

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL TASARIMDA YENİ ŞEHİRCİLİK YAKLAŞIMI VE
KADIKÖY – YELDEĞİRMENİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
H. Ayşegül TEKİN**

Anabilim Dalı : Disiplinlerarası

Programı : Kentsel Tasarım

OCAK 2010

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL TASARIMDA YENİ ŞEHİRCİLİK YAKLAŞIMI VE
KADIKÖY – YELDEĞİRMENİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
H. Ayşegül TEKİN
(519071010)**

Anabilim Dalı : Disiplinlerarası

Programı : Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Özhan ERTEKİN

OCAK 2010

Aileme...

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın her aşamasında beni destekleyen ve yönlendiren hocalarım Sayın Öğr. Gör. Dr. Engin Eyüboğlu'na ve Sayın Yard. Doç Dr. Özhan Ertekin'e sonsuz teşekkürlerimi sunmayı borç bilirim.

Tezimin yazım süreci boyunca her türlü destek ve yardımlarını benden esirgemeyen başta annem ve babam olmak üzere sevgili aileme, Zeynep G. Aydemir Yorulmaz ve Metin Yorulmaz'a, Merve Yılmaz ve Alper Eroğlu'na ayrı ayrı teşekkür ve şükranlarımı sunarım.

Aralık 2009

H. Ayşegül Tekin

(Şehir Plancısı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KISALTMALAR	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xvii
SUMMARY	xix
1. GİRİŞ.....	1
2. YENİ ŞEHİRCİLİK VE AKILLI BÜYÜME AKIMLARI	5
2.1. Yeni Şehircilik Akımı (New Urbanism).....	5
2.1.1. Yeni Şehircilik Akımı'nın ortaya çıkışı	8
2.1.2. Yeni Şehircilik Akımı tasarım ilkeleri	18
2.1.3. Yeni Şehircilik Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırma Şeması	26
2.1.4. Yeni Şehircilik'in uygulanabildiği alanlar	27
2.1.5. Yeni Şehircilik'in uygulama sorunları	30
2.2. Akıllı Büyüme (Smart Growth).....	31
2.2.1. Akıllı Büyüme Akımı'nın ortaya çıkışı	32
2.2.2. Akıllı Büyüme prensipleri.....	35
2.2.3. Akıllı Büyüme'nin uygulanabildiği alanlar	42
2.2.4. Akıllı Büyüme'nin uygulama sorunları	44
2.3. Bölüm Değerlendirmesi	45
3. TÜRKİYE'DEKİ KENTLERİN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU, DÜNYA ŞEHİRLERİYLE BENZER ÖZELLİKLERİ.....	47
3.1. Çağdaş Kentleşmenin Özellikleri	47
3.2. Türkiye'de Kentleşme ve Kentlerin Günümüzdeki Durumu	49
3.3. Kentleşmenin Yarattığı Çevre Sorunları	51
3.4. Bölüm Değerlendirmesi	52
4. YELDEĞİRMENİ SEMTİ KENTSEL TASARIM ÇALIŞMASI.....	55
4.1. Çalışma Alanının Seçim Nedeni	55
4.2. Planlama Amacı	56

4.3. Planlama Hedefi	56
4.3.1. Bölgeye yönelik hedefler	56
4.3.2. Yerleşme, mahalle ve koridora yönelik hedefler	56
4.3.3. Sokak, yapı adası ve binaya yönelik hedefler	57
4.4. Verilerin ve Değerlerin Sistemsel Analizi.....	57
4.4.1. Çalışma alanı kent bütününe ilişkin araştırma ve incelemeler (Kadıköy) 57	
4.4.2. Kadıköy ve Yeldeğirmeni'nin tarihsel ve mekânsal gelişimi	60
4.4.3. Kadıköy ve Yeldeğirmeni'nin İstanbul içindeki önemi	64
4.4.4. Yeldeğirmeni çalışma alanına ilişkin araştırma ve incelemeler.....	65
4.4.5. Bina kullanım durumuna ve nüfusa ilişkin hesaplar	72
4.4.6. Yeldeğirmeni'nde ulaşım ve hareketlilik	73
4.5. Verilerin Değerlendirilmesi ve Sorunun Tanımlanması.....	74
4.5.1. Sosyal ve ekonomik sorunlar	75
4.5.2. Fiziksel sorunlar	76
4.6. Yeldeğirmeni'nde Yeni Şehircilik Kentsel Tasarım Önerisi.....	77
4.6.1. Ulaşım ile ilgili kararlar	80
4.6.2. Alan kullanımına ilişkin kararlar.....	80
4.6.3. Sokak, yapı adası ve binaya ilişkin kararlar	82
4.7. Bölüm Değerlendirmesi.....	85
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	87
KAYNAKLAR.....	91
EKLER.....	97
ÖZGEÇMİŞ	123

KISALTMALAR

TND	: Traditional Neighbourhood Design (Geleneksel Mahalle Tasarımı)
TOD	: Transit Oriented Development (Aktarma Odaklı Kalkınma)
RCD	: Regional Centre Development (Bölgesel Merkez Kalkınması)
RS	: Residential Street (Yerleşim Yeri Sokakları)
CS-AV	: Commercial Street - Avenue (Ticari Sokak ve Caddeler)
BL	: Boulevard (Bulvar)
GIS	: Geographic Information Systems (Coğrafi Bilgi Sistemleri)
SD	: Special District (Özel Alan)

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 1.1: Dünyadaki Şehirsel Nüfus ve Şehirlerde Yaşayan Nüfus Oranı	3
Çizelge 3.1: Türkiye'de dönemsel kentsel nüfus artış hızı ve oranı	50
Çizelge 3.2: Türkiye'de nüfus artış hızı.....	51
Çizelge 4.1: Fonksiyona göre birim sayısı ve boş olan birim sayısı ile yüzdesi.....	73

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

ekil 1.1: Kentsel alan büyüklüğüne göre kentsel nüfus	3
Şekil 2.1: Yeni Şehircilik kent dışı yayılma ve geleneksel yerleşme karşılaştırması..	6
Şekil 2.2: Tipik kentsel yayılma ve Yeni Şehircilik önerisi	6
Şekil 2.3: Yeni Şehircilik Akımı'nın üç temel amacı: yenilenebilir enerji, elektrikli ulaşım, yürünebilir kentler	8
Şekil 2.4: Sosyal Şehir Modeli ve tarım alanıyla çevrelenmiş Bahçe Şehir Modeli ...	9
Şekil 2.5: Amerika'da kentsel tasarım.....	10
Şekil 2.6: Amerika ilk kurulduğu zamanlarda, en çok sevilen kentler ve kasabalar .	10
Şekil 2.7: Geleneksel Mahalle Kalkınması Modeli (TND)	11
Şekil 2.8: Aktarma Odaklı Kalkınma Modeli (TOD).....	11
Şekil 2.9: Calthorpe Ortaklığı'nın San Diego şehri için TOD konseptinin farklı ölçeklerde nasıl gösterileceğini anlatmak için yaptığı plan	12
Şekil 2.10: 1950-1990 arası seçilen Avrupa kentlerinde yapılaşmış alanların yıllık artışı.....	14
Şekil 2.11: Yıllara göre seçilen Avrupa ülkelerinde (Belçika, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Fransa, Almanya, Letonya, Litvanya, Hollanda, Polonya ve Slovakya) yapılaşmış alan, ulaşım ağı ve nüfus artışı.....	14
Şekil 2.12: Amerika'da kentsel yayılma, araba tarafından tüketilen Houston, kentlerdeki trafik sıkışıklığı	15
Şekil 2.13: Geçen Yüzyılda Kent Dışı Yayılmaya Bakış (1900-2000 yılları)	16
Şekil 2.14: Köhnemeye başlayan kentsel mahalleler	16
Şekil 2.15: Yeni Şehircilik Akımı'nın Transect şeması.	17
Şekil 2.16: Utah planında, Salt Lake City, mevcuttaki gibi ticaret planı ve Akıllı Büyüme planı	19
Şekil 2.17: Konutlar ve iş yerleri.....	19
Şekil 2.18: Gainesville, FL ve Boca Raton, FL	20
Şekil 2.19: Kolorado, Boulder'ın sınırları	20
Şekil 2.20: Kendall Şehir Merkezi, Florida: mevcut hali ve eğer önerilen sokak tasarımı gerçekleşirse nasıl olabileceği.	22
Şekil 2.21: Batı Avustralya için, eyalet çapında yapılan planlar.	22

