews, *About 700 reports at safe-distancing infringements mad eper day via One Service app*, <https://sg.news.yahoo.com/about-700-reports-of-safedistancing-infringements-made-per-day-via-one-service-app-grace-fu-043352037.html>; erişim tarihi: 12.08.2020; MSNEWS, *Inform authorities via app*, <https://mustsharenews.com/oneservice-app-report/>, erişim tarihi: 12.08.2020; Asiaone, *One Service reports against safe distancing offenders increase, some frontliners get assaulted*, <https://www.asiaone.com/digital/oneservice-reports-against-safe-distancing-offenders-increase-some-frontliners-get>, erişim tarihi:

5.3.4.3. Wyndham Holografik Şehir Projesi (Avustralya)

Avustralya'nın Victoria Eyaleti'ndeki Wyndham Belediyesi şehir planlama ve vatandaş katılımının daha etkili ve gerçekçi olması, hataların en aza indirilmesi, silüetin korunması, topografyaya uygun yapılaşmanın sağlanması ve güçlü bir karar destek sisteminin oluşturulması amacıyla Holografik Şehir Projesi'ni geliştirmiştir. Bu sayede şehrin tamamının üç boyutlu holografik gerçek zamanlı görüntüsü hazırlanmış olup alınan bir planlama kararının şehre yapacağı fiziksel etki görsel olarak bire bir deneyimlenebilmektedir. Holografik karma gerçeklik modelinin oluşturulmasında drone görüntüleri, 3B modelleme, 3B görsel tasarım, canlı sensör verileri, 3B döşeme hizmetleri ve bir dizi jeo-mekânsal araç kullanılmıştır. Hazırlanan yazılım kesintisiz, web tabanlı bir yönetim programı ve sensörlerden kaynaklanan üst üste bindirilmiş nokta ve vektör tabanlı veri kümeleri ile üç boyutlu yerleşik ortam modellerini entegre eden çok platformlu bir sanal sistemdir. Uygulama Microsoft HoloLens ve HTC Vive üzerinde çalışmakta olup, yeni tasarımlara ve yazılımlara uyum sağlayabilen esnek bir yapıda kurgulanmıştır. Yazılımın yönetim platformu ekstra kodlamaya ihtiyaç duymadan yeni veri kümelerini, üç boyutlu modelleri ve hatta katılım anketlerini eklemeye imkân tanıyacak şekilde tasarlanmıştır. Dinamik ve genişletilebilir ortam, platformların dinamik görselleştirme, bağlamsallık, gelişmiş iş birliği, karar verme ve topluluk katılımı sağlama becerisini geliştirmektedir. Elde edilen veriler bilgiye dönüştürülebilmekte ve yapay zekâ uygulamalarına aktarılabilir. Projenin sağladığı başlıca faydalar şunlardır:¹⁸⁷

1. Belediye personelinin ve diğer paydaşların, şehre ait verileri anlamasına, planlama süreçlerine aktif katılım sağlamasına imkân tanımaktadır.
2. Yeni veriler, hem sensör (gerçek zamanlı veriler dâhil) hem de üç boyutlu kod tabanını değiştirmeye gerek kalmadan uygulamaya kolayca eklenebilmektedir.
3. Ürün herhangi bir resmî kurum tarafından da kullanılabilir ve veri girişlerinin kontrolü tamamen web üzerinden yapılabilir niteliktedir.
4. Gelecekteki senaryoları simüle etme ve haritalama mümkün hâle gelmiştir.
5. Proje kapsamında kurulan özel bir dijital platform sayesinde çevresel faktörlerin (örneğin rüzgâr hızı, hava kalitesi, bina gölgesi) ve diğer kentsel olayların (örneğin sel, trafik sıkışıklığı) etkilerini anlamak için birden çok

12.08.2020; Singapore Urban Development Authority, *Crowdsourcing for an Efficient City*, <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Resources/Ideas-and-Trends/Crowdsourcing-for-an-Efficient-City>, erişim tarihi: 12.08.2020.

187 Australian Government, *CityLens-Using Holographic Computing to Decode Our Cities*, <https://www.infrastructure.gov.au/cities/smart-cities/collaboration-platform/CityLens-using-Holographic-Computing-Decode-Our-Cities.aspx>, erişim tarihi: 13.08.2020; Wyndham City, *City Lens*, <https://www.wyndham.vic.gov.au/project/citylens>, erişim tarihi: 13.08.2020.

kaynaktan (akıllı sensörler, belediye veri setleri) gelen veriler entegre edilebilmektedir.



Fotoğraf 31: Holografik Şehir Projesi¹⁸⁸

5.3.4.4. Gwangju Büyükşehir Belediyesi Sıfır Karbonlu Şehir Projesi (Güney Kore)

Güney Kore'deki 1,5 milyon nüfuslu turizm şehri Gwangju'da Büyükşehir Belediyesi 2050 yılına kadar sıfır karbon emisyonu hedefine ulaşmak amacıyla bir proje geliştirmiştir. Bu amaçla hazırlanan Karbon Bankası programı ile vatandaşların enerji kullanımı sensör teknolojisi ile takip edilmekte, enerji tüketimini azaltan vatandaşlar, karbon yeşil kartı ile ödüllendirilmekte ve bu karta puan yüklenmektedir. Proje kapsamında merkezî idâre, Gwangju Belediyesi, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör iş birliği yapmaktadır. 2008 yılında 20.327 hâne ile başlayan projede 2020 yılı sonuna kadar 500 bin hâneye ulaşılması hedeflenmiştir. Projeye katılan hânelerin %54,3'ünde elektrik, su ve gaz kullanımı önemli ölçüde azaltılmıştır. Bunun neticesinde toplam karbon emisyonunun yine 2020 yılı sonuna kadar yaklaşık bin kiloton azaltılması beklenmektedir. Karbon yeşil kartında biriken puanlarla “yeşil ürün” kodlu mamûller indirimli olarak satın alınabilmekte, belediyeye ve devlete ait müzeler, millî parklar, hayvanat bahçeleri, sinemalar ve tiyatrolardan, ayrıca projeye katılan özel iş yerlerinden indirimli

188 Wyndham City, *City Lens*, <https://www.wyndham.vic.gov.au/project/citylens>, erişim tarihi: 13.08.2020.

olarak yararlanılabilmektedir. Programda amaç, doğal gazda yurt dışına bağımlı olan ülkede bağımlılığı azaltmak, sınırlı su kaynaklarını en etkin şekilde değerlendirmek, karbon salımını azaltarak iklim değişikliği ile mücadele etmek, halkın ekonomik gücünü daha üretken alanlara yönlendirmektir. Gwangju Büyükşehir Belediyesi proje kapsamında Dünya Bankası'nın Düşük Karbonlu Yaşanabilir Şehirler Girişimi (LC2) ile yakın iş birliği içine girmiştir.¹⁸⁹



Fotoğraf 32: Karbon Bankası Sistemine Katılan Öğrenciler¹⁹⁰

5.3.4.5. Sıfır Gıda İsrafı Projesi (Güney Kore)

Güney Kore'de yemek artıklarının ve son kullanma tarihi geçmiş gıdaların israf edilmesini önlemeye yönelik bir proje geliştirilmiştir. 2005 yılında çıkarılan bir kanun ile yemek artıklarının ve son kullanma tarihi geçmiş gıdaların, diğer atıklarla birlikte düzenli depolama alanlarına gönderilmesi yasaklanmıştır. Bunun yerine bu tür atıkların yeni bir sistem üzerinden geri dönüştürülmesi zorunlu hâle getirilmiştir. Sistemin işleyişi şöyledir: Artan yemekler, bozulmuş veya son kullanma tarihi geçmiş her türden gıda, biyolojik olarak çürüyeabilen torbalara konduktan sonra, ağırlığının ölçülebildiği atık toplama kutularına konulmaktadır. Atıkları kişi veya tüketici ya da işletme veya aile bazında tartarak kayıt altına almak

¹⁸⁹ WorldBank Blogs, *Carbon banking helps families reduce CO2 emissions in Gwangju*, <https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/carbon-banking-helps-families-reduce-co2-emissions-gwangju>, erişim tarihi: 11.08.2020.

¹⁹⁰ Urban Sustainability Exchange, *Gwangju Carbon Bank system*, <https://use.metropolis.org/case-studies/ghgs-emission-program-in-household-carbon-bank>, erişim tarihi: 11.08.2020.

için radyo frekansı (RFID) teknolojisi kullanılmakta ve ayrıca sürecin takibi için her birine elektronik kimlik kartı (etiketi) verilmektedir. Yeni inşa edilen bütün konutlarda ve iş yerlerinde bu sistemin kurulması zorunlu hâle getirilmiştir. Her atık, kutuya konulduğunda ağırlığı otomatik olarak ölçülmekte ve o sâkinin adına kaydedilmektedir. Tutulan kayıtlar ise her ayın sonunda belirli bir formül dâhilinde hesaplanmaktadır. Ne kadar çok gıda atığı ortaya çıkarsa, o sâkin o kadar yüksek atık bedeli ödemektedir. Dört kişilik bir hâne halkının ayda ödediği ortalama bedel 6 ABD doları olup, sistemin işletilmesi için gereken finansmanın yaklaşık %60'ını karşılamaktadır. Toplanan atık gıdalar öncelikle hayvan yemi olarak değerlendirilmeye çalışılmaktadır. Hayvan yemi hâline getirilenlerden sonra kalan atıkların bir bölümü komposta dönüştürülmekte, bir bölümü ise biyoyakıt üretmek amacıyla kullanılmaktadır. Üretilen kompost ise şehirlerdeki yeşil alanların bakımı için kullanılmaktadır. Sistem devreye girdikten sonra hem gıda israfı büyük ölçüde sona ermiş hem de şehirlerdeki özel bahçelerin büyüklüğü sistem öncesine oranla altı kat artmıştır.¹⁹¹



Fotoğraf 33: Sıfır Gıda İsrafı Projesi'nden Bir Uygulama¹⁹²

191 Hunter College New York City Food Policy Center, *South Korea Recycles Food Waste in Efoort to Become Zero-Waste Society*, <https://www.nycfoodpolicy.org/food-policy-snaps-hot-south-korea-food-waste/>, erişim tarihi: 12.08.2020.

192 YaleEnvironment360, *In South Korea, An Innovative Push to Cut Back on Food Waste*, https://e360.yale.edu/features/in_south_korea_an_innovative_push_to_cut_back_on_food_waste, erişim tarihi: 12.08.2020.

5.4. ULAŞIM

5.4.1. Chicago’da Ulaşım Hizmetlerini İyileştirmeye Yönelik Çalışmalar

Chicago dünyanın en önemli ağır sanayi merkezlerinden ve emtia piyasalarından biridir. Metropoliten alan nüfusu yaklaşık 10 milyondur. Kuzey Amerika’nın en önemli demiryolu, havayolu ve otoyol bağlantıları üzerinde bulunmaktadır. Chicago’nun “küresel şehir” karakterinin korunması, rekabet gücünün küresel düzeyde artırılması ve ABD’deki öncü rolünün devam ettirilmesi için şehirdeki ulaşım sisteminin kusursuz işleme, kendisini sürekli yenilemesi ve Chicago insanının hayatını daha kolay ve keyifli hâle getirmeye devam etmesi gerekmektedir. Bu ise popülist politiklardan uzak, sosyal ve ekonomik hayatın gelişmesine odaklanmış gerçekçi bir yaklaşımın benimsenmesiyle mümkündür. Bu çerçevede dünyanın en iyi işleyen megakent ulaşım sistemlerinden birinin, bu özelliğini geliştirerek devam ettirmesi için Chicago Bölgesel Ulaşım Otoritesi’nin temel politikaları şöyle belirlenmiştir:¹⁹³

1. Mâliyetleri azaltmak.
2. Gelirleri artırmak.
3. Seyahat güvenliğini pekiştirmek.
4. Kullanıcı memnuniyetini yükseltmek.
5. Sistemin yıpranmasını engellemek.
6. Rekabet gücünü devam ettirmek.

Mâliyet etkin bir sistem olan ulaşım hizmetlerinin kaliteli, etkili ve verimli bir şekilde yürütülmesi şehrin ekonomik devamlılığı ve gelişimi açısından büyük önem taşımaktadır. Ancak, eldeki kaynaklar sınırlıdır ve topluma çok modlu ulaşım alternatifleri sunmak, sosyoekonomik hayatın hızını artırmak ve bağlarını güçlendirmek için yeni yöntemler geliştirmek, ulaşım ile ilgili diğer kurumlarla çok boyutlu ve yapıcı iş birliklerine gitmek, yeni kaynaklar bulmak, yıpranmayı azaltıcı tedbirler almak, yeni teknolojilere hızla adapte olmak ve yeni mobilite çözümleri sunmak gerekir. Hızla artan nüfus ve iş gücü ulaşım yatırımlarına olan talebi artırmaktadır ve bu talebin hızlı ve pratik çözümlerle karşılanması gerekir. Ulaşım ile ilgili temel amaçlar şöyle belirlenmiştir:¹⁹⁴

1. Yatırımlara ayrılan kaynakları artırmak.
2. Hizmetlerin kalitesini ve etkililiğini yükseltmek.
3. Halkın talep ve ihtiyaçlarını karşılamak.

193 Regional Transport Authority, Chicago Transit Agency, Metra, Pace, *Invest in Transit; The 2018-2023 Regional Transit Strategic Plan for Chicago and Northern Illinois*, s. 7.

194 Regional Transport Authority, Chicago Transit Agency, Metra, Pace, *Invest in Transit; The 2018-2023 Regional Transit Strategic Plan for Chicago and Northern Illinois*, ss. 7-9.

4. Şehrin rekabet gücünü pekiştirmek.

Chicago Bölgesel Ulaşım Otoritesi'nin faaliyetleri son birkaç yıldır Illinois Eyalet Hükûmeti tarafından sübvansede edilmemekte ve önümüzdeki beş yıl boyunca bu durumda bir değişiklik beklenmemektedir. Bu nedenle, Chicago Bölgesel Ulaşım Otoritesi kaynak arayışına girmiştir. Bir yandan gelir artırıcı girişimlerde bulunulmakta, diğer yandan giderleri azaltıcı tedbirler alınarak tasarruflar artırılmaktadır. Bu çerçevede idâreler arası iş birliğine ve ulaşım sistemini çalıştıran mevcut iş gücünün niteliğinin artırılmasına daha fazla yoğunlaşmıştır. Azalan fonlara rağmen yatırım ihtiyacının karşılanması için şu tür tedbirler alınmıştır:¹⁹⁵

1. Chicago, ulaşım türleri ve talepleri açısından altı bölgeye ayrılmış ve her biri için farklı stratejiler geliştirilmiştir.
2. Yatırımlar öncelik sırasına konulmuştur.
3. Karayolu projeleri toplu taşımayı destekleyecek şekilde tasarlanmıştır. Bu çerçevede otobüslere özel şerit tahsis edilmesi yönünde önemli çalışmalar yapılarak otobüslerin ortalama hızı artırılmıştır. Ayrıca, durakların istasyonlara yakın olması, duraklara erişimin kolaylaştırılması gibi hususlara önem verilmiştir.
4. Yayalaştırmanın yanı sıra bisiklet, elektrikli motosiklet, scooter ve segway gibi ulaşım araçlarını yaygınlaştırıcı çalışmalar yapılmıştır.
5. Engellilerin yanı sıra nüfustaki yaşlanma dolayısıyla yaşlıların da ulaşım vâsıtalarına erişimini kolaylaştırıcı önlemler alınmıştır.
6. Fiziksel ve zamansal entegrasyonu kuvvetlendirici çalışmalar yapılarak aktarmalar daha kolay, hızlı, konforlu ve kesintisiz hâle getirilmiştir.
7. Talebin az olduğu hatlarda ekstra indirim yapılarak buraların daha sık kullanılması sağlanmıştır.
8. Bütün toplu ulaşım araçlarında internet erişimi sağlanmış ve anlık dijital bilgilendirme hizmeti sunulmuştur. Böylece, toplu taşımayı kullananlar aynı zamanda işlerini de internet üzerinden ücretsiz bir şekilde takip etme imkânına kavuşmuştur.
9. Mobil cihazlardan ve bilişim teknolojilerinden daha fazla yararlanılmaya başlanmıştır.
10. Fiyatların artırılmaması için birçok tasarruf tedbiri uygulanmıştır. Çünkü Chicago'nun ulaşım sisteminin en temel özelliği ucuz, konforlu ve hızlı olmasıdır.

¹⁹⁵ Regional Transport Authority, Chicago Transit Agency, Metra, Pace, *Invest in Transit; The 2018-2023 Regional Transit Strategic Plan for Chicago and Northern Illinois*, ss. 14, 15, 18, 22, 26, 31-37.

11. Gittikçe daha fazla insanın evden çalışmasının yanı sıra klasik mesai saatleri dışında çalışanların oranının artması da fırsata dönüştürülmüş ve ulaşım sistemlerinde kısmî değişiklikler yapılmıştır.
12. Saha araştırmalarına ve veri derlemeye daha çok önem verilerek bu veriler işlenmiş ve performans yönetimi kapsamında daha etkin kullanılmaya başlanmıştır. Halkın değişen ulaşım tercihleri ve davranışları daha hızlı belirlenmeye başlanmıştır. Zengin bir veri havuzu oluşturulmuş ve ilgi çekici olanlar halkla paylaşılmıştır.
13. Işıklıdırma, ısıtma ve dekorasyon gibi hemen fark edilen ve yolcular tarafından hoş karşılanan düşük maliyetli, fakat ortamın havasını değiştirerek insanları olumlu etkileyen ve dolayısıyla yolcu sayısını artırıcı nitelikte olan çalışmalara daha fazla önem verilmeye başlanmıştır.
14. Kamu-özel iş birliğine yönelinmiştir.
15. Alternatif hizmet yöntemlerinden daha fazla yararlanılmıştır.

5.4.2. Başarılı Kentsel Ulaşım Uygulama Örnekleri

5.4.2.1. Bisiklet Destekleme

Fransa'da 2009 yılından bu yana özel sektörden ve kamu sektöründen her işveren, çalışanlarının ev-iş seyahatleri için toplu taşıma ile seyahat masraflarının %50'sini finanse etmek zorundadır. Temmuz 2015'ten itibaren işe gidiş gelişlerde bisiklet kullanımını teşvik etmek amacıyla bisikletle gidilen kilometre başına 25 cent maddi destek sağlanmaya başlanmıştır. Ayrıca, Ocak 2016'dan itibaren, çalışanların işe gidiş gelişlerde bisiklete binmelerini yine teşvik etmek amacıyla işverenlere, çalışanlara tahsis ettikleri her bisikletin parasal değerinin %25'i oranında vergi indirimi sağlayan bir uygulama başlatılmıştır.¹⁹⁶

5.4.2.2. Yaşayan Sokak

Hollanda'da başlayan bu uygulama, şehir içinde özellikle konut alanlarındaki birçok sokakta yayalara ve bisikletlilere öncelik tanınarak yaya dostu sokakların oluşturulmasını hedeflemektedir. Burada amaç, sokakları taşıt trafiğine kapatmak değil, yayaların daha rahat ve güvenli bir şekilde sokağı kullanmaları için özel düzenlemeler yapmaktır. Sadece sokaktaki konutlarda ikamet edenler arabaları ile sokağı kullanabilmekte ve arabalarını sokağın uygun yerlerine park edebilmektedir. Yaşayan Sokak uygulamasında sokağın zemini gerektiğinde parke taşları ile kaplanmakta, motorlu vâsıtaların sokak içinde yavaş hareket etmesi

¹⁹⁶ Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levago.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.

için kasisler konulmakta, belirli bir açı ile istikamet değiştirmelerini sağlayan engeller oluşturulmakta, bisiklet park yerleri yapılmakta ve hız sınırı âzamî 25 km'ye düşürülmektedir. Sokağın başına ve sonuna uyarı amaçlı “yaşayan sokak” (Woonerf) işareti asılmaktadır.¹⁹⁷



Fotoğraf 34: “Yaşayan Sokak” Uygulamasının Temel Özellikleri¹⁹⁸



Fotoğraf 35: “Yaşayan Sokak” İşaretleri (yatay ve dikey)¹⁹⁹

¹⁹⁷ Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.

¹⁹⁸ Plant-Peyzaj ve Süs Bitkiciliği Dergisi, Çocuk Dostu Kent Girişimi, <https://www.plantdergisi.com/ars-gor-esra-cetinkaya-ozkan-prof-dr-erhan-ve/kent-icerisinde-cocuk-dostu-cevreler.html>, erişim tarihi: 21.08.2020.

¹⁹⁹ Plant-Peyzaj ve Süs Bitkiciliği Dergisi, Çocuk Dostu Kent Girişimi, <https://www.plantdergisi.com/ars-gor-esra-cetinkaya-ozkan-prof-dr-erhan-ve/kent-icerisinde-cocuk-dostu-cevreler.html>, erişim tarihi: 21.08.2020.

5.4.2.3. Ücretli Giriş

İngiltere'nin başkenti Londra'nın tarihi City Belediyesi'nin sınırları içinde trafik sıkışıklığını önlemek için haftanın belirli günlerinde ve belirli saatlerde buraya gelen motorlu araçlardan ücret alınmaya başlanmıştır. Bu çerçevede araçların motor büyüklüğüne göre 9-25 sterlin arasında bir giriş ücreti alınmaktadır. Uygulama ile birlikte City'ye günlük giriş yapan araç sayısı 60 binden fazla azalmış, bisiklet kullananların sayısı %72 oranında artmış ve yıllık 130-150 milyon sterlin gelir elde edilmiştir.²⁰⁰



Şekil 13: Londra'da Ücretli Girişe Tâbi Caddeler²⁰¹



Fotoğraf 36: Londra'da Ücretli Giriş Levhaları²⁰²

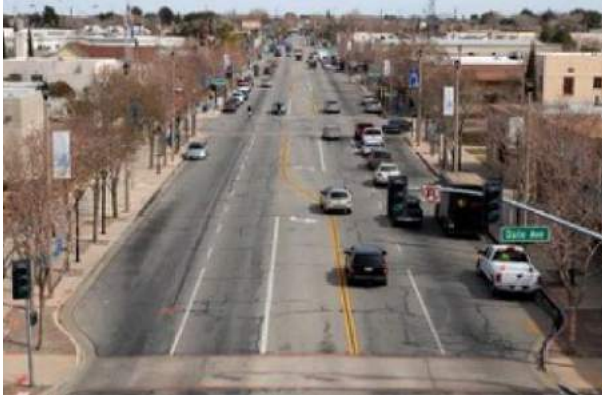
200 Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.

201 WSP, Four reasons why cities should consider congestion charging, <https://www.wsp.com/en-SE/insights/four-reasons-why-cities-should-consider-congestion-charging>, erişim: 06.05.2021.

202 Alphabet, *Congestion Charge increases*, <https://www.alphabet.com/en-gb/auto-digest/congestion-charge-increases-aa-reaction>, erişim tarihi: 21.08.2020.

5.4.2.4. Bulvar Yayalaştırma Çalışması

ABD'nin Kaliforniya Eyaleti'ndeki Lancaster şehrindeki W. Lancaster Bulvarı; araç trafiği, park eden araçlar ve yetersiz çevre düzenlemesi dolayısıyla gürültü, egzoz emisyonu ve yayaların can güvenliği gibi sorunlara neden olmaktaydı. Bulvarda yapılan bir düzenleme ile ortada geniş bir refüj oluşturulmuş ve buraya yaya dostu fonksiyonlar tanımlanmıştır. Ayrıca, bulvarın her iki tarafına geniş kaldırımlar yapılmıştır.²⁰³



Önce



Sonra

Fotoğraf 37-38: Lancaster'da Bulvar Düzenlemesi²⁰⁴

203 Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levago.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.

204 Project for Public Spaces, *Road Diet Case Study: Reinvigorating Downtown Lancaster One Lane at a Time*, <https://www.pps.org/article/road-diet-reinvigorating-downtown-lancaster-one-lane-at-a-time>, erişim tarihi: 22.08.2020.

5.4.2.5. Elektrikli Otobüsler (E-bus)

Avusturya'nın başkenti Viyana'da karbon emisyonunu azaltmak amacıyla belediye otobüsleri elektrikle çalışır hâle getirilmiştir. Eski tramvay hatlarındaki katenerler kaldırılmayarak otobüslerdeki bataryaların şarj edilmesi için kullanılmaktadır. Otobüsler duraklarda bataryalarını 10-15 dakika içinde doldurmakta ve hizmet vermeye devam etmektedir. Graz Teknik Üniversitesi tarafından yapılan ölçümlere göre, otobüs başına yılda 5,3 ton CO₂, 1,7 ton NO ve 0,06 ton NO₂ emisyonu azaltımı sağlanmaktadır.²⁰⁵



Fotoğraf 39: Bataryasını Şarj Eden Bir Otobüs ve Şehir İçi Trafikte Seyreden Başka Bir Otobüs²⁰⁶

5.4.2.6. Elektrikli Motosikletler, Scooterlar

Brüksel'de elektrikli motosikletlerle ve scooterlarla şehir içi ulaşım hizmeti verilmeye başlanmıştır. Böylece bir yandan trafiğe takılmadan kesintisiz seyahat imkânı sunulmakta diğer yandan da karbon emisyonu ve enerji giderleri azaltılmaktadır.²⁰⁷

205 Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.

206 Living Rail, *Electric Buses using Tramway Infrastructure: the eBuses in Austria*, http://81.47.175.201/livingrail/index.php?option=com_content&view=article&id=728:the-e-buses-austria&catid=37:technologies&Itemid=126, erişim tarihi: 23.08.2020.

207 Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.



Fotoğraf 40: Elektrikli Scooter ve Motosiklet²⁰⁸

5.4.2.7. Düşük Emisyonlu Bölge

Almanya'nın birçok şehrinde 2011 yılından itibaren belirlenen düşük emisyonlu bölgelere taşıtların girebilmesi için düşük emisyon belgesine sahip olmaları gerekmektedir. Bu amaçla, söz konusu bölgelerin girişlerine “Düşük Emisyon Tabelası” asılmakta ve buraya girecek kadar düşük emisyonu sahip olan taşıtlara “yeşil etiket” (Umweltplakette) takılmaktadır. Dolayısıyla, bu etiketi taşımayan araçlar buralara girememekte,

girmeleri hâlinde ise yüksek cezalar ödemektedir. Bu şart, ülkeyi ziyaret eden yabancı araçlar için de geçerlidir.²⁰⁹



Şekil 14: Yeşil Etiket (Umweltplakette)²¹⁰



Fotoğraf 41: Yeşil Etiket Olmayan Araçların Girmesinin Yasak Olduğu Düşük Emisyonlu Bölgede Uyarı Levhası²¹¹

208 Asphalt & Rubber, *BRP Debuts Electric Motorcycle & Scooter Concepts*, <https://www.asphalt-and-rubber.com/news/brp-debuts-electric-motorcycle-scooter-concepts/>, erişim tarihi: 24.08.2020.

209 Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levago.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.

210 Umweltplakette.org, *Die Umweltplakette*, <https://www.umweltplakette.org/>, erişim tarihi: 24.08.2020.

211 Maximilian Holland, *Stuttgart, Home of Porsche & Mercedes, Has Banned Older Diesels*, <https://maximilianholland.com/2019/04/05/stuttgart-home-of-porsche-mercedes-has-banned-older-diesels/>, erişim tarihi: 24.08.2020.

5.4.2.8. Arabasız Gün

27 Eylül 2015'ten itibaren Paris'teki Champs-Elysees Bulvarı her ayın ilk pazar günü taşıt trafiğine kapatılarak tamamen yayaların kullanımına açılmaktadır. Bu uygulama, vatandaşları bir araya getirmeyi, karbon emisyonunu azaltmayı, sporu ve yürümeyi teşvik ederek yayalaştırma fikrini yerleştirmeyi amaçlamaktadır. Böylece daha yeşil, hareketli ve keyifli bir ortam oluşturulmaya çalışılmaktadır. Ayrıca, belediye ve özel sektör kuruluşları ile sivil toplum örgütleri tarafından eğitici ve eğlenceli aktiviteler düzenlenmektedir.²¹²



Fotoğraf 42: Paris'teki Champs-Elysees Bulvarı'nda Arabasız Gün²¹³

5.4.2.9. Yürüyüş Bantlı Elektrikli Bisiklet

Hollanda'da geliştirilen Lopifit (yürüyüş bantlı elektrikli bisiklet), bir elektrikli bisiklet üzerine yerleştirilmiş yürüyüş bandında sürücünün hem yürümesini hem de bir bisiklet gibi seyahat etmesini mümkün kılmaktadır. Saatte 25 kilometre hıza kadar ulaşan Lopifit, hem yürüyüş yapmak hem de şehir içinde trafiğe yalananmadan seyahat etmek isteyenler tarafından tercih edilmektedir.²¹⁴

212 Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.

213 European Commission, *A Day Without Cars in Paris*, <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/a-day-without-cars-in-paris/>, erişim tarihi: 25.08.2020.

214 Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.



Fotoğraf 43: Hem Yürüme Hem de Seyahat İmkânı Sağlayan Lopifit²¹⁵

5.4.2.10. Kavşak Boyama Sanatı

ABD'nin New Jersey Eyaleti'ndeki Montclair şehri ile New York Eyaleti'ndeki Rochester şehrindeki sokaklarda kavşakların daha güvenli ve keyifli hâle getirilmesi için geliştirilmiş bir projedir. Proje hem sokaklardaki trafiğin hızını azaltmış hem de yaya güvenliğini artırmıştır. Yaklaşık yüz kişilik bir gönüllü ekip tarafından regarenk boyanan kavşaklar hem çevredeki sâkinlere estetik bir ortam sunmakta hem de sokakların havasını değiştirmektedir.²¹⁶



Fotoğraf 44: Kavşak Boyama Sanatı Örnekleri²¹⁷

²¹⁵ India.com, *A bike that is also a treadmill! Will you ride err walk this cool scooty to work?*, <https://www.india.com/viral/a-bike-thats-also-a-treadmill-will-you-ride-err-walk-this-cool-scooty-to-work-602422/>, erişim tarihi: 25.08.2020.

²¹⁶ Charlene Rouaud, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.

²¹⁷ Bright and Beautiful, *Paint the Pavement*, <https://www.myclclearwater.com/residents/placemaking-programs/paint-the-pavement>, erişim tarihi: 25.08.2020.

5.5. KÜLTÜR VE TURİZM

5.5.1. Liverpool'da Kültür Alanında Yapılan Çalışmalar

İngiltere'nin batısında bir liman şehri olan Liverpool, 1980'li yıllara kadar yaklaşık bir milyon insanın yaşadığı büyük bir sanayi ve liman şehri iken, Thatcher Hükûmeti'nin uyguladığı özelleştirmeci politikalar sonucunda nüfusunun %60'ını kaybetmiş ve 2000 yılına yaklaşık 400 bin insanın yaşadığı çöküntü hâlinde bir şehir olarak girmiştir. Sekiz yüz yıllık şehrin yaşadığı gerileme süreci, 2008 yılında Avrupa Kültür Başkenti ilan edilmesiyle âdeta sona ermiş ve şehir, İngiltere'nin en güzel metropollerinden biri hâline gelmiştir. Liverpool'da 2008 Avrupa Kültür Başkenti sürecinde yapılan ve şehrin yeniden hayat bulmasına büyük katkı sağlayan başlıca çalışmalar şunlardır:²¹⁸

1. Çok canlı ve içerik açısından zengin bir internet sitesi hazırlanmıştır. Sitede Türkçe dâhil 8 dilde yayın yapılmıştır.
2. Avrupa'nın en büyük limanlarından biri olan eski liman bölgesi kentsel dönüşüme tâbi tutulmuştur. Bu kapsamda gerçekleştirilen projeler şunlardır:
 - a. 11.000 kişilik kongre merkezi
 - b. Fuar merkezi
 - c. Denizcilik Müzesi
 - d. Beatles Müzesi
 - e. Uluslararası Kölelik Müzesi
 - f. Liverpool Müzesi
 - g. Futbol Müzesi
 - h. Tate Liverpool Sanat Galerisi
 - i. Turizm Bilgi Sarayı
 - j. Yeni Kruvaziyer Gemi Terminali
 - k. Sahil boyunca kilometrelerce rıhtım ve park düzenlemesi
 - l. Rezidans bölgesi
 - m. Su sporları merkezi
 - n. İş ve finans merkezi

218 https://www.liverpool.ac.uk/media/livacuk/impacts08/pdf/pdf/Creating_an_Impact_-_web.pdf, erişim tarihi: 23.08.2020.



Fotoğraf 45: Liverpool Kongre Merkezi²¹⁹



Fotoğraf 46: Denizcilik Müzesi²²⁰

219 MeetingsInternational, *ACC [Liverpool Arena and Convention Center] to Extend*, <https://www.meetingsinternational.com/news.php?id=195>, erişim tarihi: 23.08.2020.

220 Visit Liverpool, *Merseyside Maritime Museum*, <https://www.visitliverpool.com/things-to-do/merseyside-maritime-museum-p8987>, erişim tarihi: 23.08.2020.



Fotoğraf 47: Beatles Müzesi²²¹



Fotoğraf 48: Tate Liverpool Sanat Galerisi²²²

221 Pinterest, *Beatles Museum*, <https://www.pinterest.dk/pin/169870217164838763/>, erişim tarihi: 23.08.2020.

222 Tate, *Tate Liverpool*, <https://www.tate.org.uk/visit/tate-liverpool>, erişim tarihi: 23.08.2020.



Fotoğraf 49: Liverpool Futbol Müzesi²²³



Fotoğraf 50: Yeni Yapılan Kruvaziyer Terminali²²⁴

223 Football and material culture, *The Liverpool Museum*, <https://footballandmaterialculture.com/2013/07/23/the-liverpool-museum/>, erişim tarihi: 23.08.2020.

224 Liverpool Business News, Liverpool cruise liner terminal to welcome 57 vessels and over 100,000 people in 2018, <https://lbdaily.co.uk/liverpool-cruise-liner-terminal-welcome-57-vessels-100000-people-2018/>, erişim tarihi: 23.08.2020.



Fotoğraf 51: Liverpool Müzesi²²⁵

3. Liverpool şehrinde kapsamlı yenileme çalışmaları yapılmıştır:
 - a. Anıtsal yapılar ve anıtlar
 - b. Şehirdeki yüzlerce tarihî eserin restorasyonu
 - c. Şehrin ana girişlerinin genişletilmesi ve çevre düzenlemelerinin yapılması
 - d. Binlerce konutu kapsayan kentsel dönüşüm çalışmaları
 - e. Bazı yolların taşıt trafiğine kapatılarak yayalaştırılması
4. Resim, heykel ve benzeri görsel sanatlara ilişkin dünya ve Avrupa çapında onlarca etkinlik
5. Dünya ve Avrupa çapında müzik festivalleri, konserler
6. Liverpool'un yakın çevresi olan Lancashire ve Cheshire bölgelerini kapsayan kültürel etkinlikler
7. Başta futbol olmak üzere birçok spor etkinliğinin düzenlenmesi
8. Fuarlar, sergiler
9. Sempozyumlar, kongreler, paneller ve diğer etkinlikler

²²⁵ Archdaily, *Museum of Liverpool*, <https://www.archdaily.com/151034/museum-of-liverpool-3xn>, erişim tarihi: 23.08.2020.

