

ИСТАНБУЛ – ОТ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЕН КЪМ СВЕТОВЕН ГРАД

ISTANBUL – FROM TRANSCONTINENTAL TO WORLD CITY

The rise and development of Istanbul is to great extent due to its extraordinary geographical position on the border of two continents – Europe and Asia. The ancient and medieval Byzantium/Constantinople developed on the crossroad of maritime and terrestrial ways: the north-south Bosphorus maritime way and the east-west “Balkan diagonal” terrestrial way. Constantinople had the function of the capital city of Byzantium till 1453 and then, under the name of Istanbul, became the capital of the Ottoman Empire and of the Turkish Republic till 1923. It is constantly one of the important cities of Europe and the Orient. But with the territorial expansion of the Ottoman Empire it became impossible for Istanbul to control the periphery. In addition, the European imperialism came, aiming to control the Straits. This was one of the main reasons for the president of the young Turkish Republic Mustafa Kemal Atatürk to move the capital city to Ankara – in Central Anatolia, far away from the vulnerable Istanbul. The loss of the functions of a capital set Istanbul in the shadow of Ankara until 1960s. After that, the good transport position of Istanbul enhanced its trade and industrial functions and as a result revived the internal and international trade. Istanbul turned into the economic capital of Turkey. Even more its development during the last decades has been toward becoming a world city.

1. City structure and city expansion. The city core is located on the both sides of the Bosphorus. The European part includes the so-called “historical peninsula”, Galata, Pera, Beyoğlu, and the Asian part initially encompassed Üsküdar but nowadays extends to Kadıköy, Haydarpaşa, Moda and Fenerbahçe. The agglomeration periphery includes the other regions of Istanbul province but the sphere of influence of Great Istanbul overruns its borders. The central municipality (İBB, İstanbul Büyükşehir Belediyesi) coordinates and controls the activities of all the agglomeration districts.

The development of Istanbul used to be divided into 3 phases: a large city since around 1950; a metropolitan city since 1980s, and a world city since around 2000. The first phase of take-off belongs to the time of industrialization during the early decades after World War II. The foundation of industrial enterprises and the need of dwellings led to rapid population growth and spatial extension of the Istanbul province (1955 – 1,5 million; 1965 – 2,3 million; 1975 – 3,7 million). The city turned into the first city of Turkey. The process of suburbanization during this period was characterized by the building of gedcecondu (literally “built overnight”) by migrants from peripheral regions of the country. Since around 1980 the building of gedcecondu has stopped and legal building developed by the political and financial support of the Turkish state. Nowadays around 40% of Istanbul’s population live in the eastern (Anatolian) part.

The second phase of take-off began around 1990 and continues till now. It is carried by the digital revolution, telecommunications and the new geopolitical changes. Istanbul gained position on national and international level through growing financial and economic services. A sign of the new global capital investments are the settlement satellites and gated communities. Istanbul obtained a skyline contrasting to mosques. The population is still growing: in 2000 Istanbul province officially numbered 9,3 million, in 2012 – 13,5 million. But city planners estimated it by 25-30% more.

The third (contemporary) phase of Istanbul socioeconomic development will be presented with greater details.

2. The contemporary economic development of Istanbul. Until 1990s, Istanbul has not played a significant role in the global city network. First of all, there was lack of economic, political and legal liberal frame conditions as e.g. foreign capital investments flow, export stimulation, free trade

and integration into the world market. Since 1990s, Istanbul has developed into one of network hubs of illegal “global flows” above all in the sphere of money washing and drug-traffic, illegal migration and prostitution. After the political changes and the economic collapse in Eastern Europe, the city profited from the so called “suitcase trade”. Over 5000 textile and leather shops worked for tourists from Russia, Eastern Europe and Central Asia. During the boom years – 1995–97, the share of Istanbul in Turkish export revenue was 40%. This development influenced the city economic positions too: during the mid-90s 75% of the new founded Turkish enterprises of services were located in Istanbul. The city became attractive for FDI in tourism, banking, financial deals and insurance, information sector. 80% of the international fairs in Turkey were held in Istanbul. As a result, nowadays, as regards to estate prices and office rents especially in CBD Istanbul is positioned among the most expensive cities in the world.

This made many MNCs to establish headquarters in Istanbul. Their high buildings have created new functions and new vision of the city. The city has 4 places of high building concentration: 3 in the European part (offices in the districts Şişli, Levent and Maslak) and 1 in the Anatolian part (the district Kozyaati/ Kadıköy). There is the main headquarter of FEAS (The Federation of Euro-Asian Stock Exchanges, www.feas.org), founded in 1995 and uniting 22 national stock exchanges of Southeast Europe, Central Asia and the Middle East with over 10 000 trade companies. 47 from all 50 Turkish private banks and all foreign banks in Turkey have headquarters in Istanbul.

The new lifestyle has determined constructional, social and cultural change of the city. A new middle class, new religious movements, new ideological groups and economic actors are playing role. The taste of the elite has changed. If once the members of the high financial elite preferred to live in houses with view to the Bosphorus, now these are the American style luxury houses in suburbia (if possible in a satellite city like a gated city), and the California style villa house is a symbol of a new wellbeing.