Şekil 2.22: Izgara planda 5 dakikalık yürüme mesafesi ve bu mesafede ulaşılan bir aktarma noktası.	23
Şekil 2.23: Kesintilere uğrayan korumasız yaya kaldırımı.....	24
Şekil 2.24: Geleneksel sokakta Akıllı Büyüme	25
Şekil 2.25: Yeni yapıların gelenekselle uyumu	26
Şekil 2.26: Yeni Şehircilik kentsel kırsal arası ölçekler sınıflandırma şeması.....	27
Şekil 2.27: Yeni Şehircilik akımının ilk uygulaması ve akımın sembolü olarak tanımlanan Seaside yerleşmesi planı.....	28
Şekil 2.28: Portland, Oregon, 2040 Bölge Planı, Bethesda Sıra Evleri.....	28
Şekil 2.29: 8th & Pearl ve Park DuValle	28
Şekil 2.30: Lakelands ve Ketlands.....	29
Şekil 2.31: New Jersey Bölge Planı.....	29
Şekil 2.32: 2001 yılında CNU Ödülü’nü alan projeler.	30
Şekil 2.33: Akıllı Büyüme – mevcut durum karşılaştırması.....	33
Şekil 2.34: Trafik sıkışıklığı, Melborne’de kentsel yayılma	34
Şekil 2.35: Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırması kentlere göre özet fotoğrafları.	35
Şekil 2.36: Silver Spring, Maryland, Atlanta Metropolitan Bölgesi, Georgia.....	43
Şekil 2.37: San Francisco, Kaliforniya	44
Şekil 2.38: Akıllı Büyüme Politikalarının Uygulamasının Önündeki Engeller.....	45
Şekil 3.1: Türkiye’de kırsal - kentsel nüfus değişimi.....	50
Şekil 4.1: Kadıköy ilçesi ve Rasimpaşa Mahallesi konumu	58
Şekil 4.2: Kadıköy’ün bugünü ve 1950 yılındaki hali	60
Şekil 4.3: Osmanlı Dönemi’nde İstanbul ve Kadıköy’ün durumu	61
Şekil 4.4: 1938 tarihli Sigorta Planı’nda Yeldeğirmeni.....	63
Şekil 4.5: Yeldeğirmeni’nin mekânsal gelişim haritaları	64
Şekil 4.6: Yeldeğirmeni’nin yeri ve Kadıköy’deki diğer çekim noktaları	66
Şekil 4.7: Çalışma alanının sınırları ve topografik yapısı.....	66
Şekil 4.8: Yeldeğirmeni’nden fotoğraflar	67
Şekil 4.9: Kat adetleri ve bina durumu oranları.....	68
Şekil 4.10: Çalışma alanındaki binaların kat adetleri	69
Şekil 4.11: Çalışma alanındaki binaların durumları	70
Şekil 4.12: Çalışma alanındaki binaların kullanımları.....	71
Şekil 4.13: Yapılı çevrenin kullanım oranları.....	72
Şekil 4.14: Yeldeğirmeni semti çalışma alanı sınırları ve 5 dakikalık yürüme mesafesi	73
Şekil 4.15: Yeldeğirmeni’nin mevcut ulaşım şeması	74

Şekil 4.16: Bina yapım tarzı oranları	75
Şekil 4.17: Yeldeğirmeni için öneri ulaşım şeması	81
Şekil 4.18: Tasarım alanının Yeldeğirmeni içindeki yeri.....	82
Şekil 4.19: Uzunhafız Sokak'ta cephe önü özel ve kamusal alan kullanımı	83
Şekil 4.20: Diğer yerleşim yeri sokaklarında cephe önü özel ve kamusal alan kullanımı	84
Şekil 4.21: Rıhtım ve Karakolhane Caddeleri'nde cephe önü özel ve kamusal alan kullanımı	84
Şekil 4.22: Yeldeğirmeni'nde seçilen tasarım alanı için Yeni Şehircilik Kentsel Tasarım önerisi.....	85

KENTSEL TASARIMDA YENİ ŞEHİRCİLİK YAKLAŞIMI VE KADIKÖY – YELDEĞİRMENİ ÖRNEĞİ

ÖZET

Doğal çevre, insanoğlunun varlığıyla ve onun yaşam mekânları olarak yarattığı yapılaşmış çevreyle her geçen gün biraz daha tahrip olmaktadır. Yapılaşmış çevrenin en önemli ayağı, nüfusun yığılmış olduğu şehirlerdir. Şehirleşmenin 1950 – 1960 yılları arasında kazandığı hız ve bu sürecin gittikçe azalan bir ivmeyle de olsa halen devam etmesi, çevre sorunlarının en başlıca nedenidir. Bu sorunun çözülmesinde ve zararlarının minimize edilmesinde birçok mesleki disiplin yanında şehir plancılarına, kentsel tasarımcılara ve mimarlara da çok önemli görevler düşmektedir.

Çevre bilincinin oluşması, gelişmişlikle doğrudan orantılı bir gelişme olarak ortaya çıkmıştır. Amerika, Avrupa ülkeleri ve bunun yanında Japonya gibi dünyanın en gelişmiş ekonomileri ve bilim çevreleri bu bilincin oluşmasında önderlik etmekte ve günümüzde bu duyarlılıklar artarak devam etmektedir. Dünyanın kıt kaynaklarının büyük kısmını kullanan ve tüketen gelişmiş ülkelerdeki bilim çevreleri bu duruma çözüm bulmak amacıyla sürekli bir arayış içindedir. Özellikle enerji kaynaklarının verimli kullanılması konusu şehirsiz alanların yeniden yapılandırılmasında en öne çıkan konulardan birisi olmuş, bu doğrultuda planlamada da yeni arayışlara gidilmiştir. Yeni Şehircilik Akımı” ve “Akıllı Büyüme” gibi Amerika ve Avrupa’da yaygınlaşmaya başlayan çağdaş sürdürülebilir kentsel yaklaşımlar bu konuda öne çıkan çabalara örnek olarak gösterilebilir.

Gelişmekte olan ülkelerde ise kalkınma-çevre sorunları ikileminde çoğunlukla kalkınma ayağı ağırlık kazanmakta, çevre ve şehirleşme sorunları göz ardı edilerek “sürdürülemez” bir gelişme hüküm sürmektedir. Gelişmekte olan bir ülke olarak Türkiye’de de kalkınma süreci yaklaşık 60 yıldır benzer olumsuz bir yolda gerçekleşmektedir. Sahip olunan eşsiz taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının bilinçsizce, bir daha geri dönülemeyecek şekilde tahrip edilmesi, yerleşmeleri özgün kılan ve kent kimliğini oluşturan öğelerin gelecek nesillere aktarılamayacak şekilde yok edilmesi, nüfus yığılmasıyla sıkışan ve çalışamaz duruma gelen şehir merkezleri, yağ lekesi şeklinde doğal alanlara doğru yayılan, büyüyen büyük şehirler ve gelişmenin gerisinde kalan imar planı uygulamaları sürdürülebilirlik bağlamında gelecek için ümit verici bir durum sergilememektedir.

Bu çalışmanın 1. Bölümünde, yukarıda ortaya konan nedenlerden dolayı sıkışan şehir merkezlerinde beliren sorunlara çözüm olarak üretilen planlama-tasarım yaklaşımlarından “Yeni Şehircilik” ve bu kavramın daha da ölçek büyütülerek tartışıldığı “Akıllı Büyüme” kavramları, ortaya çıkış nedenleri, uygulama politikaları, uygulama alanları bazında tartışılmaktadır.

Çalışmanın 2. Bölümünde ise Türkiye’de kentleşme ve kentlerin günümüzdeki durumu ve kentleşmenin yarattığı çevre sorunları irdelenerek, 3. Bölümde İstanbul-Kadıköy Merkez Alanı- Yeldeğirmeni Kentsel Sit Alanı’nda, bu yeni planlama-tasarım yaklaşımlarının nasıl uygulanabileceğine dair analitik bir çalışma ortaya konmaktadır.