Liverpool Üniversitesi ve John Moores Üniversitesi iş birliğinde 2010 yılında “Kültürel Başkent Enstitüsü” kurulmuş ve aktif bir şekilde faaliyetlerini yürütmektedir. Enstitünün ana çalışma alanları şunlardır:²²⁶

1. Kültürel Değerler ve Kamu Politikası
2. Kültür Politikası ve Büyük Aksiyonlar
3. Kültürel Varlıklar ve Toplumsal Değerler

Enstitü birçok kurum ve kuruluş ile ortak çalışmalar gerçekleştirmiş, birçok proje bu kurum ve kuruluşlar tarafından desteklenmiştir. Bunlara örnek olarak şunlar verilebilir:²²⁷

1. Sanat ve Beşerî Bilimler Araştırma Konseyi
2. İngiltere Sanat Konseyi
3. Avrupa Parlamentosu
4. Liverpool Ulusal Müzeleri
5. Londra 2012 Organizasyon Komitesi
6. İngiliz Mirası
7. Kreatif İskoçya

Avrupa Kültür Başkenti unvanının kazanılmasının üzerinden geçen on yıldan Liverpool Üniversitesi ve John Moores Üniversitesi tarafından 2018 yılında ortaklaşa yürütülen bir araştırmada, kültür başkentliği sürecinde yapılan çalışmaların ve yatırımların şehir için âdetâ bir yeniden doğuş (Rönesans) olduğu ve bu çalışmaların şehre hâlâ ciddi avantajlar sağladığı tespit edilmiştir. 2008 öncesinde Liverpool’un İngiltere’deki imajına dâir yapılan araştırmalarda elde edilen sonuçlar ile 2008 sonrasında her yıl yapılan araştırmalarda elde edilen sonuçlar arasında bâriz farklar ortaya çıkmıştır. Öncesinde çöküntü alanları ile dolu, nüfusunun büyük bölümünü kaybetmiş, fakirliğin yaygın olduğu, suç örgütlerinin ve çetelerin şehrin belirli yerlerini âdetâ esir aldığı bir Liverpool’dan, İngiltere’nin kültür ve sanat anlamında en önemli şehirlerinden birine uzanan bir yolculuk gerçekleştirilmiştir. Şehir İngiltere’nin en canlı, renkli, yaşanabilir ve güvenli şehirlerinden biri olarak görülmektedir. Turizm açısından ise İngiltere’nin en çok ziyaret edilmek istenen beşinci şehri konumuna yükselmiştir. Avrupa Kültür Başkenti unvanının alınması için yapılan çalışmalar, bu unvanın kazanılmasından sonra da devam ettirilmiş ve bu sayede Liverpool UNESCO Dünya Mirası Listesi’ne alınarak 2015 yılında Yaratıcı Müzik Şehri unvanını kazanmıştır. Avrupa Kültür Başkenti unvanı alınmadan önce Liverpool adı medyada daha çok suçlarla ve karanlık olaylarla anılırken, bu sürecin çok başarılı bir şekilde

226 Institute of Capital Culture, <http://iccliverpool.ac.uk/about/>, erişim tarihi: 23.08.2020.

227 Institute of Capital Culture, <http://iccliverpool.ac.uk/about/>, erişim tarihi: 23.08.2020.

yönetilmesi sayesinde Liverpool hakkında medyada çıkan haberlerin sayısı ikiye katlanırken bunların büyük çoğunluğu kültür, sanat ve spor haberleri hâline gelmiştir. Kültür-sanat haberleri konusunda ise Londra'dan sonra ülkede adından en çok söz edilen ikinci şehir olmuştur. Liverpool halkının %90'ının Avrupa Kültür Başkentliği sürecinde yapılan yatırımlar ve gerçekleştirilen etkinlikler dolayısıyla şehrin büyük bir gelişme gösterdiğini düşündüğü tespit edilmiştir. Halkın %60'ı ise yapılan bu çalışmalardan kendi hayatlarının olumlu etkilendiğini belirtmiştir.²²⁸

Avrupa Kültür Başkenti unvanının onuncu yılında 2018 yılında “Liverpool 2018” etkinlikleri düzenlenmiştir. Bu çerçevede yapılan programlar şunlardır:²²⁹

1. Afrika ve Karayipler Müzik Festivali
2. Reggae Müzik Yarışması
3. Reggae Sanat Sergisi
4. Arap Sanatları Festivali
5. Brezilya Kültür Festivali
6. Liverpool Bienali
7. Uluslararası Wellbeing (İyi Oluş) Haftası
8. Mental Sağlık Festivali
9. Hint Müziği Festivali
10. LEAP Dans Festivali
11. Engelliler Sanat Festivali
12. Gıda Festivali
13. Edebiyat Festivali

5.5.2. Dubai’de Turizmi Geliştirmek İçin Yapılan Çalışmalar

2021 Stratejik Planı’nda Dubai ekonomisinin temel itici gücü olan beş sektörden biri olarak tanımlanan turizm (diğerleri ulaşım, ticâret, inşaat ve finans), geleneksel anlamdaki turizmin çok ötesine geçerek şehrin ekonomisinin yaklaşık %30’unu oluşturmaktadır. Bu durum turizm sektörünün şehirdeki bütün hizmetler ve ekonomik faaliyet alanları (gayrimenkul, ulaşım, finans, bankacılık, eğitim, sağlık, ticâret, teknoloji, iletişim, bilişim vb.) ile kuvvetli bir şekilde ilişkilendirilmesinden kaynaklanmıştır. Söz gelimi çoğunlukla yurt dışı müşterilere yönelik 600 milyar ABD dolarını aşkın gayrimenkul projesi geliştirilmiş ve David Beckham

²²⁸ University of Liverpool, *Impact of European Capital of Culture still felt in Liverpool a decade on*, <https://news.liverpool.ac.uk/2018/10/09/impact-of-european-capital-of-culture-still-felt-in-liverpool-a-decade-on/>, erişim tarihi: 23.08.2020.

²²⁹ LiverpoolExpress, *Funding boost for much-loved Liverpool events*, <https://liverpoolexpress.co.uk/funding-boost-for-much-loved-liverpool-events/>, erişim tarihi: 23.08.2020.

gibi ünlü birçok kişi Dubai’de gayrimenkul satın alarak yılın belirli zamanlarını burada geçirmeye başlamıştır. Kendini “Küresel Arap Şehri” olarak nitelendiren Dubai’nin “küresel düzeyde bir kültür-sanat, kreasyon ve yetenek merkezi” olarak tanımlanan vizyonu da turizmi kapsayan geniş bir bakış açısını yansıtmaktadır. Bu çerçevede Dubai, turizm alanında küresel pazarlara odaklanmış, küresel düzeydeki fırsatları ve niş alanları tespit etmiş, kilit paydaşlarını tanımlamış ve turizm ekonomisini güçlü tutmak için paydaşlarla çok yönlü iş birlikleri geliştirmiştir. Bu amaçla geniş katılımlı arama konferansları düzenlenmiş ve şehrin kültürel mirasının geliştirilerek yaşatılması, bütün dünyaya tanıtılması, dünya çapında yankı uyandıracak ve şehri turizm anlamında marka hâline getirecek uluslararası organizasyonların gerçekleştirilmesi, turizm endüstrilerinin çeşitlendirilerek geliştirilmesi ve gerekli akademik desteğin sağlanması konularına odaklanılmıştır. Turizm faaliyetlerinde içerik zenginliği, mükemmellik, liderlik ve en fazla kaynaktan ziyaretçi çekmek temel stratejiler olarak kabul edilmiştir. Bu stratejilerin hayata geçirilmesi için şehrin, rakip şehirlerde olmayan avantajlarına odaklanılmıştır. Söz gelimi kuzey yarım küredeki önde gelen turizm merkezlerinde bulunmayan kış güneşi, kışın keyifle denize girme imkânı sunan geniş kumsallar ve sıra dışı çöl etkinlikleri başlangıç avantajları olarak kabul edilmiş ve özellikle turizm faaliyetleri ilk etapta bunlar üzerine oturtulmuştur. Ancak, zaman içinde birçok turistik aktivite geliştirilmiş, turizmin neredeyse tüm segmentlerinde (kış sporları da dâhil olmak üzere) bir şeyler sunan çekim gücü yüksek bir destinasyon oluşturulmuştur. Dubai’de ziyaretçilere ve sâkinlere sunulan turizm aktiviteleri şunlardır:²³⁰

1. Dağcılık, kaya tırmanışı, dağ bisikleti
2. Kuş gözlemciliği

²³⁰ Government of Dubai, Executive Council, *2021 Dubai Plan*, 2021, <https://www.dubaip-lan2021.ae/wp-content/uploads/2016/06/DP2021Booklet-%D9%83%D8%AA%D9%8A%-D8%A8-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D8%AF%D8%A8%D9%8A-2021.pdf>, erişim tarihi: 28.08.2020; Dubai Culture, *Our Initiatives*, <https://dubaiculture.gov.ae/en/Pages/default.aspx#>, erişim tarihi: 23.08.2020; Dubai Culture, *Press Releases*, <https://dubaiculture.gov.ae/en/Media/Press-Releases/Pages/DC-reviews-its-strategic-plan-in-support-of-the-national-action-strategy-to-prepare-for-the-next-50-years.aspx>, erişim tarihi: 23.08.2020; <https://www.thefirstgroup.com/en/news/dubai-s-tourism-success-story/>, erişim tarihi: 23.08.2020; Filareti Kotsi, Ian Michael, “Planning and Developing ‘Destination Dubai’ in the Context of the United Arab Emirate (UAE)”, *Planning for Tourism: Towards a Sustainable Future*, N. D. Morpeth and H. Yan, CABI, 2015, https://www.researchgate.net/publication/282794338_Planning_and_developing_Destination_Dubai_in_the_context_of_the_United_Arab_Emirates_UAE, erişim tarihi: 23.08.2020; Melodena Stephens Balakrishnan, “Dubai – A Star in the East: A Case Study in Strategic Destination Branding”, *Journal of Place Management and Development*, January 2008, DOI: 10.1108/17538330810865345, https://www.researchgate.net/publication/240640219_Dubai_-_A_Star_in_the_East_A_Case_Study_in_Strategic_Destination_Branding#read, erişim tarihi: 25.08.2020; Techspo Dubai 2021, *Dubai Sports*, <https://techspodubai.ae/dubai-sports/>, erişim tarihi: 28.08.2020.

3. Çöl safarisi
4. Spor: Golf, at yarışı, tenis, kriket, futbol, bisiklet, badminton, basketbol, hokey, rugby vb.
5. Deve yarışı
6. Şahincilik (şahinle avlanma)
7. Motor sporları
8. Plaj
9. Yüzme, dalış
10. Balık avlama
11. Yatçılık
12. Yelkenli
13. Sörf
14. Su parkı ve akvaryum
15. Kamp
16. Kayak (kapalı kayak merkezi), buz hokeyi
17. Alışveriş (dünyanın en pahalı markalarından yöresel ürünlere ve objelere kadar uzanan geniş bir yelpaze)
18. Eğlence
19. Hava dalışı (skydiving)
20. Hayvanat bahçesi
21. Gösteriler
22. Müzeler ve tarihî yerler
23. Gastronomi
24. Kültürel etkinlikler: Sinema, tiyatro, opera, festivaller, konserler, halk dansları vb.
25. Eğitim turizmi: Yükseköğretim, akademik kongreler, sempozyumlar, öğrenci ve akademisyen değişim programları vb.
26. Sağlık turizmi
27. Kruvaziyer turizm
28. Ses ve ışık gösterileri
29. Fuarlar, sergiler
30. Film ve animasyon stüdyoları ve platoları



Fotoğraf 52: Kayak²³¹



Fotoğraf 53: Golf²³²

231 Timestravel, *Ski Dubai*, <https://timesofindia.indiatimes.com/travel/destinations/ski-dubai/as40367585.cms>, erişim tarihi: 24.08.2020.

232 Golfholidaysdirect, *Golf Courses in Dubai*, <https://www.golfholidaysdirect.com/golf-courses/dubai/>, erişim tarihi: 24.08.2020.



Fotoğraf 54: Motor Sporları²³³



Fotoğraf 55: Deniz-Kum-Güneş²³⁴

²³³ Dubai Autodrome, <https://www.dubaiautodrome.ae/>, erişim tarihi: 24.08.2020.

²³⁴ Scoop.it, *Best beaches in Dubai*, <https://www.scoop.it/topic/valentine-s-day-dubai-romantic-places-romantic-dinner>, erişim tarihi: 24.08.2020.



Fotoğraf 56: Alışveriş²³⁵



Fotoğraf 57: Hava Dalışı²³⁶

235 LivinginDubai, *10 Quick Tips for Shopping in Dubai*, <https://www.livingindubai.org/10-tips-for-shopping-in-dubai/>, erişim tarihi: 24.08.2020.

236 Travel+leisure, *Skydive Dubai*, <https://www.travelandleisure.com/travel-guide/dubai/things-to-do/skydive-dubai>, erişim tarihi: 24.08.2020.



Fotoğraf 58: Kruvaziyer Turizm²³⁷

Dubai'nin turistlere sunabileceği doğa tabanlı hizmetler ve ürünler son derece kısıtlı olmasına karşılık, yapılan ürün ve hizmet çeşitlendirmesiyle dünyanın en önemli destinasyonlarından biri hâline gelinmiştir. Buna rağmen, çok sıcak ve bunaltıcı geçen, turizm sezonunun en zayıf olduğu, turist sayısının ve harcama miktarının en düşük olduğu yaz mevsimi hâlâ hedeflenen seviyenin altındadır ve bu eksikliği gidermek için on hafta süren, alışveriş ve çocuk odaklı etkinlikler içeren ve fiyat açısından da çok câzip olan Dubai Yaz Sürprizi adlı etkinlikler organize edilmektedir. Aynı şekilde Ramazan ayında da sönük geçen turizm sektörünü canlandırmak için Ramadan in Dubai etkinlikleri organize edilmektedir. Kış mevsiminde Dubai'ye olan talebi daha da artırmak için Dubai Alışveriş Festivali düzenlenmektedir. Sadece bu etkinliğin şehrin ekonomisine yaptığı katkı %8 düzeyindedir. Dubai Alışveriş Festivali, Yaz Sürprizi ve Ramadan in Dubai süresince yıllık altın ve pırlanta satışının üçte ikisi (2/3) gerçekleştirilmektedir. Bu satışların %52'si ise turistler tarafından yapılmaktadır.²³⁸

Dubai'de turizmin uluslararası pazarlara yönelik olarak planlanması, denetlenmesi, geliştirilmesi ve pazarlanması için Dubai Turizm (DT) kurulmuştur. DT, turizm sektörüne ilişkin tüm lisanslama, denetim ve koordinasyon faaliyetlerinin tek sorumlusudur. Amaç, Dubai'yi bölgesel bir turizm merkezinden küresel bir

²³⁷ UAE, *Dubai welcomes five cruise ships in one day*, <https://gulfnews.com/uae/transport/dubai-welcomes-five-cruise-ships-in-one-day-1.65686388>, erişim tarihi: 24.08.2020.

²³⁸ Melodena Stephens Balakrishnan, "Dubai – A Star in the East: A Case Study in Strategic Destination Branding", *Journal of Place Management and Development*, January 2008, DOI: 10.1108/17538330810865345, https://www.researchgate.net/publication/240640219_Dubai_-_A_Star_in_the_East_A_Case_Study_in_Strategic_Destination_Branding#read, erişim tarihi: 25.08.2020.

turizm ve eğlence merkezine dönüştürmektir. DT'nin dünya genelinde 20 ofisi bulunmaktadır.²³⁹ DT tarafından koordine edilen küresel katılımlı etkinliklerden bazıları şunlardır:²⁴⁰

1. Dubai Alışveriş Festivali
2. Dubai Yaz Sürprizi
3. Dubai Uluslararası Film Festivali
4. Dubai Uluslararası Caz Festivali
5. Arap Dünyası Seyahat Pazarı
6. Dubai Air Show
7. Dubai At Yarışları Dünya Kupası
8. Dubai Golf Turnuvası
9. Dubai Açık Tenis Turnuvası

Şehrin çok gelişmiş bir turistik tesis altyapısı bulunmaktadır. Örneğin 2019 yılı itibarı ile şehirde 514 tane yıldızlı otel olup bunların 128 tanesi beş yıldızlı, 158 tanesi ise 4 yıldızlıdır. Ayrıca, 197 tane apart otel bulunmaktadır. Toplam yatak sayısı ise 126.120 olup, son beş yılda (2014-2019 arasında) %37 oranında artmıştır. Spor turizmi açısından bakıldığında ise yaklaşık 15 milyon m² büyüklüğe sahip Dubai Spor Şehri kurularak 25.000 kişi kapasiteli kriket stadyumu, kriket akademisi, 5.000 kişi kapasiteli rugby stadyumu, hokey stadyumu, İspanyol spor okulları, golf akademisi, atletizm pisti, kapalı spor salonu, yüzme havuzu, jimnastik salonu, golf sahaları vb. birçok tesis oluşturulmuştur. Bunun yanı sıra turistik amaçlı 7 badminton salonu, 17 golf sahası, 9 çok amaçlı stadyum, 1 hipodrom, 1 rugby stadyumu, 1 buz pateni salonu, 8 olimpiik yüzme havuzu kompleksi ve 1 dalış merkezi bulunmaktadır.²⁴¹

Dubai'de turizmi geliştirmek amacıyla birçok proje hayata geçirilmiştir. Ekonominin diğer alanlarında projelerin geliştirilmesi sürecinde üzerinde durulan en önemli hususlardan biri söz konusu projelerin şehrin turizm kapasitesine ve potansiyeline yapacağı etkidir ve bu etkinin olumlu anlamda âzamileştirilmesi yönünde hareket edilmektedir. Dubai'de son yıllarda hayata geçirilen ve turizmin gelişmesine büyük katkı sağlayan başlıca projeler şunlardır:²⁴²

239 Dubai Tourism, *Welcoming the world to Dubai*, <https://www.dubaitourism.gov.ae/>, erişim tarihi: 26.08.2020; The First Group, *Dubai's Tourism Success Story*, <https://www.thefirstgroup.com/en/news/dubai-s-tourism-success-story/>, erişim tarihi: 23.08.2020.

240 The First Group, *Dubai's Tourism Success Story*, <https://www.thefirstgroup.com/en/news/dubai-s-tourism-success-story/>, erişim tarihi: 23.08.2020.

241 Visit Dubai, *Dubai Tourism 2019: Performance Report*, <https://www.visitdubai.com/en/tourism-performance-report>, erişim tarihi: 25.08.2020; Dubai Sports City, *Sports*, <http://www.dsc.ae/sports/>, erişim tarihi: 28.08.2020.

242 Shuraa, *Why Dubai Freezones attracts foreign investors*, <https://www.shuraa.com/blog/2016/08/dubai-free-zone-development-and-bids-to-attract-foreign-investors.html>,

1. Silikon Vahası
2. Havalimanı Serbest Bölgesi
3. Uluslararası Tasarım Bölgesi
4. Sağlık Şehri
5. Uluslararası Akademik Şehir (Üniversiteler Şehri)
6. İnternet Şehri
7. Uluslararası Finans Merkezi
8. Bilgi Köyü
9. Medya Şehri
10. Altın ve Elmas Parkı (Bölgesi)
11. Çoklu Emtia Merkezi
12. Uluslararası Medya Üretim Merkezi
13. Jebel Ali Serbest Bölgesi
14. İmalat Şehri
15. Dubai Dünya Merkezi (Dubai Yeni Havalimanı)
16. Universal Stüdyo Şehri
17. Dünya Ticâret Merkezi Serbest Bölgesi
18. Dubai Festival Şehri

Dubai aynı zamanda dünya çapında bir kültür şehri hâline gelmeyi hedeflemektedir. Bu amaçla 17 farklı müze hizmete açılmıştır.²⁴³

1. İnci Müzesi
2. Dubai Şehir Müzesi
3. Şeyh Seyit El Maktum Müzesi
4. El Ahmediye Okulu ve Kültür Mirası Müzesi
5. Etihad Müzesi
6. Kahve Müzesi
7. Hareketli Görüntüler Müzesi
8. Belediye Müzesi

erişim tarihi: 25.08.2020; Melodena Stephens Balakrishnan, “Dubai – A Star in the East: A Case Study in Strategic Destination Branding”, *Journal of Place Management and Development*, January 2008, DOI: 101108/17538330810865345, https://www.researchgate.net/publication/240640219_Dubai_-_A_Star_in_the_East_A_Case_Study_in_Strategic_Destination_Branding#read, erişim tarihi: 25.08.2020.

243 Gulfnews, *All 47 of the UAE museums*, <https://gulfnews.com/lifestyle/community/all-47-of-the-uae-museums-1.2007093>, erişim tarihi: 25.08.2020.

9. Polis Müzesi
10. Toprak Müzesi
11. At Müzesi
12. Al Oqaili Edebiyat Müzesi
13. Deve Müzesi
14. Sikke Müzesi
15. Güvenlik Müzesi
16. Arkeoloji Müzesi
17. Kadınlar Müzesi

Turizmde aktivite ve pazar çeşitliliği stratejisi çerçevesinde Avrupa ve ABD gibi olgunlaşmış pazarlara yönelik büyüme stratejisi başarılı bir şekilde uygulanmış ve günümüzde bu pazarlardaki niş alanlara yönelinmiştir. Diğer taraftan, Uzak Doğu, Kuzey Afrika, Orta Asya ve Latin Amerika gibi henüz olgunlaşmamış pazarlarda büyümeye yönelik kapsamlı analizler yapılmış ve eylem planları hazırlanmıştır. Böylece, uluslararası ziyaretçiler açısından çok hassas olan turizm sektöründe müşteri kitlesi küresel düzeye yayılarak geniş bir taban oluşturulmaya ve risk minimize edilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda, Dubai'nin en çok ziyaretçi çektiği ülkeler olan Suudi Arabistan (Orta Doğu), Hindistan (Güney Asya), İngiltere (Avrupa), Almanya (Avrupa), ABD ve Çin (Uzak Doğu), kaynak çeşitlendirmesi açısından oldukça başarılı olduğunu göstermektedir. Bunların yanı sıra Batı Avrupa, Orta Doğu (İran dâhil), Güney Doğu Asya, Kuzey Afrika, ABD, Rusya ve eski Sovyet Cumhuriyetleri diğer önemli pazarlardır. Çin, Endonezya ve Nijerya gibi büyük potansiyel taşıyan pazarlara ise özel önem verilmektedir.²⁴⁴

Değişen pazar dinamiklerine hızlı cevap verme yeteneği, Dubai'nin turizmde başarılı bir büyüme stratejisi uygulamasının altında yatan temel nedendir. Bu çerçevede açık gökyüzü politikası, serbest ve geniş vize rejimi, havalimanı hizmetlerinin mükemmelleştirilmesi gibi uygulamalar ise şehrin küresel düzeyde erişilebilirliğini artırmıştır. 112'den fazla havayolu şirketi, şehri 165'ten fazla varış noktasına bağlamaktadır. Nitekim Dubai Havalimanı 2019 yılında 86 milyon yolcuya hizmet vererek dünya genelinde dördüncü sırada yer almış ve bu veriyle Londra, Şanghay, Paris ve Frankfurt havalimanlarını geride bırakmıştır. Heathrow'dan sonra ciro açısından ikinci sırada yer alan Dubai Duty Free'de müşteriler yılda 2 milyar ABD dolarından fazla harcama yapmaktadır. Ayrıca, şehrin stratejik

²⁴⁴ The First Group, *Dubai's Tourism Success Story*, <https://www.thefirstgroup.com/en/news/dubai-s-tourism-success-story/>, erişim tarihi: 23.08.2020; Filareti Kotsi, Ian Michael, "Planning and Developing 'Destination Dubai' in the Context of the United Arab Emirates (UAE)", *Planning for Tourism: Towards a Sustainable Future*, N. D. Morpeth and H. Yan, CABI, 2015, https://www.researchgate.net/publication/282794338_Planning_and_developing_Destination_Dubai_in_the_context_of_the_United_Arab_Emirates_UAE, erişim tarihi: 23.08.2020.

coğrafi konumu, gelişmiş altyapısı, yüksek hayat standartları, olağanüstü hizmet kalitesi, her zevke ve bütçeye hitap eden konaklama imkânları Dubai'ye önemli rekabet avantajları sağlamaktadır. Temel amaç sadece dünyanın her yanından nitelikli ziyaretçi çekmek değil, aynı zamanda bütüncül bir değer zinciri ortaya koyarak ziyaretçilerde sadakat duygusu oluşturmak, ülkelerinde ve dünya üzerinde gittikleri her yerde Dubai'nin gönüllü tanıtım elçileri olmalarını sağlamaktır. Öte yandan, şehrin dünyanın bütün önemli havayolu/havacılık şehirleri (merkezleri) ile direkt bağlantısı kurularak doğrudan (aktarmasız, bağlantısız) uçuş imkânı sunulmuş, uluslararası yaygın otel zincirleri ile kapsamlı iş birlikleri yapılmış ve şehrin tanıtımı konusunda dünyanın önde gelen acenteleri ile çok boyutlu çalışmalar yürütülmüştür.²⁴⁵

Dubai markasının taşıyıcılarından biri de genç Emirates Havayolları'dır. Singapur Havayolları'nın Singapur için olduğu gibi, Dubai'nin marka elçisi de bu beş yıldızlı ve lüks havayoludur. 80 ülkedeki 157 şehre doğrudan uçuş gerçekleştiren Emirates, bir yandan sunduğu kaliteli havacılık hizmeti ile Dubai'nin adının "kalite" ve "güven" kavramlarıyla özdeşleşmesine önemli katkılar sağlarken, diğer yandan da FIFA, FIBA ve birçok şampiyonaya sponsorluk yaparak geniş bir imaj çalışması yürütmektedir. Nitekim 11 Eylül 2001'de New York'taki ikiz kulelere yapılan saldırılar sonrasında Arapların Batı dünyasında sarsılan imajını düzeltmek amacıyla aktif bir şekilde kullanılan Emirates Havayolları ve diğer birçok girişim sayesinde Dubai'yi ziyaret eden Batılı turistlerin sayısı hızla artmaya başlamış ve 2019 yılında 1.2 milyon İngiliz, 667 bin ABD ve 560 bin Alman vatandaşı şehri ziyaret etmiştir. Emirates'in bu olumlu imajından âzamî ölçüde yararlanmak amacıyla 2009 yılından bu yana "Emirates ile Uç, Dubai'de Buluş" (Fly Emirates, Meet Dubai) sloganı tercih edilmiştir.²⁴⁶

245 Dubai Duty Free, *The DDF Story*, <https://www.dubaidutyfree.com/aboutus>, erişim tarihi: 27.08.2020; Port Authority NYNJ, *2019 Annual Air Traffic Report*, <https://www.panynj.gov/airports/en/statistics-general-info.html>, erişim tarihi: 28.08.2020; The First Group, *Dubai's Tourism Success Story*, <https://www.thefirstgroup.com/en/news/dubai-s-tourism-success-story/>, erişim tarihi: 23.08.2020; Filareti Kotsi, Ian Michael, "Planning and Developing 'Destination Dubai' in the Context of the United Arab Emirates (UAE)", *Planning for Tourism: Towards a Sustainable Future*, N. D. Morpeth and H. Yan, CABI, 2015, https://www.researchgate.net/publication/282794338_Planning_and_developing_Destination_Dubai_in_the_context_of_the_United_Arab_Emirates_UAE, erişim tarihi: 23.08.2020; Melodena Stephens Balakrishnan, "Dubai – A Star in the East: A Case Study in Strategic Destination Branding", *Journal of Place Management and Development*, January 2008, DOI: 10.1108/17538330810865345, https://www.researchgate.net/publication/240640219_Dubai_-_A_Star_in_the_East_A_Case_Study_in_Strategic_Destination_Branding#read, erişim tarihi: 25.08.2020.

246 Emirates, *About us*, <https://www.emirates.com/english/about-us/>, erişim tarihi: 27.08.2020; <https://www.visitdubai.com/en/tourism-performance-report>, erişim tarihi: 25.08.2020; Melodena Stephens Balakrishnan, "Dubai – A Star in the East: A Case Study in Strategic Destination Branding", *Journal of Place Management and Development*, January 2008, DOI:

“Rüyalar Şehri” (City of Dreams) sloganını da kullanan ve kendisini lüks markaların evi olarak konumlandıran Dubai’de 400’ün üzerinde tanınmış uluslararası markanın Orta Doğu veya Batı Asya-Afrika ofisleri ve büyük mağazaları bulunmaktadır. Hermes, Brada, Chanel, Ralph Lauren, Burberry, Versace, Fendi, Armani, Louis Vuitton, Microsoft, Apple, CNN, Pepsi, CocaCola, Credit Suisse, Merrill Lynch, Deutsche Bank, Sheraton, Hyatt, Meridian, Raffles bunlara örnek olarak verilebilir. Bu amaçla uluslararası markaları şehre hızla çekmek başlıca strateji olmuştur. Çünkü bu tür markalara herkes âşinâdır ve herkesin güvenini kazanmışlardır. Zaten bu markalar da Orta Doğu gibi zengin bir pazarda kendilerine güvenli bir liman aramış ve bu konuda en câzip imkânları ve fırsatları sunan Dubai’de toplanmışlardır. Bu bağlamda Dubai, bu markaların gücünden de faydalanmış ve New York, Londra ve Paris gibi bir “lansman şehri” olma statüsü kazanma yolunda önemli mesâfeler kat etmiştir. Ayrıca, bu tür markalardan ne kadarı gelirse duygusal bağlılık zinciri de o kadar güçlü kurulur ve tüketiciler bu zincir içinde ihtiyaçlarını o kadar hızlı ve güvenli bir şekilde karşılar. Buradaki amaç ise insanlara Dubai’yi ziyaret etmenin gururunu yaşatmak ve bu gururu her ortamda ifâde etme isteği uyandırmak, sohbet ortamlarında mevzuyu Dubai’ye getirmelerini ve birçok şeyi Dubai’dekilerle mukayese etmelerini sağlayacak bir duygusal bağlılık oluşturmaktır. Diğer bir ifâde ile güçlü bir “ağızdan ağıza pazarlama” (Word of Mouth Marketing-WOM) stratejisi uygulanmaktadır. Dubai, oluşturduğu bu sadâkat sayesinde hâlen 3,76 gün olan tekrar ziyaret sayısını ve kalış süresini artırmayı hedeflemektedir. Dubai’nin yerel değerleri ve ürünleri ise bu markalar arasına serpiştirilerek ayrıntılara gizlenmiş farklar hâline getirilmiştir. Böylece, birleşik marka değerleri oluşturulmuştur. Yine de “Dubai” markasını tanıtmak için Turizm ve Ticâret Bakanlığı her yıl on milyonlarca dolarlık reklam ve tanıtım yapmaktadır.²⁴⁷

Dubai’ye gelen turist sayısını artırmak, turist profilini yükseltmek, turist kaynaklarını çeşitlendirmek ve diğer sektörlerin turizme olumlu katkısını artırmak amacıyla çok zengin içerikli ve iyi düşünülmüş bir resmî internet sitesi oluşturulmuştur. Sitede, bilenen “visit” sitelerinden farklı olarak birçok sekme

101108/17538330810865345, https://www.researchgate.net/publication/240640219_Dubai_-_A_Star_in_the_East_A_Case_Study_in_Strategic_Destination_Branding#read, erişim tarihi: 25.08.2020.

247 Melodena Stephens Balakrishnan, “Dubai – A Star in the East: A Case Study in Strategic Destination Branding”, *Journal of Place Management and Development*, January 2008, DOI: 101108/17538330810865345, https://www.researchgate.net/publication/240640219_Dubai_-_A_Star_in_the_East_A_Case_Study_in_Strategic_Destination_Branding#read, erişim tarihi: 25.08.2020; Filareti Kotsi, Ian Michael, “Planning and Developing ‘Destination Dubai’ in the Context of the United Arab Emirate (UAE)”, *Planning for Tourism: Towards a Sustainable Future*, N. D. Morpeth and H. Yan, CABI, 2015, https://www.researchgate.net/publication/282794338_Planning_and_developing_Destination_Dubai_in_the_context_of_the_United_Arab_Emirates_UAE, erişim tarihi: 23.08.2020.

bulunmaktadır. Bu durum Dubai'nin turizme bakış açısının genişliğini yansıtmaktadır.²⁴⁸

1. Dubai'de İş (Business in Dubai)
2. Dubai'de Öğrenim (Study Dubai)
3. Dubai Yaz Sürprizleri (Dubai Summer Surprises)
4. Dubai'de Emeklilik (Retire in Dubai)
5. Dubai'yi Keşfet (Discover)
6. Alışveriş, Yemek, Dinlenme (Shop, Dine, Relax)
7. Gör, Heyecanlan, Oyna (See, Thrill, Play)
8. Plajlar (Beaches)
9. SPA
10. Aile Tatili (Family Holiday)
11. Macera (Adventure)
12. Sanat (Art)
13. Spor (Sport)
14. Doğa (Nature)
15. Kültür ve Miras (Culture&Heritage)
16. Tema Parkları (Theme Parks)

Bu çalışmalar neticesinde Dubai, hem şehre gelen uluslararası ziyaretçi sayısı hem de uluslararası ziyaretçilerden elde edilen gelirler açısından genel olarak yükselen bir grafik çizmiştir (Tablo 24, Tablo 25).

²⁴⁸ Visit Dubai, *Dubai Tourism 2019: Performance Report*, <https://www.visitdubai.com/en/tourism-performance-report>, erişim tarihi: 25.08.2020.

Tablo 24: En Çok Uluslararası Ziyâretçi Çeken 10 Şehir ve
Dubai'nin Durumu (milyon kişi)²⁴⁹

Yıl	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	İncelenen Şehir Sayısı
2011	Lon. (20.1)	Par. (18.1)	Ban. (11.5)	Sin. (11.4)	HK (10.9)	Mad. (10.1)	İst. (9.4)	Fra. (8.4)	Dub. (7.9)	Roma (7.9)	132
2012	Lon. (16.9)	Par. (16.0)	Ban. (12.2)	Sin. (11.8)	İst. (11.6)	HK (11.1)	Mad. (9.7)	Dub. (8.8)	Fra. (8.1)	KL (8.1)	132
2013	Ban. (15.98)	Lon. (15.96)	Par. (13.9)	Sin. (11.8)	NY (11.5)	İst. (10.4)	Dub. (9.9)	KL (9.2)	HK (8.7)	Bar. (8.4)	132
2014	Lon. (18.7)	Ban. (16.4)	Par. (15.6)	Sin. (12.5)	Dub. (12.0)	NY (11.8)	İst. (11.6)	KL (10.8)	HK (8.8)	Seul (8.6)	132
2015	Lon. (18.8)	Ban. (18.2)	Par. (16.1)	Dub. (14.3)	İst. (12.6)	NY (12.3)	Sin. (11.9)	KL (11.1)	Seul (10.4)	HK (8.7)	132
2016	Ban. (21.5)	Lon. (19.9)	Par. (18.0)	Dub. (15.3)	NY (12.8)	Sin. (12.1)	KL (12.02)	İst. (11.95)	Tok. (11.7)	Seul (10.2)	132
2017	Ban. (19.4)	Lon. (19.1)	Par. (15.5)	Dub. (14.9)	Sin. (13.1)	NY (12.7)	Seul (12.4)	KL (11.3)	Tok. (11.2)	İst. (9.2)	132
2018	Ban. (20.1)	Lon. (19.8)	Par. (17.4)	Dub. (15.8)	Sin. (13.9)	NY (13.1)	KL (12.6)	Tok. (12.0)	İst. (10.7)	Seul (9.5)	162
2019	Ban. (22.8)	Par. (19.1)	Lon. (19.09)	Dub. (15.9)	Sin. (14.7)	KL (13.8)	NY (13.6)	İst. (13.4)	Tok. (12.9)	Ant. (12.4)	200
Ant: Antalya, Ban: Bangkok, Bar: Barcelona, Dub: Dubai, Fra: Frankfurt, HK: Hong Kong, İst: İstanbul, KL: Kuala Lumpur, Lon: Londra, Mad: Madrid, NY: New York, Par: Paris, Sin: Singapur, Tok: Tokyo (Çizim: Recep Bozdoğan, 2021.)											

²⁴⁹ MasterCard Worldwide (2011), *MasterCard Index of Global Destination Cities: Cross-Border Travel and Expenditures 2Q 2011*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, MasterCard Worldwide Insights, s. 3-4, http://www.moodyereport.com/pdf/MasterCard_Global_Cities_Report.pdf, erişim: 16.01.2019; MasterCard Worldwide (2012), *MasterCard Global Destination Cities Index: Knowledge Leadership*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, MasterCard Worldwide Insights, s. 1, http://etms.espon.eu/rankings/2012_MasterCard_Global_Destination_Cities_Index.pdf, erişim: 16.01.2019; MasterCard Worldwide (2013), *Global Destination Cities Index*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, Desmond Choog, MasterCard Worldwide Insights, s. 1, https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2013/05/Updated-Mastercard_GDCI_Final_V4.pdf, erişim: 16.01.2019; MasterCard Worldwide (2014), *Global Destination Cities Index*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, Desmond Choog, MasterCard Worldwide Insights, ss. 2-3, https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2014/07/Mastercard_GDCI_2014_Letter_Final_70814.pdf, erişim: 16.01.2019; MasterCard Worldwide (2015), *Global Destination Cities Index: Tracking Global Growth: 2009-2015*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, Desmond Choog, MasterCard Worldwide Insights, s. 1, 7, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2015/06/MasterCard-GDCI-2015-Final-Report1.pdf>, erişim: 16.01.2019; Mastercard (2016), *Global Destination Cities Index*, MasterCard Worldwide Insights, ss. 2-3, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2015/06/MasterCard-GDCI-2015-Final-Report1.pdf>, erişim: 16.01.2019; Mastercard (2017), *Mastercard Destination Cities Index*, s. 2, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2017/10/Mastercard-Destination-Cities-Index-Deck.pdf>, erişim: 16.01.2019; Mastercard (2018), *Global Destination Cities Index*, s. 4, <https://newsroom.mastercard.com/press-releases/big-cities-big-business-bangkok-london-and-paris-lead-the-way-in-mastercards-2018-global-destination-cities-index/>, erişim: 16.01.2019; Mastercard (2019), *Global Destination Cities Index*, s. 4, <https://www.mastercard.com/news/media/wexffu4b/gdci-global-report-final-1.pdf>, erişim: 24.03.2021.