According to the new consuming behaviour and the new middle class demands the need of large shopping centres and malls, amusement services and private universities increases. In 2001, Istanbul had 22 shopping centres (over 50% of the shopping centres in Turkey) and till 2011, their number had been doubled. There are around 30 universities in the city and Istanbul is the leading educational centre in the country.

3. Social and spatial development. As a result of the rapid growth of the city the planning measures drop behind the real development. In contrast to the last decades, the city planning got meaning on strategic regional and local level and a master plan from 1995 has been obeyed significantly. It is oriented to the raised city structure and natural space and it is supported by strong legal measures. The urban sprawl to the north site is limited by military terrains and aquatories of recreational zones. On the contrary, to the west and east radical changes are possible in the plans in accordance with the growth according to the wishes of great investors. This development is often through a public-private partnership.

In order to understand the problems of the spatial development and therefore the tasks of the city planning we should overview the characteristic patterns of the metropolitan urban structure. In the spatial structure, transport plays a very important role. The settlement belt development along the Marmara Sea is stimulated (in 1995, according to the master plan a population of around 15 million was expected by 2010). The backbone of Europe-Asia connection are the two highways with bridges over the Bosphorus (Bosphorus Bridge and Sultan Ahmet Fatih Bridge). Because of the constantly rising traffic over this two bridges and the constant jams the Turkish government put up to auction in 2012 the construction of a third bridge to the north of Fatih Bridge. On May 29th 2013, officially started the construction of the bridge under the name Yavuz Sultan Selim Bridge (Yavuz Sultan Selim Köprüsü). Its construction should be finished on May 29th 2015 (the date when Constantinople has been taken in 1453). According to international sources the bridge will be a part of a giant project including: the construction of a huge airport which should accommodate 150 million passengers a year; the holding of a channel connecting the Black Sea and the Marmara Sea, which should unship the Bosphorus strait; the construction of two new towns along the channel with a population of 1 million each.

The Underground (Tunnel) in Istanbul has existed since 1875, being the second one in Europe after the London Tube (1863). Since 1989 has started the first line of a light metro (Metrolight) and

now the network is being enlarged both in the European and in the Anatolian part. In addition, come the trams and buses. A good solution to raise the transportation speed is the introduction of the so-called Metrobus – buses travelling on a special trace in the middle of the highways between the two city parts.

Since 2006 the construction of a rail tunnel under the Bosphorus has started (Marmaray/ Marmarail), from Halkali in the European part to Gebze in the Anatolian part. But in 2007, the construction stopped because of excavations of an ancient seaport discovered during the construction. The new term has been delayed for 2015. The ferry transport with speedy ships improves the situation with the systematic overloading of Bosphorus bridges.

The air connections of the city are realized by two airports: Atatürk Airport in the European part, 24 km west from the city centre (where was San Stefano, the historical village for the Bulgarians); Sabiha Gökçen International Airport in the Anatolian part. In the beginning of 2012, the Main Airport Services of Turkey declared a plan for a third airport.

In the urban development of Istanbul, a very important role has been assigned to the centre system. Along with the traditional centre (the old town and market neighbourhood) and its contemporary double north from the Golden Horn – the districts Beyoğlu and Şişli, the core of the Anatolian part is the district Kadıköy. Similar development has been designed for the western part of the district centre Bakırköy, for centres like Üsküdar, Kartal and Avcılar. New centres are being formed by highways crossroads with multifunctional hypermarkets.

The socioeconomic segregation of the population is growing. Two new developments are stimulated: on the one hand, the migrant flows with low income who have settled in the peripheral and poor neighbourhoods of the Inner city. On the other hand, the formation of middle class is going on with financial power demanding attractive dwelling districts. Attractiveness means landscape quality (a nice view to the Bosphorus, to the Marmara Sea), as well as modern luxury living. In both cases, the result is the pushing out of poor population groups, often in spatially narrow neighbour existing. On the city district level segregation could be found through the economic belonging of employees. The high class and academic educated professionals are concentrated to the north of the Old city (along the Bosphorus, the district of Beşiktaş) and in the centre of the Anatolian part of the city (the district Kadıköy). The middle class districts are Fatih and also those along the Bosphorus. As far as professional belonging is concerned, the district of the “historical centre” also is a trade and tourism centre while in the other centres production professions dominate.

Huge changes in the CBD structure began around 1990, initially through the construction of trade centres away from the traditional main trade streets. It followed the separation of the economic and financial services from the consumption services and the emergence of office buildings.

A significant revitalization in a large scale has been carried out by the Golden Horn Project. Namely these positive developments would hardly be possible if measures for the improvement of ecology in the Old town have not been simultaneously taken. In 1984 started the Golden Horn Project and finished in the end of 1990s. At that, unpopular measures were taken: 1. Re-localisation of industrial and handicraft enterprises from both sides of the Golden Horn; 2. Water re-naturation in the Golden Horn bay; restructuring of the coast zone into leisure landscape. The Golden Horn Project has been internationally honoured.

Keywords: city structure, city expansion, social and spatial development, economic development.

Възникването и развитието на Истанбул в голяма степен се дължи на изключителното му географско положение на границата на два континента – Европа и Азия. Античният и средновековен Византион/Константинопол/Цариград се развива на кръстопътя на морски и сухоземни пътища: на дълбоководния морски път север-юг по Босфора, по Мраморно море и Дарданелите, в посока изток-запад (пътищата на т.нар. „балкански диагонал” и тяхното продължение в Мала Азия. Константинопол (за

българи и сърби – Цариград) е с функции на столица на Византийската империя от античността до 1453 г. и след това на Османската империя до края на Първата световна война. Той постоянно е един от важните градове на Европа и на Предния Ориент.