İstanbul neredeyse her semtinde karşılaşılan merkezi alanların sıkışması, kültürel mirasın yok olması sorunu gibi temel sorunlarla yüz yüzedir. İşte bu nedenle Kadıköy Rasimpaşa Mahallesi I. Bölge Kentsel Sit Alanı olan Yeldeğirmeni semti bu tezin çalışma alanı olarak seçilmiş daha sürdürülebilir bir kentsel planlama ve tasarım yaklaşımı olan Yeni Şehircilik yaklaşımı bu bölgede uygulanmıştır.

NEW URBANISM APPROACH IN URBAN DESIGN AND CASE STUDY OF KADIKÖY – YELDEĞİRMENİ

SUMMARY

Natural environment is being destroyed more and more by human being itself and the structured environment which is done by humans. The most important root of the structured environment is urban areas which are massed by the population. Primarily reason of environmental problems is increased rate of urbanization by the years 1950 – 1960 and it's slowed down but continued process today. In order to resolve this problem and to minimize the damages, urban planners, urban designers and architects have considerable tasks.

Environmental consciousness appears as directly proportional with development. As America, European countries and additional to these Japan which are the most developed economies and science domains, are leaderships in having environmental consciousness. Science domains in developed countries which have been consumed the most part of the earth's scarce resources, are in a big hunt to find solutions of these problems. Especially, the subject of efficient use of energy resources is one of the most come forward subject and in this field of planning departments, new pursuits are found. Examples of this contemporary sustainable urban approach like "New Urbanism" and "Smart Growth" which are grew up in America and Europe, are the most conventional ones.

In the first chapter of this study, in order to be solution of stuck downtowns by the problems explained above, two of the new urban planning and design approaches are New Urbanism and more regional scale concept of Smart Growth are discussed with their emergence reasons, application policies and application fields.

In the second chapter of this study, the urbanization in Turkey, condition of today's cities and environmental problems caused by urbanization are examined. The third chapter includes İstanbul Kadıköy Downtown – Yeldeğirmeni Protection Area example of analytical application study.

İstanbul faced to some basic problems like stuck downtowns and missing cultural heritage. Consequently, Kadıköy Rasimpaşa Quarter I. Region Urban Protection Area Yeldeğirmeni District is selected as study area of this thesis and more sustainable urban planning and design approach of New Urbanism is applied here.

1. GİRİŞ

Şehirlerin gelişmesi ve biçimlenmesi, şehir planlamanın kurumsallaşma öncesi döneminde, ağırlıklı olarak gelişen olaylara karşı ortaya çıkan güncel tepkilerle gerçekleşmekteydi. Bu düzenlemeler, kuşkusuz geleceğe yönelik uzun zaman birimlerini düşünerek alınan planlama kararları değildi. Sanayi öncesi dönemde, coğrafi doğal etmenler, askeri amaçlar, dinsel etmenler, ticaret ve tarımın gelişmesi gibi oluşumlarla kademeli olarak karşı karşıya kalan şehirler; bu gelişmelerin ortaya çıkardığı gereksinimlere, şehirlerin fiziksel tasarımında yaptıkları değişikliklerle ayak uydurmaya çalışmıştır. Bu değişiklikler daha çok şehirlerin tek hâkimi olan kral, din adamları, derebeyler vb. monarşik güçler eliyle gerçekleşmiştir. Bu güçler, çoğu kez şehirlerin sosyal dokusunu oluşturan toplulukların gereksinimlerinden çok, kendi düzenlerinin devamını sağlayacak ve etkilerini vurgulayacak kararlar üretmişlerdir.

19. yüzyıl, şehir planlama kararlarında, şehirlerde yaşayan insanların gereksinimlerinin ön plana çıkmaya başlamış olduğu dönemdir. Sayısı ve büyüklükleri gittikçe artan bu insan yerleşmelerinin karmaşıklaşan yapısı, sanayi devrimi ve onun etkileri ile, sosyo-ekonomik, kültürel, yapay çevre ve doğal çevrede bir dönüşüm ve bazen de yıkım ile karşı karşıya kalmıştır.

20. yüzyılda gelişmiş sanayi toplumlarında ortaya çıkan sanayi şehirlerindeki, sosyal, kültürel, tarihsel ve doğal çevredeki sorunlara çözüm getirmek amacıyla; şehir planlaması çağdaş anlamda, çok disiplinli bir bilim ve sanat dalı olarak kurumsallaşmaya başlamıştır. Bu yaklaşım, teknoloji ve bilimi kullanarak, şehirlerin planlanmasında ileriye dönük gelişmelerin tahmin edilmesine, kararların bu tahminler çerçevesinde alınmasına yardımcı olmuştur. 20. yüzyılın sonlarına gelindiğinde hala tartışması yapılan planlama çalışmalarında ortaya çıkan en önemli sonuç, teknolojinin ülkelerin sınırlarını aşarak evrensel boyut kazandığı ve şehirlerin hem planlanması hem de biçimlenmesinde çok önemli bir etmen olduğu, bunun yanı sıra doğal, sosyal ve kültürel çevrenin bu durumdan olumsuz etkilendiğidir (Eyüboğlu,1998).

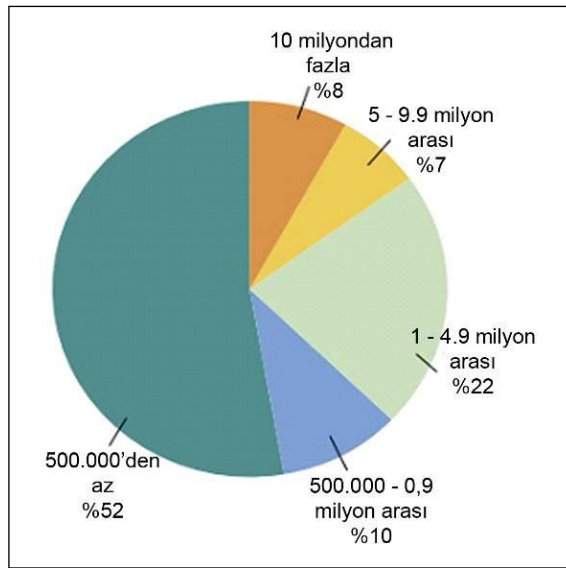
Mimar ve Şehir Plancısı David Dobereiner, 2006 yılında yayınlanan "The End of the Street" adlı kitabında günümüz dünyasını şu şekilde betimlemektedir: "Dünya bir krizin içindedir. İnsanoğlunun nesli bir tür olarak tükenme tehdidi altındadır. Yaptığımız işlerde ve önceliklerimizde köklü bir değişim acilen gereklidir. Küresel ısınmanın hızla artan oranları, yok olan canlı türleri, açlık, gittikçe şiddetlenen kapitalist ekonomik sistem, bizi ve ürünlerimizi toplu olarak felakete doğru sürüklemektedir" (Dobereiner, 2006).

Sosyolojik ihtiyaç temelli doğan, ancak günümüzde kapitalist ekonomi parasal sisteminin, dünyada gücü, sınırlı sayıda bir grup insanın eline vermesi nedeniyle oldukça derinleştirdiği sınıf ayrılıkları, beraberinde talep ayrılıklarını da getirmektedir. Farklı gelir, eğitim, yaşama, yeme-içme, gezme, tatil yapma, ulaşım, altyapı, vb. taleplerin büyük kısmı kentsel mekânlarda karşılığını bulmakta ve şehirselleşmenin de değişmesine neden olmaktadır. Bu durum kontrolsüz olarak yayılan, yeraltına inen, yükselen vb. şekilde değişimlere ve yeryüzü ekolojisinin tahrip olmasına, dengelerin bozulmasına ve sosyal yaşamın zorlaşmasına neden olmaktadır. Tüm bunlar da 21. yüzyıl dünyasında, sosyal ilişkilerin zayıflaması, şehir merkezlerinin yaşanmaz hale gelmesine, enerji kaynaklarının tükenmesi riskine, küresel ısınma, açlık, yok olan canlı türleri ve benzeri sonuçlar olarak yaşanmaktadır.