Tablo 25: En Çok Turizm Geliri Elde Eden 10 Şehir ve Dubai'nin Durumu
(milyar ABD doları)²⁵⁰

Yıl	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
2011	Lon. (25.6)	NY (20.3)	Par. (14.6)	Ban. (14.4)	Fra. (14.0)	Sid. (13.8)	LA (12.5)	Mad. (11.8)	Sin. (10.8)	HK (10.4)
2012	Lon. (21.1)	NY (19.4)	Ban. (19.3)	Par. (17.8)	Sin. (12.7)	LA (12.5)	Mad. (11.5)	Sid. (11.0)	Fra. (10.9)	Seul (10.6)
2013	NY (18.6)	Lon. (16.3)	Par. (14.6)	Ban. (14.3)	Sin. (13.5)	Tok. (12.7)	Seul (10.8)	Dub. (10.4)	Sid. (10.4)	Bar. (8.9)
2014	Lon. (19.3)	NY (18.6)	Par. (17.0)	Sin. (14.3)	Ban. (13.0)	Seul (11.5)	Bar. (11.2)	Dub. (10.9)	Tai. (10.8)	İst. (9.4)
2015	Lon. (20.2)	NY (17.4)	Par. (16.6)	Seul (15.2)	Sin. (14.7)	Bar. (13.9)	Ban. (12.4)	KA (12.0)	Dub. (11.7)	İst. (9.4)
2016	Dub. (31.3)	Lon. (19.8)	NY (18.5)	Ban. (14.8)	Tok. (13.5)	Par. (12.9)	Sin. (12.5)	Seul (12.3)	KA (11.3)	Tai. (9.6)
2017	Dub. (28.5)	NY (17.0)	Lon. (16.1)	Sin. (15.7)	Ban. (14.1)	Par. (12.0)	Tok. (11.3)	Tai. (9.9)	Seul (9.4)	Bar. (8.9)
2018	Dub. (29.7)	Mek. (18.5)	Lon. (17.5)	Sin. (17.0)	Ban. (16.4)	NY (16.1)	Par. (13.1)	PM (11.96)	Tok. (11.91)	Phu. (10.5)
2019	Ban. (22.8)	Par. (19.1)	Lon. (19.01)	Dub. (15.9)	Sin. (14.7)	KL (13.8)	NY (13.6)	İst. (13.4)	Tok. (12.9)	Ant. (12.4)

Ant: Antalya, Ban: Bangkok, Bar: Barcelona, Dub: Dubai, Fra: Frankfurt, HK: Hong Kong, İst: İstanbul, KL: Kuala Lumpur, LA: Los Angeles, Lon: Londra, Mad: Madrid, Mek: Mekke, Mil: Milano, NY: New York, Par: Paris, Pek: Pekin, Phu: Phuket, PM: Palme de Mallorca, Sid: Sidney, Sin: Singapur, Şan: Şanghay, Tai: Taipei, Tok: Tokyo (Çizim: Recep Bozdoğan, 2021.)

World EXPO 2020'nin "sürdürülebilirlik" teması ile Dubai'de organize edilecek olmasının şehrin ekonomisine ve turizm endüstrisine büyük katkı sağlaması beklenmektedir. COVID-19 pandemisi dolayısıyla bir yıl ertelenerek 1 Ekim 2021'de başlayacak olan bu organizasyon, aynı zamanda Orta Doğu'da ve İslâm dünyasında düzenlenen ilk World Expo özelliğini taşımaktadır. 6.5 milyar avro yatırım yapılan EXPO ile Dubai ekonomisinin kabaca 17.7 milyar avro tutarında bir katma değer artışı elde etmesi beklenmektedir.²⁵¹ Diğer taraftan, dünyanın en büyük alışveriş merkezi olacak "The Mall of the World"ün tamamlanmasıyla birlikte, Dubai'nin yaz aylarında daha fazla turist çekmesi beklenmektedir. Söz

250 MasterCard Worldwide (2011), a.g.e., s. 6; MasterCard Worldwide (2012), a.g.e., s. 4; MasterCard Worldwide (2013), a.g.e., s. 6; MasterCard Worldwide (2014), a.g.e., s. 4; MasterCard Worldwide (2015), a.g.e., s. 8; Mastercard (2016), a.g.e., s. 6; Mastercard (2017), a.g.e.; Mastercard (2018), a.g.e.; Mastercard (2019), a.g.e.

251 EXPO 2020 Dubai UAE, *EXPO 2020 Dubai at a glance*, <https://www.expo2020dubai.com/en>, erişim tarihi: 26.08.2020; Filareti Kotsi, Ian Michael, "Planning and Developing 'Destination Dubai' in the Context of the United Arab Emirates (UAE)", *Planning for Tourism: Towards a Sustainable Future*, N. D. Morpeth and H. Yan, CABI, 2015, https://www.researchgate.net/publication/282794338_Planning_and_developing_Destination_Dubai_in_the_context_of_the_United_Arab_Emirates_UAE, erişim tarihi: 23.08.2020.

konusu alışveriş ve yaşam merkezinin yapımı 10 yıl sürecek ve üzeri cam bir kubbe ile kaplanacaktır. Toplam 4.46 milyon m²'lik bir alana yayılacak olan alışveriş merkezinde uzunluğu 7 km. olan dünyanın ilk iklim kontrollü yaya yolları ve alışveriş caddeleri bulunacaktır. Böylece, insanlar özellikle yaz aylarında çok bunaltıcı olan iklimden etkilenmeden alışverişlerini rahatça yapabilecektir. Ancak, COVID-19 pandemisi ile birlikte projede bazı revizyonlar gündeme gelmiştir. Projede 100 adet otelin yanı sıra sağlık, spor, eğlence ve rekreasyon alanları da bulunacaktır. Dubai'nin turizmdeki başarısının altı temel nedeni vardır:²⁵²

1. Siyâsî ve ekonomik istikrar
2. Hükûmet politikası
3. Küresel düzeyde yüksek erişilebilirlik
4. İş yapma kolaylığı
5. Câzibe merkezleri
6. Tanıtım

5.5.3. Kanazawa: Geleneksel Sanatlar Şehri

Japonya'nın batısında bulunan Kanazawa yaklaşık 500 bin nüfuslu bir kültür ve turizm şehridir. Yüzyıllardır varlığını koruyan tarihî çarşılarının ve mimarlık mirasının Japonya'nın en önemli geleneksel sanatlar şehridir. Kanazawa, geleneksel sanatlar konusunda Japonya'nın tarihî başkenti Kyoto'nun bile önündedir. Binlerce yıldır korunan ve İkinci Dünya Savaşı'nda bombalanmayan Kanazawa, kendini tarihe adanarak bir geleneksel sanatlar şehri olarak konumlandırmış, "Kanazawa: Geleneksel Sanatlar Şehri" sloganını geliştirmiş ve kapsamlı bir eylem planı (Kanazawa Kreatif Şehir Yönlendirme Programı) uygulamıştır. Programın üç temel amacı şöyledir:²⁵³

1. Kültürü modern iş hayatı ile bağlantılandırmak: Geleneksel sanatları ve teknikleri kullanan yüksek katma değerli ürünler üretmek, sanatçı ruhuna dayalı üretimi teşvik etmek ve uluslararası pazara girebilecek birçok yaratıcı endüstriyi desteklemek.
2. Kültürel gelişim için insan kaynağı yetiştirmek: Kültür ve sanatsal faaliyetler içinde yer alacak yeni nesil üreticilere ve gençlere bir araya gelme, iş birliği

252 Filareti Kotsi, Ian Michael, "Planning and Developing 'Destination Dubai' in the Context of the United Arab Emirates (UAE)", *Planning for Tourism: Towards a Sustainable Future*, N. D. Morpeth and H. Yan, CABI, 2015, https://www.researchgate.net/publication/282794338_Planning_and_developing_Destination_Dubai_in_the_context_of_the_United_Arab_Emirates_UAE, erişim tarihi: 23.08.2020.

253 UNESCO, *Kanazawa Creative City Steering Program*, https://en.unesco.org/creative-cities/sites/creative-cities/files/Self-Evaluation_Report_of_Kanazawa_2009-2010.pdf, erişim tarihi: 11.08.2020;

yapma, ortak çalışma, sanatsal yeteneklerini gösterme, rekabet etme ve büyüme fırsatları sunmak, Kanazawa'yı, sâkinlerinin geleneksel sanatlarla meşgul olmaktan memnun olduğu, bunun gururunu yaşadığı, kültürel ve sanatsal faaliyetlere aktif katıldığı, sanatçıları desteklediği, şehrin yüksek hayat kalitesinin tadını çıkardığı bir şehre dönüştürmek.

3. Uluslararası ilgiyi çekmek: Yaratıcı Şehirler Ağı aracılığıyla dünya üzerindeki geleneksel sanatçılar ve ilgili endüstrilerdeki insanlar arasında yakın ilişkiler geliştirmek, uluslararası bir etkileşim merkezi olarak küresel düzeyde ses getiren etkinlikler düzenleyerek dünyanın her tarafından insanları Kanazawa'ya çekmek.



Fotoğraf 59: Tarihi Kanazawa Çarşısı²⁵⁴

Bu amaçların hayata geçirilmesi için yapılması gereken çalışmalar ise şöyle belirlenmiştir:²⁵⁵

1. “Kanazawa” markasının güçlendirilmesi.
2. Geleneksel sanatların korunmasının yanı sıra modern topluma ve yeni hayat tarzlarına uygun çağdaş objelerin üretilmesi.
3. Üretim kapasitesinin artırılması ve rekabet gücünün pekiştirilmesi.
4. Geleneksel el sanatlarının tanıtılarak yaygınlaştırılması.
5. Geleneksel tekniklerin nesilden nesile aslına sâdık bir şekilde aktarılması.
6. Geleceğin sanatçılarını yetiştirmek amacıyla çocuklara yönelik iki yıllık yetiştirme programlarının uygulanması.

254 Tourist in Japan, *Higashi Chaya District, Kanazawa*, <https://www.touristinjapan.com/higashi-yama-higashi-chaya-district-kanazawa/>, erişim tarihi: 11.08.2020.

255 Kanazawa, *UNESCO Creative City of Crafts 2013-2016 Monitoring Report*, https://www4.city.kanazawa.lg.jp/data/open/cnt/3/15014/1/KANAZAWA_2013_2016REPORT_ENG.pdf?20190322093458, erişim tarihi: 11.08.2020.

7. En başarılı yüz geleneksel sanatçının uyguladığı teknikleri ve usulleri içeren video ve röportajlar dizisinin hazırlanması ve ilgili tüm materyallerin arşivlenmesi.
8. Geleneksel Sanatları Geliştirme Ajansı'nın kurulması.
9. Geleneksel Sanatlar Moda Günleri'nin ve Moda Fuarı'nın her yıl düzenlenmesi.
10. Kanazawa'ya özgü geleneksel kumaş boyama, metal ve kâğıt işlerini²⁵⁶ geliştirmek amacıyla günümüz modern toplumunun ihtiyaçlarına uygun AR-GE çalışmaları yapacak enstitüler kurulması.
11. Yaratıcı Şehirler Ağı ile ortak etkinlikler yapılması, projeler geliştirilmesi.
12. Geleneksel sanatlara elektronik teknolojiler üzerinden içerik desteği sağlayacak "eAT (electronic art talents) Kanazawa" sanatsal forumunun düzenli olarak organize edilmesi.
13. Geleneksel sanatların geliştirilmesi için endüstri-akademi iş birliğinin desteklenmesi.
14. Kanazawa Sanat Üniversitesi öğrencilerinin geleneksel sanatlar konusunda kendilerini daha iyi yetiştirmeleri amacıyla UNESCO-Waltz (uzmanlık) gibi programlara gönderilmesi.
15. Geleneksel sanatçıların uluslararasılaştırılması.
16. Gündelik hayatta kullanılan birçok malzemenin geleneksel sanatçılarca üretilmesinin sağlanması ve halkın fabrikasyon ürünler yerine bunları kullanmasının teşvik edilmesi.
17. Toplumun geleneksel sanatlara bakışını derinleştirecek ve güçlendirecek tanıtım ve bilgilendirme çalışmalarının yapılması.
18. Geleneksel sanatlar üzerine pratik uzmanlık kazanmak isteyen kişilere üç yıllık burs imkânının sağlanması.
19. Kanazawa Sanat Üniversitesi öğrencilerinin uluslararası değişim programlarından yararlanmasının sağlanması.
20. Tokyo'nun en önemli semtlerinden biri olan Ginza'da Kanawaza Tanıtım Galerisinin ve Restoranının açılması.
21. UNESCO Ortak Okullar Ağına (UNESCO-ASPnet) üye olunması.
22. Küresel düzeyde tanıtım ve pazarlama çalışmasının yapılması.
23. Başta UNESCO Yaratıcı Şehirler Ağı'na üye şehirler olmak üzere benzer özelliklere sahip şehirler ile iş birliğinin ve tecrübe paylaşımının yapılması.

256 KAGA-YUZEN, *History and Features of KAGA YUZEN Dyeing*, http://www.kagayuzen.or.jp/know_en/, erişim tarihi: 12.08.2020.

24. Dünya Geleneksel Sanatlar Konferansı'nın ve Dünya Geleneksel Sanatlar Yarışması'nın dönüşümlü olarak her yıl düzenlenmesi.
25. Dünya Geleneksel Sanatlar Trienali'nin düzenli olarak organize edilmesi.
26. Birleşmiş Milletler Üniversitesi ile iş birliği hâlinde yaratıcı şehirler üzerine araştırmalar yapılması.
27. Asya Kıtası ölçeğinde geleneksel sanatlar üzerine öğrenci değişim programının başlatılması.

Geleneksel el sanatlarını modern toplumla buluşturan Kanazawa bu çalışmaları şehrin zengin mutfağı ve gastronomisi ile tamamlamıştır.



Fotoğraf 60: Kanazawa'da 2009 Yılında Düzenlenen
Dünya Kreatif Şehirler Forumu²⁵⁷

5.6. KÜRESEL FİNANSAL HİZMETLER

5.6.1. Londra'nın Küresel Finans Merkezi Olma Niteliğini Kazanmasını Sağlayan Çalışmalar

İngiltere'de finans endüstrisine bir bütün olarak bakıldığında toplam 2.3 milyon kişinin bu endüstride çalıştığı görülmektedir. İngiltere'nin finans ve ilgili diğer ürünler ihracatının yıllık toplam değeri 2019 yılı sonu itibarı ile 110.6 milyar ABD dolarıdır ve İngiltere'de neredeyse ticâret fazlası verilen tek endüstri budur. İngiltere, bu miktarla dünya genelindeki finansal ürün ihracatının %26,6'sını tek başına yapmaktadır. Tüm dünyada ülke dışına yönelik banka kredilerinin %16'sı İngiltere'den gerçekleşmektedir. ABD'de dolar üzerinden yapılan finansal işlemlerin yaklaşık 2.5 katı kadar işlem İngiltere'de yapılmaktadır. Benzer şekilde euro bölgesinde euro üzerinden yapılan finansal işlemlerin yaklaşık iki katı kadar işlem de İngiltere'de yapılmaktadır. İngiltere aynı zamanda dünyanın en büyük

²⁵⁷ City of Kanazawa, *World City Forum 2009 in Kanazawa*, <https://www4.city.kanazawa.lg.jp/11001/souzoutoshi/english/torikumi/Forum2009.html>, erişim tarihi: 11.08.2020.

tahvil ve bono piyasasına sahip olup toplam hacmi 3.1 trilyon dolardır. Yeşil Bono piyasasının büyüklüğü ise 44 milyar doları aşmıştır. Dünya üzerindeki bütün borsalarda kayıtlı yabancı firmaların %12,4'ü Londra Borsası'ndadır. Londra Altın Borsası'nda günlük işlem hacmi 25 milyar dolar, Gümüş Borsası'nda ise 3.6 milyar dolardır. İngiltere İslamî Finans'ta ise Avrupa'da birinci sıradadır. İngiltere uluslararası hukuk işlemlerinde ABD'den sonra ikinci sıradadır ve yıllık işlem hacmi 45.6 milyar dolardır. Avrupa'nın en büyük sigortacılık piyasası da (%22,5 pay ile) İngiltere'dedir. İngiltere merkezli finans kuruluşlarının yönettiği fon miktarı ise 11.8 trilyon dolar olup, ABD ve Japonya'dan sonra üçüncü sıradadır. Varlık yönetiminde ise 12.1 trilyon ABD doları işlem hacmi ile ABD'den sonra ikinci sıradadır. İngiltere 2019 yılında 26.1 milyar dolardan fazla FinTech yatırımı çekmiş olup, bu miktar ABD'den bile daha fazladır. FinTech endüstrisinde çalışan sayısı 76.500 kişiyi aşmış olup, sektörün yıllık ürettiği katma değer miktarı 8.6 milyar dolardır. İngiltere'de finans endüstrisinin merkezi ise tartışmasız bir şekilde Londra'dır.²⁵⁸

Dünyanın en eski finans merkezlerinden biri olan Londra, günümüzde New York ile birlikte küresel düzeyde etki gücüne sahip olan iki finans merkezinden biri olmakla birlikte birçok konuda New York'un önündedir. Londra Avrupa'nın en büyük ulusal menkul kıymetler borsasının ve sigortacılık sektörünün yanı sıra dünyanın en büyük bankalarının, finans kurumlarının ve sigorta acentelerinin bir bölümünün genel merkezlerine, bir bölümünün Avrupa bölge ofislerine bir bölümünün ise Birleşik Krallık ofislerine ev sahipliği yapmaktadır. Londra, bu özellikleri ile çok çeşitli uluslararası finansal iş ve işlemlerin dünyanın her yerindeki finansal kurumlar aracılığıyla yine dünyanın her yerindeki müşterilere sunulduğu bir merkezdir. Londra'nın yıllık finansal hizmet ihracatı yaklaşık 83 milyar ABD dolarıdır ve İngiltere'nin en büyük ihrac kalemini oluşturmaktadır. Küresel bir finans merkezi olarak Londra'nın sahip olduğu temel özellikler ve avantajlar şunlardır:²⁵⁹

258 TheCityUK, *Key Facts about the UK as an international financial center 2019*, <https://www.thecityuk.com/assets/2019/Report-PDFs/38f8518200/Key-facts-about-the-UK-as-an-international-financial-centre-2019.pdf>, erişim tarihi: 03.08.2020; Great Britain and Northern Ireland, *Financial Services*, <https://www.great.gov.uk/international/content/about-uk/industries/financial-services/>, erişim tarihi: 14.08.2020.

259 Greg Clark, *The Making of A World City, London 1991 to 2021*, WILEY Blackwell, ISBN: 978-1-118-60974-3, 2015; Z/Yen Group, Corporation of London (Kasım 2005), *The Competitive Position of London as a Global Financial Center*, https://www.longfinance.net/media/documents/The_Global_Financial_Centres_Index1.pdf, erişim tarihi: 03.08.2020; Recep Bozdoğan, *Küresel Kentler ve Türk Kentlerinin Uluslararası Konumu*, İstanbul Ayvansaray Üniversitesi Yayını, ISBN: ISBN: 978-605-2253-03-8, 2019; City of London, *UK Financial Services and Insurance exports surge to record high of £82bn*, <https://news.cityoflondon.gov.uk/uk-financial-services-and-insurance-exports-surge-to-record-high-of-82bn/>, erişim tarihi: 03.08.2020; The CityUK, *Key Facts About The UK As An International Financial Cen-*



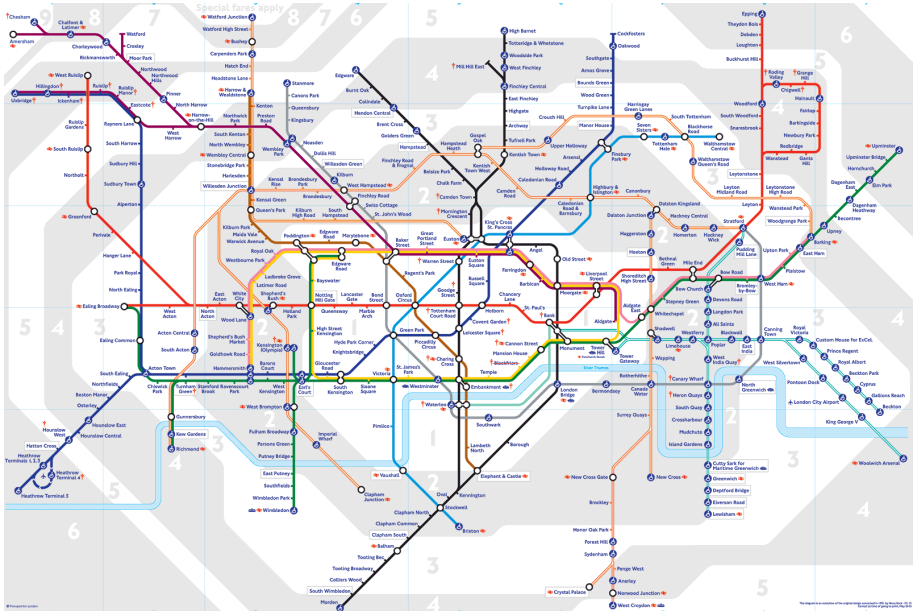
Fotoğraf 61: Londra Finans Merkezi²⁶⁰

1. Şehirde finans hizmetlerinde yüzbinlerce kişi çalışmakta olup bunların büyük çoğunluğu uluslararası tecrübeye sahiptir. Ayrıca; finans hizmetleri sektörüne insan kaynağı desteği sağlayan yüzlerce firma faaliyet göstermektedir.
2. Londra aynı zamanda finans sektörüne destek veren bankacılık, muhasebe, sigortacılık, hukuk, yönetim danışmanlığı, gayrimenkul yönetimi, reklam ve tanıtım gibi sektörlerde de dünyanın en önemli kümelenme ve temerküz alanlarından biridir.
3. İngilizcenin uluslararası dil olmasının yanı sıra Londra Uluslararası Finans Merkezi'nde çalışan kişilerin neredeyse tamamı Fransızca, İspanyolca, Arapça, Çince, Portekizce, Almanca veya Rusça gibi dillerden birini anadil düzeyinde konuşabilmektedir.
4. İngiltere'de finansal hizmetleri düzenleyen mevzuat sade, basit ve esnektir.
5. Vergi oranları New York, Tokyo, Paris ve Frankfurt gibi önde gelen finans merkezlerine göre daha düşüktür. Ancak, Dubai ve Kuala Lumpur gibi yeni gelişen finans merkezlerine göre oldukça yüksektir.

ter, 2019, <https://www.thecityuk.com/assets/2019/Report-PDFs/38f8518200/Key-facts-about-the-UK-as-an-international-financial-centre-2019.pdf>, erişim tarihi: 03.08.2020; Great Britain and Northern Ireland, *Financial Services*, <https://www.great.gov.uk/international/content/about-uk/industries/financial-services/>, erişim tarihi: 15.08.2020.

²⁶⁰ Investopedia, *How London Became the World's Financial Hub*, <https://www.investopedia.com/how-london-became-the-world-s-financial-hub-4589324>, erişim tarihi: 14.08.2020.

6. Finansal faaliyetlere dâir yetkiler birçok kurum arasında dağıtılmamış, iki farklı kurumda (Prudential Regulation Authority, Financial Conduct Authority) toplanmıştır.
7. Finans merkezi, ilgili bütün kurumların katılımının sağlandığı bir model ile yönetilmektedir. Ayrıca, bireysel başvuru ve katılım mekanizmaları da geliştirilmiştir. Finans merkezi ile ilgili yapılan bütün başvuruların ve şikâyetlerin titizlikle takip edildiği bir mekanizma oluşturulmuştur.
8. Finans merkezi ile ilgili bir karar alınmadan önce fayda-mâliyet, mâliyet-etkinlik ve mâliyet-kalite analizlerinin yapılarak simüle edilmesi kanunî zorunluluk hâline getirilmiştir.
9. Hak arama yolları herkese açık olup, davalar hızla sonuçlandırılmaktadır.
10. İngiliz Hükûmeti başından bu yana finans merkezinin varlığını stratejik bir tercih olarak görmüş ve her türlü desteği vermiştir.
11. Finansal kurumlar ve hizmetler şehrin belirli bir bölgesinde toplanmış ve küresel düzeyde etki gücüne sahip bir kümelenme oluşturulmuştur. Böylece, örneğine dünyanın hiçbir yerinde rastlanmayan bir sinerji ortaya çıkmıştır.
12. Dünyanın en iyi ilk yüz üniversitesinden on tanesi Londra'dadır ve bunların tamamında finans, bankacılık, muhasebe, sigortacılık, hukuk, işletme, iktisat, gayrimenkul yönetimi ve iletişim bölümleri bulunmaktadır. Ayrıca, şehirdeki onlarca enstitü, araştırma merkezi ve düşünce kuruluşları bu konularda çalışmaktadır.
13. Londra birçok finansal yeniliğin tarih boyunca gerçekleştirildiği ve dünyaya yayıldığı şehirdir.
14. Londra Büyükşehir Belediyesi finans merkezinde belediyeçilik hizmetlerinin aksatılmadan yürütülmesi konusunda büyük çaba harcamaktadır. Bu amaçla Mart ve Eylül aylarında olmak üzere yılda iki defa kapsamlı raporlar hazırlanmaktadır. Ayrıca, ilgili kurum ve kuruluşların katılımı ile düzenli koordinasyon ve bilgi paylaşımı toplantıları yapılmakta ve alınan kararlar yetkili birimlerce ciddiyetle uygulanmaktadır.
15. Finans merkezi, şehrin her tarafına başta metro olmak üzere hızlı ve konforlu toplu ulaşım sistemleri ile bağlanmıştır.



Şekil 15: Londra Raylı Sistem Ağı²⁶¹

16. Finans merkezinde (hem City’de hem de Canary Warf’ta) yeterli sayıda otopark bulunmaktadır.
17. Finans merkezinde çalışan üst düzey yöneticiler, merkezin hemen yanı başındaki rezidanslarda ikamet etmektedir. Havayolu firmaları da bu tür insanlara özel hizmetler sunmaktadır.
18. İnternet sistemi Avrupa’nın neredeyse tamamından daha hızlı ve güvenlidir.
19. Londra konaklama, kongre ve fuar altyapısı açısından da Avrupa’nın diğer şehirlerinden çok daha iyi konumdadır.
20. Şehirde bulunan beş havalimanı her yıl 180 milyondan fazla yolcuya hizmet vermektedir ve Londra dünyada ulaşılabilirliği en yüksek şehir konumundadır.
21. Londra, Avrupa’da sadece Paris’in sunabildiği hayat standartlarını sunmaktadır. Şehirde bulunan sayısız kültür, sanat, eğlence, spor, gastronomi ve sosyal etkinlik tesislerinde her zevke hitap eden hizmetler sunulmaktadır. Çok kalabalık olmakla birlikte dünyanın en iyi metro sistemlerinden biri kurulmuştur. Şehrin parkları, meydanları ve yeşil alanları insanlara nefes alma ve stres atma imkânı sağlamaktadır. Dünyanın en iyileri arasında yer alan okullar ve üniversiteler, finans merkezinde çalışan insanların

261 http://www.bbc.co.uk/london/travel/downloads/tube_map.html, erişim tarihi: 14.08.2020.

çocuklarına en kaliteli eğitim hizmetini sunmaktadır. Şehrin gelişmiş sağlık altyapısı, en karmaşık tedavilerin ve ameliyatların yapılmasına imkân tanımaktadır. Bu özellikleri ile Avrupa'da ne Frankfurt ne Amsterdam ne Zürih ne Viyana ne de Milano Londra ile rekabet edebilmektedir. Londra bu özellikleri dolayısıyla New York hâriç olmak üzere Tokyo, Chicago, Los Angeles, San Francisco, Hong Kong, Singapur, Dubai ve Şanghay gibi şehirlerin de önündedir.

Londra'yı başarılı kılan asıl faktör ise kısaca "FinTech" olarak adlandırılan finansal teknolojiler endüstrisinde sağlanan gelişmelere ve şirketlere ev sahipliği ve öncülük yapmasıdır. FinTech; finans, bankacılık ve sigortacılık gibi sektörlerde işlem hızının ve güvenliğinin yükseltilmesi, müşteri mahremiyetinin ve güvenliğinin korunması, yönetim ve işletme mâliyetlerinin azaltılması, sistemsel kapasitenin büyütülmesi ve eşzamanlı işlemlerin sayısının ve hacminin genişletilmesi, her alanda süreçlerin basitleştirilerek kullanılabilirliklerinin artırılması gibi konularda çok geniş bir uygulama sahasına sahiptir. Söz gelimi Thought Machine adlı bir FinTech firması bulutta kullanılma imkânı sunan bir yazılım geliştirerek pahalı şirket içi veri merkezlerine, altyapı yatırımlarına, kalabalık operasyon ekiplerine ihtiyaç kalmaksızın finansal operasyonların daha ucuz ve daha hızlı bir şekilde gerçekleştirilebilmesini mümkün kılmaktadır. Primer adlı başka bir şirket farklı yöntemler ve coğrafyalar arasında ödemeleri daha hızlı ve daha güvenli hâle getirmek için bir program geliştirerek gerekli tüm teknoloji parçalarını analitik, dolandırıcılık önleme ve uyumluluk kontrolleriyle birleştirmektedir. Yine Londrada faaliyet gösteren Currencycloud adlı şirket ise firmaların sınır ötesi para transferini daha hızlı ve güvenli bir şekilde yapabileceği bir program geliştirmiştir. Primary Bid adlı şirket hisse senedi piyasasından indirimli (ucuz) alımlar yapılabilmesine imkân tanıyan bir yazılım geliştirmiştir. Soldo adlı FinTech firması, işletmelerin kurumsal harcama kartlarını daha etkili bir şekilde kullanmalarına imkân sağlayan, Xero ve Sage gibi popüler muhasebe yazılımlarına kolayca entegre olabilecek bir program geliştirmiştir. OpenFin ise bankacılık ve finans sektörüne yönelik özel bir işletim sistemi geliştirmiştir.²⁶²

Tully adlı firma, bankacılık sektöründe faaliyet gösteren kişilerin ve kurumların, para veya sermayelerini daha iyi yönetmeleri konusunda somut tavsiyeler sunmak için açık bankacılık verilerinden yararlanarak çevrimiçi hızlı ve güvenilir bütçe oluşturma imkânı sağlamaktadır. Wagestream adlı şirket iş piyasasında çalışan kişilere bir sterlinlik sabit bir ücret karşılığında, maaşlarının belirli bir oranına kadar avans alabilmelerine imkân sağlayan bir uygulama geliştirmiştir. Dozens ise bankalar için etkili tasarruf ve yatırıma öncelik veren bir dijital hesap kombinasyonu hizmeti vermektedir. Exo, müşterilerine yapay zekâ destekli bir

262 Great Britain and Northern Ireland, *Financial Services*, <https://www.great.gov.uk/international/content/about-uk/industries/financial-services/>, erişim tarihi: 16.08.2020.

robo-danışmanlık hizmeti sunmaktadır. Monzo, insanların birikimlerini daha etkili bir şekilde değerlendirebilmelerini kolaylaştıracak gerçek zamanlı bilgileri anlık sunmakta, uluslararası harcama ve para çekme konusunda en düşük ücret tarifelerini sağlamaktadır. Divido adlı şirket, firmaların müşterilerine çevrimiçi, mağaza içi ve telefon üzerinden taksitli ödeme imkânı sunmasını sağlayan bir perakende finans platformu geliştirmiştir. Paybase, tek bir uygulama üzerinden uçtan uca şifreli bir ödeme, uyumluluk ve risk yönetimi hizmeti sağlamaktadır. Revolut, müşterilerin döviz transferlerini en ekonomik yollardan yapmasına yönelik bir mobil cüzdan uygulaması geliştirmiştir. GoCradless, kurumlar arası ödemeleri mevcut hizmet sağlayıcılardan daha hızlı işleyen bir yazılım geliştirmiştir. Receipt Bank bulut tabanlı otomatik bir muhasebeleştirme sistemi kurmuştur. Yeni nesil takas bankası olan ClearBank, finansal hizmetler sektörüne yeni girenlerin hızlı ve kolay bir şekilde başlangıç yapabilmesi için İngiltere'deki birincil ödemelere ve Faster Payments ve SWIFT gibi kart verme sistemlerine kolay ve güvenli erişim sağlamaktadır. Iwoca adlı şirket, küçük işletmelere, geleneksel olarak işletme kredisiyle ilişkilendirilen peşin ücretler, uzun formlar ve uzun vadeli taahhütler olmaksızın hızlı ve esnek sermaye erişimi sağlamaktadır. Chip adlı şirket ise kişilerin cârî harcama davranışlarını analiz ederek yapabilecekleri tasarruf miktarına ilişkin alternatifler sunarken, Bud müşterilerin tüm finansal hizmetlerini tek bir dijital cüzdanda bir araya getirmelerine yardımcı olan bir uygulama geliştirmiştir.²⁶³

5.6.2. Dubai'nin Küresel Finans Merkezi Olmasına Yönelik Çalışmalar

Dubai Avrupa ile Uzak Doğu arasında orta noktada bulunduğu için stratejik konumu dolayısıyla her iki coğrafyadaki finans merkezlerinin çalışma saatleri ile önemli ölçüde örtüşmektedir. Diğer bir ifade ile günlük finansal işlem süresinin üçte birinde Uzak Doğu ile üçte birinde ise Avrupa ile eş zamanlı işlem gerçekleştirilebilmektedir.²⁶⁴ Bu avantajdan âzamî ölçüde yararlanmak amacıyla 2004 yılında özel bir kanunla kurulan Dubai Uluslararası Finans Merkezi'nde 2.584 firma faaliyet göstermekte olup, çalışan sayısı 25.600'dür.²⁶⁵

263 Great Britain and Northern Ireland, *Financial Services*, <https://www.great.gov.uk/international/content/about-uk/industries/financial-services/>, erişim tarihi: 17.08.2020.

264 Melodena Stephens Balakrishnan, "Dubai – Astar in the East: A Case Study in Strategic Destination Branding", *Journal of Place Management and Development*, January 2008, DOI: 10.1108/17538330810865345, https://www.researchgate.net/publication/240640219_Dubai_-_A_Star_in_the_East_A_Case_Study_in_Strategic_Destination_Branding#read, erişim tarihi: 25.08.2020.

265 Dubai International Financial Center, <https://www.difc.ae/>, erişim tarihi: 13.08.2020.



Şekil 16: Dubai Uluslararası Finans Merkezi Vaziyet Planı²⁶⁶

Dubai Uluslararası Finans Merkezi'nin kuruluş kanunu 2020 yılında güncellenmiş olup, merkezde üç ana organ bulunmaktadır. Bunlar; Finans Merkezi Otoritesi, Uyuşmazlık Çözüm Otoritesi ve Finansal Hizmetler Otoritesi'dir. Dubai Uluslararası Finans Merkezi'nin kısa zamanda büyük bir gelişim göstererek dünyanın en önemli finans merkezleri arasına girmesinin temel nedeni Londra ve New York gibi küresel finans merkezlerinde verilen hizmetlerin büyük bölümünün Dubai'de sunuluyor olmasının yanı sıra büyük bir hassasiyetle yürütülen müşteri odaklı hizmet anlayışıdır. Lisanslama, idâri işlemler, yönetim destek hizmetleri ve ilgili tüm iş süreçleri uluslararası standartlarda yürütülmektedir. Ayrıca, her türlü modern ihtiyacı karşılayacak donanımda ofislerin, birinci sınıf restoranların, lüks tüketim mağazalarının, küresel düzeyde ses getiren sanatsal etkinliklerin, dünya finans sisteminin en nitelikli yöneticilerinin ve birinci sınıf uzmanların ihtiyaçlarını karşılayacak lüks konutların ve konaklama imkânlarının varlığıdır. Yanı sıra, dünyanın en iyileri arasında yer alan sağlık kuruluşları, okullar, spor ve dinlenme tesislerine ek olarak renkli, canlı, güvenli, istikrarlı ve keyifli bir kentsel ortam hazırlanmıştır. Sorunsuz işleyen trafik sistemine ilaveten dünyanın her tarafına en yüksek hizmet kalitesi ile erişim sağlayan havayolu hizmetleri de Dubai Uluslararası Finans Merkezi'nin câzibesini artırmıştır. Gayrimenkul edinme, kiralama, kiraya verme, satma ve diğer ticârî işlemler ise piyasa gereklerine ve küresel normlara uygun olarak yürütülmektedir. Bu tür hizmetlerin tamamı, Birleşik Arap Emirlikleri'nin ve Dubai Emirliği'nin yerleşik mevzûatından ârî bir şekilde kendi özel mevzûatı ve avantajlı koşulları içinde yürütülmektedir.²⁶⁷

266 Pinterest, *Dubai International Financial Center*, <https://tr.pinterest.com/pin/88031367703574510/>, erişim tarihi: 16.08.2020.