С разрастването на голямата империя в държавен колос, който експандира не само към „Дунавския лимес“, но и към Багдад и „светите места“, възможността да се контролира периферията от Истанбул намалява. Към това се прибавя с времето и европейският империализъм, стремящ се да контролира проливите. Това е една от главните причини, след Първата световна война президентът на младата Турска република Мустафа Кемал Ататюрк наред с мащабните реформи на държавата да премести и столицата от Истанбул във вътрешността на Анадола – в Анкара, по-далече от уязвимия Истанбул.

Загубата на политико-административни функции в полза на Анкара води до положението Истанбул да стои в сянката ѝ до началото на 60-те години на XX в. Но благоприятното транспортно-географско положение засилва неговите преди всичко търговски и индустриални функции и като следствие се оживява вътрешната и международна търговия. Както при Анкара, така и при Истанбул в радиус над 100 км не са се формирали по-значителни високорангови центрове: Измит (Коджаели) е на 115 км, Текирдаг – на 132 км, Адапазарь (Сакария) – на 157 км, Къркларели – на 196 км, Одрин (Едирне) – на 228 км, Бурса – на 247 км, Билечик – 225 км, Болу – на 266 км. Истанбул остава икономическата столица на страната. Нещо повече, развитието през последните десетилетия е в посока на превръщането му в световен град (world city).

Истанбул – метрополия при Босфора (сателитна снимка)

Фиг. 1



1. Структура на града и градско разширяване

Структурата на града се състои от ядро и периферия (допълваща част). Ядрото е разположено от двете страни на Босфора, като европейската част е представена от т. нар. „исторически полуостров“ в рамките на някогашната крепост, а на север от него откъд Златния рог (Халич) – Галата/Пера/Бейоглу (на брега на Босфора до Бешикташ при моста Богазичи). Азиатската част на ядрото първоначално включва района Юскюдар, днес то е значително разширено в югоизточна посока, като включва районите Кадъкьой, Хайдарпаша, Moda и Фенербахче.

Допълващата част (периферията) е прието да включва останалите райони на провинция (ил) Истанбул, но сферата на влияние на Голям Истанбул далече надхвърля нейните граници (от 2008 г. тя включва 39 административни окръга). Централното кметство (İBB, İstanbul Büyükşehir Belediyesi) координира и контролира дейността на всички окръжни муниципии. Към нейните компетенции се отнасят въпросите на общия бюджет, данъците и таксите, социалното осигуряване, инфраструктурните проекти, строителството, транспортът, благоустройството и т.н.

Градското развитие на Истанбул се характеризира с 3 стадия от различно значение и обхват: голям град около 1950 г., метрополия през 80-те, световен град от около 2000 г. Първата фаза на подем се отнася за индустриализацията в ранните десетилетия след Втората световна война. Основаването на индустриални предприятия, а и нуждата от жилищно пространство водят до бърз растеж на града и пространствено разпространение и нарастване броя на населението (провинция Истанбул: 1955 г. – 1,5 млн. ж; 1965 г. – 2,3 млн. ж; 1975 г. – 3,7 млн. ж).

Градът става приматен град за Турция, като тази функция впоследствие се засилва. Субурбанизацията през тези десетилетия се характеризира с израстване на геджеконду, т.е. с квартали от прости и отчасти помощни постройки, спонтанно изградени след най-често нелегално застрояване на земя. Това са квартали на мигранти от източните и периферните райони на страната, с дефицитна или липсваща инфраструктура. Много от тях в хода на десетилетието се развиват в жилищни райони, други трябва да отстъпят под натиска на легалното ново застрояване, подкрепено политически и финансово от държавата. От около 1980 г. нови квартали на геджеконду не възникват повече. Не само от спонтанни селища, но и чрез формалното градско планиране е особено задвижено развитието на анадолската (източната) част на града. Днес около 40% от населението на Истанбул живеят източно от Босфора.