Sanayileşme, teknoloji, ulaşım ve yönetim olanaklarının ürünü olan çok işlevli kent olgusu, kendilerinden önceki kentlerin yabancı olduğu bir durumdur. Sanayi Devrimi'nin başlangıcında, kentlerin ekonomik yapısında başlıca rol oynayan öğeler, kentsoylular (burjuvalar), tüccar ve bankacılarıdır. Gelişen ticaret yaşamı ile sanayi öncesi ticaret yaşamı ile sanayi öncesi olmuştur. Tüm sanayi dalları eski kentlerin dışında, enerji kaynakları, ulaşım araçları, hammadde kaynakları ve insan gücü sunumunun ucuz ve kolay olduğu yerlerde yerleşmeyi uygun gördü. Fabrikalar yakınında, işçi kentleri doğdu. Bu özel koşullarda ortaya çıkan sanayileşme ve kentleşme ayrılmaz bir biçimde birbirine bağlı olaylar olarak tanımlanabilir (Keleş, 1997).

Kentleşme, 20. yüzyılın en ayırt edici özelliklerinden biri olmuştur. Gelişmiş olsun, gelişmekte olsun, kapitalist olsun, sosyalist olsun bütün ülkeler, kentleşme olayının ve sonuçlarının etkileriyle karşı karşıya kalmışlardır. Dünya nüfusu 1800'de 990 milyon iken, 1900'de 1 milyara, 1960'da 3,3 milyara ve 2009 yılında 6,8 milyara yükselmiştir. 2050 projeksiyonunda da 9 milyar 150 milyon olacağı tahmin edilen

dünya nüfusunun 1 milyar 275,2 milyonunun gelişmiş ülkelerde, 7 milyar 875 milyonunun az gelişmiş ülkelerde (bunun 1 milyar 672,4 milyonu en az gelişmiş ülkelerde) olacağı öngörülmektedir (<http://www.census.gov>). Buna koşut olarak, kentleşmenin çok daha büyük bir hızla ilerlediği görülmektedir. Nüfusu 100 bini aşan kentlerde, 1800 yılında dünya nüfusunun sadece % 1,7'si yaşarken, bu oran 1900'de % 5,5'e, 1970'de ise % 22'ye yükselmiştir (Keleş, 1997). Bugün, tüm sanayileşmiş ülkelerde nüfusun çoğunluğu kent bölgelerinde yaşar. 21. yüzyılda kentleşme küresel bir süreç haline gelmiştir. 3. Dünya Devletleri de artan bir şekilde bu sürecin içine girmektedir (Şekil 1.1) (Giddens, 2000).



Şekil 1.1: Kentsel alan büyüklüğüne göre kentsel nüfus (2005) (UN Population Division).

Çizelge 1.1: Dünyadaki Şehirsel Nüfus ve Şehirlerde Yaşayan Nüfus Oranı (Eyüboğlu, 1998).

	Şehirsel Nüfus (milyon)			Şehirsel Nüfus (%)		
	1970	1990	2025 (*)	1970	1990	2025 (*)
Dünya Toplam	1352	2282	5187	37	43	61
Gelişmemiş Bölgeler	654	1401	4011	25	34	57
Az Gelişmiş Ülkeler	38	103	532	13	20	44
Diğer Ülkeler	615	1298	3479	26	36	59
Gelişmiş Bölgeler	698	881	1177	67	73	84

(*) Tahmini

Kentleşmenin bu denli yoğun olduğu bir dünyada kentler, gerek altyapı, gerek konut arzı bakımından bu yüksek göç sürecine karşılık verememektedir. Bu nedenle arazide yatay olarak sürekli bir yayılma söz konusudur. Bu durum doğal habitat tahribatlarına yol açmaktadır. Bu durumu yansıtan örnekleri Türkiye'de de en açık şekilde görmek mümkündür. Ekolojik yıkım, İstanbul'da kendini; merkezi kentsel alanların iyice sıkışması ve yükselme çabaları sonucunda kültürel mirasın tahribatı, çeperlerde

doğal alanların işgali ve orman, havza, tarım arazileri gibi bu doğal varlıkların yok edilmesi, şeklinde süren bir kentleşme olarak göstermektedir.

Tüm dünyada, öncelikle insan sosyolojisinde daha sonra kentsel mekânlarda yaşanan bu krizin çözüm arayışları 20. yüzyılın sonlarında tartışılmaya başlamıştır. Kentsel mekânların yeniden yapılanması kapsamında da tartışılan çözüm arayışları gelişmiş ülkeler başta olmak üzere dünya kentlerinde uygulamaya konmaya çalışılmaktadır. Kentsel tasarımda son dönemlerde ortaya çıkan bu çağdaş tasarım akımlarından "Yeni Şehircilik" ve "Akıllı Büyüme" akımları en temelde mevcut kentsel alanlarını canlandırmayı ve doğal habitatı korumayı amaç edinmiş yaklaşımların başında gelmektedir. Yaşanılır bir çevre yaratılması ve bozulmuş yapılaşmış ve sosyal çevrelerin rehabilitasyonu için çağdaş bir yaklaşım ortaya koyan bu akımların gelişmekte olan ülkelerde de uygulanması mümkün görünmektedir.

Bu doğrultuda çalışmada, Yeni Şehircilik ve Akıllı Büyüme Akımları'nın kapsamı, ilkeleri ve uygulanma alanları irdelendikten sonra, İstanbul'da merkezi alanda yaralan, fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan bozulmaya yüz tutmuş yapılaşmış çevreye iyi bir örnek olan Yeldeğirmeni kentsel sit alanında bu ilkelerin uygulanabilir olup olmadığının denenmesi amaçlanmaktadır.

2. YENİ ŞEHİRCİLİK VE AKILLI BÜYÜME AKIMLARI

2.1. Yeni Şehircilik Akımı (New Urbanism)

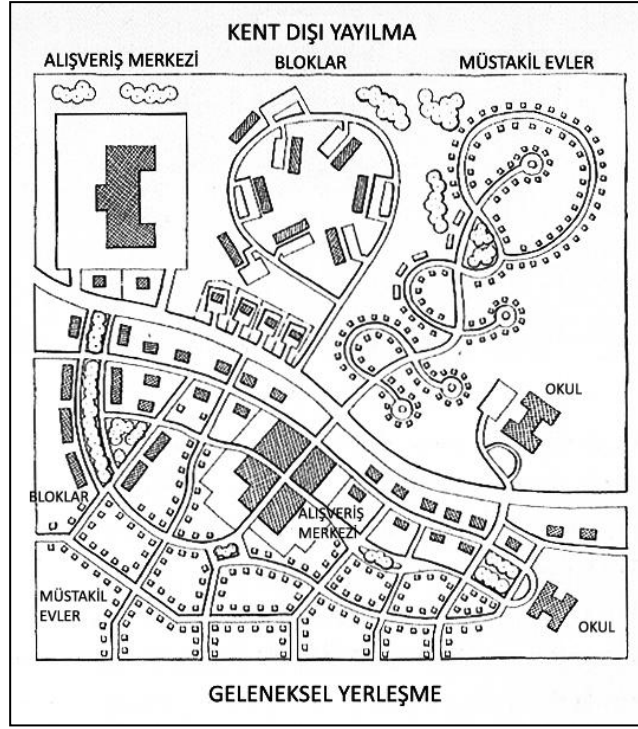
Yeni Şehircilik, şehir planlama ve tasarımı akımı olup bu hareket 1980'lerin başında ABD'de başlamıştır. Amaçları arasında temel olarak;

- Arabalara olan bağımlılığı azaltmak,
- Yürünülebilir,
- Yaşamaya değer, semtlerin yerleşme birimleriyle yoğun şekilde toplanmış olduğu iş ve ticaret siteleri meydana getirmek sayılabilir (Briney, 2009).