267 https://www.difc.ae/files/1915/0081/1834/Annual_Review_2016.PDF, erişim tarihi: 02.08.2020.



Fotoğraf 62: Dubai Uluslararası Finans Merkezi Kampüsü²⁶⁸

Kentsel hizmetler açısından bakıldığında; Dubai Uluslararası Finans Merkezi, Dubai şehrinin en merkezî yerinde yaklaşık 1 milyon 100 bin metrekare büyüklüğündeki bir kampüsün içinde inşa edilmiştir. Merkezde beş yıldızlı üç otele ruhsat verilerek hizmete açılmıştır. Yine merkezde sanat galerileri ve müzâyede evleri faaliyete geçirilmiştir. Başta Fransız, İtalyan, Çin, Japon ve Hint mutfağı olmak üzere dünyanın tanınmış bütün mutfaklarına ait birçok restorana ve kafeye ruhsat verilerek faaliyete geçmesi sağlanmıştır. Restoranların tamamı uluslararası restoran zincirlerine bağlı olarak faaliyet göstermektedir. Ayrıca, merkezde Gate Avenue adlı bir alışveriş merkezinin yanı sıra birçok mağaza ve dükkâna ruhsat verilerek faaliyete geçmeleri sağlanmıştır. Finans merkezinde toplam 3 bin araçlık otopark bulunmaktadır. Finans merkezine erişimi kolaylaştırmak için Dubai metrosunun istasyonlarından biri burada hizmete açılmıştır.²⁶⁹

²⁶⁸ MyGuideDubai, *Dubai International Financial Center*, <https://www.myguide-dubai.com/services/dubai-international-financial-centre>, erişim tarihi: 01.08.2020.

²⁶⁹ Dubai On-Line, *Dubai Metro Map*, <https://www.dubai-online.com/transport/metro/map/>, erişim tarihi: 02.08.2020; Wikipedia, *Dubai International Financial Center*, https://en.wikipedia.org/wiki/Dubai_International_Financial_Centre, erişim tarihi: 02.08.2020; Parkopedia, *DIFC Parking*, https://ae.parkopedia.com/parking/carpark/gate_district_dubai_international_financial_centre/506561/dubai/?arriving=202008122100&leaving=202008122300, erişim tarihi: 02.08.2020.



Şekil 17: Dubai Raylı Sistem Ağı²⁷⁰

5.6.3. Singapur'un Küresel Finans Merkezi Olmasına Yönelik Çalışmalar

Singapur'un dünyanın önde gelen finans merkezlerinden biri hâline gelmesinin üç temel nedeni vardır: Kararlı ve vizyoner siyâsî duruş, yenilikçi endüstri politikası ve tavizsiz uygulanan hukuk devleti ilkesi. Diğer bir ifade ile Singapur Devleti, şehri uluslararası finans merkezi hâline getirme hususunda partiler üstü bir irade ortaya koymuş, ülkenin endüstriyel yapısını yüksek teknoloji tabanlı hâle getirmiş ve hukuk devleti ilkesini şeffaf ve tavizsiz uygulamıştır. Ayrıca, bir finans merkezinin başarılı olması için gerekli olan güçlü finansal kurumlar, yüksek dereceli bankacılık gizliliği, destekleyici ve dengeleyici devlet denetimi, yüksek tasarruf miktarı, düşük vergi oranları (Singapur'da mukim olmayanlar için câzip vergi düzenlemeleri), destekleyici ve teşvik edici mâlî sistem, karmaşık olaylar yasal düzenlemeler, yolsuzluğu önleyici mevzuat, güçlü para birimi, nitelikli iş gücü, geniş bilgi birikimi, gelişmiş bilişim ve iletişim altyapısı gibi şartlar da Singapur'da oluşturulmuştur.²⁷¹

Singapur Uluslararası Finans Merkezi'nin en güçlü yanı ise 1.7 trilyon ABD doları büyüklüğe ulaşan ve yaklaşık 600 girişimcinin faaliyet gösterdiği varlık yönetimi endüstrisidir. Bu açıdan Singapur bütün Asya'nın merkez üssü hâline

270 Roads and Transport Authority, *Zon Fares*, <https://www.rta.ae/wps/portal/rta/ae/public-transport/Nol-Fares>, erişim tarihi: 02.08.2020.

271 Jiangyu Wang, "The Rise of Singapore As International Financial Centre: Political Will, Industrial Policy, and Rule of Law", *Finance, Rule of Law and Development in Asia: Perspectives from Singapore, Hong Kong and Mainland China*, Jiaxiang Hu, Matthias Vanhullebusch & Andrew Harding (eds.), Leiden/Boston: Brill Academic Publishers, 2016, ss. 3-5, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2970363, erişim tarihi: 18.08.2020.

gelmiş ve büyük miktarlarda pozitif varlık girişi elde etmiştir. Gayrimenkul yatırım ortaklığı açısından ise Japonya'dan sonra Asya'da ikinci sırada yer almaktadır. Ayrıca, Singapur'un birkaç yıl içinde uluslararası fon yönetimi konusunda İsviçre'nin tahtına oturacağı tahmin edilmektedir. Dünya üzerindeki 200'ü aşkın bankanın merkezi veya bölgesel ofisi Singapur'dadır. Singapur Menkul Kıymetler Borsası'nda ise kayıtlı şirketlerin %40'ı yabancı şirket niteliğindedir. Döviz ve OTC (Tezgâh Üstü) türev piyasaları açısından Asya-Pasifik'te Japonya hâric olmak üzere üçüncü sırada yer almaktadır.²⁷²



Fotoğraf 63: Singapur Uluslararası Finans Merkezi²⁷³

Singapur'un başarısında önemli bir faktör de şehrin yüksek hayat kalitesidir. Mercer tarafından 2019 yılında küresel düzeyde gerçekleştirilen hayat kalitesi endeksinde Singapur, Asya kıtasında birinci, dünya genelinde ise 25. sıradadır. Endeksteki kategorilere ve göstergelere bakıldığında bunların önemli bir bölü-

272 Jiangyu Wang, "The Rise of Singapore As International Financial Centre: Political Will, Industrial Policy, and Rule of Law", *Finance, Rule of Law and Development in Asia: Perspectives from Singapore, Hong Kong and Mainland China*, Jiaxiang Hu, Matthias Vanhullebusch & Andrew Harding (eds.), Leiden/Boston: Brill Academic Publishers, 2016, ss. 5-6, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2970363, erişim tarihi: 18.08.2020.

273 Marina Bay Financial Center, https://en.wikipedia.org/wiki/Marina_Bay_Financial_Centre, erişim tarihi: 18.08.2020.

münün belediye hizmetlerini kapsadığı dikkat çekmektedir. Endekste yer alan 39 gösterge içinde belediyenin yetki alanında olanlar şunlardır: Su arıtma, atık su yönetimi, katı atık yönetimi, hava kirliliği ile mücadele, sorunlu ve zararlı hayvanlar ve haşerat ile mücadele, trafik sıkışıklığı, günlük tüketim mâmûllerinin ve gıdaların temin edilebilirliği, yeme-içme mekânlarının niteliği, kültür-sanat faaliyetleri, spor ve dinlenme faaliyetleri, konut.²⁷⁴

274 Mercer, *Quality of Living Reports*, <https://mobilityexchange.mercer.com/quality-of-living-reports>, erişim tarihi: 18.08.2020; Azila Ahmad Sarkawi, Alias Abdullah, Norimah Md. Dali (2017), "A Critical Review on the Worldwide Economist Intelligence Unit, Mercer and Monocle Quality of Life Indicators", *Journal of Business and Economics*, Vol. 8, No. 7, s. 587, <http://www.academicstar.us/UploadFile/Picture/2017-12/201712422542525.pdf>, erişim tarihi: 18.08.2020; Mercer, *2015 Quality of Living Rankings*, <https://mnc.expateer.ch/wordpress/wp-content/uploads/2015/03/QOL-Ranking-2015.pdf>, erişim tarihi: 18.08.2020; Auckland Council (2012), *City Benchmarking: A Technical Report*, Haz. Carina Meares ve Paul Owen, s. 24, http://knowledgeauckland.org.nz/assets/publications/City_Benchmarking_a_Technical_Report.pdf, erişim tarihi: 27.01.2019.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünyanın gördüğü en büyük devletlerden üçüne en az 1500 yıl boyunca başkentlik yapan, en az 500 yıl boyunca dünyanın en büyük, en gelişmiş ve en zengin bölgesinde bulunan, coğrafi anlamda dünyanın erişilebilirlik potansiyeli en yüksek şehri olan, insanlığın yaşayabileceği ideal iklim kuşağında yer alan, bu özellikleri dolayısıyla başka hiçbir şehirde bulunmayan tarihi mirasa ve kültürel zenginliğe ulaşan ve hâlihazırda sadece Türkiye'nin değil, kadim dünyanın en önemli şehirlerinden biri olan İstanbul'un bütün dünyaya hitap eden bir vizyonla yönetilmesi gerekir. Bu durum, şehrin coğrafi üstünlüğünün, tarihi derinliğinin, kültürel zenginliğinin ve ekonomik potansiyelinin zorunlu kıldığı, kaçınılmaz bir yükümlülüktür. İstanbul'un yedi şeyi dâima aklında bulundurması gerekir:

1. Türk dünyasının her açıdan en büyük şehri
2. İslâm dünyasının ekonomik açıdan en büyük şehri
3. Osmanlı mirasının vârisi
4. Afro-Avrasya'nın buluşma noktası
5. Eşsiz tarih ve kültür şehri
6. Dünyanın jeostratejik konumu en güçlü şehri
7. Büyüyen Türkiye'nin lokomotif

Batı Asya'nın, Doğu Avrupa'nın ve Kuzey Doğu Afrika'nın ekonomik anlamda en büyük şehri olan İstanbul'u, uluslararası bir şehir olmanın da ötesine geçirecek bütün dünyaya hitap eden küresel bir merkeze dönüştürecek iddialı yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Merkezî idare ise bu konuda önemli projeler gerçekleştirmektedir. Söz gelimi Kuzey Marmara Otoyolu inşa edilerek uluslararası ve şehirler arası trafik İstanbul'un içinden çıkarılmıştır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile kıtalar arası geçiş hızlandırılmış ve her açıdan daha güvenli hâle getirilmiştir. Marmaray ile şehir içinde dağınık ve parçalı vaziyette bulunan raylı sistem yatırımları arasında entegrasyon sağlanmıştır. Avrasya Tüneli ile şehrin iki yakası arasındaki geçişlere yeni bir arter eklenmiştir. Osmangazi Köprüsü ve İstanbul-İzmir Otoyolu sayesinde şehrin Batı Anadolu ile entegrasyonu güçlendirilmiştir. İstanbul Havalimanı ile şehrin küresel bir aktarma merkezi hâline gelmesine imkân sağlanmıştır. Sabiha Gökçen Havalimanı'nın genişletilmesiyle Anadolu Yakası'nın daha hızlı gelişmesine önemli katkı sağlanmıştır. Ulaştırma Bakanlığı

tarafından inşâ edilmekte olan metro yatırımları ile şehirde ulaşılabilirliğin ve erişilebilirliğin artırılmasına büyük katkılar sağlanmaktadır. Millet Bahçeleri ile şehrin tarihinde ilk defa devlet tarafından binlerce dönümlük aktif yeşil alan düzenlemeleri yapılmaktadır. Şehir hastaneleri ile sağlık alanında, üniversiteler ile yükseköğretim alanında, modern adliye binaları ile adalet hizmetleri alanında büyük yatırımlar gerçekleştirilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi bazı metro yatırımlarını devam ettirmekteyse de bazılarında çalışmalar büyük ölçüde durmuş vaziyettedir. Ayrıca, mevcut yönetim, devlet tarafından gerçekleştirilmekte olan bazı yatırımları desteklemek, sahip çıkmak, en azından nötr kalmak bir yana engellemek için elinden geleni yapar bir görüntü vermektedir. İstanbul'un, çeşitli siyâsî hesaplar üzerinden devletle ve diğer kamu kurumları ile kavga eden ve şehre enerji kaybettiren bir yönetim zihniyetine değil, şehirde katalizör görevi yapan, kurumlar arası ilişkileri güçlü tutmaya çalışan, çözüm odaklı ve pozitif bir belediyecilik anlayışına ihtiyacı bulunmaktadır.

Hâlihazırdaki Büyükşehir Belediyesi yönetimi, 1970'lerden kalma "toplumcu belediyecilik" yaklaşımının kaba bir kopyasını uygulamaya çalışmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2020-2024 Strateji Planı'ndaki misyon ifâdesinde "yeni nesil belediyecilik" anlayışından söz edilmekle birlikte, bugünkü yönetimin uygulamaları, elli yıl önceki CHP'li belediyelerin uygulamalarını aşamamaktadır. Her ne kadar İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haziran ayında İstanbul Küresel Kent Akademisi'nin kurulduğu duyurulmuşsa da bu birime dâir güvenilir nitelikte herhangi bir bilgiye ulaşılammıştır. Ayrıca, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2020-2024 Stratejik Planı'nda "küresel kent" veya "dünya kenti" kavramlarının geçmemesi ve bu yönde herhangi bir amaç veya hedefin tanımlanmaması, İstanbul Küresel Kent Akademisi girişiminin altlığının sağlam olmadığına, diğer bir ifâde ile mevcut yönetimin böyle bir hedefinin olmadığına işaret etmektedir. Yanı sıra, bugünün dünyasının kaçınılmaz gerçekleri olan ve İstanbul'u ilgilendiren bütün üst ölçekli planlarda ve raporlarda defalarca vurgulanan, hatta kalkınma planlarına ve kanunlara bile işlenmiş olan "küresel kent" veya "dünya kenti" kavramlarının stratejik planda yer almaması, mevcut İBB yönetiminin İstanbul'a dâir vizyonunun sınırlarını da göstermektedir. Uygar dünyada küresel kentler üzerine yüzlerce kitap kaleme alınmışken, on binlerce makale, rapor ve bilimsel tebliğ hazırlanmışken, Londra'dan Tokyo'ya, New York'tan Singapur'a, Dubai'den Moskova'ya kadar dünyanın önde gelen bütün şehirleri bu alanda bilimsel araştırmalara dayalı iddialı hedefler koyarken, İBB yönetiminin bu konuya stratejik planda hiç yer vermemesi, dünyanın gerçeklerinden ve dünya şehirlerinin gittiği istikametten çok da haberdar olunmadığına dâir şüphelerin oluşmasına neden olmaktadır. Aynı şekilde, hakkında özel bir kanun çıkarılan, On Birinci Kalkınma Planı'nda önemle vurgulanan ve şehre âdeta sınıf atlatacak olan İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Projesi'ne stratejik planda hiçbir şekilde değinilmemesi de

bu tür şüpheleri pekiştirmektedir. Bütün bunlar dikkate alındığında, aslında Dış İlişkiler Daire Başkanlığı'nın kurulmasının da göstermelik ve içi boş bir girişim olduğuna dâir soru işaretleri artmaktadır.

İstanbul Uluslararası Finans Merkezi projesi yaklaşık 35 yıldır konuşulan, ancak günümüzde hayata geçirilme aşamasına gelmiş büyük bir projedir. Bu projenin İstanbul'a yapacağı etkinin gücü ancak GAP gibi büyük projelerle mukayese edilebilir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ne stratejik planında ne de performans programında bu projenin adı bile geçmemektedir. Oysa İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ni de bağlayan İl Çevre Düzeni Planı'nda "İstanbul'un uluslararası diplomasi, finans, kültür, bilim ve teknoloji zirvelerine ev sahipliği yapan bir merkez olarak ön plana çıkartılması" bir hedef olarak belirlenmiştir. Aynı şekilde İBB'nin 2020-2024 Stratejik Planı'nın PESTLE Analizi kısmında (s. 65) teknoloji başlığı altında *"Şehirlerin akıllı şehir, finans merkezi ve küresel ilgi odağı alanlarında kıyasıya yarıştığı günümüzde inovasyon ve teknoloji altyapısının gelişmesi, şehircilik alanında ivmenin yükselmesine ciddi katkı sağlamaktadır. Her anlamda erişilebilir, entegre ve özgür kent tanımı giderek yaygınlaşmaktadır."* tespitine yer verilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Projesi'ni destekleyecek yerel hizmetlere ve yatırımlara da odaklanması ve bu çerçevede bir eylem planı hazırlaması gerekmektedir. Bunun için de mevcut yönetimin hâlihazırdaki bakış açısını ve yaklaşımını değiştirmesi şarttır.

İstanbul'un "uluslararası iş ve finans şehri" kimliğine katkı sağlamak amacıyla şehrin başlıca iş ve finans merkezleri olan Maslak, Levent, Mecidiyeköy, Şişli, Çobançeşme, Basın Ekspres Yolu, Kavacık, Tepeüstü, Ataşehir, Altunizade, Kozyatağı, Ümraniye ve Maltepe-Pendik akslarının ulaşım, iletişim, bilişim ve ekonomik açıdan daha güçlü entegre edilmesine yönelik altyapı yatırımlarına öncelik verilmelidir.

İstanbul'u "İstanbul" yapan temel hususlardan biri de şehrin güçlü sınaî altyapısıdır. Büyük sınaî üretim tesisleri on yıllardır şehrin farklı yerlerindeki organize sanayi bölgelerine ve çevredeki diğer şehirlere desantralize olmaktadır. Ancak, şehrin içinde dağınık vaziyette ve çoğu apartman altlarında veya şehir içindeki iş hanlarında faaliyet gösteren ve şehir güvenliği açısından olağanüstü riskler taşıyan, fiziksel imkânsızlıklar dolayısıyla büyüyüp serpilemeyen küçük sanayi işletmelerinin modern ve gelişime açık sanayi sitelerinde toplanması gerekmektedir. Geçmişte bu konuda önemli çalışmalar yapılmıştır. Bu doğrultuda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin daha fazla inisiyatif üstlenmesi, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, ilçe belediyeleri ve ilgili sınaî sektörlerde kurulu olan dernekler ve kooperatiflerle aktif iş birliği içinde projeler üretmesi veya üretilen projeleri destekleyici bir yaklaşım içinde olması gerekmektedir. Çünkü mikro ve küçük ölçekli işletmelerin varlığının ülkelerin ve şehirlerin ekonomik gelişimi açısından ne kadar önemli olduğu bütün dün-

yada artık genel kabul görmüştür. Ayrıca, organize sanayi bölgelerinin (Tuzla, Beylikdüzü, Dudullu) ve diğer önemli sanayi alanlarının (Hadımköy, Kurtköy) raylı sistem ağına bağlanmasına yönelik projelerin hızlandırılması gerekmektedir. Sanayi bölgelerinin ve alanlarının etrafında eskiden KİPTAŞ tarafından önemli toplu konut projeleri hayata geçirilmiş ve sanayi-konut entegrasyonu sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak, hâlihazırdaki Büyükşehir Belediyesi yönetiminin bu konuda kamuoyuna açıkladığı kapsamlı bir entegrasyon projesi bulunmamaktadır.

İstanbul’u uluslararası düzeyde bir startup merkezine dönüştürecek bir eylem planının İBB tarafından hayata geçirilmesi gerekmektedir. Günümüz dünyası “startup” dünyasına dönüşmüştür ve startupların destelenmediği hiçbir ekonominin uzun vadede ayakta kalma şansı bulunmamaktadır. Tokyo Büyükşehir Belediyesi ile Fukuoka Belediyesi’nin bu konuda yaptığı çalışmalar yakından takip edilebilir.

Her şeyden önce İstanbul’da yerel yönetim yaklaşımının dönüştürülmesi gereklidir. Şehirde belediyelerin bir dönem düzenli olarak uyguladığı mahalle toplantıları, halk günleri ve diğer katılım ve sesini duyurma mekanizmaları belirli bir nüfusun üzerindeki kesime hitap eden uygulamalar olmuştur. Bu tür uygulamalar gençlerin ilgi göstermediği faaliyetler olduğu için gençler zamanla belediye yönetiminden uzaklaşmaya başlamıştır. Ayrıca, nüfusun eğitim seviyesinin zaman içinde yükselmesi, internet teknolojilerinin (özellikle sosyal medyanın) yaygınlaşması, bilişim teknolojilerinin ve cihazlarının (cep telefonları, tablet bilgisayarlar, akıllı kol saatleri, dizüstü bilgisayarlar vb.) gelişerek yaygınlaşması ve kullanımının kolaylaşması günümüzde 40 yaş altı kesimin hızla sanal dünyaya yönelmesine neden olmuştur ve yaş ortalaması giderek yükselmektedir.

Geçmişin temel belediyeçilik hizmetleriyle (yol, su, temizlik, ulaşım, yeşil alan) yetinen halk 80’lerde, temel belediyeçilik hizmetlerinin yanı sıra kültürel ve sosyal hizmetler (sosyal yardımlar, sağlık ve sosyal destek hizmetleri, kültürel ve sanatsal aktiviteler vb.) de talep eden halk 90’larda, temel belediyeçilik hizmetleri ile kültürel ve sosyal hizmetlerin yanı sıra kişisel ve meslekî gelişim (sanat ve meslek kursları, meslekî ve teknik eğitim programları, meslek edindirme ve iş kurma destekleri vb.) hizmetlerini de talep eden halk 2000’lerin başlarında (2000-2010) kalmış; 2010’lardan itibaren Z Kuşağı’nın da ötesinde yaşı ne olursa olsun fikirlerini paylaşmak ve önemsenmek isteyen, mensubu olduğu ailede, yaşadığı apartmanda, sokakta, mahallede, şehirde ve ülkede kişiliği ve fikirleri ile birlikte saygı görmek isteyen, sesini duyurmak isteyen ve duyurabilen, bilgiye çok hızlı bir şekilde ulaşan ve hızla kanaat sahibi olan, etkileşim imkânları olağanüstü artmış olan, belediye hizmetlerinden her aşamada en pratik, en hızlı ve en konforlu şekilde yararlanmak isteyen, inovatif uygulamalara odaklı bir toplumsal kesim (Daha çok 40 yaş altı nüfus: Ülke nüfusunun büyük çoğunluğunu oluşturan, seçmen kitlesinin ise yarıdan fazlasını oluşturan bir kesim) ortaya çıkmıştır. Şunu özellikle dikkate almak gerekmektedir ki halkımız yol, su, temizlik, ulaşım, yeşil

alan, sosyal, kültürel, sportif, meslekî ve teknik eğitim hizmetlerini artık kanık-samıştır ve bunları belediyenin zaten sunmak mecburiyetinde olduğu hizmetler olarak görmektedir. Halkımız Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisindeki gibi kendini serbestçe ifade etme, saygı görme ve kendini gerçekleştirme (kendi potansiyelini ortaya koyabilme) ihtiyacının karşılanmasını beklemektedir. Bu ihtiyacın da keyifli, şaşırtıcı, pratik ve hızlı yöntemlerle karşılanmasını ve bu çerçevede kendisine birtakım imkânlar sunulmasını talep etmektedir.

Belediyelerin klasik katılım uygulamalarını (mahalle toplantıları, halk günleri, yüz yüze görüşmeler, anket, radyo-TV programları, gazete haberleri, reklam panolarında ve billboardlarda tanıtım ve bilgilendirme, SMS, MMS uygulamaları vb.) geliştirerek devam ettirmesi gerekmele birlikte, artık interaktif, çekici, kısa süreli (anlık), değer veren, saygı duyan, önemseyen ve bütün bunları hissettiren yeni medya, iletişim ve tasarım tekniklerine yönelmesi gerekmektedir.

Rapor kapsamında incelenen şehirlerden Viyana'da kadınlar ve erkekler üzerine yapılan farklı saha araştırmalarında her iki cinsiyetin de belediyeden talepleri arasında belirgin farklılıklar olduğu ortaya çıkmış ve belediye hizmetlerinin şekillendirilmesinde söz konusu araştırmanın sonuçlarından yararlanılmıştır. Hatta çalışan kadınlar için "Women-Work-City" (Frauen-Werkstadt) adlı bir toplu konut projesi bizzat Viyana Büyükşehir Belediyesi tarafından hayata geçirilmiştir. Ayrıca, parkların kadınlara ve kız çocuklarına dost bir şekilde düzenlenmesine odaklanılmıştır. Oysa İstanbul'da bazı belediyelerce yaptırılan saha araştırmaları daha çok belediye başkanının imajı, tanınırlığı, oy potansiyeli ve belediye hizmetlerinden duyulan memnuniyetler ve temel talepler üzerine odaklanmaktadır. Kadınlara özel araştırmalar ya hiç yapılmamakta ya da mevcut karma araştırmalarda kadınlardan elde edilen sonuçlar ayrıştırılarak karşılaştırmalı yorumlar yapılmaktadır. Belediye başkanları tarafından yaptırılan imaj, algı, memnuniyet vb. araştırmalar da özel kalem müdürlüğünden dışarı çıkmamakta, başkan yardımcıları bile araştırma sonuçları hakkında çoğu zaman bilgi sahibi olamamaktadır. Bu tür araştırmaların profesyonel ve deneyimli bir ekip tarafından yorumlanarak başkana ve ekibine kapsamlı raporlar sunulması gerekir. Birçok belediye için yapılan araştırmalarda hazırlanan raporlar basmakalıp olup birbirinin neredeyse aynıdır. Kaldı ki birçok araştırmanın sahayı ne ölçüde yansıttığı da şüphelidir.

Viyana örneğinde olduğu gibi, kim tarafından başlatılmış olursa olsun iyi uygulamaların devam ettirilmesi bir yönetim geleneği hâline getirilmelidir. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın 1994-1998 yılları arasındaki sadece dört yıllık belediye başkanlığı dönemindeki olağanüstü başarısının altında yatan sebeplerden biri de Dalan ve Sözen döneminde başlatılan veya hazırlanan birçok projeye sahip çıkarak hızla tamamlaması olmuştur. Bu vakiyaya rağmen mevcut İBB yönetimi bu konuda Sözen'in vaktiyle düştüğü hataya düşerek Kadir Topbaş-Mevlüt Bulut döneminin neredeyse bütün yatırımlarını "revizyon" adı altında

kendince yeniden şekillendirmeye çalışmaktadır. İstanbul'da büyükşehir belediye başkanlığı seçiminin üzerinden iki yıl geçmiş olmasına rağmen neredeyse hiçbir yatırım tamamlanarak hizmete açılmamıştır. Mevcut yönetim tarafından 2019 yılı sonunda hizmete sokulacağı duyurulan yatırımlar bile en az bir yıl gecikmeli olarak hizmete girmektedir.

Topbaş ve Uysal döneminde geliştirilen “Akıllı Şehir İstanbul” konseptinin yurt dışındaki uygulamalar (Viyan, Tokyo, Toronto, Sidney, Seul vb.) dikkate alınarak genişletilmesine ve 5G'ye uyumlu hâle getirilmesine odaklanılmalıdır. Bu çerçevede özellikle Seul'de uygulanan “Seul e-Government”²⁷⁵ programı ile Viyan'da uygulanan “Akıllı Şehir Viyan İnisyatifi” ayrıntılı bir şekilde etüt edilmelidir. Bu kapsamda şehir içi ve dışı ulaşım ve iletişim (mobilité) sistemlerinin optimizasyonu, rekreasyon alanlarının ve kentsel donatıların yönetimi, enerji verimliliği, çevre koruma, sosyal, kültürel, sanatsal ve sportif hizmetlerin sunulması, yönetime katılım pratikleri gibi alanlarda hem önemli iyileşmeler hem de kaynaklarda ciddi tasarruf sağlanacaktır.

İstanbul'a “öğrenen ve çözüm geliştiren” bir kültür kazandırılmasına yönelik kapsamlı bir programın geliştirilmesi yararlı olacaktır. Diğer bir ifade ile yeni teknolojilere kolayca uyum sağlayan, ustaca kullanan, meselelere çözüm odaklı yaklaşan, sürekli diyalog hâlinde, açık ve şeffaf bir toplumsal kültürün yerleştirilmesine yönelik bir eylem planı uygulanabilir. Bu çerçevede UNESCO'nun Öğrenen Şehirler Küresel Ağı (Global Network of Learning Cities)²⁷⁶ ile iş birliği yapılarak hem bilgi ve deneyim paylaşımından yararlanılabilir hem de küresel düzeyde önemli bağlantılar ve tanınırlık fırsatı sağlanabilir. Bu konuda İngiltere'nin Bristol şehrinin tecrübelerinden yararlanılabilir.

İstanbul Bölge Planı'nda “İstanbul üzerine detaylı ekonomik araştırmalar yapmaya imkân verecek ve tüm istatistikî verilerin toplandığı bir veri bankası oluşturma ve periyodik olarak güncelleme” hedefi konulmuştur. Muhtemelen bu amaca yönelik olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul İstatistik Ofisi kurulmuştur. Ancak, söz konusu ofis bu fonksiyonu yerine getirmekten uzak bir görüntü vermektedir. Ofisin internet sitesinde ayrıntılı bir inceleme yapıldığında “demografi”, “makroekonomi”, “sektörler”, “sağlık”, “finansal piyasalar”, “eğitim”, “sosyal yaşam”, “altyapı-ulaşım” ve “inovasyon” olmak üzere dokuz kategorinin tamamında en küçük bir bilginin dahi bulunmadığı dikkat çekmektedir. Gösterge panelinde TÜİK'ten alınan bilgilere kaba bir şekilde yer verilmiştir. Açık veri kıs-

275 Seoul Metropolitan Government, *Seoul e-Government*, https://www.metropolis.org/sites/default/files/seoul_e-government_english.pdf, erişim tarihi: 03.09.2020.

276 UNESCO Institute for Lifelong Learning, *Global Network of Learning Cities*, <https://uil.unesco.org/lifelong-learning/learning-cities>, erişim tarihi: 31.08.2020; UNESCO Institute for Lifelong Learning, *Learning, sharing and collaborating*, <https://www.bristollearningcity.com/wp-content/uploads/2016/12/UNESCO-Learning-Cities.pdf>, erişim tarihi: 31.08.2020.

mında ise sadece İBB ve bağlı birimlerine dâir istatistikî bilgiler yer almaktadır. İstanbul gibi küresel bir oyuncu olmak isteyen şehre ait istatistik ofisi, şehre dâir bütün verilerin yer aldığı zengin bir bilgi portalı olmalıdır. Bunun da ötesinde tıpkı TÜİK'in internet sitesinde olduğu gibi dinamik sorgulamaya imkân tanıyan, interaktif bir yapıda olmalıdır.

İstanbuluların İstanbul'u daha fazla benimsemesi, fakat saygı duyarak koruması için "İstanbul senin" gibi vandalizmi teşvik eden eskimiş sloganların terk edilmesi gerekmektedir. Çünkü bu tür sloganlar, İstanbul gibi muhteşem bir mirası algısal düzeyde de olsa "meta"ya dönüştürerek "kişisel mülk" fikrini uyardırmaktadır. Ortaya çıkan bu algı, vandalizme eğilimli birçok insanın İstanbul'u "kişisel eşyası" olarak görmesine neden olur ve dolayısıyla ona istediği tarzda muamelede bulunma hakkına sahip olduğu düşüncesini yerleştirir. Bu da şehre karşı işlenen suçları artırır. Bu nedenle Batılıların "civic engagement" dediği ve Türkçe'ye "kentli bağlılığı" olarak tercüme edilen yaklaşıma uygun sloganların geliştirilmesi gerekir. Bu amaçla "İstanbul; sevgiyle bağlandığımız şehir" türü sloganlar kullanılabilir. Çünkü hiç kimse sevdiğine kötü davranmak istemez, onu korumak ve kollamak için çaba gösterir.

İstanbul'da gerçekleştirilen bütün belediyeçilik uygulamalarının ve bu çerçevede alınan bütün kararların diğer sektörler üzerindeki muhtemel etkileri dikkate alınmalıdır. Çünkü İstanbul küçük ve kompakt bir şehir değil, çok geniş bir coğrafyaya yayılmış, ekonomisi ve toplumsal yapısı çeşitlenmiş, sistemsel bütünlükle bakılması gereken komple bir şehirdir. Yani, şehrin bugün geldiği seviyeye güçlü ekonomisi, renkli toplumsal yapısı, eşsiz tarihî mirası, zengin kültürü, ikame edilemez tabiat varlıkları, rekabet edilemez coğrafi konumu ve belirli bir düzeye getirilmiş altyapısı neredeyse eşit katkı yapmaktadır. Alınan her kararın sadece bir boyutu göz önünde bulundurulmamalı, bu yedi temel boyutun tamamı dikkate alınmalıdır. Bunlardan birinin ihmal edilmesi hâlinde, sadece o boyut gerilememekte, çarpan etkisi ile diğerlerini de zayıflatmaya başlamaktadır. Söz gelimi raylı sistemler, su yönetimi veya atık su arıtma gibi hizmetlerden bir tanesinin ihmal edilmesi hâlinde, şehirde ortaya çıkan sorunlar sadece o hizmetle sınırlı kalmamakta, bir bütün olarak şehrin hayat kalitesini düşürmekte, bu durum şehirde yaşayanları olumsuz etkilemekte, şehre yatırım yapmak isteyen büyük uluslararası firmaların yatırım kararlarına olumsuz yansımakta, şehirde ortaya çıkan ulaşım veya temizlik sorunu ise hem halkı hem de özellikle turizm sektörünü olumsuz etkilemekte, bu ise şehrin ekonomisine doğrudan yansımakta ve âdeta domino etkisi gibi bir durum ortaya çıkmaktadır. Örnekleri çoğaltmak mümkündür.

İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda İstanbul için "küresel ölçekte kültür ve turizm kenti olma" hedefi tanımlanmıştır. Bu çerçevede İstanbul Turizm Gelişim Planı'nın hazırlanarak yürürlüğe sokulması gerekmektedir. Çünkü şehir, uluslararası tu-

rizm ekonomisinden yeterli payı alamamaktadır. İstanbul, Küresel Destinasyon Şehirleri Endeksi'ne (2019) göre 13.4 milyon kişi ile en çok uluslararası ziyaretçi çeken sekizinci şehirdir. Turizm geliri açısından bakıldığında ise 8.26 milyar ABD doları gelir ile on beşinci sıradadır. İstanbul'a gelen uluslararası ziyaretçiler, ortalama 5.8 gece gibi uzun bir süreyi İstanbul'da geçirmekle birlikte günlük harcama sadece 106 dolardır. Bu açıdan İstanbul dünyada 19. sıradadır.²⁷⁷ Diğer bir ifade ile uluslararası ziyaretçiler İstanbul'a gelmekte, şehirde uzun süre kalmakta, fakat yeterince harcama yapmamaktadır. Bu durum özetle şehrin turistlere yönelik yeterli aktiviteler sunamamasından, şehre gelen turistlerin büyük bölümünün ekonomik profilinin düşük olmasından ve ekonomik profili yüksek turistlere yönelik tanıtımın ve aktivitelerin yetersiz olmasından kaynaklanmaktadır.

Bu nedenle olsa gerek İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul Turizm Platformu kurulmuş ve 20 Ocak 2020 tarihinde Turizm Çalıştay²⁷⁸ düzenlenmiştir. Ancak, çalıştayda alınan kararların ne ölçüde uygulandığına dair kamuoyu nezdinde yeterli ve şeffaf bir bilgilendirme mekanizması bulunmamaktadır. Aynı şekilde, İBB tarafından kurulan İstanbul Turizm Platformu'nun, Çalıştay'da alınan kararların hayata geçirilmesine dair ne tür çalışmalar yaptığı da bilinmemektedir. Platformun internet sitesinde bu konuda herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Kaldı ki aynı sitede platformun kimlerden oluştuğu, organları, çalışma sistemi ve yaptığı faaliyetlere dair de herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Platform, bu hali ile ne yazık ki "anlık" ve bir bakıma "göstermelik" bir girişim izlenimi vermektedir. Böylesi bir yapılanmanın hazırlamakta olduğu Turizm Master Planı'nın ne aşamada olduğu, kimlerle ne tür çalışmaların yapıldığına dair kamuoyuna inandırıcı bir bilgilendirme de yapılmamıştır. Master plan çalışmasının gerçekten başlatıldığına dair somut bir çıktı da bulunmamaktadır. İstanbul'un turizm ekonomisi ve kültür endüstrilerinde dünyanın en önde gelen cazibe merkezlerinden biri hâline getirilmesi için için şu tür çalışmalar yapılabilir:

1. İstanbul için bir marka ve tanıtım stratejisi hazırlanmalı.
2. Şehrin bilinen marka değerinin üzerine çıkarak Paris ve Londra gibi dünyanın marka değeri en yüksek şehirleri arasına girmesine yönelik bir eylem planı hazırlanmalı.
3. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin İstanbul'u uluslararası planda daha iyi tanıtmak ve şehre daha yüksek profilli turist çekmek amacıyla "Visit Dubai"

²⁷⁷ Mastercard, *Global Destination Cities Index 2019*, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2019/09/GDCI-Global-Report-FINAL-1.pdf>, erişim tarihi: 24.07.2020.