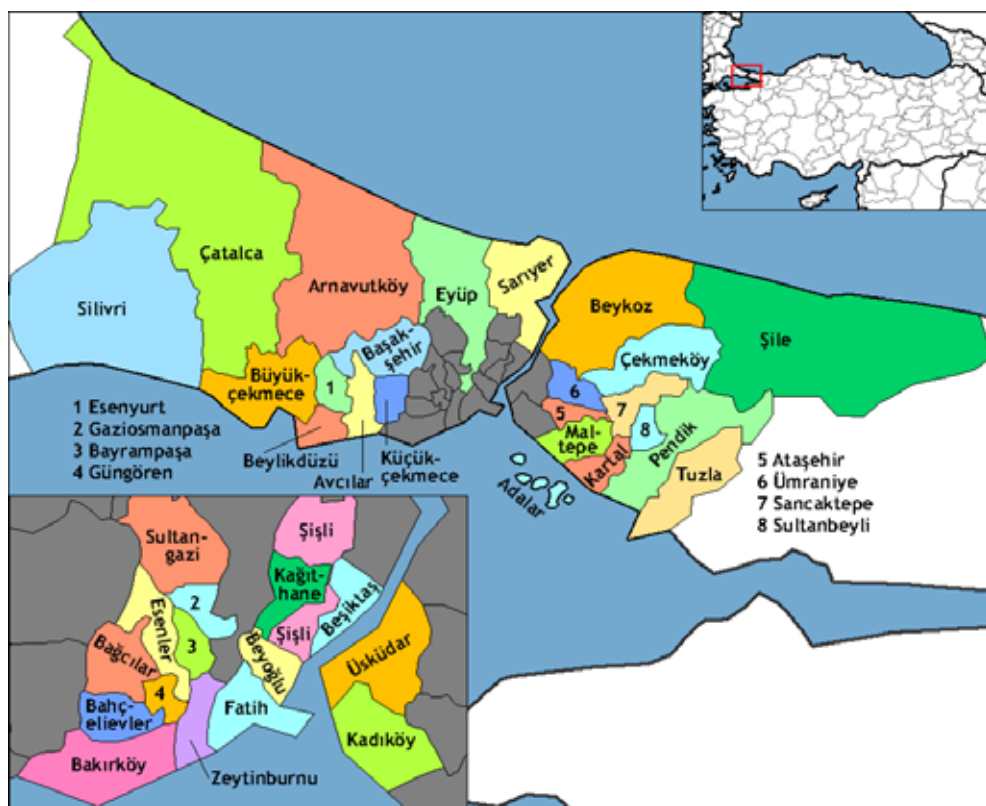
Водещ елемент на формалното жилищно строителство е първоначално многоетажният жилищен блок с жилища под наем. Кооперациите, както и жилищата под наем при превъзходни места характеризират периферните райони около стария град, които между 1960 и 1980 г. очебийно изпадат в упадък и губят население. В хода на ориентираното към производството икономическо развитие, значение получава средната прослойка население, насочена към образованието. Очертава се тенденция на сегрегация на население съобразно стойността на местоживеенето.

Втората фаза на подем започва около 1990 г. и продължава до днес. Тя се носи от дигиталната революция и от новите възможности на телекомуникациите, както и от

геополитическите промени. Истанбул се позиционира на национално и международно равнище чрез нарастващ сектор на финансовите и стопански услуги. Белег на новото (глобално) инвестиране на капитала са селищните сателити и „затворените жилищни комплекси” (gated communities). Истанбул получава визия (skyline), контрастираща на силуета на джамиите и минаретата. Освен това градът още повече нараства (2000 г. – 9,3 млн. ж, от тях 65% не са родени в Истанбул) и извън административните граници на Голям Истанбул. Агломерацията (провинция Истанбул) наброява през 2000 г. официално 11,3 млн.ж, а през 2011 г. – 13,5 млн.ж), но фактически по оценка на градските плановици те са с около 25 до 30% повече. Селищната площ на агломерацията се разпростира предимно в посока запад-изток. При крайбрежието на Мраморно море е възникнала селищна полоса от над 100 км затворено застрояване, с „издънки” около залива Коджаели (Измит).

Административни окръзи на Голям Истанбул

Фиг. 2



Третата (съвременната) фаза на социално-икономическо развитие ще разгледаме малко по-подробно по-долу.

2. Съвременно икономическо развитие на Истанбул

До края на 80-те години на XX в Истанбул все още не играе съществена роля в мрежата от глобални градове. Преди всичко значително липсват необходимите сигурни икономико-политически и законови либерални рамкови условия, като напр. нахлуване на чуждестранен капитал, стимулиране на износа, свободна търговия и интегриране в световния пазар (Keyder 1999). Както и преди неформалният характер на потоците на глобализация и промени указва по-скоро на една форма на „алтернативна глобализация“, при което акцентът е в сферата на „неформалната глобализация“, т.е. върху глобалните информационни канали и търговията на неформални малки компании. Тук се отделят две динамични сфери: 1. Истанбул се развива в един от най-важните мрежови възли на нелегалните „глобални потоци“, преди всичко в сферата на прането на пари и търговията с дрога. Тази международна „неформална търговска мрежа“ обхваща освен търговията със стоки, но и нелегалните трудови миграции (вкл. организираната миграция и проституция). Тези търговски мрежи обхващат освен бившите социалистически страни, а също отдавна и съседните арабски страни; 2. След срива на социалистическите страни и техните национални икономически граници, градът се сблъсква с нов вид формална международна търговия, която се характеризира най-често като „източна търговия“, „куфарна търговия“, „гранична търговия“, туристическа търговия. Над 5000 магазина, предимно от сферата на текстилната и кожарската промишленост работят експортно ориентирано за туристи от Русия, от страните от Източна Европа и Средна Азия. Делът на Истанбул в общите приходи от износа на Турция през върховите години 1995–1997 г. се оценява на 40%. Този нов икономически процес в текстилния бранш има много устойчиви въздействия върху града. Истанбулската текстилна промишленост се настройва бързо към това дългосрочно търсене. Мнозина заети в отрасъла напускат, за да открият свои предприятия и с това – да получат дял от туристическата търговия. Многото новоосновани малки предприятия се нуждаят преди всичко от все повече млади работници (най-често жени), които биват наемани при изключително тежки условия на труд.