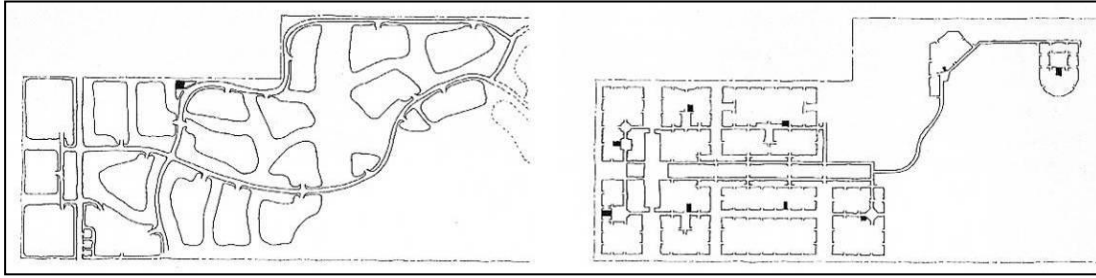
Yeni Şehircilik, kentsel yayılmaya neden olan düzenleme ve uygulamaların dönüşümünde kolektif bir çabadır. (Şekil 2.1) Bu çaba; alternatif araçları, düzenlemeleri, uygulamaları, kentten kıra kadar geniş bir yelpazede birçok deneyimi kapsar. 1991 yılında Judy Corbett'in öncülüğünü yaptığı ve 6 mimarın yer aldığı grup Yeni Şehircilik Akımı'nın kurucuları olarak gösterilmektedir. Bu grupta Elizabeth Plater-Zeyberk, Andres Duany, Peter Calthorpe, Dan Solomon, Stefanos Polyzoides ve Elizabeth Moule yer almaktaydı (Haas, 2008).

Yeni Şehircilik aynı zamanda ABD'nin başkenti Washington'da Güney Karolina, Charleston ve Georgetown gibi şehir merkezlerinde görülen geleneksel şehir planlamasına dönüşü yükseltir. Bu bölgeler "Yeni Şehirciler" için idealdir. Çünkü onların her birindeki ana sokakta, şehir merkezindeki bir parkta, alışveriş bölgelerinde ve ızgara sokak sistemlerinde kolayca yürünebilmektedir (Briney, 2009).

Yeni Şehircilik Akımı'nı savunanlar, mevcut kentsel merkezlerin ve kasabaların uyumlu bir metropoliten bölge içerisinde yeniden düzenlenmesini desteklemek üzere kamusal politika ve gelişim uygulamalarının yeniden yapılanmasını savunmaktadırlar. Amaçları yayılma ile oluşmuş alanların gerçek komşuluk birimleri ve çeşitli mahalleler olarak yeniden düzenlenmesi, doğal çevrelerin ve kültürel mirasın korunmasıdır (Şekil 2.2) (Özdemir ve Gülersoy, 2005).



Şekil 2.1: Yeni Şehircilik kent dışı yayılma ve geleneksel yerleşme karşılaştırması (Katz, 1994)



Şekil 2.2: Tipik kentsel yayılma (solda), Yeni Şehircilik önerisi (sağda). Sokak sistemi tanımlı yerleşimlerle organize edilmiş, yerleşim içerisinde yüzmeyen, dini ve diğer kamusal yapılar, açık kamusal alanlara odak yaratmaktadır. (Katz, 1994)

Yeni Şehircilik Akımı'nı savunanlar fiziksel problemlerin tek başlarına sosyal ve ekonomik problemleri çözmekte yetersiz kaldıklarını, ancak ekonomik canlılık, toplumsal ve çevresel sağlık için de uygun ve destekleyici bir fiziksel çevre gerektiğini vurgulamışlardır. Kentsel tasarımdaki hataların yanlış kamusal politikalara ve iyi düşünülmemiş yatırım uygulamalarına bağlı olduğunu ifade ederek, kamusal politika uygulamalarının içermesi gereken kuralları tanımlamışlardır. Bu kurallar: mahallelerin kullanımını ve nüfusta çeşitliliği içermesi; yerleşmelerin araba için olduğu kadar yayalara yönelik düzenlenmesi; kentler ve kasabaların fiziksel yapılarının, kamusal mekânlarının ve kamusal kurumlarının tanımlanması; kentsel mekânların mimari ve peyzaj tasarımı ile

biçimlenmesi ve yerel tarihin, iklimin, ekolojinin ve bina uygulamalarının değerin bilinmesidir (Özdemir ve Gülersoy, 2005).

Yeni Şehirciliğin kurucuları, fiziksel planlama ve tasarımı; plan sürecine yeniden katmayı taahhüt etmişlerdir. En önemli düzenlemelerden biri, CIAM'ın (Congres International d'Architecture Moderne) miras bıraktığı düzenlemelerden olan tek kullanımlı bölgelemedir (single-use zoning). Çoğu CIAM Ekip X'un eğitiminden geçmiş olan Yeni Şehircilik Akımı kurucuları, Yeni Şehircilik'e kılavuz olacak bir takım alternatif prensipler oluşturmuşlar ve kendi kongrelerini ortaya koymaya karar vermişlerdir. İlki 1993'te gerçekleşen kongre CNU (Congres of the New Urbanism), bugün çeşitli ve disiplinler arası üyeleri bünyesinde barındırmaktadır (Haas, 2008). Yeni Şehircilik Akımı'nı savunanlar, akımın özelliklerini anlattıkları Yeni Şehircilik Bildirgesi'ni Yeni Şehircilik Kongresi'nde yayınlamışlardır. Yeni Şehircilik Kongresi kamusal ve özel sektör yöneticileri ve farklı disiplinlerden profesyonellerden oluşan geniş tabanlı bir halk ile temsil edilmektedir (Özdemir ve Gülersoy, 2005).

Giderek Yeni Şehircilik'in kabul alanı genişledikçe, forumlar da ivme kazanmıştır. Başlarda, grafik yönetmelikler daha çok bina ve sokak üzerine yoğunlaşmaktayken, son dönemlerde fiziki yönetmelikler daha çok, komşuluk birimi merkezleriyle çeperleri arasındaki farka odaklanmaktadır. 1990ların ortalarında artan Akıllı Büyüme (Smart Growth) tartışmaları da, konu hakkında bölgesel tasarım ölçeğinde fikirler çıkmasına; merkezler, büyüme koridorları ve koruma alanları arasındaki farkları kapsayan çalışmalara yer verilmesine neden olmuştur. Bugün tasarlanan ise, Yeni Şehirciliği kapsamlı planlarla bütünleştirmektir. Bu esnada Yeni Şehircilik projeleri, daha geniş ölçeklerde bölgesel alanları kapsayarak devam edecektir (Haas, 2008).

Kısaca Yeni Şehircilik Akımı'nın sloganı: "Azalan petrol kaynaklarına, küresel ısınmaya ve iklim değişikliklerine çözümler üreten; sürdürülebilir, kullanışlı, güzel yerlerde; insanlara istedikleri tercihleri yapabilecekleri bir kentsel yaşam sunmaktır" (Şekil 2.3) (www.newurbanism.org).

Dünyamızı harap etmeden, mutlu ve huzurlu bir yaşam peşinde koşan araştırmacılar, bu yeni yaşam biçimine Yeni Şehircilik adını vermişlerdir. Yeni Şehircilik Akımı, hem çevresel duyarlılığı en üst seviyede tutmaya çalışır, hem de yaşanabilir

yerleşimler oluşturmayı amaçlar. Doğaya saygı çerçevesinde insanları düşünen bu akım, 20. yüzyılda tartışılmaya başlanmış ve bazı kuralları gündeme taşımıştır.



Şekil 2.3: Yeni Şehircilik Akımı'nın üç temel amacı: yenilenebilir enerji (solda), elektrikli ulaşım (ortada), yürünebilir kentler (sağda) (www.newurbanism.org).