²⁷⁸ Bkz. İstanbul Büyükşehir Belediyesi-İstanbul Planlama Ajansı, İstanbul Turizm Çalıştay¹ Raporu, 20 Ocak 2020, <https://drive.google.com/file/d/1JvXmRxPnyXdP2sOO2xrBilKXWzt-MfH8/view>, erişim tarihi: 12.09.2020.

benzeri kapsamlı bir resmî tanıtım ve iletişim sitesi bulunmamaktadır. İBB tarafından kurulan İstanbul Yatırım Ajansı'nın internet sitesindeki "kültür" sekmesi ise son derece yetersiz ve amatörce hazırlanmıştır. Bu sekmenin İngilizcesi ise gülünç derecede özensiz olup, bu hâli ile İstanbul'un tanıtımına katkı sağlamak şöyle dursun, şehrin imajına zarar veren bir görünümde-dir. Kaldı ki İstanbul Yatırım Ajansı'nın internet sitesi de İstanbul'dan çok İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ve Büyükşehir Belediye Başkanı'nın tanıtımını yapar bir görünüm içindedir. Söz konusu internet sitesinin, dünyadaki benzer siteler dikkate alınarak sadece İstanbul odaklı bir yaklaşımla her sekmede daha dolgun içerik ve tasarım ile yeniden hazırlanması gerekir.

4. İstanbul'a gelen turistlerin ziyaret ettiği mekânlar ağırlıklı olarak Tarihî Yarımada'da yoğunlaşmaktadır. Ancak, buranın turizmi tamamlayıcı elemanlar ve özellikle de eğlence mekânları açısından yetersiz olduğu görülmektedir. Örneğin, Tarihî Yarımada'nın en önemli turizm odaklarından biri olan Kapalı Çarşı mevcut hâli ile yerel ve ulusal markaların ve ürünlerin satıldığı lüks bir kapalı pazar yeri görünümündedir. Oysa dünyanın en eski ve en büyük alışveriş merkezi konumunda olan bu eşsiz mekânda dünyanın önde gelen markalarının da mağazalarının bulunması gerekir.
5. İstanbul'un başta Boğaziçi ve Adalar olmak üzere gezilip görülmeye ve keyifle vakit geçirmeye değer başka yerleri de yeterince tanınmamaktadır. Bunun için şehrin turistik altyapısının güçlendirilmesi, turistlere sunulan imkânların çeşitlendirilmesi, farklı çekim odaklarının geliştirilmesi, sürprizlerle dolu ve kaliteli bir kentsel çevrenin oluşturulması ve canlı bir kentsel/kültürel hayatın desteklenmesi gerekir. Çünkü günümüzde turistlerin tercihleri "3 E (exploration, entertainment, excitement)" olarak anılan "keşif, eğlence ve heyecan" fırsatları ile belirlenmekte, turistler tercihlerini bu açıdan deneyim, imkân ve fırsat zenginliği sunan destinasyonlar lehine kullanmaktadır.
6. İstanbul geçmişte Avrupa Kültür Başkenti ve Avrupa Spor Başkenti olmuştur. Şampiyonlar Ligi finali ve Dünya Basketbol Şampiyonası başta olmak üzere birçok uluslararası organizasyona ev sahipliği yapmıştır. Şehrin bundan sonra hangi büyük uluslararası kültür, sanat ve spor organizasyonlarına ev sahipliği yapacağını veya aday olacağını kamuoyu ile paylaşılması gerekir. Ayrıca, uluslararası saygınlığa sahip kültür-sanat insanlarını ve medya temsilcilerini ağırlayacak organizasyonlar yapılmalı, mevcut kültür-sanat ve spor organizasyonlarının profilini yükseltmeye yönelik kapsamlı stratejiler uygulanmalıdır. Bu bağlamda İstanbul'un Formula 1'e tekrar ev sahipliği yapacak olması şehir adına çok olumlu bir gelişmedir.
7. Gelişmiş ülkelerde çöküntü alanı hâline gelmiş tarihî mahalleler zamanla kültür-sanat odaklarına dönüştürülerek canlandırılmıştır. İstanbul'da başta

Fatih, Beyoğlu, Eyüp Sultan ve Üsküdar olmak üzere kültür mirası zengin olan ilçelerin tarihî merkezlerinin canlandırılmasına yönelik projeler tekrar gündeme alınmalıdır. Süleymaniye, Zeyrek, Balat, Ayvansaray ve Tarlabası projeleri hızlandırılmalı, kültür endüstrilerinde faaliyet gösteren küçük ölçekli firmaların ve bu sektörlerde çalışan kişilerin buralarda yoğunlaşması teşvik edilmelidir. Boğaz köyleri (semtleri), Adalar, Şile ve Üsküdar'ın tarihî semtleri için de benzer projeler uygulanabilir. Haliç ise başlı başına bir kültür odağı olarak değerlendirilebilir ve geçmişte bu amaçla hazırlanan birçok proje hayata geçirilebilir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca yürütülmekte olan Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi bu açıdan büyük önem taşımaktadır. İstanbul Haliç sayesinde dünyada başka hiçbir şehirde bulunmayan eşsiz bir kültür-sanat ve spor platformuna sahip olacaktır. İstanbul Boğazı ise Haliç'in de ötesinde tek başına bir kültür ve rekreasyon merkezi olabilecek değerlere sahiptir ve bütün dünyadan milyonlarca zevk sahibi turisti ve entelektüeli kendisine çekecek bir destinasyon niteliğindedir. Boğaz'ın özgün dokusunu bozmadan ve bu dokuya aykırı olmayan fonksiyonlar ve etkinlikler ile yine dünyada benzeri bulunmayan bir kültür-sanat ve spor havzası kazanılmış olacaktır. Ayrıca, şehirdeki tarihî mimarlık mirasının korunmasına yönelik olarak nerelerde restorasyon ve fonksiyonlandırma çalışmalarının yapılacağına dâir bir eylem planı hazırlanmalıdır.

8. İstanbul'da kültür, sanat ve turizm açısından Avrupa Yakası-Anadolu Yakası dengesizliği devam etmektedir. Anadolu Yakası'nda uluslararası organizasyon yapılabilecek herhangi bir kültür, sanat, kongre ve fuar merkezi bulunmamakla birlikte, Ümraniye'de kurulmakta olan İstanbul Uluslararası Finans Merkezi bünyesinde inşaatı devam eden kongre merkezi bu konudaki eksikliği kısmen giderecektir. Diğer taraftan, uluslararası spor müsâbakalarına ev sahipliği yapacak stadyum da bulunmamaktadır. Fenerbahçe Şükrü Saraçoğlu Stadyumu'nda ise sadece futbol müsâbakaları oynanabilmekte, atletizm organizasyonları düzenlenememektedir. Şehrin geneli açısından bakıldığında ise, Taksim'de inşa edilmekte olan Atatürk Kültür Merkezi dışında kalan kültür ve kongre merkezlerinin mimarî açıdan yetersiz olduğu ve ikonik özellikler taşımadıkları söylenebilir. Oysa dünyada bu konuda muazzam bir trend oluşmuştur ve sırf mimarî özellikleri dolayısıyla her yıl binlerce özel ilgi sahibi insanı kendine çeken kültür ve kongre merkezleri bulunmaktadır. Dolayısıyla, İstanbul'da Avrupa Yakası'nda ana salonu en az 5000 kişilik, standartları ve ulaşılabilirliği yüksek, ikonik özellikler taşıyan büyük bir kongre merkezi inşa edilmelidir. Anadolu Yakası'nda da ana salonu en az 3000 kişilik olan büyük bir kongre merkezi inşa edilmelidir. Aynı şekilde, 2020 olimpiyat adaylığı sürecinde Anadolu Yakası odaklı ha-

zırlanan proje, adım adım hayata geçirilerek bu yakanın uluslararası spor organizasyonlarındaki altyapı eksikliği giderilmiş olacaktır.



Fotoğraf 64: Sidney Opera Binası (Avustralya)²⁷⁹



Fotoğraf 65: Haydar Aliyev Kongre Merkezi (Azerbaycan)²⁸⁰

279 Danceinforma, *Iconic dance spaces around the world: Sydney Opera House*, <https://dancemagazine.com.au/2018/07/iconic-dance-spaces-around-the-world-sydney-opera-house/>, erişim tarihi: 09.09.2020.

280 Fast Company, *The A-to-Zaha List: 7 of Hadid's Best Buildings*, <https://www.fastcompany.com/1673188/the-a-to-zaha-list-7-of-hadids-best-buildings>, erişim tarihi: 09.09.2020.



Fotoğraf 66: Changsha Meixihu Kültür ve Sanat Merkezi (Çin)²⁸¹

9. Şehirde yüz yirmiden fazla alışveriş merkezi olmasına rağmen hiçbiri Dubai Mall veya Mall of the Emirates ile rekabet edecek nitelikte değildir. Oysa kıtaların buluşma noktasında bulunan İstanbul'a Dubai Mall'un da ötesinde Mall of America gibi bir alışveriş merkezinin inşâ edilmesi gerekir. Mall of America Avrupadan Japonya'ya kadar sayısız ülkeden her hafta onlarca tur organizasyonunu çekmektedir. Japonya'ya 9.600 km., Avrupa'ya (Paris'e) 6.800 km. mesâfedeki Minneapolis şehrinde bulunan bu alışveriş merkezi, Mall of İstanbul'un dört katından daha büyük olup sadece alışveriş değil, rugby stadyumu, buz pateni sahası, eğlence parkı, aquapark, akvaryum ve benzeri eğlenme ve dinlenme mekânları bulunmaktadır. Avrupa'nın ve zengin Basra Körfezi ülkelerinin yanı başında bulunan İstanbul, Japonya'ya bile Minneapolis'ten daha yakındır.

281 Yahoo News, *Zaha Hadid Architects Completes China's Newest Cultural Center*, <https://news.yahoo.com/zaha-hadid-architects-completes-china-200126413.html>, erişim tarihi: 09.09.2020.

Fotoğraf 67: Mall of America²⁸²

10. Dubai gibi iklimi müsait olmayan bir şehirde 17 tane golf sahası bulunurken İstanbul'da sadece 3 tane golf sahası bulunmaktadır. Hâlbuki İstanbul'un hem iklimi hem de toprak yapısı golf sporu için çok müsaittir. Ayrıca, İstanbul'daki yat limanları da turizm açısından böylesine büyük potansiyele sahip olan bir şehir için yeterli değildir. İstanbul'a benzer bir turizm potansiyeline sahip olan Roma ilindeki yat limanı kapasitesi İstanbul'un yaklaşık iki katı, Nice'in bulunduğu Alpes Maritimes ilindeki yat kapasitesi ise İstanbul'un yaklaşık dört katıdır.
11. İstanbul dünya çapında üç tane akvaryuma sahip olmakla birlikte, bunlar canlı türü çeşitliliği ve ilgi çekiciliği açısından zaman içinde dünyada açılan diğer akvaryumların gerisine düşmüştür. Söz gelimi bu akvaryumlarda beyaz balina, balina köpek balığı veya başka türde büyük deniz canlıları bulunmamaktadır. Ayrıca, ana su tankları da yeterli görsel perspektifi sunamamaktadır. Mevcut akvaryumların Georgia (ABD) veya Chimelong

²⁸² <https://bringmethenews.com/minnesota-news/gallery-new-images-released-of-giant-mall-of-america-water-park>, erişim tarihi: 11.09.2020; <https://twincities.eater.com/2019/10/7/20903117/24-hours-one-day-mall-of-america-best-breakfast-lunch-dinner-bars>, erişim tarihi: 11.09.2020.

(Çin) ya da en azından Dubai Akvaryumu ile rekabet edebilir kapasiteye kavuşturulması gerekir. Çünkü akvaryumlar dünyada en çok turist çeken tesislerdendir.



Fotoğraf 68: Dubai Akvaryumu'ndaki Balina Köpek Balıkları ve Dev Manthalar²⁸³

12. İstanbul gibi dünya üzerinde erişilebilirliği en yüksek şehirlerden birinde dünyanın en büyük fuar merkezlerinden birinin inşa edilmesi gerekir. Kanal İstanbul projesi kapsamında bu yönde küresel düzeyde iddialı bir adım atılacaktır. Bu çerçevede inşa edilecek olan fuar merkezinin Hannover'deki Deutshe Messe ile rekabet edebilir standartlarda (en az 496.000 m²) olması gerekir.

²⁸³ Gofly Tour, *Dubai Aquarium & Underwater Zoo*, <https://www.goflytour.com/tour/dubai-aquarium-underwater-zoo/>, erişim tarihi: 09.09.2020.



Fotoğraf 69: Dünyanın En Büyük Fuar Merkezi Olan Hannover'deki Deutsche Messe²⁸⁴

13. İstanbul'da dünyanın en önemli müzeleri arasında yer alan Arkeoloji Müzesi, Topkapı Sarayı Müzesi, Askerî Müze ve Deniz Müzesi bulunmaktadır. Ancak, bunların hiçbiri ziyaretçi sayısı itibarı ile dünyada ilk 20 içinde yer almamaktadır. Bu durum büyük ölçüde tanıtım ve organizasyon yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Oysa 2019 yılında Paris'teki Louvre Müzesi'ni 9.6 milyon, Londra'daki British Müzesi'ni 6.2 milyon kişi ziyaret etmiştir.²⁸⁵ Aynı yıl Topkapı Sarayı Müzesi'ni (Aya İrini ve Harem dâhil) 3.4 milyon, Arkeoloji Müzesi'ni ise 427 bin kişi ziyaret etmiştir.²⁸⁶ Topkapı Sarayı, küresel düzeyde Yasak Şehir ile rekabet edecek bir marka değerine kavuşturulabilir. Kaldı ki Topkapı Sarayı, Yasak Şehir'de bile bulunmayan Çin porselenleri koleksiyonuna ev sahipliği yapmaktadır. Galata Kulesi Pisa Kulesi ile, Arkeoloji Müzesi British Müzesi ile benchmark yapabilecek bir marka değerine kavuşturulabilir. Aynı şekilde, dünyanın en iyi koleksiyonlarından bazılarını ev sahipliği yapan Beşiktaş'taki Deniz Müzesi de Hollanda Millî Denizcilik Müzesi ile benchmark yapabilecek bir marka değerine kavuşturulabilir. İBB bütün bu çalışmalarda katalizör rol oynayabilir. Bu çerçevede Yıldız'daki İstanbul Şehir Müzesi, Londra Müzesi örnek alınarak dünyanın önde gelen şehir müzelerinden biri olacak şekilde yeni

284 Ufi-The Global Association of the Exhibition Industry, <https://www.ufi.org/ufievent/educational-forum-on-digital-innovation-2018/>, erişim tarihi: 11.09.2020.

285 Wikipedia, *List of most-visited museums*, https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_most-visited_art_museums, erişim tarihi: 12.09.2020.

286 T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğü, *2019 Yılı Müze ve Örenyeri Ziyaretçi İstatistikleri*, <http://www.dosim.gov.tr/assets/documents/2019-ZIYA-RETCI-WEB-SITESI.pdf>, erişim tarihi: 12.09.2020.

bir konsept ve bina ile turizm ekonomisine kazandırılabilir. İstanbul'daki müzelerin yurt dışında tanıtılması için hem kapsamlı ve etkili bir tanıtım kampanyası yapılmalı hem de uluslararası kuruluşlar ve müzeler ile ortak organizasyonlar düzenlenmelidir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile iş birliği hâlinde önemli roller üstlenebilir. Ayrıca, şehirde İBB'nin liderliğinde tematik birçok müze de kurulabilir.

14. Kamu kurumları, özel sektör kuruluşları, uluslararası kuruluşlar ve STK'lar ile iş birliği yapılarak İstanbulkart ve Müzekart'ın turizm ekonomisinin ve turistik faaliyetlerin her alanında yerli ve yabancı turistler tarafından yaygın bir şekilde kullanılması sağlanabilir. Hatta İstanbulkart'a "Müzekart" özelliği de tanınabilir. Benzer bir kullanım kolaylığı yerli turistleri kapsayacak şekilde yeni çipli kimlik kartları bağlamında da düşünülebilir.
15. Galataport projesiyle birlikte şehrin, dünyanın önde gelen kruvaziyer turizm merkezlerinden biri hâline getirilmesi yolunda kararlı bir adım atılmıştır. Projenin hizmete girmesiyle birlikte İstanbul'da hareketlenecek olan kruvaziyer turizme yönelik kapsamlı çalışmalar yapılmalıdır. Söz gelimi Galataport-Tarihî Yarımada ve Galataport-Beşiktaş-Ortaköy istikametinde yürüyüş ve bisiklet yolları yapılabilir. Tur otobüsleri için uygun yolcu indirme-bindirme ve parklanma yerleri yapılabilir. Galataport'tan Boğaz'a, Haliç'e ve Adalar'a turistik tekne gezintileri için gerekli altyapının oluşturulması gibi çalışmalar yapılabilir. Karaköy'den Kabataş'a kadar uzanan aks üzerinde turistlere yönelik bol çeşitlilik arz eden ve zengin içerikli mekânlar oluşturulabilir. Kabataş tramvay istasyonu ile Beyazıt tramvay istasyonu arasında ring usulü çalışacak turizm tramvayı seferleri başlatılabilir. Hatta Tophane Meydanı'ndan Tünel Meydanı'na 650 metrelik bir teleferik veya funiküler hattı inşa edilebilir. Ayrıca, turistlere yönelik fırsatlar ve imkânlar sunan organizasyonlar ve faaliyetler yapılabilir. Kruvaziyer turizm ile ilgili uluslararası fuarlara İstanbul'un "şehir" olarak katılımı sağlanabilir ve bu tür fuarlara ev sahipliği yapılması konusunda sonuç alıcı girişimlerde bulunulabilir.
16. İstanbul hem Müslümanlar hem de Hristiyanlar için önemli dinî mekânlara ve dinî açıdan anlam ve değer taşıyan kurumlara sahip bir şehirdir. Kutsal emanetler, sahabe kabirleri, Yuşa Aleyhisselamın kabri ve selâtin camileri Müslümanlar için özel önem taşımaktadır. Ayrıca, Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi, İSAM (İslâm Araştırmaları Merkezi) ve IRCICA (İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırmaları Merkezi) İslâm dünyasında saygınlığı ve itibarı üst düzeyde olan kurumlardır. Dinen özel anlama sahip günlerde ve gecelerde yapılabilecek faaliyetlerle şehrin manevî boyutu ön plana çıkarılabilir. Bu bağlamda söz gelimi Dubai'de düzenlenen "Ramadan in Dubai" konsepti örnek alınarak "Ramadan in Istanbul" adlı bir inanç tu-

rizmi faaliyeti organize edilebilir. Diğer taraftan, Fener Rum Patrikhânesi ve bazı kiliseler ile manastırlar ise Hristiyanlar için önem taşımaktadır. İstanbul, ayrıca kıtalar arası bir aktarma merkezi ve Türkiye'nin dünyaya açılan penceresi olduğu için ülkemizin birçok yerinde bulunan mânen anlam ve değer taşıyan birçok mekâna ulaşım da genel olarak İstanbul bağlantılı sağlanmaktadır. Dolayısıyla, şehrin inanç turizmi açısından da küresel düzeyde önem taşıyan bir merkeze dönüştürülmesi için uygun potansiyel bulunmaktadır. Bu amaçla şehirde gerekli altyapının ve organizasyon kapasitesinin oluşturulması mümkündür.

17. Bir ülke kadar zengin mutfığa sahip olan İstanbul'da başta saray mutfığı olmak üzere mutfak kültürünün UNESCO tarafından tescil edilmesi sağlanmalı ve bu amaçla İstanbul Gastronomi Rehberi hazırlanmalıdır. Ayrıca, şehirde Michelin yıldızlı restoranların kurulması teşvik edilmelidir. Çünkü gastronomi turizmi dünyada hızla gelişmektedir. Tokyo'da 230, Paris'te 123, New York'ta 77, Londra'da 69, Singapur'da 39, Barselonada 25 ve Berlin'de 20 tane²⁸⁷ Michelin yıldızlı restoran bulunurken, İstanbul'da ne yazık ki hiç yoktur. Diğer taraftan, mevcut restoranlarda dünyaca ünlü Michelin yıldızlı şeflerin çalışması teşvik edilmelidir. Üniversiteler ile iş birliği hâlinde gastronomi ve mutfak sanatlarının geliştirilmesine yönelik araştırmalar, faaliyetler ve organizasyonlar yapılmalıdır. Bu çerçevede her yıl düzenlenen Uluslararası İstanbul Mutfak Günleri'nin küresel düzeyde ses getiren bir gastronomi festivaline dönüştürülmesi gerekir. Ayrıca, şehirde gastronomi endüstrisinin desteklenmesine yönelik çalışmalar artırılmalıdır. Sokak yemekleri sektörünün turistik ihtiyaçlar çerçevesinde belirli standartlara uygun olarak yeniden düzenlenmesi de önemli bir diğer husustur.

287 Godsavethepoints, *The 13 Most Michelin Starred Cities in the World*, <https://www.godsavethepoints.com/13-most-michelin-starred-cities-in-the-world/>, erişim tarihi: 13.09.2020.



Fotoğraf 70: Tokyo'da Michelin Yıldızlı Bir Restoran
(Château Restaurant de Joël Robuchon)²⁸⁸

18. İstanbul doğa odaklı turizmde de önemli ölçüde artı değer kazanabilecek potansiyele sahiptir. Bu kapsamda Terkos, Büyükçekmece, Gürpınar, Silivri, Selimpaşa, Kumburgaz, Mimarsinan, Kilyos, Riva, Şile ve Ağva'da doğa odaklı turizm (kamping, izcilik, deniz, su sporları: yelken, sörf, vb.) alanları oluşturulabilir. Benzer şekilde Terkos-Kasatura ormanları ve sahil şeridi, Ağildere, Ağaçlı ve Gümüşdere kumulları, İstanbul Boğazı'nın kuzey kısımları ve çevresi, Büyükçekmece Gölü, Ömerli Havzası ve Polonezköy, Göknarlık Tabiatı Koruma Alanı, Ağva, Sahilköy-Şile kumulları, Elmalı Barajları havzası ve ormanlarına yönelik de ekolojik turizm projeleri hayata geçirilebilir. Boğaziçi, Haliç, Büyükçekmece Koyu, Adalar-Anadolu Yakası arası da ulusal ve uluslararası su sporları ve bu bağlamdaki turistik faaliyetler için aktif bir şekilde değerlendirilebilir. Nitekim Maltepe'deki Orhangazi Şehir Parkı bu amaçla oluşturulmuştur. İstanbul'un merkezî konumu üzerinden Yalova, Tekirdağ, Kırklareli, Edirne, Kocaeli ve Marmara adalarının doğa turizmi açısından potansiyel taşıyan birçok yeri de dünyaya açılabilir.

²⁸⁸ Pocket Concierge, *Joël Robuchon Restaurant*, <https://pocket-concierge.jp/en/restaurants/244302>, erişim tarihi: 05.09.2020.

19. Şehrin içinde ve yakın çevresinde kamp ve karavan turizmi için yeterli altyapıya sahip tesisler kurulmalı ve bunlar ulusal ve uluslararası düzeyde etkili bir şekilde tanıtılmalı.
20. İstanbul'da turizm ekonomisinin bir diğer sorunu da turizm faaliyetlerinin büyük ölçüde yaz mevsimine odaklı olması, diğer mevsimlere yönelik ürün ve hizmetlerin ise sınırlı kalmasıdır. Bu sorunu aşmak için söz gelimi Istanbul Shopping Fest sadece yaz mevsiminde (Haziran ayında) değil, dört mevsim (Haziran, Eylül, Aralık, Mart) düzenlenebilir.
21. İstanbul'un artistik ve kültürel alanlarda uluslararası bir inovasyon merkezine dönüştürülmesine yönelik çalışmalara ağırlık verilmesi şehre ve Türkiye'ye önemli faydalar sağlayacaktır. Bu çerçevede İstanbul için bir "inovasyon strateji belgesi" (İnovasyon 2053) hazırlanmalıdır. Viyana Büyükşehir Belediyesi'nin uyguladığı İnovatif Viyana 2020 Strateji Belgesi bu açıdan örnek alınabilir. Bu bağlamda İstanbul'un 2053 yılında dünyanın en önemli beş inovasyon merkezinden biri hâline gelmesi hedeflenmelidir. Ayrıca, Cenevre'de her yıl düzenlenen Uluslararası İcatlar Fuarı (International Exhibition of Inventions Geneva)²⁸⁹ ve bu şehirde oluşan inovasyon kültürü ve ekonomisi de incelenebilir.
22. "Design Week Milan"²⁹⁰ veya "Design Shanghai"²⁹¹ örnek alınarak "Design Istanbul" etkinliği her yıl düzenli olarak organize edilebilir. Ayrıca, şehrin 2026'da Dünya Tasarım Başkenti²⁹² seçilmesi için gerekli girişimlerde bulunulabilir.
23. Devlet tarafından İstanbul'da çok büyük sağlık yatırımları yapılmaktadır. Ayrıca, özel sektör kuruluşları ile uluslararası şirketler de dikkate değer yatırımlar yapmaktadır. Geline süreçte İstanbul, Doğu Avrupa'nın ve Batı Asya'nın en büyük sağlık merkezi hâline gelmiştir. Bu durum şehrin turizm potansiyelini ve kapasitesini olağanüstü artırmıştır. Bu çerçevede İBB'nin, sağlık turizminin gelişimini desteklemeye yönelik ciddi altyapı ve ulaşım yatırımları yapması gerekir. Oysa İkitelli'de inşa edilen Çam ve Sakura Şehir Hastanesi'nin yolu maalesef Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılmak mecburiyetinde kalınmıştır. Aynı şekilde metro bağlantısına dâir yatırım da yine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından gerçekleştirilmektedir.

289 Bkz. Inventions Geneva, *48th International Exhibition of Inventions Geneva*, <https://inventions-geneva.ch/en/home/>, erişim tarihi: 30.08.2020.

290 Bkz. Milan Design Agenda, *Milan Design Week*, <https://www.milandesignagenda.com/milan-design-week/>, erişim tarihi: 12.09.2020.

291 Bkz. Design Shanghai, <https://www.designshanghai.com/>, erişim tarihi: 12.09.2020.

292 Bkz. WDO (World Design Organization), <https://wdo.org/programmes/wdc/>, erişim tarihi: 12.09.2020.

24. Yabancı uyruklu öğrencilere ve akademik personele yönelik olarak üniversiteler, STK'lar ve özel sektör kuruluşları ile ortak faaliyetlerin yürütülmesi eğitim turizminin gelişmesine önemli katkılar sağlayacaktır. Ayrıca, YÖK'ün "Study in Turkey" programı ile aktif iş birliği yapılmalıdır. İSMEK bünyesinde yabancı öğrencilere yönelik olarak birçok alanda kurslar düzenlenebilir.
25. Şehrin aydınlatma sisteminde LED teknolojilerine hızla geçilebilir; tarihi, turistik ve kültürel mekânlar ile tabiat varlığı niteliğini taşıyan yerlerde panoramik aydınlatma çalışmaları daha nitelikli hâle getirilebilir.
26. Bütün turistik mekânlarda, kamusal alanlarda ve ulaşım sistemlerinde internet erişimi güçlendirilmeli ve internete erişim ve kullanım kolaylığı sağlanmalıdır.
27. Şehirde turizm odaklı olarak düzenlenen bütün kültürel, sanatsal ve sportif faaliyetlerin yer aldığı zengin içerikli dijital takvimler birkaç yabancı dilde hazırlanarak elektronik ortamda interaktif bir tarzda yayımlanabilir.
28. Turistlere indirim ve çeşitli câzip fırsatlar sunan üyelik sistemleri üzerinden kapsamlı projeler geliştirilebilir.
29. Turistlerin yoğun olarak ziyaret ettiği yerlerde tur otobüslerinin ve diğer turistik araçların rahatça yolcu indirip bindirebileceği özel duraklar ve bu tür araçların parklanabileceği yerler oluşturulmalıdır.
30. Boğaz, Haliç ve Marmara sahilleri ile Sultanahmet, Sirkeci, Eyüp Sultan, Üsküdar ve Beyoğlu gibi turistik anlamda özel önem taşıyan yerlerdeki binaların cephe düzenlemeleri tamamlanmalı ve tabela kirliliğini önlemek için tasarımsal kriterler kararlılıkla uygulanmalıdır.
31. Taksi hizmetlerinden kaynaklanan sorunların kalıcı olarak çözüme kavuşturulması için radikal adımlar atılmalı. Bu çerçevede İBB'nin İTaksi uygulamasının geliştirilmesi gereklidir. Ayrıca, taksi hizmetlerinden engellilerin de sorunsuz bir şekilde yararlanabilmesi için "engelsiz taksi" uygulaması il genelinde başlatılmalıdır.
32. Turistik işletmelerin ve tesislerin engelliler için erişilebilirlik kriterlerini karşılaması yönünde yaygın bir çalışma yapılmalıdır.
33. Turizm polisi ve turizm zâbitası uygulaması yaygınlaştırılmalı ve söz konusu personele iyi derecede yabancı dil (İngilizce, Arapça, Çince veya Almanca vb.) öğretilmelidir.
34. Uluslararası düzeyde en çok takip edilen dijital platformlarda etkili reklam ve tanıtım kampanyaları düzenlenmelidir.
35. Uluslararası düzeyde en çok takip edilen Youtuberlara, özgün tanıtım videoları hazırlatılabilir.

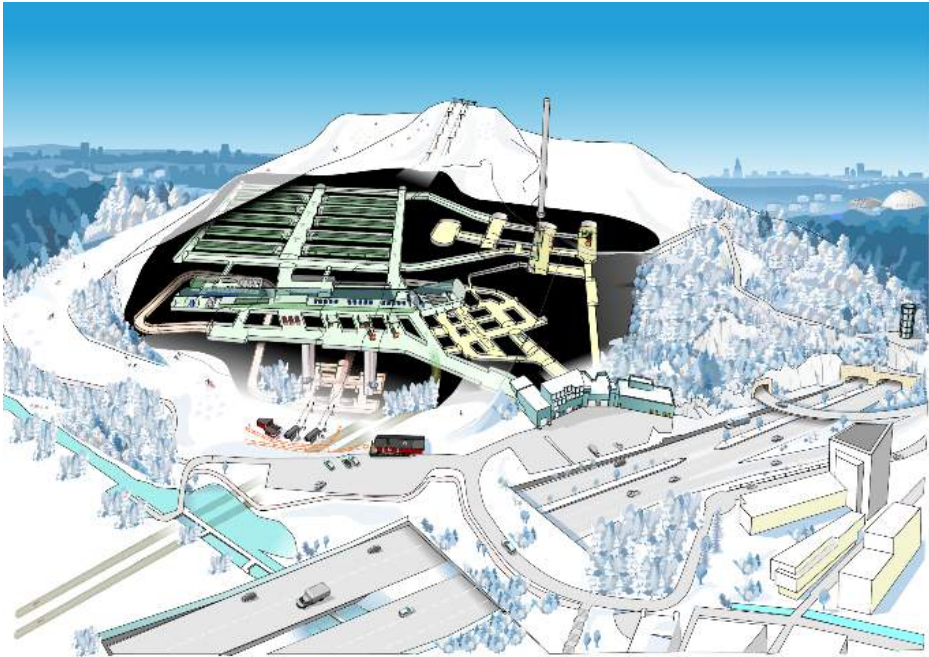
36. Uluslararası düzeyde en çok okunan yazarlara, yorumculara ve eleştirmenlere İstanbul hakkında olumlu içerikte yazılar yazdırılabilir.
37. Dijital mecralarda şehrin tarihî ve turistik mekânlarının üç boyutlu (Street view) görünümü, zengin içerikle sunulmalıdır.
38. Turizmin her alanına yönelik zengin içerikli, erişimi ve kullanımı kolay uygulamalar uygulanmalıdır.
39. Dünyaca ünlü şarkıcıların küresel turne takvimlerine İstanbul'un da dâhil edilmesine yönelik sonuç alıcı girişimlerde bulunulabilir.
40. İstanbul'un özgün kültürel değerlerinin ve kentsel hâfizayı oluşturan öğelerin haritaları hazırlanmalıdır.
41. İstanbul'da el sanatları ve zanaatkarlık köklü tarihî geçmişi olan zengin bir gelenektir. Ancak, birçok el sanatı ya unutulmuş ya da unutulmaya yüz tutmuştur. Kapsamlı bir araştırma yapılarak ilçe ilçe, köy köy hatta semt semt el sanatlarının ve zanaatların araştırılarak tekrar canlandırılmalarına yönelik geniş çaplı bir program başlatılabilir. Bu konuda Japonya'daki Kanazawa şehrinin tecrübelerinden yararlanılabilir.
42. Kültür ve sanat alanında ise Liverpool şehri tam bir başarı hikâyesi yazmaktadır. Liverpool'da yapılan çalışmalar dikkatli bir şekilde analiz edilerek benzer bir stratejik yaklaşım İstanbul için de geliştirilebilir.

İstanbul'un özgün mimari değerlerinin ve standartlarının tıpkı Amsterdam, Kopenhag ve Viyana'da olduğu gibi tanımlanması, topluma tanıtılması, üniversiteler ve uygulamacılar ile birlikte geliştirilmesi, bir kültür olarak topluma yerleştirilmesi ve kararlı bir şekilde korunmasına yönelik kapsamlı çalışmalar yapılmalıdır.

Dünyanın önde gelen bütün şehirleri sahillerin ve denizlerin temizliğine büyük önem verip kapsamlı yatırımlar yaparken İstanbul'da mevcut atık su ön arıtma tesislerinin ileri biyolojik arıtma tesislerine dönüştürülmesi ve şehrin ihtiyaç duyduğu yeni tesislerin yapılması konusunda gerekli çalışmalar ne yazık ki ağır aksak ilerlemektedir. Hatta bu konuda "temel atmama töreni" bile düzenlenmiş ve şehrin âcilen ihtiyaç duyduğu bir tesise dâir proje törenle iptal edilebilmiştir. Oysa Helsinki gibi metropoliten alan nüfusu yaklaşık 1,5 milyon olan bir şehirde bile dünyanın en büyük ileri biyolojik arıtma tesislerinden biri hem de tamamen yer altında inşâ edilmiş olup, tam kapasite ile faaliyettedir. Benzer şekilde, Stockholm'deki atık su arıtma tesislerinin kapasitelerinin artırılması ve teknolojinin yenilenmesine yönelik kapsamlı çalışmalar yapılmakta ve hazırlanan Stockholm Çevre Programı'na uygun yatırımlar gerçekleştirilmektedir. Nitekim Stockholm'de yer altında bir atık su arıtma tesisi inşâ edilmiş ve 1.6 milyon insanın atık suyunu arıtacak şekilde kapasitesinin iki katına çıkarılmasına yönelik çalışmalar

devam etmektedir.²⁹³ Arazi sıkıntısı yaşamayan iki örnekten hareketle, İstanbul gibi arazi sıkıntısı yaşanan bir şehirde yeni atık su arıtma tesislerinin yer altına inşa edilmesi düşünülebilir.

Singapur'da su, kanalizasyon, elektrik, telefon ve internet gibi hizmetlere ait bütün kablolama ve altyapı sistemlerinin yer altına alınmasının da ötesine geçilerek birçok yerde araç trafiğini, otoparkları, raylı sistemleri, yaya geçitlerini ve bazı yaya yollarını da yer altına almak, ayrıca mutlak anlamda yer üstünde bulunmaması gereken depoların, lojistik merkezlerin, ardiyelerin, tamir ve bakım hizmetleri sunan birçok iş yerinin ve bazı üretim tesislerinin de yer altına alınarak yer üstündeki kıymetli arsa ve arazilerin konut, park, rekreasyon alanı, kentsel tarım ve benzeri amaçlarla daha yoğun kullanımının sağlanmasına yönelik program da İstanbul gibi kentsel toprakların kıt olduğu bir şehir için örnek olabilir.



Şekil 18: Stockholm'de Tamamen Yer Altında İnşa Edilen Atık Su Arıtma Tesis²⁹⁴

293 Sweden Underground, *Henriksdal Wastewater Treatment Plant*, <https://swedenunderground.com/treatment-plant/henriksdal-wastewater-treatment-plant/>, erişim tarihi: 06.09.2020.

294 294 Sweden Underground, *Henriksdal Wastewater Treatment Plant*, <https://swedenunderground.com/treatment-plant/henriksdal-wastewater-treatment-plant/>, erişim tarihi: 06.09.2020.