Това развитие се отразява бързо *върху икономическите позиции* на града. Истанбул успява бързо да доразвие своята национално-икономическа водеща позиция, въпреки загубената столична функция. От основаните след 1984 г. турски предприятия на услугите, 75% се намират в Истанбул (Tokatli 1998). През 90-те години на XX в Истанбул, като (вътрешен) икономически център, става значително по-интересен за търговията на едро и дребно. Най-атрактивните сфери за чуждестранни инвестиции в сектора на услугите са в туризма, банковото, финансовото и застрахователното дело, както и в информационната сфера. През 2001 г. тук се провеждат вече 80% от всички международни панаири на страната.

Като следствие на бързото нарастване, респ. ново основаване на предприятия, предлагането на площи на офиси за продажба и наемане – въпреки голямото ново строителство – в Истанбул все още е ограничено. Днес градът по отношение на цени на наеми и продажба на модерни офиси в района на централния делови район (ЦДР) се

отнася към най-скъпите в света. Цените на продажбите се движат до 2500 дол/м², а на наемите – до 35 дол/м².

Това развитие кара множество *международни и национални компании да установят свои седалища* в Истанбул. Техните високи сгради създават нови функции и нов градски облик. Градът има 4 места на голяма гъстота на високи сгради: три (Шишли, Левент и Маслак – всички в район Шишли) са в т.нар. европейска северна ос и един (Козятав/район Кадъкьой) в анадолската част. Докато европейските средища на високи сгради се характеризират значително от офисните сгради и седалищата на отделни ТНК, то разположеният източно от Босфора район Козятав показва най-голям брой високи сгради, но се бележи далече повече от жилищните функции. Големият брой „функции на седалища”, преди всичко на централи за вземане на решения и главни администрации на предприемаческия и финансов сектор на големи турски (частни) холдинги, показва голямата икономическа важност на Истанбул (табл. 1).

Примери за важни смесени ТНК с турски холдинги със седалище в Истанбул

Табл. 1

Фирма	Холдинг	Чуждестранен партньор	Сфера
BNP-AK-Dresdener Bank	Sabancı	BNP of France (Франция)	По-високо стойностни ориентирани към предприятия услуги
TOYOTASA Toyota Sabancı Marketing & Sales Co.	Sabancı	Dresdener Bank (Германия) Toyota Motor Co., Mitsui Co. (Япония)	
KOÇ FIAT Consumer Finance Co.	Koç	FIAT (Италия)	
VW DOĞUŞ FINANS	Doğuş	Volkswagen Financial Services AG (Германия)	
KRAFTSA	Sabancı	Kraft Foods Intl (Philip Morris; САЩ)	Дистрибуция
CARREFOURSA	Sabancı	Carrefour (Франция)	
DANONESA	Sabancı	Danone (Франция), Evian (Франция)	
METRO AG Türkiye	Koç	Metro AG (Германия)	
METRO Cash & Carry	Migros	Metro AG (Германия)	

По-специално централите за вземане на решения и главни управи на (международния) предприемачески и финансов сектор (банки и застрахователни дружества) отразяват новото качество и обхват на капацитетите за решения и контрол на този център. Така, тук е главното седалище на FEAS (Федерация на евроазиатските фондови борси, www.feas.org), която още през 2001 г. обединява 22 национални борси от Югоизточна Европа, Средна Азия и Предния Ориент с над 10 000 търговски компании. От около 49

частни турски банки, 47 имат седалище в Istanbul, както и всички 18 чуждестранни банки в страната имат централи тук.

„Новият стил на живот” обуславя и строителна, социална и културна промяна на града. Процесът на глобализация се наслоява в Istanbul от локални процеси, като борбата за (нова) културна идентичност на града. Нова средна обществена прослойка, нови религиозни течения, нови идеологически групировки и икономически актьори играят все по-важна роля. Една нова група население от добре образовани и високо заплатени заети лица формира и един вид мост между глобалните и локални ценности, респ. стила на живот. Вкусът на тези „глобални елити” на Istanbul се е променил и често е в силно противоречие с традиционните селски ценности на различните мигрантски групи.

Успоредно на тази икономическа промяна се извършват и социални и културни промени, както и се променят изискванията по отношение на качеството на живота, което ще представим накратко на примера на франчайзинга при бързата закуска и на новите изисквания към жилищното строителство. През 1986 г. Макдоналдс е първата чуждестранна компания за бърза храна на турския пазар, от тогава изключително бързо нараства делът на бързата храна, при което чуждестранните и местните инвестиции са предимно в метрополния регион Istanbul. През 1996 г. от 180 компании за бърза храна в Турция, 139 са в региона на Istanbul, от тях 88 са чуждестранни (www.tradeport.org). Ако дотогава висшите финансови слоеве предпочитат апартаменти с изглед към Босфора, то сега това е луксозно изградения дом в предградията в американски стил (ако е възможно в сателитен град като gated city), калифорнийските вили са символ на новото благосъстояние.

Новият икономически градски център все повече привлича предприятия на услугите, докато производствената сфера от 80-те години насам, поради високите цени на земята и градската политика на децентрализация, се премества в периферията и с това също засилва субурбанизацията.

Съобразно новото консумативно поведение, респ. търсенето на новата градска средна класа, нараства нуждата от големи търговски центрове и шопинг-молове, както и развлекателни услуги и частни университети: През 2001 г. Istanbul е имал 22 шопинг центъра, респ. шопинг молове (с полезна площ от 10000 до 180 000 м²), над 50% от всички турски търговски центрове, а през 2011 г. те са два пъти повече. В града има близо 30 университета. Много са присъединените към тях технологични центрове, като МАМ (TU-VITAK Marmara Research Center) в Гебзе. Така, метрополният регион Istanbul успява (като част от регион Мармара) още повече да доразвие своята доминираща водеща позиция в сферата на обслужването и образованието на Турция.