2.1.1. Yeni Şehircilik Akımı'nın ortaya çıkışı

2.1.1.1. Yeni Şehircilik Akımı'nın etkilendiği alanlar

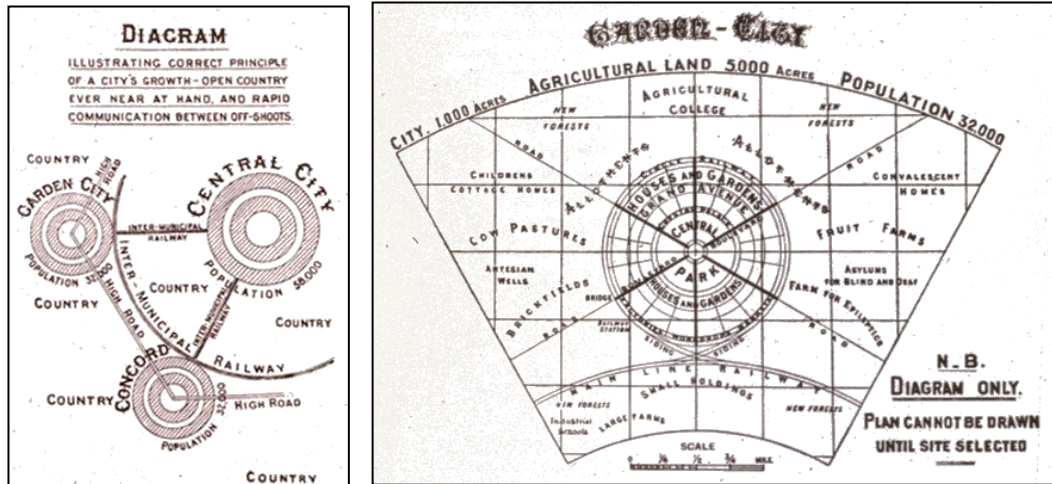
Yeni Şehircilik Akımı prensiplerini oluşturan ve bu prensiplerin ardında yatan birçok fikir, kavram ve yayın vardır. Bunlardan bazıları, kavram olarak 'sürdürülebilirlik', Güzel Kent Akımı (City Beautiful Movement), Bahçe Şehir Hareketi (Garden City Movement) ve Yeni Gelenekçi Şehircilik'tir. Bunun yanında akıma referans olan bazı yayınlar da vardır. Akımın prensiplerinin kökenini oluşturan yayınlardan olan, Robert Stern ve John Montague Massesgale'in 1981'de yayınladıkları "The Anglo Amerikan Suburb", kent dışı alanlarda otomobile bağımlılığı tartışmaktadır. Bunun yanında Roger Trancik'in 1986'da yayınladığı "Finding Lost Space: Theories of Urban Design" adlı kitabında kentsel mekânın geleneksel formlarının bozulmasına ve kent dışı gelişmeye değinilmiştir. Akımın temellerini şekillendiren bir diğer yayın da, Peter Calthorpe'un 1986'da yayınlanan "Sustainable Communities" adlı çalışmasıdır.

Akımın temel kavramlarından biri "sürdürülebilirliktir". Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun 1987 yılı tanımına göre: "İnsanlık, gelecek kuşakların gereksinimlerine cevap verme yeteneğini tehlikeye atmadan, günlük ihtiyaçlarını temin ederek, kalkınmayı sürdürülebilir kılma yeteneğine sahiptir" (Temple, 2004). Sürdürülebilir kalkınma:

- Su gibi doğal kaynakların miktarını ve kalitesini korumayı,
- Evrenin doğal habitatını koruyarak biyolojik çeşitliliğinin devamını sağlamayı,

- Yeşil enerji üreten binalar ya da düşük enerji harcayan ulaşım araçları gibi örneklerle fosil yakıtların kullanımını azaltmayı,
- Petrol yakıtlı araçların kullanıldığı ulaşım mecburiyetini en aza indirecek, konut, işyeri, ticaret, eğlence ve hizmet gibi aktivitelerin bir arada olduğu karma kullanımlı çevreler yaratmayı amaç edinir (Temple, 2004).

'Sürdürülebilirlik' ve 'sürdürülebilir kalkınma' ana gayeleri bakımından Yeni Şehircilik'in birincil kavramıdır. Bunun yanında akımın ardında yatan birçok fikir yeni değildir. Yeni Şehircilik Akımı daha önce ortaya çıkan bir takım şehir planlama fikirlerinden etkilenmiştir. Bunlardan en önemlileri 20. yüzyılın başlarında ortaya çıkan Güzel Kent Akımı (City Beautiful Movement) ve Bahçe Şehir Modeli'dir (Garden City Movement). Bahçe Şehir Modeli Ebenezer Howard tarafından 19. yüzyılın sonlarında 20. yüzyılın başlarında ortaya atılan bir kentsel planlama modelidir (Şekil 2.4).



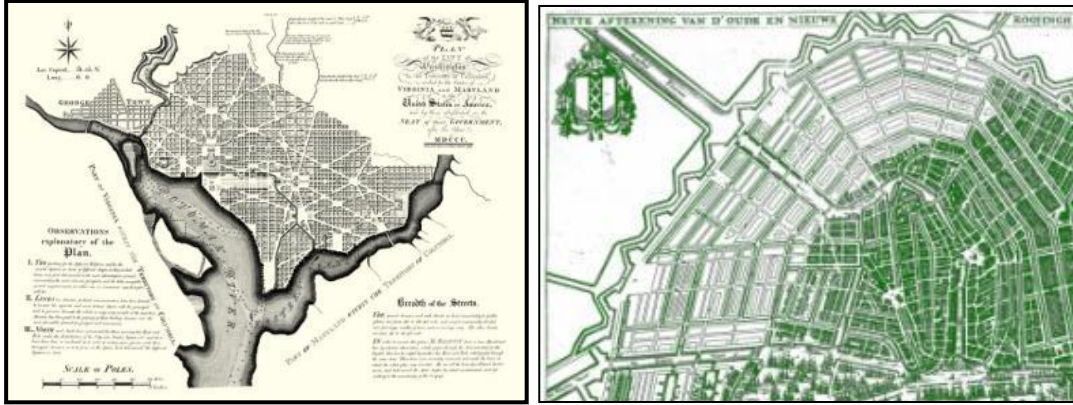
Şekil 2.4: Sosyal Şehir Modeli (solda) , tarım alanıyla çevrelenmiş Bahçe Şehir Modeli (sağda) (Howard, 1902).

Tarım alanlarına, toplu taşımaya verilen önem ve belli bir büyüklük modeli gibi düşünceleri içermesi bakımından Bahçe Şehir Hareketi, Yeni Şehircilik'e ilham kaynağı olmuştur.

Yeni Şehircilik Akımı'nı ortaya çıkaran temel düşünce ise "Yeni Gelenekçi Şehircilik" anlayışıdır. Yeni Şehircilik, ilk olarak Amerikan geleneksel şehirlerine duyulan özlemle ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla akımın ilk ilham kaynağı Amerika'nın 1920lerde kurulan geleneksel şehirleridir (Şekil 2.5 - 2.6).



Şekil 2.5: Amerika’da kentsel tasarım 1920lerde sanatsal bir yaklaşımdı. (<http://www.cnu.org>)



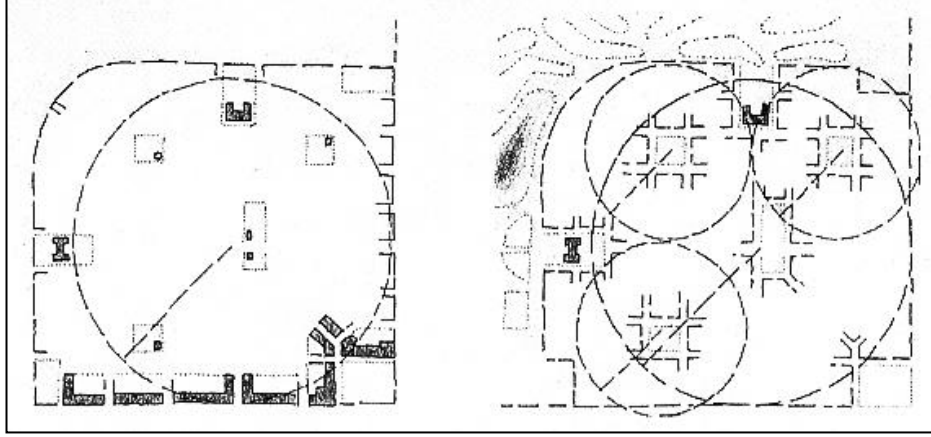
Şekil 2.6: Amerika ilk kurulduğu zamanlarda, en çok sevilen kentler ve kasabalar dikkatlice planlanmıştı (<http://www.cnu.org>).