Fotoğraf 71: Stockholm'de Tamamen Yer Altında İnşâ Edilen Atık Su Arıtma Tesisi²⁹⁵

Japonya'nın Sakai şehrinde uygulanan atık suların tümüyle geri kazanılması projesinin bir benzeri İstanbul'da uygulanarak büyük ekolojik ve ekonomik kazanım sağlanabilir. Benzer şekilde yine Japonya'daki Muroran şehrinde uygulanan "Yeşil Enerji Şehri" projesi örnek alınarak kentsel hayatta hidrojen enerjisinden daha fazla yararlanılabilir. Osaka'da kurulan Harumidai mahallesi ise mutlaka örnek alınması gereken ekolojik ve akıllı şehir konseptlerine uygun bir kentsel dönüşüm projesidir.

Güney Kore'nin Gwangju şehrinde uygulanan "Sıfır Karbonlu Şehir" projesi de model olabilecek bir uygulama niteliğindedir. Proje kapsamında geliştirilen Karbon Bankası programı ile vatandaşların enerji kullanımı sensör teknolojisi ile takip edilmekte ve enerji tüketimini azaltan vatandaşlar karbon yeşil kartı ile ödüllendirilerek karta puan yüklenmektedir. Projeye katılan hânelerin %54,3'ünde elektrik, su ve gaz kullanımı önemli ölçüde azaltılmıştır. Karbon yeşil kartında biriken puanlarla "yeşil ürün" kodlu ürünler indirimli olarak satın alınabilmekte, belediyeye ve devlete ait müzeler, millî parklar, hayvanat bahçeleri, sinemalar ve tiyatrolardan, ayrıca projeye katılan özel iş yerlerinden indirimli olarak yararlanılabilmektedir.

Güney Kore genelinde uygulanan "Sıfır Gıda İsrafi" projesi de Türkiye'de kısa zaman önce hayata geçirilen "Sıfır Atık" projesi ile Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından desteklenen "Gıdanı Korumak"²⁹⁶ projesine benzer amaçları taşıyan bir

295 Sweden Underground, *Henriksdal Wastewater Treatment Plant*, <https://swedenunderground.com/treatment-plant/henriksdal-wastewater-treatment-plant/>, erişim tarihi: 06.09.2020.

296 Bkz. <https://www.gidanikoru.com/>, 06.09.2020.

projedir. Fakat projede kullanılan yöntemler oldukça farklıdır. Bu yöntemlerin etüt edilmesi, belediyelerin gıda israfı ile mücâdele etmesine önemli katkılar sağlayabilir.

İstanbul'da kişi başı aktif yeşil alan büyüklüğü 7,04 m²'dir ve bu miktarın en az iki katına çıkarılması gerekmektedir. Daha önceki dönemlerde İstanbul'da her yıl en az birkaç milyon m² aktif yeşil alan oluşturulurken, hâlihazırdaki Büyükşehir Belediyesi yönetimi mevcut parkların ve yeşil alanların bakımını bile gerektiği şekilde yapamamaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin enerjisinin ve kaynaklarının önemli bir bölümünü şehre yeni yeşil alanlar kazandırmaya harcaması gerekirken, mevcut 2020-2024 Stratejik Planı'nda şehirde aktif yeşil miktarının 2024 yılı sonuna kadar kişi başı sadece 2 m² artırılması hedeflenmiştir. Diğer bir ifade ile 2024 yılında İstanbul'da kişi başı aktif yeşil alan miktarı 9,04 m² olacaktır. Bu mütevazı hedef bile şehirde her yıl 9,5 milyon metrekare yeni yeşil alanın oluşturulmasını gerektirmektedir. Diğer bir ifade ile İstanbul'a her yıl 58 tane Gülhane Parkı büyüklüğünde aktif yeşil alanın kazandırılması gerekmektedir. Buna karşılık, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce 2019 yılında yapılan yeni yeşil alan miktarı sadece 422 bin metrekaredir.²⁹⁷ Kemerburgaz Kent Ormanı ise Orman Genel Müdürlüğü tarafından 2012 yılında İBB'ye tahsis edilmiş ve 2015-2019 yılları arasında düzenleme çalışmaları tamamlanmış olup yeni yöne-time sadece hizmete alma işlemi kalmıştır. 2020 yılında ise yaklaşık 1.100.000 m² büyüklükteki Hacıosman Atatürk Kent Ormanı ile toplamda birkaç yüz dönümlük Haliç ve Örnektepe parkları tamamlanarak hizmete açılmıştır. Diğer bir ifade ile yıllık yeşil alan hedefinin %15'i kadar yeşil alan düzenlemesi yapılmıştır. Oysa İstanbul'un etrafı geniş ormanlarla çevrilidir. Tarım ve Orman Bakanlığı ile görüşülerek Arnavutköy, Sultangazi, Eyüp Sultan, Sarıyer, Kâğıthane, Beykoz, Ümraniye, Çekmeköy, Samandıra, Sultanbeyli, Maltepe, Kartal, Pendik ve Tuzla ilçelerinin her birinde en az iki bin dönümlük ormanlık araziler Millet Bahçesi formatında düzenlenebilir. Kaldı ki Ümraniye Belediyesi tarafından benzer bir çalışma yapılarak halkın hizmetine açılmıştır.²⁹⁸ Diğer taraftan, şehre yeni yeşil alan kazandırılması konusunda askerî arazilerin bir kısmının belediyelere tahsis edilerek parka dönüştürülmesi yönteminden de yararlanılabilir. Nitekim Esenler Belediyesi, ilçenin Havaalanı Mahallesi'nde bulunan askerî arazinin önemli bir bölümünün tahsisini sağlayarak burada 240 dönümlük bir Millet Bahçesi kurmuştur. Aynı şekilde, Zeytinburnu Belediyesi de ilçenin tam ortasında yer alan askerî arazide 50 dönümden daha büyük bir Millet Bahçesi kurmaktadır.

297 İBB Açık Veri Portalı, İstanbul Genel Yeşil Alan Bilgileri 2004-2019, <https://data.ibb.gov.tr/dataset/istanbul-genel-yesil-alan-bilgileri-2004-2019>, erişim tarihi: 23.08.2020.

298 Bkz. Ümraniye Belediyesi, *Türkiye'nin İlk Doğa Dost Millet Bahçesi Hizmete Açıldı*, <https://mobil.umraniye.bel.tr/tr/mobil/news/turkiyenin-ilk-doga-dostu-millet-bahcesi-hizm/8464>, erişim tarihi: 29.08.2020.

İlçe belediyesi imkânlarıyla bu ölçeklerde yatırımların yapıldığı bir ortamda, Büyükşehir Belediyesi'nin âdeta bir devleti andıran ekonomik gücü ile her yıl binlerce dönüm yeni yeşil alan düzenlemesi kolaylıkla yapılabilir.

İstanbul'un yeşil alan ihtiyacının hızla karşılanması için Yenikapı (750 dönüm) ve Maltepe'de (1.250 dönüm) yapılan dolgulara benzer çalışmalar Marmara sahilleri boyunca gerçekleştirilebilir. Böylece şehrin güneyini bütünüyle kuşatan geniş bir yeşil kuşak oluşturulabilir. Kuzeydeki ormanlar ile güneydeki sahiller arasında yeşil kuşakların oluşturulmasına yönelik çalışmalar da yapılmalıdır.

İstanbul'da yeni yeşil alan düzenlemelerinin mümkün olduğu ölçüde şehir içinde olması gerekmektedir ve insanların yeşil alanlara kolayca ulaşabilmele-ri için bir yeşil alan düzenlemesinin konutlara ortalama uzaklığının dört yüz metrenin altına düşürülmesi şarttır. Nitekim gelişmiş şehirlerden Viyana'da bir konuta ortalama yeşil alan uzaklığını 250 metreye düşürecek şekilde projeler yürütülmektedir. Diğer bir ifade ile şehir içinde mümkün olduğu kadar çok yeşil alan düzenlemesi yapılarak insanların 250 metrelik bir mesâfe içinde yeşil alanlardan yararlanabilmesi mümkün hâle getirilmeye çalışılmaktadır. Stockholm'de ise hâlihazırda söz konusu mesâfe 183 metredir. İstanbul'da için ilk etapta 350 metrelik bir hedef konulmalı ve bu hedef zamanla kademeli olarak azaltılarak 250 metreye kadar düşürülmelidir.

İstanbul'da dikey bahçelerin (duvar bahçelerinin), balkon, teras ve çatı (dam) bahçelerinin teşvik edilmesi şehre hem güzellik katacak hem de iklim değişikliği ile mücadelede küçük de olsa bir katkı sağlayacaktır. Özellikle duvar bahçeleri için sarmaşıklardan daha fazla yararlanılabilir.

Nüfusta yaşlanmanın artması, yoğun göçe bağlı nüfus artışı, doğurganlık hızının azalması gibi olgular dikkate alınarak parkların önemli bir bölümünün yeniden düzenlenmesi ve fonksiyonelliklerinin çeşitlendirilerek artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

İstanbul'da yapılacak bütün yeşil alan düzenlemelerinin şehrin iklimine ve özgün bitki örtüsüne saygılı bir yaklaşımla gerçekleştirilmesi gerekir. Bu durumun böcek faunasını da olumlu etkileyeceği unutulmamalıdır. Ayrıca, yeşil alanların bakım mâliyetinin azaltılması için doğadan ilham alan yeşil alan konseptleri benimsenmelidir.

Gelişmiş ülkelerin şehirlerinde uzun yıllar belli başlı fonksiyonlar dışında değerlendirilmeyen her seviyedeki okul binalarının ve bunlara ait bahçelerin, "kentsel alan" (kentsel mekân) kavramı çerçevesinde çok fonksiyonlu kullanı-
mının sağlanmasına yönelik planlamalar yapılmaktadır. Türkiye'de uygulanan "Okullar Hayat Olsun" projesinin kapsamının bu bağlamda genişletilmesine yönelik çalışmalar yapılabilir.

İstanbul'da şehrin çok geniş bir alana yayılması ve kentsel mekânda daha çok beton ve asfalt gibi su geçirmeyen malzemelerin kullanılması, yağmur sularının toprağa sızmasını engelleyerek yer altı su seviyesini olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle, bundan sonraki süreçte kentsel mekânda su geçiren asfalt kullanılması, betonlaşmış birçok zeminin mümkün olduğu ölçüde yeşil alana dönüştürülmesi gibi çözümlere odaklanılmalıdır.

Stockholm, Berlin, Amsterdam, Viyana ve Brüksel gibi şehirlerde benimsenen “kısa mesâfeler şehri” konseptinin İstanbul'da nasıl uygulanabileceğine odaklanılması faydalı olacaktır. Bu çerçevede ilçe belediyelerinin gelir kaynaklarının ve yetkilerinin artırılması gerekecektir. Çünkü ilçe belediyeleri, kendi ilçelerinde hayat kalitesinin artırılması ve kendi kendine yeterlilik seviyesinin yükseltilmesi için ciddi çalışmalar yürütmektedir. Bu amaçla kültür merkezleri, bilgi evleri, spor tesisleri, parklar, sosyal hizmet tesisleri, yayalaştırma çalışmaları, ekonomik ve ticarî gelişimin sağlanması, okulların ve sağlık tesislerinin desteklenmesi, yenilerinin hizmete girmesi gibi birçok alanda önemli girişimlerde bulunmakta ve önemli projeleri hayata geçirmektedir. 20-30 sene önce hemen hemen her konuda Eminönü, Bakırköy ve Kadıköy gibi merkezi semtlere gitmek mecburiyetinde kalan İstanbullular, artık ihtiyaçlarının büyük bölümünü kendi ilçelerinde karşılayabilmektedir. Bundan sonra ise her ilçede birden fazla câzibe merkezinin (alt merkezin) oluşturulmasına odaklanılmalıdır. Bazı ilçe belediyeleri bu konuda önemli çalışmalar yürütmektedir. Her ilçede birkaç tane câzibe merkezinin oluşturulması, insanların şehir içinde mümkün olduğu ölçüde kısa mesâfelerde seyahat etmesine neden olacaktır. Böylece, hem şehir içi trafik azalacak hem insanlara daha çok vakit kalacak hem de kamu kaynaklarında ciddi tasarruflar sağlanabilecektir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ilçe belediyelerinin bu yöndeki yatırımlarını desteklemesi önemli katkılar sağlayacaktır.

Kısa mesâfeler şehri yaklaşımı yenilikçi hareketlilik konseptlerinin ulaşım sisteminde daha fazla dikkate alınmasını gerektirmektedir. Bunlar elektronik ve kablosuz iletişim sistemleri ve alternatif yakıtlar dâhil olmak üzere gelişmiş teknolojileri entegre eden veya insan gücüne dayalı çözümleri içeren konseptlerdir. Raylı sistemler, elektrikli/elektriksiz bisikletler, scooter, segway, teleferik, yayalaştırma, BT teknolojileri, gelişmiş entegrasyon ve ödeme sistemleri bunlara örnek olarak verilebilir. Bu konuda Seul, Chicago, Viyana ve Singapur gibi şehirlerdeki uygulamalar incelenebilir. Bu bağlamda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın “paylaşımlı e-scooter” çalışmaları özel önem taşımaktadır. Ayrıca, Fransa'da uygulanan “bisiklet destekleme” projesi ile dünyanın birçok şehrinde uygulanan “yaşayan sokak” (woonerf) projesi de etüt edilmelidir. Diğer taraftan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin başlatmayı düşündüğü “İstbike” projesinin de titizlikle uygulanması gerekmektedir. Londra'nın tarihî City bölgesinde yıllardır uygulanan “ücretli giriş” (Congestion charging) projesi de özellikle Eminönü ve

Beyoğlu'nun bazı kesimleri için düşünülebilir. Avusturya'da yaygın bir şekilde hayata geçirilen elektrikli otobüsler de İETT tarafından bundan sonraki otobüs alımlarında göz önünde bulundurulması gereken bir uygulamadır.

İstanbul'da belediye hizmetlerinin en çok aksayan ve yetersiz kalan tarafı ulaşımıdır. Ancak, merkezî idârenin şehirdeki bazı raylı sistem yatırımlarını (Bakırköy-Kirazlı metro hattı, Sabiha Gökçen Havalimanı-Kaynarca metro hattı, Metrokent-Kayaşehir metro hattı, Halkalı-İstanbul Havalimanı metro hattı ve Gayrettepe-İstanbul Havalimanı metro hattı²⁹⁹) gerçekleştiriyor olması önemli bir avantajdır. Ayrıca, yakın bir gelecekte inşatına başlanacak olan Büyük İstanbul Tüneli ve Sabiha Gökçen Havalimanı-İstanbul Havalimanı demiryolu hattı ile hâlihazırda İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından inşâ edilmekte olan (İkitelli-Ataköy, Kirazlı-Halkalı, Kabataş-Mecidiyeköy, Mahmutbey-Esenyurt, Ümraniye-Göztepe, Dudullu-Bostancı, Pendik-Sabiha Gökçen Havalimanı, Tavşantepe-Tuzla, Yenidoğan-Sancaktepe, Çekmeköy-Sultanbeyli metro hatları³⁰⁰ yatırımlarının tamamlanmasıyla birlikte İstanbul, dünyada en uzun raylı sistem ağına sahip şehirlerden biri hâline gelecektir. Ancak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce yürütülen inşaat çalışmalarının yavaş ilerlemesi, ulaşım sorununun çözüme kavuşturulması açısından sıkıntı oluşturmaktadır.

İstanbul'da şehirler arası aktarmaların ve taşımacılığın daha seri yapılabilmesi ve şehir içi trafikten mümkün olduğu ölçüde etkilenmemesi için cep otogarları projesinin tamamlanması ve mikro lojistik transfer merkezlerinin kurulmasına yönelik bir projenin hazırlanarak uygulanması gerekir. Bu konuda Chicago, Zürih, Montreal ve Viyana örneklerinden yararlanılabilir. Bu amaçla şehrin belirli yerlerinde ortak kargo terminalleri kurulabilir, lojistik sektörünün temsilcileri ile ortak bir platform oluşturulabilir, ve mevcut ulaşım ağına lojistik faaliyetleri destekleyecek değişiklikler yapılabilir.

İstanbul Ulaşım Ana Planı'nın üzerinden yaklaşık on yıl geçmiş olup, yeni bir master planın hazırlanmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Çünkü bu zaman zarfında şehirde çok köklü değişiklikler olmuştur. İstanbul'da ulaşımın geliştirilmesi için ayrıca şunlar yapılabilir:

1. Aktarmaların fiziksel açıdan kolaylaştırılması.
2. Toplu ulaşım sisteminde fiziksel, zamansal, ekonomik ve konfor entegrasyonunun kuvvetlendirilmesi.
3. Çevre dostu ulaşım modları olan bisiklet (bisiklet garajları, şehir bisikleti terminalleri, bisiklet paylaşımı, kiralınması, elektrikli bisiklet kullanımı

299 Bkz. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, *Projeler*, <https://aygm.uab.gov.tr/projeler>, erişim tarihi: 06.09.2020.

300 Bkz. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Metro İstanbul, *Ağ Haritaları*, <https://www.metro.istanbul/YolcuHizmetleri/AgHaritalari>, erişim tarihi: 06.09.2020.

vb.), yayalaştırma, e-taksi, araba paylaşımı vb. modlara, geçiş üstünlüğü ve vergi teşvikleri gibi uygulamalara ve entegre multimodaliteyi destekleyen hizmetlere (mobilité kartı, multimodal bilgi sistemleri, akıllı ve hızlı biletleme vb.) daha fazla önem verilerek bunların ulaşım sistemi içindeki payının artırılmasına odaklanılması.

4. Mesai saatlerinin esnemesi dolayısıyla pik saatlerin dışında da trafik artışı görülmektedir. Ayrıca, kadınların iş gücü piyasasına daha fazla katılımı, ulaşım tercihlerini değiştirmektedir. 60 yaş üstü kişilerin de şehir içinde hareketliliği artmaktadır. Bölgesel etkileşimin yoğunlaşması ve internet teknolojilerinin gelişmesi dolayısıyla banliyölere yönelik trafik de yoğunlaşmaktadır. Bu nedenle, ulaşım ve trafik sisteminde bu veriler doğrultusunda değişikliklerin yapılmasında fayda vardır.
5. Chicago, Tokyo, Londra ve Toronto örneklerinde olduğu gibi, yürüyüş yolları ağının halka güvenli ve keyifli bir yürüyüş ortamı sağlaması için yol güzergâhında uygun dinlenme yerleri, internete erişim imkânı, yaya dostu trafik ışıkları, elektronik bilgilendirme levhaları, metro istasyonları ve ana alışveriş caddeleri ile bağlantılar vb. düşünülmelidir. Şehir mobilyalarının, aydınlatma ve elektrik direkleri ile ağaçların ve peyzaj düzenlemelerinin sokaklarda yaya sirkülasyonunu engelleyecek şekilde olmamasına dikkat edilmelidir.
6. İstasyonlara ve duraklara yeterli bisiklet park yerleri veya garajları yapılmalı, yeterli sayıda elektrikli bisiklet, elektrikli scooter, segway vb. araçlar konulmalıdır.
7. Ulaşım konusunda aksayan yanlardan biri de İstanbul genelinde bin kilometrenin üzerinde bisiklet yolu yapmaya uygun güzergâh bulunmasına rağmen, hâlihazırda şehirdeki bisiklet yollarının uzunluğunun yaklaşık iki yüz kilometre olmasıdır. Ayrıca, şehirde trafikte çok sayıda motosiklet bulunmakta ve bunların tamamı fosil yakıtlarla çalışmaktadır. Oysa elektrikli motosikletlerin ve motosiklet tarzı scooterların teşvik edilmesi yararlı sonuçlar doğuracaktır. Nitekim Londra, Paris ve Tokyo gibi dünyanın önde gelen şehirlerinde hem bisiklet kullanımı hem de elektrikli ulaşım araçları teşvik edilmektedir.
8. Bazı yolların pazar günleri trafiğe bütünüyle kapatılarak yayaların kullanımına açılması ve tıpkı Champs Elysee'de olduğu gibi etkinliklerin düzenlenmesi yararlı olacaktır. Bu amaçla her ilçede bir tane geniş yol pazar günleri trafiğe tamamen kapatılabilir ve ilçe belediyelerinin öncülüğünde halkı buraya çekecek etkinlikler yapılabilir.
9. Kavşak ve yaya geçidi boyama sanatı İstanbul'da da uygulanarak kavşaklara ve yaya geçitlerine olağanüstü bir güzellik kazandırılabilir. Yurt dışında bu

tür çalışmalar sponsorlar desteğiyle yürütüldüğü için belediyelerin bütçesinden ekstra bir harcama da yapılmamaktadır.

Türkiye’de belediyeler, yetkili kurumlarla iş birliği hâlinde elektrik ve diğer havaî hatların yer altına alınmasına yönelik çalışmalar yapmaktadır. Benzer bir sorunu hem de çok daha büyük boyutlarda yaşayan, bir deprem ve tayfunlar ülkesi olan Japonya’da özellikle Tokyo, Osaka ve Nagoya gibi büyük şehirlerde havaî hatlar yer altına döşenen özel üretim kompozit boruların içinden geçirilmektedir.

Tokyo’da ve diğer Japon şehirlerinde belediye hizmetlerinde sadece bilişim teknolojilerinden değil, fakat aynı zamanda nesnelerin interneti (IoT), yapay zekâ (AI) ve robotlardan da geniş bir şekilde yararlanılmaktadır. Özellikle kreşlerde ve anaokullarında bazı görevler tamamen robotlar tarafından yerine getirilmektedir. Bu sayede personel sadece insanların yapabileceği konulara odaklanmaya başlamış, hem personel tasarrufu sağlanmış hem de performansları artmıştır.

Singapur’da hayata geçirilen “One Service” projesi de İstanbul için örnek olabilir. One Service’te yer alan basit kullanımlı bir arayüz sayesinde vatandaşlar gördükleri bir sorunu belediyeye görüntülü olarak kolayca bildirmekte, sorunun çözüm sürecini takip edebilmekte ve ayrıca belediye tarafından da otomatik olarak bilgilendirilmektedir. Sorun odaklı bu uygulama sayesinde vatandaşlar belediyenin ilgili biriminin performansı hakkında puanlama da yapabilmektedir. Yazılım diğer devlet kurumlarının hizmetlerine de erişim ve takip imkânı sağlamaktadır.

Yurt dışında uygulanan akıllı şehir projelerinden belki de en sıra dışı olanı Avustralya’nın Victoria Eyaleti’ndeki Wyndham Belediyesi’nin uyguladığı “Holografik Şehir” projesidir. Proje ile şehrin tamamının üç boyutlu holografik gerçek zamanlı görüntüsü hazırlanmış ve alınan bir planlama kararının veya imar uygulamasının şehre yapacağı fiziksel etki sanal gerçeklik gözlükleri üzerinden bire bir görüntülenebilir hale getirilmiştir.

Tokyo’da inşa edilen Kashiwa-no-ha Akıllı Şehri de belediyelerimiz açısından model oluşturabilir. Kanal İstanbul Projesi kapsamında inşa edilecek olan akıllı şehrin küçük birer modeli, Kashiwa-no-ha Akıllı Şehri örnek alınarak her ilçede uygulanacak kentsel dönüşüm veya toplu konut projeleri kapsamında hayata geçirilebilir.

Japonya’daki Saitama şehri yakınlarında kurulan Misono Wing City projesi ekolojik, akıllı ve sporcu dostu bir şehir olarak hayata geçirilmiştir. Bu proje örnek alınarak İstanbul’da da hem Avrupa hem de Anadolu Yakası’nda birer tane sporcu dostu şehir inşa edilebilir. Diğer taraftan, Tsuchiyu Onsen projesi dikkate alınarak özellikle Ağva’nın uluslararası bir câzibe merkezine dönüştürülmesi sağlanabilir. Toplumda yaş ortalamasının giderek yükselmesi dolayısıyla yaşlı nüfusun toplumdan kopmasını engellemek amacıyla Mitsuke şehrinde uygulanan “Akıllı ve Sağlıklı Yaşam Şehri” projesine benzer bir uygulama gerçekleştirilebilir. Şehir

güvenliğinin daha da artırılması amacıyla Kakogawa şehrinde PTT kuryelerinin motosikletlerine kamera ve dedektör takılması projesinin bir benzeri İstanbul'da da uygulanabilir.

Okul öncesi eğitimin gerçek okul binalarında verilmesi büyük faydalar sağlayacaktır. Kaldı ki her mahallede en az bir tane okul bulunmaktadır. Diğer bir ifade ile okullar zaten yakın mesâfede bulunmaktadır. Okul öncesi eğitim ise dünyanın önde gelen şehirlerinde hayat kalitesinin ölçülmesinde kullanılan temel kriterlerden biridir. Avrupa'da ve Japonya'da doğrudan belediyeler tarafından verilen bu eğitim, Türkiye'nin kendine özgü şartları dolayısıyla Millî Eğitim Bakanlığı tarafından verilmektedir. Gelişmiş ülkelerdeki şehirlerde okul öncesi eğitim, çocuklar 36 aylıkken başlamakta ve ilkokul çağına kadar kesintisiz 3 yıl devam etmektedir. İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi Millî Eğitim Bakanlığı ile bir protokol imzalayarak mevcut ilkokullardaki okul öncesi eğitim altyapısının üç yıla çıkarılacak şekilde geliştirilmesi hususunda inisiyatif üstlenebilir. Böylece, mevcut okul öncesi eğitim sistemindeki mekân, araç-gereç, temrin, eğitmen ve yardımcı personel eksiği hızla kapatılarak, çocuklar 36 aydan itibaren okul öncesi eğitime tam gün alınabilir. Bu sayede, hem aileler kreş masrafından kurtulmuş hem çocuklar gerçek bir okul ortamında üç yıl kesintisiz eğitim almış hem de ileride okuyacakları okula âşinâ bir şekilde yetişmiş olur. Özellikle ebeveynlerin her ikisinin de çalıştığı dar ve orta gelir grubundaki aileler için dikkate değer bir sosyal ve ekonomik destek sağlanmış olur. Böylesi bir uygulama, çocuğunu üç yaşına getirmiş olan ailelerde annelerin ekonomik hayata daha fazla destek vermesine imkân sağlayacaktır.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Kitaplar, Makaleler, Planlar, Raporlar, Tebliğler, Mevzûat Düzenlemeleri, Diğer Basılı Kaynaklar ve Resmî İnternet Sitesi Verileri

1. 2thinknow, *Innovation Cities Global Index 2012-2013*, <https://www.innovation-cities.com/innovation-cities-global-index-2012/7237/>, erişim tarihi: 18.07.2019.
2. 2thinknow, *Innovation Cities Index 2019: Global*, <https://www.innovation-cities.com/index-2019-global-city-rankings/18842/>, erişim tarihi: 24.07.2020.
3. 2thinknow, *Innovation Cities Program, 162 Indicators, List of Indicators*, 2018, <https://www.innovation-cities.com/162-standard-indicators/6365/>, erişim tarihi: 23.07.2020.
4. Auckland Council, *City Benchmarking: A Technical Report*, Haz. Carina Meares ve Paul Owen, 2012, http://knowledgeauckland.org.nz/assets/publications/City_Benchmarking_a_Technical_Report.pdf, erişim tarihi: 27.01.2019.
5. Australian Government, *CityLens-Using Holographic Computing to Decode Our Cities*, <https://www.infrastructure.gov.au/cities/smart-cities/collaboration-platform/CityLens-using-Holographic-Computing-Decode-Our-Cities.aspx>, erişim tarihi: 13.08.2020.
6. Balakrishnan, Melodena Stephens, “Dubai–A Star in the East: A Case Study in Strategic Destination Branding”, *Journal of Place Management and Development*, January 2008, DOI: 10.1108/17538330810865345, https://www.researchgate.net/publication/240640219_Dubai_-_A_Star_in_the_East_A_Case_Study_in_Strategic_Destination_Branding#read, erişim tarihi: 25.08.2020.
7. Bozdoğan, Recep, *Küresel Kentler ve Türk Kentlerinin Uluslararası Konumu*, İstanbul Ayyansaray Üniversitesi Yayını, ISBN: 978-605-2253-03-8, 2019.
8. Chong, Tong Suk, “The Urban Redevelopment Policy in Tokyo: Case Studies of Roppongi Hills and Tokyo Midtown Projects”, *Public Ecologies of Art*, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download;jsessionid=E3E8A5065D561F52B9C34538608DDAD3?doi=10.1.1.507.7864&rep=rep1&type=pdf>, erişim tarihi: 07.08.2020.

9. City of Kanazawa, *World City Forum 2009 in Kanazawa*, <https://www4.city.kanazawa.lg.jp/11001/souzoutoshi/english/torikumi/Forum2009.html>, erişim tarihi: 11.08.2020.
10. City of London, *UK Financial Services and Insurance exports surge to record high of £82bn*, <https://news.cityoflondon.gov.uk/uk-financial-services-and-insurance-exports-surge-to-record-high-of-82bn/>, erişim tarihi: 03.08.2020.
11. City of Stockholm, *Stockholm-The First European Green Capital; Final Report*, https://international.stockholm.se/globalassets/ovriga-bilder-och-filer/miljohuvudstadsrapport_eng_webb_js.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.
12. City of Vienna, *Climate Protection Programme of the City of Vienna (KliP Wien)*, <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/pdf/klip-2-plan-en.pdf>, erişim tarihi: 26.08.2020.
13. City of Vienna, *Urban Development Plan Vienna: 2025*, <https://www.urbaninnovation.at/tools/uploads/UrbanDevelopmentPlan2025.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.
14. Clark, Greg, *The Making of A World City, London 1991 to 2021*, WILEY Blackwell, ISBN: 978-1-118-60974-3, 2015.
15. Committee of Regions, *Local Agenda 21 Plus in Vienna: Improving democracy and integration*, <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/Local-Agenda-Vienna.aspx>, erişim tarihi: 19.08.2020.
16. Cumhurbaşkanlığı, Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *On Birinci Kalkınma Planı*, Ankara, 2019.
17. Dubai Culture, *Our Initiatives*, <https://dubaiculture.gov.ae/en/Pages/default.aspx#>, erişim tarihi: 23.08.2020.
18. Dubai Culture, *Press Releases*, <https://dubaiculture.gov.ae/en/Media/Press-Releases/Pages/DC-reviews-its-strategic-plan-in-support-of-the-national-action-strategy-to-prepare-for-the-next-50-years.aspx>, erişim tarihi: 23.08.2020.
19. Dubai International Financial Center, <https://www.difc.ae/>, erişim tarihi: 13.08.2020.
20. Dubai International Financial Center, *DIFC Authority Annual Review 2016*, https://www.difc.ae/files/1915/0081/1834/Annual_Review_2016.PDF, erişim tarihi: 02.08.2020.
21. Dubai Tourism, *Welcoming the world to Dubai*, <https://www.dubaitourism.gov.ae/>, erişim tarihi: 26.08.2020.
22. European Commission, *A Day Without Cars in Paris*, <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/a-day-without-cars-in-paris/>, erişim tarihi: 25.08.2020.

23. European Comission, *Water Framework Directive*, <https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/water-framework-directive.pdf>, erişim tarihi: 19.08.2020.
24. European Comission, *Public Green per Inhabitants*, <https://urban.jrc.ec.europa.eu/thefutureofcities/space-and-the-city#the-chapter>, erişim tarihi: 28.08.2020.
25. European Union, *Exploring Placemaking in Context*, https://placemaking-europe.eu/wp-content/uploads/2020/03/March_EXPLORING-PLACEMAKING-IN-CONTEXT-OSLO-VIENNA.pdf, erişim tarihi: 17.08.2020.
26. EXPO 2020 Dubai UAE, *EXPO 2020 Dubai at a glance*, <https://www.expo-2020dubai.com/en>, erişim tarihi: 26.08.2020.
27. Fohler-Norek Christine, *The Goal of Klip II*, <https://www.wien.gv.at/english/environment/klip/pdf/klip2-short.pdf>, erişim tarihi: 26.08.2020.
28. Fukuoka City, *Enhancing Fukuoka Growth Next*, <https://startup.fukuoka.jp/journal/enhancing-fukuoka-growth-next>, erişim tarihi: 09.08.2020.
29. Fukuoka City, *Fukuoka Growth Next (fgn)*, <https://growth-next.com/en>, erişim tarihi: 08.08.2020.
30. Fukuoka City, National Strategic Special Free Zone for Global Startups & Job Creation, http://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/53571/1/160713_eA1.pdf?20170317095300, erişim tarihi: 08.08.2020.
31. GİSP (Gayrimenkul için Strateji Platformu), (2013), İstanbul'un Marka Değerinin Yükseltilmesi Tartışma Dokümanı, İstanbul.
32. GİSP (Gayrimenkul için Strateji Platformu), (2013), *Marka Kent İstanbul ya da Taşı Toprağı Altın İstanbul*, İstanbul.
33. Godsavethepoints, *The 13 Most Michelin Starred Cities in the World*, <https://www.godsavethepoints.com/13-most-michelin-starred-cities-in-the-world/>, erişim tarihi: 13.09.2020.
34. Government of Dubai, Executive Council, *2021 Dubai Plan*, 2021, <https://www.dubaipplan2021.ae/wp-content/uploads/2016/06/DP2021Booklet-%D9%83%D8%AA%D9%8A%D8%A8-%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D8%AF%D8%A8%D9%8A-2021.pdf>, erişim tarihi: 28.08.2020.
35. GovtechSingapore, *One Service*, <https://www.tech.gov.sg/scewc2019/oneservice>, erişim tarihi: 12.08.2020.
36. Great Britain and Northern Ireland, *Financial Services*, <https://www.great.gov.uk/international/content/about-uk/industries/financial-services/>, erişim tarihi: 14.08.2020.
37. GYODER-Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği, *Türkiye Gayrimenkul Sektörü 2019/IV Raporu*, İstanbul, 2019.

38. <https://www.gidanikoru.com/>, erişim tarihi: 06.09.2020.
39. <https://www.oneservice.sg/>, erişim tarihi: 12.08.2020.
40. Institute of Capital Culture, <http://iccliverpool.ac.uk/about/>, erişim tarihi: 23.08.2020.
41. Inventions Geneva, *48th International Exhibition of Inventions Geneva*, <https://inventions-geneva.ch/en/home/>, erişim tarihi: 30.08.2020.
42. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *1:100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009.
43. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *2020-2024 Stratejik Planı*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Strateji Geliştirme Müdürlüğü, 2019.
44. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Açık Veri Portalı, İstanbul Genel Yeşil Alan Bilgileri 2004-2019, <https://data.ibb.gov.tr/dataset/istanbul-genel-yesil-alan-bilgiler-2004-2019>, erişim tarihi: 23.08.2020.
45. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Metro İstanbul, *Ağ Haritaları*, <https://www.metro.istanbul/YolcuHizmetleri/AgHaritalari>, erişim tarihi: 06.09.2020.
46. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *Stratejik Plan 2015-2019*, http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/StratejikPlanlamaMd/Documents/2010_2014/stratejikplan15_19.pdf, erişim tarihi: 06.07.2020.
47. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Ulaşım Ana Planı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, İstanbul, 2011.
48. İstanbul Büyükşehir Belediyesi-İstanbul Planlama Ajansı, İstanbul Turizm Çalıştay Raporu, 20 Ocak 2020, <https://drive.google.com/file/d/1JvXmRxPnyXdIP2sOO2xrBilKXWztMfH8/view>, erişim tarihi: 12.09.2020.
49. İstanbul Kalkınma Ajansı (İSTKA), *2014-2023 İstanbul Bölge Planı*, 2013.
50. İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Kalkınma Ajansı, İstanbul Sanayi Strateji Belgesi, İstanbul 2015.
51. İstanbul Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü, İstanbul İl Sanayi Durum Raporu, İstanbul, 2018.
52. “İstanbul Uluslararası Finans Merkezi”, Genelge No: 2016/24, *Resmî Gazete*, Sayı: 29885, Tarih: 11.11.2016.
53. “İstanbul Uluslararası Finans Merkezi İdarî Yapılanması Hakkında Genelge”, Genelge No: 2010/11, *Resmî Gazete*, Sayı: 27.568, Tarih: 01.05.2010.
54. “İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı”, Yüksek Planlama Kurulu Karar No: 2009/31, Tarih: 29.09.2009, *Resmî Gazete*, Sayı: 27364, Tarih: 02.10.2009.
55. Kalkınma Bakanlığı, *Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 2014-2023*, Ankara, 2013.