На базата на своите благоприятни икономически условия, градът днес разполага с висока конкурентоспособност. Още през 1999 г. по отношение на глобалните центрове на услугите той се нарежда в един 3-степенен списък на световните градове при рекламата – на 2-ро място, при банковото и финансовото дело, както и правната консултация – на 3-то място (Beaverstock 1999).

3. Социално-пространствено развитие

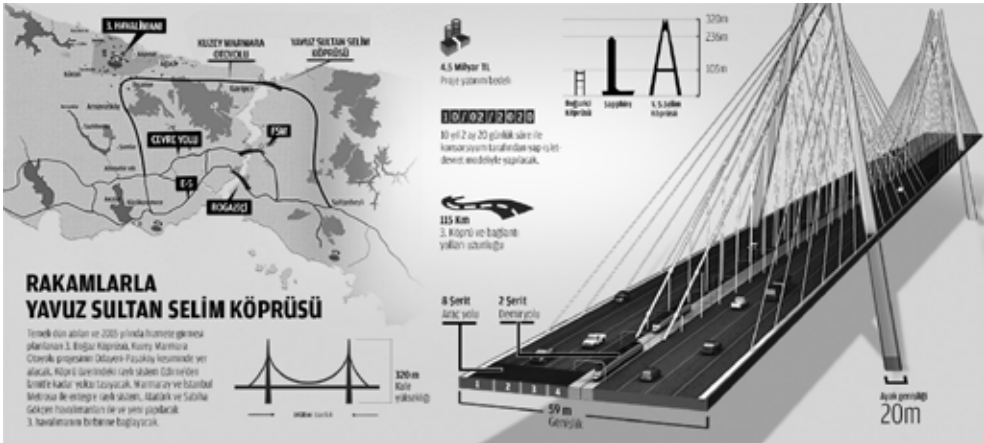
Вследствие на бурния растеж на града плановите мерки изостават от реалното развитие. За разлика от предишните десетилетия, градското планиране получава значение на стратегическо регионално и локално равнище, а мастърпланът от 1995 г. се спазва в значителна степен. Това е така и защото той се ориентира към дадените структури на града, както и на природното пространство, и защото той отчасти се подкрепя чрез силни правни мерки. Военни терени и водозащитни територии значително възпрепятстват разпространето на града в рекреационната зона на северното задземие. В западната част, както и в източната на агломерацията, обратно, са по принцип възможни промени в плановете с цел растеж съобразно желанията на големите инвеститори. Това развитие се характеризира с публично-частно партньорство.

За да се разберат проблемите на пространственото развитие и от тук – задачите на градското планиране, ще се спрем на *характерните черти на метрополната градска структура*. В пространственото развитие важна роля играе транспортът. Планира се стимулиране развитието на селищната полоса при Мраморно море, като в мастърплана от 1995 г. се разчита, че до 2010 г. населението ще нарасне на около 15 млн. ж. Гръбнакът на връзката между европейската и азиатската части са двете автомагистрала с мостове през Босфора (Босфорски/Богазичи и Султан Ахмед Фатих) и напречните връзки. Поради непрекъснато нарастващия трафик през тези мостове и системните задръствания, през 2012 г. правителството обявява търг за изграждане на трети мост, северно от моста Фатих (Today's Zaman, April 21, 2012). На 29 май 2013 г. официално стартира изграждането му под името мост „Явуз Султан Селим” (Yavuz Sultan Selim Köprüsü). Строителството му трябва да завърши на 29 май 2015 г. (датата на която е превзет Константинопол през 1453 г.). Избухват протести със започването строителството на моста. Причината е, че управляващата партия в страната чрез подставени фирми е изкупила земята в северните райони над Истанбул и планира изграждането на два изцяло нови квартали на мегаполиса, всеки от които с около 1 млн. ж. Зелените се обявяват против това бизнес начинание заради това, че около сегашния мегаполис ще изчезнат зелените зони, даващи най-много питейна вода за града (ще се замърсят подпочвените води, които са основен източник на вода), след което ще настъпи екологичен и икономически колапс за Истанбул (http://en.wikipedia.org/wiki/Yavuz_Sultan_Selim_Bridge?&oldid=557860724 към 24.07.2013).

Според международни източници, мостът ще бъде част от гигантски проект, включващ изграждането на огромно летище, което ще може да посреща до 150 млн. пътници годишно, на канал, свързващ Черно море с Мраморно море, за да се разтовари Босфора и на два нови града покрай този канал, всеки от които с по един милион жители (<http://www.mediapool.bg/golemite-gradski-proekti-na-erdogan-sa-v-osnovata-na-protestite-v-istanbul-news207185.html>). Зад тези големи проекти, както и зад по-дискретните за градско преустройство, много хора изобличават завземането на града от някои икономически групи, близки до Партията на справедливостта и развитието.

Проект за трети мост над Босфора (2012 г.)