Yeni Gelenekçi Şehircilik'e, Yeni Şehircilik akımının ilham kaynağıdır diyebiliriz. Hatta Yeni Gelenekçi Şehircilik, Yeni Şehircilik'in eski adıdır demek de mümkündür. İşte bu geleneksel Amerikan şehirlerini yükseltmeyi amaçlayan Yeni Gelenekçi Şehircilik, modern şehirciliğin fonksiyon ayırımı (single use zoning) nedeniyle sosyal ve fiziksel yapıda gerçekleşen bozulmalara tepkiler sonucunda ortaya çıkmıştır.

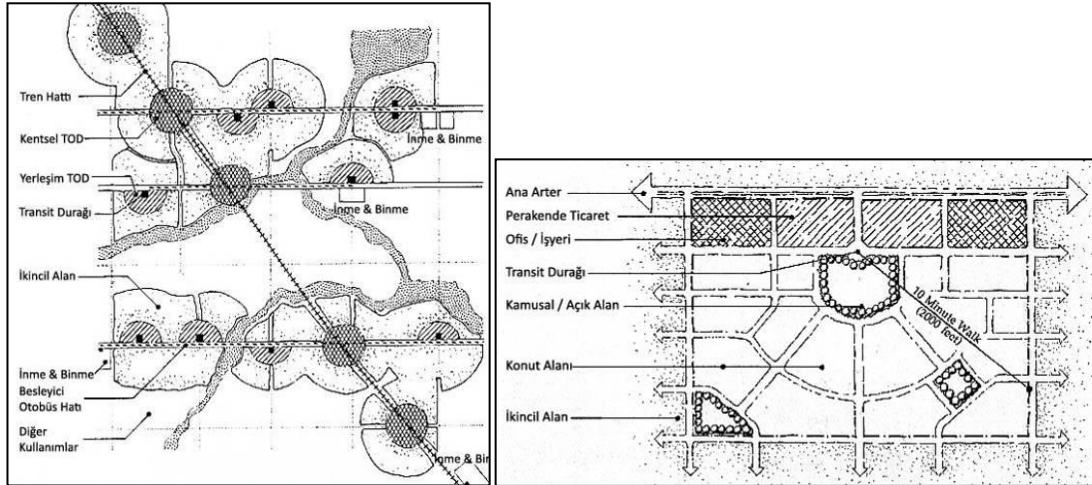
Bu yaklaşımda sanayi öncesi kentlerin olumlu özellikleri yeni yerleşmeler yaratmada temel olarak kabul edilmiştir. Güncel ihtiyaçları, bu olumlu özellikleri teknolojik avantajlar ile bütünleştirerek karşılayan yeni yerleşmeler yaratmak hedeflenmiştir. Yeni Gelenekçi Şehirciler, insanların araba kullanımını bu kadar çok tercih etmelerinin nedeni olarak kentlerin yayaya uygun şekilde tasarlanmamış olmasını göstermişlerdir. Bu yüzden de yerleşmelerin araba kullanımına minimum ihtiyaç duyulacak biçimde, yürümeyi, bisiklete binmeyi ve otobüse binmeyi tercih ettikleri yerler olarak tasarlanmasını önermişlerdir. Temel amaçları mekânsal aracılığı ile sosyal ilişkilerin düzenlenmesidir. Yeni Gelenekçi Şehircilik'in yaratıcıları olarak kabul edilen Andres Duany & Elizabeth Plater-Zyberk ve Peter Calthrope "iyi

kentsel tasarım" modeli olarak 1920lerin kentlerini örnek almışlardır (O'Toole, 2001). Yeni Gelenekçi Şehircilik'in:

- Geleneksel Mahalle Tasarımı (Traditional Neighborhood Design-TND) (Şekil 2.7)
- Aktarma Odaklı Kalkınma (Transit Oriented Development-TOD) (Şekil 2.8 - 2.9)
- Yaya Cepleri (Pedestrian Pocket) olarak isimlendirilen uygulamaları görülmektedir (Özdemir, 2005).



Şekil 2.7: Mimar Duany ile Plater-Zyberk'in Geleneksel Mahalle Kalkınması Modeli (TND): günlük ihtiyaçlar için 5 dakikalık, park alanı için en fazla 3 dakikalık yürüme mesafeleri. (Katz, 1994)



Şekil 2.8: Aktarma Odaklı Kalkınma Modeli (TOD): bölgesel ulaşım ile arazi kullanımı stratejilerinin, aktarma odaklı, öneri yerleşim planlarıyla bütünleştirilmesi. (Katz, 1994)



Şekil 2.9: Calthorpe Ortaklığı'nın San Diego şehri için TOD konseptinin farklı ölçeklerde nasıl gösterileceğini anlatmak için yaptığı plan. (Katz, 1994)

Yeni Şehircilik Akımı'nı inceleyen ve temel prensiplerinin oluşmasına büyük katkı sağlayan bir diğer yayın da Peter Katz'ın 1994 yılında yayınlanan "The New Urbanism" adlı yayındır. Bu yayında Yeni Şehircilik Akımı uygulama örnekleri bir araya getirilmiştir. Katz, Yeni Şehircilik'in Bölge, Komşuluk Birimi - Mahalle - Koridor, Sokak - Yapı Adası - Bina ölçeğinde oluşturduğu kuralları ve akımın uygulaması olan yerleşme örneklerinin özelliklerini açıklamıştır. Bu örnekleri iki farklı ölçekte sınıflandırmıştır: yeni yerleşme örnekleri ve mevcut yerleşmeler içinde fonksiyonunu yitirmiş ya da boş duran alanlarda akımın uygulanması örnekleri.

2.1.1.2. Yeni Şehircilik Akımı'nın ortaya çıkış nedenleri

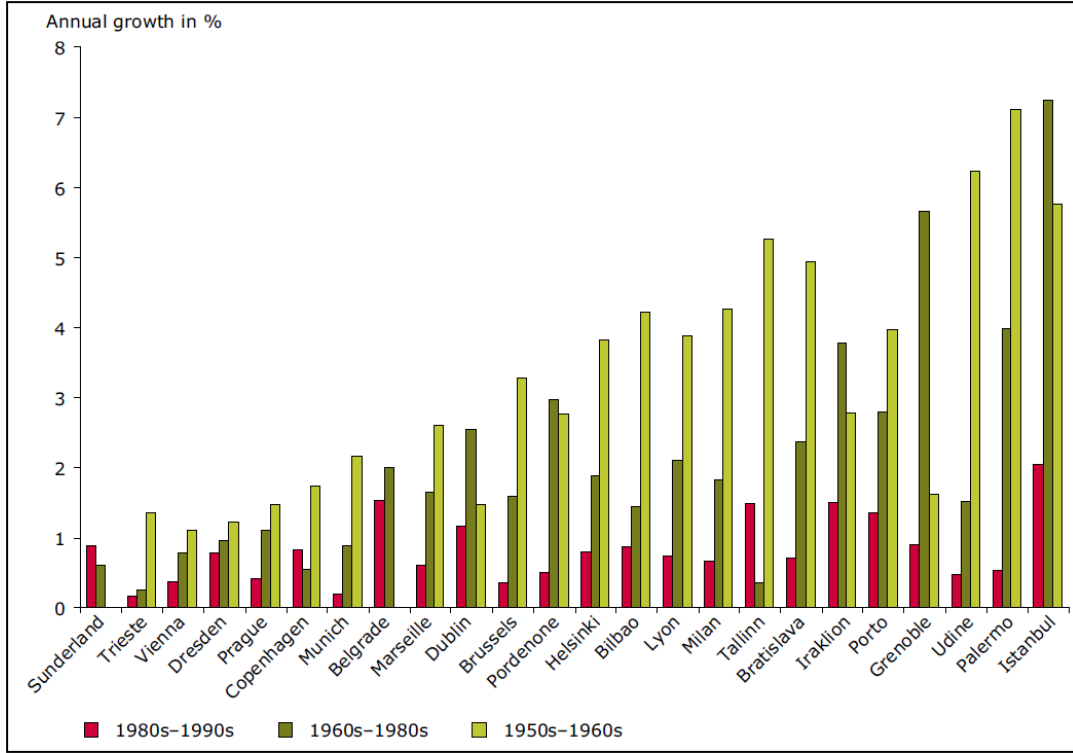
Yeni Şehircilik Akımı, kent dışı yayılmaya (banliyöleşme - urban sprawl), planlamada bölgelemeye (single-use zoning) ve en temelde modernizme tepki olarak çıkmıştır.