56. Kalkınma Bakanlığı, *Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara, 2018.
57. Kanazawa, *UNESCO Creative City of Crafts 2013-2016 Monitoring Report*, https://www4.city.kanazawa.lg.jp/data/open/cnt/3/15014/1/KANA-ZAWA_2013_2016REPORT_ENG.pdf?20190322093458, erişim tarihi: 11.08.2020.
58. Kotsi, Filareti, Ian Michael, "Planning and Developing 'Destination Dubai' in the Context of the United Arab Emirater (UAE)", *Planning for Tourism: Towards a Sustainable Future*, N. D. Morpeth and H. Yan, CABI, 2015, https://www.researchgate.net/publication/282794338_Planning_and_developing_'Destination_Dubai'_in_the_context_of_the_United_Arab_Emirates_UAE, erişim tarihi: 23.08.2020.
59. Kültür ve Turizm Bakanlığı, *Türkiye Turizm Stratejisi-2023*, Ankara, 2006.
60. MasterCard Worldwide, *MasterCard Index of Global Destination Cities: Cross-Border Travel and Expenditures 2Q 2011*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, MasterCard Worldwide Insights, http://www.moodiereport.com/pdf/MasterCard_Global_Cities_Report.pdf, erişim tarihi: 24.08.2020.
61. MasterCard Worldwide, *MasterCard Global Destination Cities Index: Knowledge Leadership*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, MasterCard Worldwide Insights, 2012, http://etms.espon.eu/rankings/2012_MasterCard_Global_Destination_Cities_Index.pdf, erişim tarihi: 24.08.2020.
62. MasterCard Worldwide, *Global Destination Cities Index*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, Desmond Choog, MasterCard Worldwide Insights, 2013, https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2013/05/Updated-Mastercard_GDCI_Final_V4.pdf, erişim tarihi: 24.08.2020.
63. MasterCard Worldwide, *Global Destination Cities Index*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, Desmond Choog, MasterCard Worldwide Insights, 2014, https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2014/07/Mastercard_GDCI_2014_Letter_Final_70814.pdf, erişim tarihi: 24.08.2020.
64. MasterCard Worldwide, *Global Destination Cities Index: Tracking Global Growth: 2009-2015*, Haz. Yuwa Hedrick-Wong, Desmond Choog, MasterCard Worldwide Insights, 2015, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2015/06/MasterCard-GDCI-2015-Final-Report1.pdf>, erişim tarihi: 24.08.2020.
65. MasterCard, *Global Destination Cities Index*, MasterCard Worldwide Insights, 2016, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2015/06/MasterCard-GDCI-2015-Final-Report1.pdf>, erişim tarihi: 24.08.2020.

66. MasterCard, *Mastercard Destination Cities Index*, 2017, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2017/10/Mastercard-Destination-Cities-Index-Deck.pdf>, erişim tarihi: 24.08.2020.
67. MasterCard, *Big Cities, Big Business: Bangkok, London and Paris Lead the Way in Mastercard's 2018 Global Destination Cities Index*, <https://newsroom.mastercard.com/press-releases/big-cities-big-business-bangkok-london-and-paris-lead-the-way-in-mastercards-2018-global-destination-cities-index/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
68. MasterCard, *Global Destination Cities Index 2019*, <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2019/09/GDCI-Global-Report-FINAL-1.pdf>, erişim tarihi: 24.08.2020.
69. Mercer, *2015 Quality of Living Rankings*, <https://mnc.expateer.ch/wordpress/wp-content/uploads/2015/03/QOL-Ranking-2015.pdf>, erişim tarihi: 14.07.2020.
70. Mercer, *Quality of Living City Ranking*, <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>, erişim tarihi: 14.07.2020.
71. Mercer, *Quality of Living Reports*, <https://mobilityexchange.mercer.com/quality-of-living-reports>, erişim tarihi: 14.07.2020.
72. Mercer, *2015 Quality of Living Rankings*, <https://mnc.expateer.ch/wordpress/wp-content/uploads/2015/03/QOL-Ranking-2015.pdf>, erişim tarihi: 18.08.2020.
73. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Kashiwa-no-ha Smart City*, <https://www.mlit.go.jp/common/001222340.pdf>, erişim tarihi: 06.08.2020.
74. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *New Model of Suburban Town Development Through Public-private-academic Collaboration*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280799.pdf>, erişim tarihi: 04.08.2020.
75. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Recovery Plan of Tsuchiyu Onsen as "Home of Health, Hot Springs and Kokeshi Dolls"*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280795.pdf>, erişim tarihi: 04.08.2020.
76. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Compact City Planning to Achieve a Smart Wellness City*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280800.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.
77. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *First Public-private Monitoring Service in Japan*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280802.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.

78. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Combined Use Project of Reclaimed Wastewater in Sakai*, <https://www.mlit.go.jp/common/001280801.pdf>, erişim tarihi: 05.08.2020.
79. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, *Muroran Green Energy Town Concept*, <https://www.mlit.go.jp/common/001222332.pdf>, erişim tarihi: 10.08.2020.
80. Mori Memorial Foundation, Institute for Urban Strategies, *Global Power City Index 2019*, Tokyo, http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2018_summary.pdf, erişim tarihi: 26.07.2020.
81. Newsweek, *Turkish Delight*, August 29 2005, <https://www.newsweek.com/turkish-delight-117821>, erişim tarihi: 07.07.2020.
82. OECD, *OECD Territorial Reviews*; Istanbul, Turkey, 2008, ISBN: 978-92-64-04371-8, <https://reclaimistanbul.files.wordpress.com/2011/04/oecdreviewistanbul.pdf>, erişim tarihi: 06.07.2020.
83. Open Data Österreich, *Katalog. Öffentlich zugängige Grünflächen Wien*, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/d0145df8-7f6d-46e1-9bc6-ee7897054104>, erişim tarihi: 27.08.2020.
84. Port Authority NYNJ, *2019 Annual Air Traffic Report*, <https://www.panynj.gov/airports/en/statistics-general-info.html>, erişim tarihi: 28.08.2020.
85. PwC, *The Long View; How will the global economic order change by 2050?*, The World in 2050-summary report, PwC-PricewaterhouseCoopers, 2017, <https://www.pwc.com/gx/en/world-2050/assets/pwc-world-in-2050-summary-report-feb-2017.pdf>, erişim tarihi: 12.07.2020.
86. Regional Transport Authority, Chicago Transit Agency, Metra, Pace, *Invest in Transit; The 2018-2023 Regional Transit Strategic Plan for Chicago and Northern Illinois*.
87. Rouaud, Charlene, *Best Practices of Sustainable Urban Transport*, Université Caen Normandie, 2016, https://www.levego.hu/sites/default/files/sustainable_transport_charlene_rouaud_la_sf.pdf, erişim tarihi: 21.08.2020.
88. Sarkawî, Azila Ahmad, Alias Abdullah, Norimah Md. Dali, "A Critical Review on the Worldwide Economist Intelligence Unit, Mercer and Monocle Quality of Life Indicators", *Journal of Business and Economics*, Vol. 8, No. 7, 2017, <http://www.academicstar.us/UploadFile/Picture/2017-12/201712422542525.pdf>, erişim tarihi: 14.07.2020.
89. Seoul Metropolitan Government, *Seoul e-Government*, https://www.metro-polis.org/sites/default/files/seoul_e-government_english.pdf, erişim tarihi: 03.09.2020.

90. Sermaye Piyasası Kurulu (2013), *Dünyadaki Uluslararası Finans Merkezlerinin Kritiği ve Türkiye için Öneriler*, Haz. Eda Şingar, Ankara.
91. SERPAM (2012), İstanbul Bölgesel ve Uluslararası Finans Merkezi, Araştırma Dizisi-1, İstanbul.
92. SETA (Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı), (2017), İstanbul'un Finans Merkezi Olma Arayışı, Rapor, Haz. Erdal Tanas Karagöl, Yunus Emre Koç, Mehmet Kızılkaya, ISBN: 978-605-4023-95-0.
93. Singapore Urban Development Authority, *Crowdsourcing for an Efficient City*, <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Resources/Ideas-and-Trends/Crowd-sourcing-for-an-Efficient-City>, erişim: 12.08.2020.
94. Singapore Urban Development Authority, *Underground Space*, <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Get-Involved/Plan-Our-Future-SG/Innovative-Urban-Solutions/Underground-space>, erişim tarihi: 11.08.2020.
95. Stadt Wien, *Digital City Wien*, <https://smartcity.wien.gv.at/site/en/digital-city-wien/>, erişim tarihi: 19.08.2020.
96. Stadt Wien, *Gründerzeit*, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gr%C3%B-Cnderzeit>, erişim tarihi: 21.08.2020.
97. Innovate4Vienna2021, Innovate4Vienna 2021, <https://innovate4vienna.at/>, erişim: 04.05.2021.
98. Stadt Wien, *Praxisbuch Partizipation, Gemeinsam die Stadt entwick*, Nr. 27, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008273.pdf>, erişim tarihi: 27.08.2020.
99. Stadt Wien, *Smart City*, <https://smartcity.wien.gv.at/site/en/projects/>, erişim tarihi: 17.08.2020.
100. Startup Fukuoka, *Fukuoka City's Global Startup Network*, <https://startup.fukuoka.jp/startup-package#:~:text=Fukuoka%20is%20rapidly%20becomin-g%20a,their%20businesses%20to%20the%20city>, erişim tarihi: 09.08.2020.
101. Stockholms Stad, *Chemicals Action Plan for the City of Stockholm*, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/kemikalier/kemikalieplan/kemikalieplan-2014-2019-english.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.
102. Stockholms Stad, *Järva 2030*, <https://international.stockholm.se/globalassets/rapporter/vision-jarva-2030---english.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.
103. Stockholms Stad, *Stockholm City Plan*, 2018, https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktplan-ny_light/english_stockholm_city_plan.pdf, erişim tarihi: 19.08.2020.
104. Stockholms Stad, *Stockholm Royal Seaport*, <http://www.stockholmroyalseaport.com/>, erişim tarihi: 20.08.2020.

105. Stockholms Stad, *The City of Stockholm's Environmental Works*, 2017, <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/Environmental-Work-Stockholm-2017.pdf>, erişim tarihi: 20.08.2020.
106. Stockholms Stad, *The Stockholm Environment Programme, 2016-2019*, <https://international.stockholm.se/globalassets/rapporter/the-stockholm-environment-programme-2016-2019.pdf>, erişim tarihi: 19.08.2020.
107. The Brookings Institution, Metropolitan Policy Program (2016), *Redefining Global Cities, The Seven Types of Global Metro Economies*, Haz. Jesus Leal Trujillo, Joseph Parilla, Global Cities Initiative (A Joint Project of Brookings and JP Morgan Chase), Washington D.C., https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/09/metro_20160928_gcitypes.pdf, erişim tarihi: 06.07.2020.
108. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğü, *2019 Yılı Müze ve Örenyeri Ziyaretçi İstatistikleri*, <http://www.dosim.gov.tr/assets/documents/2019-ZIYARETCI-WEB-SITESI.pdf>, erişim tarihi: 12.09.2020.
109. T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, Gıdanı Korumak, Hunter College New York City Food Policy Center, *South Korea Recycles Food Waste in Effort to Become Zero-Waste Society*, <https://www.nycfoodpolicy.org/food-policy-snapshot-south-korea-food-waste/>, erişim tarihi: 12.08.2020.
110. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, *Projeler*, <https://aygm.uab.gov.tr/projeler>, erişim tarihi: 06.09.2020.
111. TheCityUK, *Key Facts about the UK as an international financial center 2019*, <https://www.thecityuk.com/assets/2019/Report-PDFs/38f8518200/Key-facts-about-the-UK-as-an-international-financial-centre-2019.pdf>, erişim tarihi: 03.08.2020.
112. The Money Project, *All of the World's Stock Exchange by Size*, <http://money.visualcapitalist.com/all-of-the-worlds-stock-exchanges-by-size/>, erişim tarihi: 07.07.2020.
113. Tokyo Metropolitan Government, *New Tokyo New Tomorrow, The Action Plan for 2020*, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/en/basic-plan/actionplan-for-2020/pdf/pocket_english.pdf, erişim tarihi: 07.08.2020.
114. Tomtom, *Traffic Index 2019*, https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/, erişim tarihi: 15.07.2020.
115. Türkiye Bankalar Birliği, Deloitte (2009), *İstanbul'un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi*, https://www.tbb.org.tr/Dosyalar/Arastirma_ve_Raporlar/iufm.pdf, erişim tarihi: 06.07.2020.

116. Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), Marmara Araştırma Merkezi (MAM), *Marmara Havzası Koruma Eylem Planı*, İstanbul, 2010.
117. UNESCO Institute for Lifelong Learning, *Global Network of Learning Cities*, <https://uil.unesco.org/lifelong-learning/learning-cities>, erişim tarihi: 31.08.2020.
118. UNESCO Institute for Lifelong Learning, *Learning, sharing and collaborating*, <https://www.bristollearningcity.com/wp-content/uploads/2016/12/UNESCO-Learning-Cities.pdf>, erişim tarihi: 31.08.2020.
119. UNESCO, *Kanazawa Creative City Steering Program*, https://en.unesco.org/creative-cities/sites/creative-cities/files/Self-Evaluation_Report_of_Kanazawa_2009-2010.pdf, erişim tarihi: 11.08.2020.
120. United Nations Commission on Human Rights, *Vienna Declaration and Programme of Action*, <https://www.ohchr.org/Documents/ProfessionalInterest/vienna.pdf>, erişim tarihi: 02.09.2020.
121. University of California-Berkeley, Institute of Transportation Studies, *Innovative Mobility*, <https://trsrc.berkeley.edu/innovative-mobility>, erişim tarihi: 20.08.2020.
122. University of Liverpool, Liverpool John Moores University, *Impacts 08, European Capital of Culture Research Programme*, https://www.liverpool.ac.uk/media/livacuk/impacts08/pdf/pdf/Creating_an_Impact_-_web.pdf, erişim tarihi: 23.08.2020.
123. University of Liverpool, *Impact of European Capital of Culture still felt in Liverpool a decade on*, <https://news.liverpool.ac.uk/2018/10/09/impact-of-european-capital-of-culture-still-felt-in-liverpool-a-decade-on/>, erişim tarihi: 23.08.2020.
124. Ümraniye Belediyesi, *Türkiye'nin İlk Doğa Dost Millet Bahçesi Hizmete Açıldı*, <https://mobil.umraniye.bel.tr/tr/mobil/news/turkiyenin-ilk-doga-dostu-millet-bahcesi-hizm/8464>, erişim tarihi: 29.08.2020.
125. Vergi Konseyi, Türkiye Sermaye Piyasası Aracı Kuruluşlar Birliği (2007), *Global Finans Merkezleri ve İstanbul*, Haz. Güneri Akalın vd., İstanbul, ISBN: 978-975-6483-26-8.
126. Visit Dubai, *Dubai Tourism 2019: Performance Report*, <https://www.visitdubai.com/en/tourism-performance-report>, erişim tarihi: 25.08.2020.
127. Wang, Jiangyu, "The Rise of Singapore As International Financial Centre: Political Will, Industrial Policy, and Rule of Law", *Finance, Rule of Law and Development in Asia: Perspectives from Singapore, Hong Kong and Mainland China*, Jiaxiang Hu, Matthias Vanhullebusch & Andrew Harding (eds.),

- leiden/Boston: Brill Academic Publishers, 2016, ss. 3-17, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2970363, erişim tarihi: 18.08.2020.
128. WorldBank Blogs, *Carbon banking helps families reduce CO2 emissions in Gwangju*, <https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/carbon-banking-helps-families-reduce-co2-emissions-gwangju>, erişim tarihi: 11.08.2020.
129. World Economic Forum (2012), *The Global Competitiveness Report 2012-2013*, Insight Report, Ed. Klaus Schwab, ISBN: 978-92-95044-35-7, 2012
130. Yılmaz, Onur Kemal, *Kentsel Dönüşüm ve Türkiye: Belediyelerin Uygulamalara Yönelik Yaklaşımları Üzerine Bir Araştırma*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018.
131. Z/Yen Group, Corporation of London, *The Competitive Position of London as a Global Financial Center*, November 2005, https://www.longfinance.net/media/documents/The_Global_Financial_Centres_Index1.pdf, erişim tarihi: 03.08.2020.
132. Z/Yen Group, City of London, *Global Financial Centers Index*, March 2007, <https://www.longfinance.net/programmes/financial-centre-futures/global-financial-centres-index/>, erişim tarihi: 25.07.2020.
133. Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance, *The Global Financial Centers Index 9*, Haz. Mark Yeandle, March 2011, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_9.pdf, erişim tarihi: 15.07.2020.
134. Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance, *The Global Financial Centers Index 10*, Haz. Mark Yeandle, September 2011, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_10.pdf, erişim tarihi: 15.07.2020.
135. Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance, *The Global Financial Centers Index 12*, Haz. Mark Yeandle, September 2012, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_12.pdf, erişim tarihi: 18.07.2020.
136. Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance, *The Global Financial Centers Index 15*, Haz. Mark Yeandle, Nick Danev, March 2014, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI15_15March2014.pdf, erişim tarihi: 19.07.2020.
137. Z/Yen Group, Qatar Financial Center Authority, Long Finance, *The Global Financial Centers Index 17*, Haz. Mark Yeandle, March 2015, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI17_23March2015.pdf, erişim tarihi: 19.07.2020.
138. Z/Yen Group, (CDI) China Development Institute (2021), *The Global Financial Centres Index 29*, Haz. Mike Wardle, Michael Mainelli, Mart, https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_29_Full_Report_2021.03.17_v1.1.pdf, erişim: 25.03.2021.

Görseller ve Diğer Elektronik Kaynaklar

139. 123RF, *Botanical garden near Schonbrunn Palace in Vienna*, https://www.123rf.com/photo_85064381_botanical-garden-near-schonbrunn-palace-in-vienna.html, erişim tarihi: 27.08.2020.
140. Alphabet, *Congestion Charge increases*, <https://www.alphabet.com/en-gb/auto-digest/congestion-charge-increases-aa-reaction>, erişim tarihi: 21.08.2020.
141. Archaeology in Conflict, <https://www.archaeologyinconflict.org/venue.html>, erişim tarihi: 22.08.2020.
142. Archdaily, *Museum of Liverpool*, <https://www.archdaily.com/151034/museum-of-liverpool-3xn>, erişim tarihi: 23.08.2020.
143. Arts Council Tokyo, *Tokyo Caravan*, <https://www.artscouncil-tokyo.jp/en/what-we-do/creation/leading/tokyo-caravan/8399/>, erişim tarihi: 07.08.2020.
144. Asia Green Building, *Japan's First Zero Energy Neighbourhood, a New Way of Living*, <http://www.asiagreenbuildings.com/7658/japans-first-zero-energy-neighborhood-a-new-way-of-living/>, erişim tarihi: 10.08.2020.
145. Asian Sailing Federation, *Announcing the 2018 Dubai to Muscat Offshore Sailing Race*, <http://www.asiansailing.org/announcing-the-2018-dubai-to-muscat-offshore-sailing-race/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
146. Asiaone, *One Service reports against safe distancing offenders increase, some frontliners get assaulted*, <https://www.asiaone.com/digital/oneservice-reports-against-safe-distancing-offenders-increase-some-frontliners-get>, erişim tarihi: 12.08.2020.
147. Asphalt & Rubber, *BRP Debuts Electric Motorcycle & Scooter Concepts*, <https://www.asphaltandrubber.com/news/brp-debuts-electric-motorcycle-scooter-concepts/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
148. Baltic Urban Lab, *Hammarby Sjöstad – one of the world's most successful urban renewal districts*, <https://www.balticurbanlab.eu/goodpractices/hammarby-sj%C3%B6stad-one-world%E2%80%99s-most-successful-urban-renewal-districts>, erişim tarihi: 20.08.2020.
149. BBC, *Why Fukuoka is Japan's most innovative city?*, <https://www.bbc.com/future/article/20190508-why-fukuoka-is-japans-most-innovative-city>, erişim tarihi: 08.08.2020.
150. Bright and Beautiful, *Paint the Pavement*, <https://www.myclearwater.com/residents/placemaking-programs/paint-the-pavement>, erişim tarihi: 25.08.2020.
151. Daiwa House Group, *Japan's first, next-generation Net-Zero Energy community*, <https://www.daiwahouse.com/English/about/community/case/harumidai/>, erişim tarihi: 10.08.2020.

152. Danceinforma, *Iconic dance spaces around the world: Sydney Opera House*, <https://dancemagazine.com.au/2018/07/iconic-dance-spaces-around-the-world-sydney-opera-house/>, erişim tarihi: 09.09.2020.
153. Design Shanghai, <https://www.designshanghai.com/>, erişim tarihi: 12.09.2020.
154. Dezeen, *X Architects creates facility for bird watchers at a UAE nature reserve*, <https://www.dezeen.com/2016/05/21/x-architects-wasit-natural-reserve-sharjah-uae/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
155. Docplayer, *Järva 2030 A Future Vision Becomes Reality*, <http://docplayer.net/11237218-Jarva-2030-a-future-vision-becomes-reality.html>, erişim tarihi: 20.08.2020.
- 156 Drainage Superstore, <https://www.drainagesuperstore.co.uk/blog/everything-you-should-know-about-underground-ducting/>, erişim tarihi: 07.08.2020.
157. Dubai Autodrome, <https://www.dubaiautodrome.ae/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
158. Dubai Duty Free, *The DDF Story*, <https://www.dubaidutyfree.com/aboutus>, erişim tarihi: 27.08.2020.
159. Dubai On-Line, *Dubai Metro Map*, <https://www.dubai-online.com/transport/metro/map/>, erişim tarihi: 02.08.2020.
160. Dubai Sports City, *Sports*, <http://www.dsc.ae/sports/>, erişim tarihi: 28.08.2020.
161. Emirates, *About us*, <https://www.emirates.com/english/about-us/>, erişim tarihi: 27.08.2020.
162. Envac, *The waste collection station*, <https://www.envacgroup.com/casestudies/stora-ursvik/>, erişim tarihi: 18.08.2020.
163. Fast Company, *The A-to-Zaha List: 7 of Hadid's Best Buildings*, <https://www.fastcompany.com/1673188/the-a-to-zaha-list-7-of-hadids-best-buildings>, erişim tarihi: 09.09.2020.
164. Football and material culture, *The Liverpool Museum*, <https://footballand-materialculture.com/2013/07/23/the-liverpool-museum/>, erişim tarihi: 23.08.2020.
165. Foran, Clare, *How to Design a City for Women*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women>, erişim tarihi: 13.08.2020.
166. Fourteenislands, *Bike lanes network gets 250 million Swedish kronor upgrade*, <https://www.fourteenislands.com/455/bike-lanes-network-gets-250-million-swedish-kronor-upgrade/>, erişim tarihi: 20.08.2020.

167. Fukuoka Now, *Startup Cafe Moves into Fukuoka growth next*, <https://www.fukuoka-now.com/en/startup-cafe-moves-fukuoka-growth-next/>, erişim tarihi: 09.08.2020.
168. Gofly Tour, *Dubai Aquarium & Underwater Zoo*, <https://www.goflytour.com/tour/dubai-aquarium-underwater-zoo/>, erişim tarihi: 09.09.2020.
169. Golfholidaysdirect, *Golf Courses in Dubai*, <https://www.golfholidaysdirect.com/golf-courses/dubai/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
170. Gulfnews, *All 47 of the UAE museums*, <https://gulfnews.com/lifestyle/community/all-47-of-the-uae-museums-1.2007093>, erişim tarihi: 25.08.2020.
171. Hitachi, *Kashiwa-no-ha Smart City*, https://social-innovation.hitachi/en/case_studies/smarty_kashiwanoha, erişim tarihi: 04.08.2020.
172. http://www.bbc.co.uk/london/travel/downloads/tube_map.html, erişim tarihi: 14.08.2020.
173. <http://www.macahel.org.tr/biyosfer-rezervi/>, erişim tarihi: 27.08.2020.
174. <https://bringmethenews.com/minnesota-news/gallery-new-images-released-of-giant-mall-of-america-water-park>, erişim tarihi: 11.09.2020.
175. https://fahrplan.oebb.at/bin/help.exe/en?tpl=showmap_external, erişim tarihi: 25.08.2020.
176. <https://twincities.eater.com/2019/10/7/20903117/24-hours-one-day-mall-of-america-best-breakfast-lunch-dinner-bars>, erişim tarihi: 11.09.2020.
177. India.com, “A bike that is also a treadmill! Will you ride err walk this cool scooty to work?”, <https://www.india.com/viral/a-bike-thats-also-a-treadmill-will-you-ride-err-walk-this-cool-scooty-to-work-602422/>, erişim tarihi: 25.08.2020.
178. Innovative City Forum 2019, <https://icf.academyhills.com/en/>, erişim tarihi: 07.08.2020.
179. Insydo, *Where to go rock climbing in UAE & Oman*, <https://www.insydo.com/things-to-do/where-to-go-rock-climbing-in-uae-oman/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
180. Insydo, *Where to learn Scuba Diving in Dubai*, <https://www.insydo.com/things-to-do/where-to-get-a-padi-scuba-diving-license-dubai/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
181. Investopedia, *How London Became the World's Financial Hub*, <https://www.investopedia.com/how-london-became-the-world-s-financial-hub-4589324>, erişim tarihi: 14.08.2020.

182. Japan Forward, *In the Land of Typhoons, Why Are Power Poles Slow to Disappear in Japan?*, <https://japan-forward.com/in-the-land-of-typhoons-why-are-power-poles-slow-to-disappear-in-japan/>, erişim tarihi: 08.08.2020.
183. Japan Forward, *In the Land of Typhoons, Why Are Power Poles Slow to Disappear in Japan?*, <https://japan-forward.com/in-the-land-of-typhoons-why-are-power-poles-slow-to-disappear-in-japan/>, erişim tarihi: 07.08.2020.
184. Japan Forward, *With Help from Robots, Nursery Teachers Have More Time to Focus on Children*, <https://japan-forward.com/with-help-from-robots-nursery-teachers-have-more-time-to-focus-on-children/>, erişim tarihi: 03.08.2020.
185. J-Startup, <https://www.j-startup.go.jp/en/about/>, erişim tarihi: 07.08.2020.
186. KAGA-YUZEN, *History and Features of KAGA YUZEN Dyeing*, http://www.kagayuzen.or.jp/know_en/, erişim tarihi: 12.08.2020.
187. Kashiwa-no-ha Smart City, <https://www.kashiwanoha-smartcity.com/en/>, erişim tarihi: 04.08.2020.
188. Klein, Louis, *European Gründerzeit: When, if not now?*, <https://europeanschoolofgovernance.eu/european-grunderzeit-when-if-not-now/>, erişim tarihi: 21.08.2020.
189. Liverpool Business News, *Liverpool cruise liner terminal to welcome 57 vessels and over 100,000 people in 2018*, <https://lbdaily.co.uk/liverpool-cruise-liner-terminal-welcome-57-vessels-100000-people-2018/>, erişim tarihi: 23.08.2020.
190. Liverpool Express, *Funding boost for much-loved Liverpool events*, <https://liverpoolexpress.co.uk/funding-boost-for-much-loved-liverpool-events/>, erişim tarihi: 23.08.2020.
191. LivinginDubai, *10 Quick Tips for Shopping in Dubai*, <https://www.livingin-dubai.org/10-tips-for-shopping-in-dubai/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
192. Living Rail, *Electric Buses Using Tramway Infrastructure: The eBuses in Austria*, http://81.47.175.201/livingrail/index.php?option=com_content&view=article&id=728:the-ebuses-austria&catid=37:technologies&Itemid=126, erişim tarihi: 23.08.2020.
193. Maremont, *Stockholm: A Cosmopolitan Northerner*, <http://www.maremont-realestate.com/tr/general/stockholm-a-cosmopolitan-northerner/>, erişim tarihi: 19.08.2020.
194. Marina Bay Financial Center, https://en.wikipedia.org/wiki/Marina_Bay_Financial_Centre, erişim tarihi: 18.08.2020.

195. Maximilian Holland, *Stuttgart, Home of Porsche & Mercedes, Has Banned Older Diesels*, <https://maximilianholland.com/2019/04/05/stuttgart-home-of-porsche-mercedes-has-banned-older-diesels/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
196. Medium, *Everything you need to know about desert safari in Dubai*, https://medium.com/@TripX_tours/everything-you-need-to-know-about-desert-safari-in-dubai-edc3f959b1d, erişim tarihi: 24.08.2020.
196. Meetings International, *ACC [Liverpool Arena and Convention Center] to Extend*, <https://www.meetingsinternational.com/news.php?id=195>, erişim tarihi: 23.08.2020.
- 198 Milan Design Agenda, *Milan Design Week*, <https://www.milandesignagenda.com/milan-design-week/>, erişim tarihi: 12.09.2020.
199. Montessori ve Kaynaştırma Eğitimi Geliştirme Derneği, *Montessori Eğitimi*, <http://www.montessori.org.tr/montessori/montessori-nedir/>, erişim tarihi: 13.08.2020.
200. Mori, *Roppongi Hills*, <https://www.mori.co.jp/en/projects/roppongihills/>, erişim tarihi: 06.08.2020.
201. MSNEWS, *Inform authorities via app*, <https://mustsharenews.com/oneservice-app-report/>, erişim tarihi: 12.08.2020.
202. MyGuideDubai, *Dubai International Financial Center*, <https://www.myguide-dubai.com/services/dubai-international-financial-centre>, erişim tarihi: 01.08.2020.
203. Nepraunik&Prammer, *Projects*, <https://www.npra.at/en/projects/dc-living/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
204. Openideo, *Frauen-Werk-Stadt: A Township Designed for Women in Vienna*, <https://challenges.openideo.com/challenge/womens-safety/research/frauen-werk-stadt-women-work-city-a-township-designed-for-women-in-vienna-austria>, erişim tarihi: 02.09.2020.
- 205 Parkopedia, *DIFC Parking*, https://ae.parkopedia.com/parking/carpark/gate_district_dubai_international_financial_centre/506561/dubai/?arriving=202008122100&leaving=202008122300, erişim tarihi: 02.08.2020.
206. Pinterest, *Beatles Museum*, <https://www.pinterest.dk/pin/169870217164838763/>, erişim tarihi: 23.08.2020.
207. Pinterest, *Dubai International Financial Center*, <https://tr.pinterest.com/pin/88031367703574510/>, erişim tarihi: 16.08.2020.
208. Pinterest, <https://www.pinterest.ch/pin/300404237616672520/>, erişim tarihi: 28.08.2020.

209. Plant-Peyzaj ve Süs Bitkiciliği Dergisi, Çocuk Dostu Kent Girişimi, <https://www.plantdergisi.com/ars-gor-esra-cetinkaya-ozkan-prof-dr-erhan-ve/kent-icerisinde-cocuk-dostu-cevreler.html>, erişim tarihi: 21.08.2020.
210. Pocket Concierge, *Joël Robuchon Restaurant*, <https://pocket-concierge.jp/en/restaurants/244302>, erişim tarihi: 05.09.2020.
211. Project for Public Spaces, Road Diet Case Study: Reinvigorating Downtown Lancaster One Lane at a Time, <https://www.pps.org/article/road-diet-reinvigorating-downtown-lancaster-one-lane-at-a-time>, erişim tarihi: 22.08.2020.
212. Roads and Transport Authority, *Zon Fares*, <https://www.rta.ae/wps/portal/rta/ae/public-transport/Nol-Fares>, erişim tarihi: 02.08.2020.
213. RocketSpace, *Japan's 3 Hottest Cities for Startups and Innovations*, <https://www.rocketpace.com/corporate-innovation/japans-3-hottest-cities-for-startups-and-innovation>, erişim tarihi: 07.08.2020.
214. Roppongi Hills Essay, <http://dev.123helpme.com/roppongi-hills-preview.asp?id=215767>, erişim tarihi 05.08.2020.
215. Scoop.it, *Best beaches in Dubai*, <https://www.scoop.it/topic/valentine-s-day-dubai-romantic-places-romantic-dinner>, erişim tarihi: 24.08.2020.
216. Shuraa, *Why Dubai Freezones attracts foreign investors*, <https://www.shuraa.com/blog/2016/08/dubai-free-zone-development-and-bids-to-attract-foreign-investors.html>, erişim tarihi: 25.08.2020.
217. Solaripedia, *Hammarby Sjostad Wastes Not [Sweden]*, [http://www.solaripedia.com/13/300/hammarby_sjostad_wastes_not_\(sweden\).html](http://www.solaripedia.com/13/300/hammarby_sjostad_wastes_not_(sweden).html), erişim tarihi: 03.09.2020.
218. Startup Guide, *Meet the Tokyo-based startups transforming Japanese work culture*, <https://startupguide.com/meet-the-tokyo-based-startups-transforming-japanese-work-culture>, erişim tarihi: 07.08.2020.
- 219 Sweden Underground, *Henriksdal Wastewater Treatment Plant*, <https://swedenunderground.com/treatment-plant/henriksdal-wastewater-treatment-plant/>, erişim tarihi: 06.09.2020.
220. Taiwan Tech Stage, *Fukuoka Growth Next*, <https://dempa-digital.com/article/51250>, erişim tarihi: 08.08.2020.
221. Tate, *Tate Liverpool*, <https://www.tate.org.uk/visit/tate-liverpool>, erişim tarihi: 23.08.2020.
222. Techspo Dubai 2021, *Dubai Sports*, <https://techspodubai.ae/dubai-sports/>, erişim tarihi: 28.08.2020.
223. Temporary Interventions, *2020 MX Mexico City, Avenida de 20 Noviembre*, <https://www.urb-i.com/before-after-temp?lightbox=dataItem-j10m0llz>, erişim tarihi: 10.09.2020.

224. The First Group, Dubai's Tourism Success Story, <https://www.thefirstgroup.com/en/news/dubai-s-tourism-success-story/>, erişim tarihi: 23.08.2020.
225. The Guardian, *City with a female face: How modern Vienna was shaped by women*, <https://www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women>, erişim tarihi: 29.08.2020.
226. The Japan Times, *Tokyo tops list of most innovative cities thanks to 3D technology, robots*, <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/08/11/business/tech/high-tech-tokyo-tops-list-worlds-innovative-cities/>, erişim tarihi: 07.08.2020.
227. Timestravel, *Ski Dubai*, <https://timesofindia.indiatimes.com/travel/destinations/ski-dubai/as40367585.cms>, erişim tarihi: 24.08.2020.
228. Tourist in Japan, *Higashi Chaya District, Kanazawa*, <https://www.touristin-japan.com/higashiyama-higashi-chaya-district-kanazawa/>, erişim tarihi: 11.08.2020.
229. Travel+leisure, *Skydive Dubai*, <https://www.travelandleisure.com/travel-guide/dubai/things-to-do/skydive-dubai>, erişim tarihi: 24.08.2020.
230. UAE, *Dubai welcomes five cruise ships in one day*, <https://gulfnews.com/uae/transport/dubai-welcomes-five-cruise-ships-in-one-day-1.65686388>, erişim tarihi: 24.08.2020.
231. Umweltplakette.org, *Die Umweltplakette*, <https://www.umweltplakette.org/>, erişim tarihi: 24.08.2020.
232. Univerzitet u Beogradu, *Smart Planning*, https://raum.tuwien.ac.at/fileadmin/t/region/download/Publikation_PROSTOR_Nr_23_2018.pdf, erişim tarihi: 20.09.2020.
233. Urban AG News, *Japan Plant Factory Association and Smart City, Kashiwa-No-Ha Town*, <https://urbanagnews.com/blog/exclusives/japan-plant-factory-association-and-smart-city-kashiwa-no-ha-town/>, erişim tarihi: 11.08.2020.
234. Urban Rail, *Stockholm*, <http://www.urbanrail.net/eu/se/stockholm/stockholm.htm>, erişim tarihi: 20.08.2020.
235. Urban Sustainability Exchange, *Gwangju Carbon Bank System*, <https://use.metropolis.org/case-studies/ghgs-emission-program-in-household-carbon-bank>, erişim tarihi: 11.08.2020.
236. Vienna Map 360°, *Vienna Metro/U Bahn Map*, <https://viennamap360.com/vienna-metro-map>, erişim tarihi: 22.08.2020.
237. Vienna Online, *Donauinsel*, <https://www.vienna.at/donauinsel-hundebesitzer-und-wildgriller-vom-inselservice-bisher-am-oeftesten-geruegt/3674033>, erişim tarihi: 22.08.2020.