Фиг. 3



(Източник: http://www.zaman.com.tr/ekonomi_yavuz-sultan-selim-koprusu-2-yildabitecek_2095193.html към 24.07.2013)

Подземна железница („Тунел“) в Истанбул има още от 1875 г., втора в Европа след Лондонската (1863 г.). От 1989 г. тръгва първата линия на леко метро (Metrolight) и сега мрежата му се намира в развитие, както в европейската, така и в азиатската част. В допълнение са автобусите и трамваите. Удачно решение за увеличаване скоростта на превозите е въвеждането на т.нар. „Metrobus“ – автобуси се движат по специално трасе в средата на аутобана между двете части на града по моста Фатих.

От 2006 г. започва изграждането на жп тунел под Босфора (Marmaray/Marmarail), от Халкаль в европейската част до Гебзе в азиатската. Неговото завършване бе планирано за 2011 г. През 2007 г. строителството спира поради разкопките на древно морско пристанище, открито в процеса на строителство. В края на 2013 г. тунелът е пуснат в действие, с което се извърши жп свързване на европейската с азиатската част. Фериботният транспорт чрез бързи кораби подобрява хроничното претоварване на мостовете на Босфора.

Въздушните връзки на града се осъществяват чрез две летища: в европейската част летище „Ататаюрк“ – на 24 км западно от центъра (там където е било историческото за нас селище Сан Стефано); в азиатската част летище „Сабиha Гьокчен“. В началото на 2012 г. Главно управление на държавните летища на Турция обяви планове за изграждане на трето летище с пропускателна способност до 100 млн. пътници годишно.

В градското развитие на Истанбул важна роля се отдава и на *центровата структура*. Наред с традиционния център (Стария град и пазарният квартал) и техния модерен двойник северно от Златния рог (Халич) – районите Бейоглу и Шишли, ядро на анадолската част на града е районът Кадъкьой. Подобно развитие е замислено за западната част на районния център Бакъркьой. Следват районните центрове като Юскюдар и

Картал, респ. Авджилар. Освен това се формират нови центрове при кръстовищата на аутобани. Те между другото се заемат от мултифункционални хипермаркети.

Нараства и *социално-икономическата сегрегация на населението*. Тя се стимулира от две по-нови развития: от една страна от притока на мигранти с нисък доход, които са се установили в периферните или бедни квартали на Вътрешния град. От друга страна се формира нова средна прослойка с финансова мощ, която търси атрактивни жилищни райони. Привлекателност означава при това ландшафтно качество (изглед към Босфора, към крайбрежието на Мраморно море), както и модерно луксозно живеене. В двата случая се стига до изтласкване на бедни групи население, често и до пространствено тясно успоредно съществуване. На равнище градски райони сегрегация може да се установи и чрез икономическата принадлежност на заетите. Професиите на горната прослойка и такива с академично образование се концентрират северно от Стария град (при Босфора, район Бешикташ) и в центъра на анадолската част на града (район Кадъкьой). Районите на средната прослойка са освен район Фатих, но и районите при Босфора. „Историческият полуостров” и по отношение на професионалната принадлежност представлява търговски и туристически център, в останалите райони доминират производствените професии в различен размер.

„Северната ос” се характеризира с приток (миграция) на население и с разслоение на районите на ЦДР. Северно от „историческия полуостров” има верига от места на ЦДР, чиито северни части са възникнали в най-ново време. С височината на сградите си те се извисяват, но не служат на местното население. При по-старите райони на ЦДР се получава интересно пространствено и функционално развитие на „мигриращ център” през последните 100 години. Корените на това развитие са всъщност в двуполусната същност на османски Истанбул. Северно от Златния рог, в Галата и Пера, се развива във времето на етнически сегрегирания ислямски град кварталът на европейците. През десетилетията около 1900 г. (двустранно засилени връзки между Великите сили на Европа и Османската империя) тази градска част получава общоградско значение, тя става западен модерен център на града, която противостои на Стария град и на базарния квартал. Тук може да се отдели банковият квартал при северния край на Златния рог, също големите посолства и хотели, както и улицата в ситито от „края на века” – днес булевард „Истиклял”. Този булевард е център на квартал на свободното време във Вътрешния град за млада публика на средното съсловие. До около 1980 г. тази територия е също западна, както останалите градски части от времето около 1900 г. (напр. от двете страни на Златния рог), защото са се развили нови и атрактивни търговски улици още по на север в района Шишли, следвайки възникващите там жилищни квартали на средната и горна прослойка.

Огромни промени в структурата на ЦДР настъпват около 1990 г., първоначално в изграждането на търговските центрове, встрани от установените главни търговски улици. Последва отделянето на икономическите и финансовите услуги от ориентирани към потреблението услуги и възникват комплекси от офисни сгради. Периферни, с благоприятно транспортно-географско положение в атрактивна околна среда, като

тази на Левент и Маслак, формират северния край на една верига от вътрешноградски централни пространства с различни функции.

4. Развитие на Стария град

Под Стария град се има предвид т. нар. „исторически полуостров”, източно от големите стени. Тук е налице селищна субстанция от времето, в което е възникнал гръцки акропол на мястото на днешната Топкапия. Полуостровът носи много свидетелства от античността и византийския период, вкл. сгради от 450 години ислямско-ориенталска култура. С базарния квартал икономическото ядро на града и седалището на важни държавни институции (Министерство на външните работи и Министерство на правосъдието) Старият град изживява след 1919 г. трикратен упадък: загуба на централни функции към Анкара, респ. на други центрове в Истанбул; отслабване на икономическата мощ с изгонването на гръцкото население, и отпадане на инвестиции със загубата на атрактивност на мястото.