238. Visit Stockholm, *Royal National City Park*, <https://www.visitstockholm.com/see--do/attractions/royal-national-city-park/>, erişim tarihi: 19.08.2020.
239. Vienna Würstel Stand, *Guide to 6 special nature spots to escape to in Vienna*, <https://www.viennawurstelstand.com/guide/6-special-nature-spots-to-escape-to-in-vienna/>, erişim tarihi: 27.08.2020.
240. Visit Liverpool, *Merseyside Maritime Museum*, <https://www.visitliverpool.com/things-to-do/merseyside-maritime-museum-p8987>, erişim tarihi: 23.08.2020.
241. WDO (World Design Organization), <https://wdo.org/programmes/wdc/>, erişim tarihi: 12.09.2020.
242. Wien, *Galerie*, <https://www.wien.info/de/einkaufen-essen-trinken/shopping/flagship-stores>, erişim tarihi: 24.08.2020.
243. Wikimedia Commons, *Donau City from Donauinseln*, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Donau_City_from_Donauinsel_01.jpg, erişim tarihi: 22.08.2020.
244. Wikimedia Commons, *Roppongi Hills Mori Garden*, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roppongi_Hills_Mori_Garden_2013.JPG, erişim tarihi: 08.08.2020.
245. Wikipedia, *Dubai International Financial Center*, https://en.wikipedia.org/wiki/Dubai_International_Financial_Centre, erişim tarihi: 02.08.2020.
246. Wikipedia, *List of most-visited museums*, https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_most-visited_art_museums, erişim tarihi: 12.09.2020.
247. Wikipedia, *Transportation in Vienna*, https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_Vienna, erişim tarihi: 25.08.2020.
248. Wikipedia, *Transportation in Vienna*, https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_Vienna#/media/File:Netzplan_Stra%C3%9Fenbahn_Wien_2016.png, erişim tarihi: 25.08.2020.
249. Wyndham City, *City Lens*, <https://www.wyndham.vic.gov.au/project/citylens>, erişim tarihi: 13.08.2020.
250. Yahoo News, *About 700 reports at safe-distancing infringements made per day via One Service app*, <https://sg.news.yahoo.com/about-700-reports-of-safedistancing-infringements-made-per-day-via-one-service-app-grace-fu-043352037.html>, erişim tarihi: 12.08.2020.
251. Yahoo News, *Zaha Hadid Architects Completes China's Newest Cultural Center*, <https://news.yahoo.com/zaha-hadid-architects-completes-china-200126413.html>, erişim tarihi: 09.09.2020.

252. Yale Environment 360, *In South Korea, An Innovative Push to Cut Back on Food Waste*, https://e360.yale.edu/features/in_south_korea_an_innovative_push_to_cut_back_on_food_waste, erişim tarihi: 12.08.2020.
253. Youtube, *Envac's WasteSmart system fort he GrowSmarter Project in Stockholm*, <https://www.youtube.com/watch?v=iRzOhPHz6zM#:~:text=A%20video%20about%20Envac's%20automated,of%20the%20EU%20project%20GrowSmarter>, Eerişim tarihi: 18.08.2020.

DİZİN

A

AB 68, 74, 80, 106, 121, 156, 170, 171, 181

ABD 119, 127, 130, 131, 132, 133, 135, 192, 193, 205, 206, 211, 215, 223, 231, 232, 240, 241, 249, 260, 266

AB Su Çerçeve Direktifi 171

Açık alan 161

Adalar 39, 89, 165, 261, 262, 268, 270

Adil 41, 61

Âfet 56, 61, 128

Afrika 28, 33, 68, 121, 131, 222, 231, 233, 253

Ağaçlandırma 58

Ağaçlı 36, 270

Ağıldere 36, 270

Ağva 36, 270, 281

AI 192, 193

Aile 49, 50, 70, 234

Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı 49, 50, 70, 234

Akıllı 25, 51, 58, 62, 129, 137, 140, 141, 142, 143, 144, 180, 187, 188, 195, 196, 198, 258, 281, 282

Akıllı Büyüme Projesi 180

Akıllı Şehir İstanbul 258

Akıllı Şehir Viyana İnisiyatifi 140, 258

Akıllı ve Ekolojik Mahalle 25, 137, 198

Akıllı ve Sağlıklı Yaşam Şehri Projesi 25, 137, 195

Aktarma 56

Alibeyköy 36, 279

Alışveriş 128, 224, 228, 229, 234

Almanya 126, 127, 179, 213, 231

Altın 230, 241, 285

Altunizade 255

Altyapı 62, 67, 134, 161, 188, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 271, 272, 278, 279, 291

Amaç 61, 62, 63, 64, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 87

Ambarlı 90, 110

Amerika 5, 113, 131, 206, 231

Amsterdam 24, 113, 122, 160, 162, 245, 273, 278

Anadolu 31, 39, 52, 57, 67, 81, 253, 254, 262, 263, 270, 281

Anadolu Yakası 31, 39, 57, 67, 81, 254, 262, 263, 270, 281

Anaokulu 163

Anholt Şehir Markaları Endeksi 134

Anıtsal 220

Antalya 103, 112, 132

Arabasız Gün 214

Araç 57, 113

Arazi 25, 32, 88, 89, 137, 188, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 274

- AR-GE 41, 43, 44, 65, 66, 68, 69, 71, 73, 79, 80, 82, 84, 85, 111, 120, 127, 142, 147, 148, 149, 150, 176, 197, 239
- Arıtma 32, 105, 196, 275
- Arjantin 131
- Arkeoloji Müzesi 231, 267
- Arnavutköy 276
- Artistik 149
- Askerî Müze 267
- Asya 5, 23, 33, 67, 68, 131, 190, 231, 233, 240, 250, 253, 271
- Ataköy 279
- Ataşehir 255
- Atık 25, 62, 83, 105, 124, 126, 137, 143, 173, 196, 275, 276
- Atık su 124
- Atık Suların Tümüyle Gezi Kazanılması Projesi 137
- Atık Yönetimi Planı 143
- At Müzesi 231
- Auckland 125, 126, 251, 283
- Avcılar 37
- AVM 151
- Avrasya Tüneli 118, 253
- Avrupa 23, 28, 33, 52, 67, 80, 82, 116, 117, 118, 122, 131, 136, 138, 146, 149, 161, 162, 168, 169, 172, 177, 179, 180, 216, 220, 221, 222, 231, 241, 244, 245, 246, 253, 261, 262, 264, 265, 271, 281, 282
- Avrupa Birliği 117, 161, 179, 180
- Avrupa Kültür Başkenti 136, 216, 221, 222, 261
- Avrupa Spor Başkenti 261
- Avrupa Yakası 262
- Avusturya 119, 126, 138, 149, 161, 212, 279
- Ayvansaray 90, 241, 262, 283
- B**
- Bakırköy 278, 279
- Balat 262
- Balık 224
- Baltık Denizi 171, 179
- Bangkok 132, 133, 235, 236, 288
- Banliyö 155
- Barcelona 180
- Barınma 40
- Barselona 235, 236
- Basel 125, 126
- Batı 30, 115, 121, 231, 232, 233, 253, 271
- Beatles Müzesi 216, 219
- Belediye 6, 8, 23, 141, 175, 179, 190, 202, 231, 257, 261
- Berlin 82, 138, 162, 269, 278
- Beşiktaş 267, 268
- Beykoz 276
- Beylikdüzü 256
- Beyoğlu 262, 272, 279
- Bilgi 36, 40, 79, 216, 230
- Bilgi Köyü 230
- Bilişim 25, 129, 137, 143, 200
- Bilişim ve İletişim Teknolojileri Stratejisi 143
- Birleşik Arap Emirlikleri 119, 247
- Birleşmiş Milletler 23, 147, 162, 163, 240
- Birleşmiş Milletler Üniversitesi 240
- Bisiklet 91, 174, 175, 177, 208, 214

- Bisiklet Eylem Planı 175
- Biyolojik 105, 141, 169, 196
- Biyosfer parkı 159
- Boğaz 90, 102, 198, 262, 268, 272, 279
- Bölge 24, 27, 36, 82, 181, 213, 258, 286
- Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 24, 27, 287
- Borsa 120
- Borsa İstanbul 120
- Boston 130, 249, 250, 293
- Botanik 157, 159
- Brüksel 24, 162, 212, 278
- Buenos Aires 131
- Bulvar 211, 212
- Bütüncül 41, 56
- Büyükçekmece 36, 39, 67, 105, 270
- Büyük İstanbul Tüneli 109, 279
- Büyükşehir Belediyesi 23, 24, 25, 27, 89, 137, 138, 141, 144, 145, 146, 149, 151, 156, 158, 181, 203, 204, 243, 254, 255, 256, 257, 258, 260, 261, 268, 271, 276, 278, 279, 282, 286
- C**
- Çalışma Tarzları Reformu 182
- Çamlıca 89
- Cankurtaran 90
- Çarşı 261
- Çatalca 79
- Çekmeköy 276, 279
- Cenevre 125, 126, 127, 135, 271
- Çeşitlilikler şehri 142
- Çevre 24, 27, 39, 42, 80, 103, 104, 123, 126, 127, 128, 136, 137, 142, 155, 156, 171, 173, 180, 187, 255, 259, 273, 279, 286
- Chengdu 131
- Chicago 24, 25, 130, 131, 136, 137, 206, 207, 208, 245, 278, 279, 280, 289
- Chicago Bölgesel Ulaşım Otoritesi 206, 207
- Çin 131, 133, 135, 136, 192, 231, 248, 264, 266, 267
- Çobançeşme 255
- Çocuk 48, 142, 209, 299
- Çocuk dostu şehir 142
- Çöp 40, 173
- COVID-19 155, 201, 236, 237
- Çubuklu 90
- Curitiba 113
- D**
- Dalış 228
- Danimarka 126, 127
- Demiryolu 38
- Deniz 39, 56, 62, 228, 267
- Deniz Müzesi 267
- Denizyolu 88
- Deprem 119
- Dere 31
- Destinasyon 131, 132, 133, 136, 260
- Destinasyon Şehirleri Endeksi 131, 132, 136, 260
- Deve Müzesi 231
- Devlet 153, 253, 271
- Dezavantajlı 40, 46, 50, 112
- Dijital 273
- Dinlenme 159, 234
- Doğa 234, 276, 292

- Doğu 23, 28, 30, 33, 38, 68, 74, 82, 110, 115, 116, 121, 122, 131, 138, 146, 147, 148, 161, 194, 231, 233, 236, 246, 253, 271
- Doğu Avrupa 23, 28, 33, 82, 146, 161, 253, 271
- Doğu Bloku 138, 161
- Doha 122
- Doku 145
- Dönüşüm 94, 96, 97, 99, 103, 179, 189, 190
- Döviz 125, 129, 250
- Dubai 8, 24, 25, 122, 132, 133, 136, 137, 222, 223, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 243, 245, 246, 247, 248, 249, 254, 261, 264, 265, 266, 269, 283, 284, 285, 287, 292, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301
- Dubai Açık Tenis Turnuvası 229
- Dubai Alışveriş Festivali 228, 229
- Dubai At Yarışları Dünya Kupası 229
- Dubai Golf Turnuvası 229
- Dubai Spor Şehri 229
- Dubai Turizm 228
- Dubai Uluslararası Caz Festivali 229
- Dubai Uluslararası Film Festivali 229
- Dubai Uluslararası Finans Merkezi 247, 248
- Dubai Yaz Sürprizi 228, 229
- Dudullu 256, 279
- Dünya 23, 121, 134, 193, 204, 220, 221, 229, 230, 237, 240, 241, 261, 271
- Dünya Geleneksel Sanatlar Konferansı 240
- Dünya Geleneksel Sanatlar Trienali 240
- Dünya Geleneksel Sanatlar Yarışması 240
- Dünya Ticâret Merkezi 230
- Düsseldorf 125, 126
- Düşük Karbonlu Yaşanabilir Şehirler Girişimi 204
- E**
- e-belediye 51
- e-demokrasi 142
- Edirne 271
- Eğitim 30, 66, 80, 83, 125, 162, 224, 282, 283
- Eğitim turizmi 224
- Eğlence 224
- Egzoz 87
- Ekoloji 126
- Ekolojik Mahalle Projesi 25, 137
- Ekonomi 99, 117, 146, 290
- Ekosistem 168, 169
- Ekspres 255
- Elektrik 124, 128
- Elmalı 105, 270
- Elmalı Barajları 270
- Eminönü 90, 278, 279
- Endüstri 111
- Enerji 25, 32, 60, 65, 80, 111, 137, 140, 143, 156, 182, 197, 198, 275
- Enerji Strateji Belgesi 143
- Engelli 47
- Erişilebilir 50, 63
- erişim 235
- Erişim 68, 123, 126, 127, 128, 130, 131, 132, 133, 134, 137, 139, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 150,

- 152, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 220, 221, 222, 223, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 258, 260, 263, 264, 265, 266, 267, 269, 270, 271, 274, 275, 276, 279, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302
- Esenyurt 67, 279
- Esnek 185
- Estetik 31, 32
- Estonya 179, 191
- e-taksi 153, 280
- Etik 61
- Etiket 213
- e-trafik 152
- EXPO 236, 285
- Eylem 24, 27, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 89, 103, 105, 107, 171, 175, 179, 181, 286, 292
- Eyüp Sultan 262, 272, 276
- F**
- Fatih 262
- Federal 153
- Film 46, 229
- Finans 24, 27, 34, 42, 81, 105, 107, 110, 116, 117, 119, 133, 230, 240, 241, 242, 243, 244, 246, 247, 248, 249, 250, 255, 286, 290, 291, 292
- Finlandiya 127, 179
- Firma 65, 66
- Frankfurt 122, 125, 126, 127, 231, 235, 236, 245
- Fransa 130, 132, 133, 208, 278
- Fuar 31, 216, 267
- Fukuoka 24, 137, 190, 191, 192, 193, 256, 285, 290, 294, 296, 299
- Futbol Müzesi 216, 220
- G**
- Galata 89, 267
- Galata Kulesi 267
- Galataport 268
- Gastronomi 224, 269
- Gayrettepe 279
- Gayrimenkul 24, 27, 41, 42, 61, 82, 129, 247, 250, 285, 286
- Gayrimenkul Sektörü ve İstanbul Saha Araştırması 24, 27, 41, 42, 61
- Geleceğin Toplu Taşıma Durakları Projesi 153
- Geleneksel 38, 237, 238, 239, 240
- Geleneksel Sanatları Geliştirme Ajansı 239
- Geleneksel Sanatlar Moda Günleri 239
- Geleneksel Sanatlar Şehri 237
- Gelir 46, 133
- Gelişim 41, 179, 260
- Genç 50, 79
- Geriatrik Bakım Konsepti 162

Girişimcilik 109

Gıda 25, 74, 137, 176, 185, 204, 206,
222, 275

Göç 32

Gökarnrlık Tabiatı Koruma Alanı 36,
270

Göl 39

Golf 224, 225, 226, 229, 296

Göztepe 279

Gründerzeit 144, 145, 297

Gümüşdere 36, 270

Gümüşyaka 90, 104

Güneş 141, 228

Güney 23, 25, 137, 203, 204, 231, 275

Güney Kore 25, 137, 203, 204, 275

Güngören 67

Gürpınar 36, 270

Gürültü 170

Güvenlik 25, 129, 137, 196, 231

Gwangju Büyükşehir Belediyesi 25,
137, 203, 204

H

Habitat 39

Hadımköy 256

Hafriyat 59

Haliç 35, 36, 39, 89, 105, 109, 262, 268,
270, 272, 276

Halk 134

Halkalı 118, 279

Ham madde 65

Hâne 89

Hastane 83, 124

Hava 39, 59, 118, 124, 126, 224, 228

Havacılık 81

Havalimanı 109, 118, 124, 148, 230,
231, 253, 254, 279

Havayolu 244

Havza 58

Hayat 44, 46, 85, 86, 123, 126, 134, 136,
278

Hayat boyu öğrenme 44, 46, 86

Hayat Kalitesi Sıralamaları Endeksi 123

Hayvanat bahçesi 224

Hazine ve Maliye Bakanlığı 76

Hedef 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43,
44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53,
54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 87

Helsinki 24, 127, 191, 200, 273

Hidrojen 198

Hizmet 29, 106

Hızray 279

Hollanda 119, 208, 214, 267

Holografik 25, 137, 202, 203, 281

Hong Kong 135, 199, 200, 235, 236,
242, 245, 249, 250, 293

Hristiyan 116

Hub 130, 242, 297

Hukuk 105, 134

Hukuk devleti 134

Hükûmet 237

I

İBB 64, 72, 73, 76, 89, 254, 255, 256,
257, 259, 260, 261, 267, 268, 271,
272, 276

İçme suyu 58

İFM 106, 107, 116

İhracat 129

- İhtisas 24, 27, 83, 287
- İkitelli 271, 279
- İklim 62, 125, 126, 141, 143, 156, 160, 164
- İklim Koruma Programı 143, 156
- İkonik 128
- İl Çevre Düzeni Planı 24, 27, 255, 259
- İletişim 79, 143
- İmalat 79, 230
- İnci Müzesi 230
- İngiltere 119, 121, 130, 131, 132, 133, 135, 210, 216, 221, 231, 240, 241, 246, 258
- Innovative City Forum 188, 189, 296
- İnovasyon 68, 84, 127, 129, 130, 136, 149, 186, 271
- İnovasyon Şehirleri Endeksi 127, 136
- İnovatif Viyana 2020 149, 271
- İnsan 61, 84, 107
- İnteraktif Bilişim Projesi 25, 137, 200
- İnternet 45, 230, 244, 283, 294
- İnternet Şehri 230
- IoT 181, 192, 193
- İş gücü 28, 44, 65, 111, 134
- İskandinavya 164
- İSKİ 104
- İslâmî finans 243
- İslâmiyet 116
- İSO 77
- İspanya 133
- İsrail 119
- İstanbul 1, 5, 6, 7, 8, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 148, 235, 236, 241, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 285, 286, 290, 291, 292
- İstanbul Bölge Planı 24, 27, 258, 286
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi 23, 24, 27, 89, 254, 255, 258, 260, 261, 268, 276, 278, 279, 286
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Planı 24, 27
- İstanbul Havalimanı 109, 118, 253, 279
- İstanbul İl Çevre Düzeni Planı 24, 27, 259
- İstanbul İl Sanayi Durum Raporu 24, 27, 286
- İstanbul İstatistik Ofisi 258
- İstanbulkart 268
- İstanbul Sanayi Strateji Belgesi 24, 27, 286
- İstanbul Şehir Müzesi 268
- İstanbul Shopping Fest 271
- İstanbul Turizm Gelişim Planı 260
- İstanbul Turizm Platformu 260
- İstanbul Ulaşım Ana Planı 24, 27, 89, 279, 286
- İstanbul Uluslararası Finans Merkezi 24, 27, 42, 81, 105, 106, 107, 110, 255, 286

İstanbul Uluslararası Finans Merkezi
Stratejisi ve Eylem Planı 24, 27, 286
İstanbul Yatırım Ajansı 261
İstihdam 44, 84
İstinye 90
İsveç 127, 164, 171, 177
İsviçre 126, 127, 250
İthalat 129
İtibar 135
İyi yönetim 41

J

Japonya 25, 130, 131, 132, 133, 135,
136, 137, 188, 190, 192, 193, 196,
237, 241, 250, 264, 265, 273, 275,
281, 282

K

Kabataş 268, 279
Kaçak yapı 93
Kadıköy 90, 104, 278
Kadın 40, 44, 49, 85, 142
Kadınlar Müzesi 231
Kadın yüzlü şehir 142
Kafkaslar 28, 33, 68, 116
Kafkasya 82
Kâğıt 59
Kâğıthane 36, 276
Kahve Müzesi 231
Kamera 196
Kamu 25, 65, 76, 124, 129, 137, 143,
162, 196, 221, 268
Kamu-Özel Güvenlik Gözetleme Siste-
mi Projesi 25, 137, 196
Kamusal 54

Kanada 126, 127, 130
Kanal 109, 146, 266, 281
Kanal İstanbul 109, 266, 281
Kanazawa 24, 25, 137, 237, 238, 239,
240, 273, 284, 287, 292, 300
Kanazawa Kreatif Şehir Yönlendirme
Programı 237
Kanazawa Sanat Üniversitesi 239
Kapalı Çarşı 261
Karadeniz 33, 104, 122
Karaköy 268
Karayolu 57, 62, 75, 89, 207
Karbon 143, 203, 204, 275
Kartal 276
Kasatura 36, 270
Kashiwa-no-ha Akıllı Şehir Projesi 187
Katı atık 39, 124
Katılım 139, 145
Kavacık 255
Kayıt dışı 120
Kemerburgaz Kent Ormanı 276
Kent 28, 29, 39, 51, 58, 87, 112, 209,
254, 276, 285, 299
Kentsel dönüşüm 54, 59, 61, 94, 96, 144
Kentsel Enerji Verimliliği Programı 143
Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Ko-
misyonu Raporu 24, 27, 287
Kentsel Yenilenme Ofisleri 138
Kilyos 36, 270
Kimyasal 179
Kimyasallar Eylem Planı 179
Kimyasallar Merkezi 179
Kirazlı 279
Kırklareli 270

- Kış 228
- Kısa mesâfeler şehri 142, 143, 151, 155, 278
- Kıyı 58, 59
- KOBİ 69, 84, 117, 181
- Kocaeli 271
- Köln 180
- Komşuluk 141
- Konaklama 34
- Kongre 29, 264
- Konut 31, 92, 93, 99, 125
- Kopenhag 112, 113, 125, 126, 127, 273
- Köprü 198
- Körfez 116, 121
- Koru 276, 291
- KOSGEB 72
- Kozyatağı 255
- Kreatif 80, 221, 237, 240
- Kreş 187
- Kruvaziyer 109, 216, 220, 224, 228, 268
- Kuala Lumpur 132, 235, 236, 243
- Kükürt 126
- Kültür 25, 34, 35, 123, 125, 128, 131, 136, 137, 146, 169, 216, 221, 222, 230, 234, 238, 261, 264, 267, 268, 273, 287, 291
- Kumburgaz 36, 270
- Kümelenme 43, 68, 84
- Küresel 24, 25, 33, 40, 41, 42, 68, 75, 80, 116, 119, 121, 123, 126, 127, 130, 133, 135, 136, 137, 139, 161, 171, 172, 181, 183, 189, 191, 192, 223, 237, 239, 240, 241, 246, 249, 254, 258, 260, 283
- Küresel Finansal Merkezler Endeksi 133, 136
- Küresel Güç Şehir Endeksi 127, 136
- Küresel Start-up Merkezi 191
- Kurtköy 37, 256
- Kurumsallaşma 69
- Kuzey 28, 33, 68, 118, 131, 206, 231, 253
- Kuzey Afrika 33, 68, 231
- Kuzey Amerika 131, 206
- Kuzey Marmara Otoyolu 118, 253
- L**
- Latin Amerika 5, 113, 131, 231
- LED 141, 185, 198, 199, 272
- Letonya 179
- Levent 255
- Litvanya 179
- Liverpool 24, 25, 136, 137, 216, 217, 219, 220, 221, 222, 273, 292, 294, 295, 297, 298, 299, 301
- Liverpool Müzesi 216, 220
- Lojistik 30, 65, 67, 81, 90, 156
- Londra 8, 24, 25, 82, 118, 121, 122, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 148, 160, 162, 186, 200, 210, 211, 221, 222, 231, 233, 235, 236, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 247, 254, 260, 267, 268, 279, 280
- Lopifit 214, 215
- Los Angeles 130, 135, 236, 245
- M**
- Madrid 235, 236
- Mahalle 25, 31, 137, 138, 198
- Mahalle Yönetim Ofisleri 138

- Mahmutbey 279
Makro 53
Maltepe 36, 255, 270, 276, 277
Manama 122
Marina 250, 298
Marka 285
Marmara Denizi 57, 104, 105
Marmara Havzası Koruma Eylem Planı 24, 27, 292
Marmaray 118, 253
Maslak 255
Mecidiyeköy 90, 255
Medya 230
Medya Şehri 230
Mekke 132, 133, 236
Melbourne 127
Mercer Hayat Kalitesi Araştırması 134
Merkez 91, 179, 267, 291
Meslek 71, 85
Metro 148, 155, 248, 279, 286, 291, 295, 300
Metrobüs 90, 118
Mexico City 113, 114, 299
Meydan 57
MİA 28, 29, 32, 37, 90
Michelin yıldızlı restoran 269
Mikro 150, 151
Milano 162, 236, 245
Millet Bahçesi 276, 292
Mimarsinan 36, 270
Miras 63, 234
Misono Wing City Projesi 25, 137, 194
Misyon 61
Mobil 198, 207
Moda 128, 239
Montreal 200, 279
Moskova 118, 138, 254
Motosiklet 213
Muroran Yeşil Enerji Şehri Projesi 25, 137
Müslüman 116
Müze 267, 291
Müzekart 268
Müzik 221, 222
MYO 70, 71
N
Nesnelerin interneti 181
New York 118, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 186, 200, 205, 215, 232, 233, 235, 236, 241, 242, 245, 247, 254, 269, 291
NonHazCity 179
Nüfus 37
Nükleer 194
O
OECD 117, 289
Ofis 150
Öğrenen 142, 258
Öğrenen Şehirler Küresel Ağı 258
Okul 44, 183, 190, 282
Okul öncesi eğitim 282
Ömerli 36, 39, 105, 270
Ömerli Havzası 36, 270
On Birinci Kalkınma Planı 24, 27, 254, 284
One Service 200, 201, 281, 285, 294, 301

Optimal Arazi Kullanım Programı 25, 137, 199
 Orhangazi Şehir Parkı 270
 Orman 58, 104, 276, 291
 Orta Doğu 28, 33, 68, 74, 82, 116, 121, 122, 131, 231, 233, 236
 Ortaköy 268
 Osaka 24, 131, 196, 198, 275
 OSB 28, 72, 73, 74, 75, 83, 87, 111, 112
 Osmangazi Köprüsü 253
 Osmanlı Devleti 116
 Otobüs 212
 Otomatik 173
 Otopark 89
 Otoyol 39
 Özel araç 32, 155

P

Palma de Mallorca 132, 133
 Paris 8, 24, 118, 122, 130, 132, 133, 138, 146, 148, 160, 200, 214, 231, 233, 235, 236, 244, 260, 267, 269, 280, 285, 288
 Park 167, 301
 Paşabahçe 90
 Paşaköy 104
 Pasifik 131, 250
 Patent 68, 79
 Pazar 71
 Pekin 131, 135, 236
 Pendik 37, 90, 255, 276
 Peyzaj 209, 299
 Phuket 132, 133
 Plaj 224

Plan 109, 137, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 172, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 194, 195, 200, 206, 207, 223, 255, 284, 285, 286, 288, 289, 290, 291
 Planlama 56, 138, 194, 260, 286
 Plastik 74
 Platform 260
 Politika 80
 Polonezköy 36, 270
 Polonya 179
 Program 128, 139, 157, 166, 237, 283, 291, 292
 Proje 179, 188, 190, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 202, 203, 215, 275, 281

R

Radyo 83
 Ramadan Dubai 228
 Raylı 56, 62, 67, 88, 89, 143, 175, 200, 244, 249, 278
 Rekabet 64, 65, 66, 116, 206
 Rekreasyon 31, 58, 111, 125
 Restore 190
 Risk 106
 Riva 36, 270
 Robot 187
 Roma 138, 160, 235, 265
 Roppongi 188, 189, 190, 283, 298, 299, 301
 Rusya 74, 119, 122, 231
 Rüyaalar Şehri 233
 Rüzgâr 59

S

Sabiha Gökçen Havalimanı 118, 253, 279
Sağlık 50, 118, 121, 124, 129, 162, 222, 224, 230
Sağlık turizmi 224
Sahil 216
Salıpazarı 36, 109
Samandıra 276
Sanal 184
Sanat 186, 216, 219, 221, 222, 234, 239, 264, 268
Sanayi 24, 27, 28, 29, 30, 36, 43, 55, 59, 65, 68, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 78, 84, 86, 255, 256, 286
Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 72, 76, 255
Sancaktepe 279
San Francisco 113, 127, 130, 135, 191, 200, 245
Şanghay 131, 135, 192, 231, 236, 245
Sarıyer 276
Şarj 212
Scooter 213, 294
Şehir 25, 39, 55, 58, 67, 79, 86, 112, 118, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 155, 158, 160, 165, 167, 170, 171, 173, 175, 179, 180, 187, 194, 202, 203, 212, 221, 230, 236, 237, 254, 258, 267, 268, 270, 271, 275, 280, 281, 282, 286
Sektör 65, 69, 136
Selimpaşa 36, 270
Sera gazı 60
Seul 24, 118, 192, 235, 236, 258, 278

Seyahat 206, 215, 229
Shenzen 131
Sidney 127, 236, 258, 264
Sigorta 81
Şile 36, 262, 270
Silikon Vahası 230
Silivri 36, 37, 270
Sinema 224
Singapur 24, 25, 119, 130, 132, 133, 135, 136, 137, 199, 200, 232, 235, 236, 242, 245, 249, 250, 254, 274, 278, 281
Singapur Uluslararası Finans Merkezi 249, 250
Sirkeci 272
Şirket 129
Şişli 255
Sistem 152, 173, 175, 205, 244, 249
Sivil toplum 56, 65
Siyaset 290
Sıfır Gıda İsrafı Projesi 25, 137, 204, 206
Sıfır Karbonlu Şehir Projesi 25, 137, 203
Sokak 141, 208, 210, 269
Sosyal 30, 31, 40, 47, 62, 63, 70, 85, 92, 125, 129, 161
Sosyal çevre 92
Sosyal hizmet 47
Sosyal medya 129
Sosyal yardım 47
Spor 63, 125, 128, 193, 196, 224, 229, 234, 261
Start-up 185, 191
Stockholm 24, 127, 136, 137, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178,

- 179, 180, 181, 273, 275, 277, 278, 284, 290, 291, 297, 300, 301, 302
- Stockholm Gürültü Azaltma Modeli 170
- Stockholm Master Planı 163
- Stockholm Yeşil Koridorları 167
- Strateji 24, 27, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 107, 143, 254, 271, 284, 285, 286
- Study in Turkey 272
- Su 55, 58, 59, 86, 104, 105, 111, 124, 127, 169, 171, 217, 224, 251, 275
- Suç 124
- Süleymaniye 90, 262
- Sultanahmet 90, 272
- Sultanbeyli 276, 279
- Sultangazi 276
- Sürdürülebilir 41, 52, 58, 62
- Suudi Arabistan 133, 231
- T**
- Taipei 191, 236
- Taksi 272
- Tallinn 191
- Tanıtım 31, 45, 237, 239
- Tarabya 90
- Tarih 34, 141, 268, 286, 287
- Tarihî Yarımada 29, 38, 83, 87, 90, 261, 268
- Tarım 58, 276, 291
- Tarlabaşı 262
- Tasarım 230, 271
- Taşkın 58
- Tate Liverpool Sanat Galerisi 216, 219
- Tavşantepe 279
- Tayland 132, 133
- Tekirdağ 270
- Teknoloji 72, 76, 84, 255, 286
- Teknopark 81
- Tel Aviv 120
- Telefon 124
- Tema 61, 62, 63, 64, 234
- Temerküz 68
- Terkos 36, 39, 270
- Tespit 66, 67, 68, 69
- TGB 109
- Ticâret 29, 230, 233
- Tokyo 8, 24, 126, 130, 132, 133, 135, 136, 137, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 192, 199, 200, 236, 239, 242, 245, 254, 256, 258, 269, 270, 280, 281, 283, 289, 291, 294, 299, 300
- Tokyo Caravan 186, 294
- Tomtom Trafik Endeksi 131
- Tophane Meydanı 268
- Topkapı Sarayı Müzesi 267
- Toplum 63, 290
- Toplumsal cinsiyet 49, 128, 143
- Toplu taşıma 29, 88, 91, 124, 153, 195
- Toplu ulaşım 56, 60, 279
- Toprak 39, 231
- Toronto 130, 258, 280
- Trafik 57, 88, 89, 90, 91, 103, 124, 131, 136
- Trakya 36, 110
- Tramvay 148, 155
- Transfer 80

Tsuciyu Onsen Canlandırma Projesi 25, 137

TÜBİTAK 72, 292

TÜİK 259

Tüketici 124

Tuna 146, 147, 148, 150, 159, 160, 161

Tuna Adası 146, 147, 159

Tuna Kanalı 146, 147

Tuna Şehri 146, 147, 150

Tünel 268

Tünel Meydanı 268

Turist 128

Turizm 24, 27, 29, 34, 35, 41, 82, 89, 111, 131, 136, 149, 188, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 216, 221, 223, 228, 233, 236, 260, 267, 268, 272, 286, 287, 291

Turizm Çalıştayı 260, 286

Turizm Master Planı 260

Türk Dünyası 116

Türkiye 5, 23, 24, 27, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 76, 79, 80, 81, 82, 99, 103, 104, 106, 109, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 253, 269, 271, 275, 276, 278, 281, 282, 286, 287, 290, 291, 292

Türkiye Gayrimenkul Sektörü 2019/IV Raporu 24, 27, 286

Türkiye Turizm Stratejisi-2023 24, 27, 287

Tuzla 67, 83, 105, 256, 276, 279

U

UBS Ücret Karşılaştırması Endeksi 134

Ulaşım 24, 25, 27, 30, 38, 57, 87, 88, 89, 118, 120, 123, 131, 136, 137, 151, 155, 164, 206, 207, 208, 279, 280, 286

Ülke 126, 127, 130, 131, 132, 133, 135, 256

Ulusal 23, 24, 27, 35, 107, 120, 181, 221, 287

Ulusal Stratejik Özel Bölge 181

Uluslararası 24, 27, 30, 34, 42, 45, 70, 81, 105, 106, 107, 109, 110, 113, 116, 117, 125, 128, 132, 134, 216, 222, 229, 230, 238, 241, 242, 247, 248, 249, 250, 255, 271, 283, 286, 290, 291

Uluslararası Akademik Şehir 230

Uluslararası Finans Merkezi 24, 27, 42, 81, 105, 106, 107, 110, 230, 242, 247, 248, 249, 250, 255, 286, 290, 291

Uluslararası Kölelik Müzesi 216

Uluslararası Şeffaflık Örgütünün Yolsuzluk Algıları Endeksi 134

Ümraniye 276, 277, 279, 292

UNESCO 90, 221, 237, 238, 239, 258, 269, 287, 292

Universal Stüdyo Şehri 230

Üniversite 65, 68, 71, 72, 84, 129

Üretim 36, 40, 69, 84, 129, 230, 238

Üsküdar 90, 104, 262, 272

Uzay 81

V

Vakumlu 173

Vancouver 125, 126, 127

Vergi 106, 120, 128, 135, 242, 292

Viyana 8, 24, 120, 125, 126, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151,

- 152, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 212, 245, 257, 258, 271, 273, 277, 278, 279
- Viyana Bildirgesi 163
- Viyana Kampüsü 162
- Vizyon 41, 61
- W**
- World Expo 236
- Wuhan 131, 136
- Wyndham Holografik Şehir Projesi 25, 137, 202
- Y**
- Yabancı 65, 69, 75, 85, 111, 116, 272
- Yaka 66
- Yalova 36, 270
- Yaratıcı Şehirler Ağı 238, 239
- Yaşam 24, 25, 27, 79, 137, 195, 282, 287
- Yaşanabilir 204
- Yaşayan Sokak 208, 210
- Yaşlı 48
- Yatırım 79, 82, 261, 286
- Yavuz Sultan Selim Köprüsü 118, 253
- Yaya 53, 57
- Yayalaştırma 57, 211
- Yaz 228, 229, 234
- Yazılım 201, 281
- Yenidoğan 279
- Yenileme 55, 178
- Yenilenebilir 62, 126, 144, 157, 174
- Yenilenebilir enerji 62, 126, 157, 174
- Yenilik 111
- Yer altı 58
- Yerel 23, 30, 40, 51, 65, 69, 127, 138, 139, 169, 171, 193, 199
- Yerli 45
- Yeşil altyapı 169
- Yeşil bina 60
- Yeşil BT 180
- Yeşil Enerji Şehri Muroran Projesi 197
- Yeşil Stockholm Programı 166
- Yükseköğretim 44, 66, 224
- Yürüyüş 155, 214
- Yüzme 224
- Z**
- Zeyrek 90, 262
- Ziyâretçi 132, 133, 267
- Zürih 122, 125, 126, 127, 136, 138, 162, 245

Prof. Dr. Sadettin ÖKTEN ŞEHİR DÜŞÜNCE MERKEZİ



İstanbul, Türkiye'nin en büyük markasıdır.

Batı Asya'nın ve Doğu Avrupa'nın en büyük metropolü olan bu eşsiz şehir, küresel topluma hitap edecek potansiyele sahiptir.

İstanbul'un, potansiyeline uygun bir kapasiteye kavuşturulması ise ülkemizin en büyük hedeflerindendir.

Bu hedefe ulaşmak için başta yeni havalimanı, kruvaziyer liman, hızlı tren hatları, otoyollar, kentsel raylı sistemler, eğitim ve sağlık atılımları, kapsamlı kentsel dönüşüm projeleri, uluslararası finans merkezi, teknolojik hamleler, kapsamlı kültür, sanat ve sosyal dönüşüm yatırımları gerçekleştirilmektedir.

İki binli yıllarda hazırlanan resmî nitelikli birçok plan, program ve raporda ise şehrin geleceğe taşınması için gerekli yol haritası hazırlanmıştır.

Elinizdeki eserde İstanbul'un küresel şehirler arasında lâayık olduğu konuma ulaşması için gerekli olduğu düşünölen tespitler, amaçlar ve hedefler derlenmiş, dünyanın önde gelen şehirlerinde uygulanan projelerden bir seçki yapılmıştır.

Eser, İstanbul'un geleceğine katkı yapmak isteyen siyasetçilerin, bürokratların ve akademisyenlerin yararlanabileceği bir başvuru kaynağı niteliğindedir.