До 70-те години на ХХ в Старият град е във всяко отношение губеща значение и стагнираща градска част. Две независими една от друга, но все пак синергийно въздействащи планови и развойни мерки са допринесли за основното и трайно обръщане на тенденциите: от една страна засилените екологични мерки и промените в предназначението на площите, а от друга – от използването на потенциала на „историческия полуостров” за засилване на националната идентичност, както и на международния туризъм. Първо, това е използването на световното културно наследство и шопинга в базара (тук е и известната Капалъ чаршь!). Културното наследство прави „историческия полуостров” атракция за градския туризъм. В тази връзка има 3 главни предпоставки: адекватна презентация на културни ценности, предлагане на съответна хотелиерска база, допълващи алтернативни атракции. Последното е чрез туристическото предлагане на процъфтяващите базарни квартали и много често интересът на туристите към пазара е по-силен отколкото към културно-историческите места. В списъка на ЮНЕСКО на световното културно наследство са включени 4 обекта: дворецът Топкапъ, крепостната стена, Света София и джамията Сюлеймание. Заедно с ревитализацията на традиционните дървени постройки и с допълващите мерки за изграждане, днес важните културно-исторически обекти се представят по адекватен начин, без да е загубен ориенталския аромат. Заедно с градския туризъм се е развило и диверсифицирано хотелиерство с акцент в квартала Лалели, западно от Големия пазар.

Значителна ревитализация в голям размер е извършена чрез *проекта „Златния рог”*. Именно тези позитивни развития не биха били възможни, ако успоредно на това не бе проведено основно подобряване на екологията в района на Стария град. През 1984 г. стартира проектът „Златния рог” и работите приключват в края на 90-те. При това биват предприети отчасти непопулярни мерки: 1. Преместване на индустриални и занаятчийски предприятия от двете страни на Златния рог, отчасти в осигурени индустриални паркове в периферията; 2. Ренатуриране на водите в залива на Златния рог; 3. Преустройство на бреговата зона в ландшафт за свободното време. Към това се отнася спортният и културен център Сютлюдже, новото преустройство на околността

на джамията Еюп и (като бъдещи дейности) ренатуриране на парка Садабат в западния край на Златния рог (долина на сладка вода на Европа). Проектът „Златен рог” е международно отличен.

Като цяло метрополията спечелва от това: работите по ревитализацията спират упадък на стария градски център, неговата атрактивност като жизнено пространство значително нараства и представянето на историческото наследство се прави видимо.

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

Beaverstock 1999: Beaverstock, J. V., Taylor, P. J. and R.G. Smith. A Roster of World Cities. – Cities, 16.

Erkök 2008: Erkök, F. Istanbul: Major Transformations as a Water City. – In: Feyen, J., Shannon, K., M. Neville. Water and Urban Development Paradigms: Towards an Integration of Engineering, Design and Management Approaches. London: Taylor & Francis.

Esen 2007: Esen, O., St. Lanz (ed.) Self Service City: Istanbul. 2. Unveränd. Aufl., Berlin.

Freely 1996: Freely, J. Istanbul: The Imperial City. New York: Penguin Group.

Gautier 2008: Gautier, Th. Constantinople. Paris: Editions Bartillat.

Gueler 2010: Gueler, A. Istanbul, Bildband mit einem Vorwort von Orhan Pamuk. Dumont Verlag, Köln.

Kapıcı 2012: Kapıcı, S., J. Four. Vs Bid for 3rd Bridge, Winner Expected in May. – Today's Zaman, April 21.

Keyder 1999: Keyder, Ç. Istanbul: Between the Global and the Local. Lanham.

Palencsar 2001: Palencsar, F., I. Kreis. Der “Osthandel”ma Basarrand von Istanbul. Klagenfurter Geographische Schriften 19.

Seger 1999: Seger, M., F. Palencsar. Istanbul – Primate City zwischen den Welten. GR, 51.

The European Capital 2012: The European Capital of Culture Concept: The Case of Istanbul 2010. The Evaluation of the Inputs and Outputs of the Project. Milano.

Tokatli 1998: Tokatli, N., Y. Boyacı. The Changing Retail Industry and Retail Landscapes: The Case of Post-1980 Turkey. – Citiea, 16.

Turan 2010: Turan, N. Towards an Ecological Urbanism for Istanbul. – In: Sorensen, A., J. Okata. Megacities: Urban Form, Governance, and Sustainability. Library for Sustainable Urban Regeneration. London & New York: Springer.

Големите градски проекти на Ердоган са в основата на протестите в Истанбул. – <<http://www.mediapool.bg/golemite-gradski-proekti-na-erdogan-sa-v-osnovata-na-protestite-v-istanbul-news207185.html>> към 4.06.2013.

Golden Horn Environment Protection Project (2001). – <www.metropolis.org>

Karaman, A., T. Baykan Levent. Globalisation and Development Strategies for Istanbul. GAWC Research bulletin 53 (A). – <www.lboro.ac.uk/departments/gy/gawc/rb53.html>.

<www.metropolis.org/sites/default/files/metropolitan_regions/390_eng-023_istanbul.pdf>.