1950'lerden bu yana banliyölerdeki patlama, kentsel tasarımı bir adım geriye taşımıştır. Dünyada banliyöleşme sürecini Anthony Giddens 2000 yılında yayınlanan "Sosyoloji" adlı kitabında şu şekilde anlatmıştır: "ABD'de banliyöleşme süreci en yüksek düzeyine 1950'ler ve 1960'larda ulaşmıştır. Bu yıllar sırasında merkezi kentler %10'luk bir büyüme hızına, banliyö alanları ise %48 oranına sahipti. "Banliyölere doğru olan hareketin çoğu beyaz aileleri kapsıyordu. Okullardaki ırksal

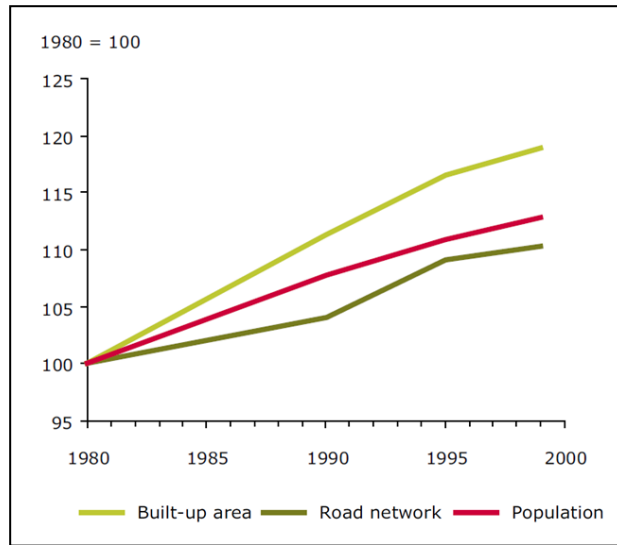
karıştırmanın zorlanması beyazların kentin iç merkezlerinden ayrılmasına katkıda bulundu, bunların çoğu çocuklarını herkesin beyaz olduğu okullara koymayı istiyordu. Kuşkusuz başka nedenler de vardı. İnsanlar merkezi kent alanlarındaki kirlilik, kalabalık ve yüksek suç oranlarından kaçmak için gittiler; ayrıca düşük mülk vergileri veya daha geniş evler ve apartmanlar yerine bahçeli evlere sahip olma ümidi onları çekiyordu. Aynı zamanda, geniş bir yol inşası programı daha önceden uzak mesafede olan alanları iş yerlerine daha ulaşılabilir kıldı ve banliyölerde sanayi ve hizmetlerin kurulmasına yol açtı. Birçok banliyö alanının kendisi esas olarak ayrı kentler haline geldi, hızlı anayollarla çevrelerindeki diğerlerine bağlandılar” (Giddens, 2000).

“II. Dünya Savaşı sonrasında Amerika’da olan kent değişimindeki ana kalıplarının çoğu İngiltere’de de görülür. Son 30 yılda İngiltere’deki büyük kent merkezlerinin hepsinin nüfusu dışarıdaki banliyölere ve koğuş kasabalara (kent sınırlarının dışında, çoğunlukla kentte çalışanların yaşadığı kasabalar) veya köylere doğru hareketi sonucu azaldı. İç kentler, özellikle kuzeyde hızlı bir imalat sanayi kaybı yaşadılar. İngiltere’de bazı istisnalar dışında “banliyölere kaçış” ABD’de olduğu kadar belirgin değildi ve bunun sonucunda olan merkez kentteki gerileme de daha az belirgindi” (Giddens, 2000).

“Üçüncü Dünya ülkelerinde gelişen kent bölgeleri sanayileşmiş ülkelerdeki kentlerden çarpıcı bir biçimde farklıdır. Üçüncü Dünya’da insanlar ya kendi geleneksel kırsal üretim sistemleri çözüldüğü için, ya da kent bölgeleri daha iyi iş olanakları sunduğu için kentlere gelirler. Kente sadece kısa bir süre için göç etme, yeterli parayı kazandıklarında köylerine dönme niyetinde olabilirler. Göçmenler kentlerin kenarlarında mantar gibi üreyen gecekondu bölgelerinde toplanırlar. Batıda kent bölgelerinde, yeni gelenler çoğunlukla kentin merkezine yakın yerlerde yerleşirler ancak, Üçüncü Dünya ülkelerinde bunun tersi olur, burada göçmenler kent bölgelerinin “mikroplu kıyı” olarak adlandırılan yerlerinde yerleşirler. Örnekler olarak Hindistan ve Latin Amerika’daki kentleri alabiliriz” (Giddens, 2000) (Şekil 2.10 – 2.11).



Şekil 2.10: 1950-1990 arası seçilen Avrupa kentlerinde yapılaşmış alanların yıllık artışı (EEA Raporu, 2006)



Şekil 2.11: Yıllara göre seçilen Avrupa ülkelerinde (Belçika, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Fransa, Almanya, Letonya, Litvanya, Hollanda, Polonya ve Slovakya) yapılaşmış alan, ulaşım ağı ve nüfus artışı (EEA Raporu, 2006)

Ancak Yeni Şehircilik Akımı'nın ilk ortaya çıktığı yer olan Amerika'ya tekrar bakılacak olursa, kent dışı yayılma 19. yüzyılın başında, Eski Alexandria (Virjinya) şehrine benzer yerlerde kurulanları hatırlatan bir anlayışta ilerlemiştir. Tramvayların ve benzer hızlı transit araçların gelişmesiyle beraber şehirler yayılmış ve tramvay varoşlarını ortaya çıkarmıştır. Daha sonra otomobil yaygınlaşmış ve şehir

merkezinden bu sorumluluğun dağılmasıyla daha uzaktaki arazi kullanılmış ve şehirler yayılarak genişlemiştir. Bu nedenle, Yeni Şehircilik, kentlerden dışarı yayılmaya bir tepkidir (Briney, 2009). Kısaca, Yeni Şehircilik, Amerika Birleşik Devletleri'nde 1980'lerin başlarında ortaya çıkmış ve ilk olarak kentsel yayılmanın ve dolayısıyla Amerika'nın geleneksel yerleşmelerini yitirmesinin verdiği rahatsızlıkla doğmuş olan bir kentsel tasarım akımıdır (Şekil 2.12).



Şekil 2.12: Amerika'da kentsel yayılma (solda), araba tarafından tüketilen Houston (ortada), kentlerdeki trafik sıkışıklığı (sağda) (www.newurbanism.org).

Kentsel yayılma, öncelikle Amerikan daha sonra Avrupa kentlerinde, doğru büyümeyi engelleyen, refah düzeyini aşağıya çeken ve çevresel sorunlara sebep olan bir etken olarak kent plancılarının karşısına çıkmıştır.

2008 yılında Tigran Haas'ın "New Urbanism and Beyond" adlı yayınında Louise Nyström'un, "Restraining Sprawl / A Common Interest to Enhance the Quality of Life For All" isimli makalesine yer verilmiştir. Makalede Nyström, kent dışı yayılma ile ilgili şunları söylemiştir:

"Geniş parselli konutlar, karmaşık otoyollar ve arabaya bağımlılık, yani Amerika'nın yaşam şekliyle Avrupa da tanıştı. Ancak ne zaman ki çevresel uyarılar ve sürdürülebilir kentsel büyüme araştırmaları yapılmaya başlandı o zaman Avrupa, kentsel yayılma ile gerçekten 1990'larda yüz yüze geldi. Kentsel yayılma basitçe, artan yaşam standartlarının bir sonucudur. 1960larda ve 1970lerde kentsel yayılma temelde, şehrin merkez alanlarında artan nüfusu taşıyabilmek adına geliştirilen konut politikalarından doğmuştur. Bu konut politikaları, kentin çeper mahallelerinde yeni yapılaşma alanları açılmasına ve ardından daha da çeper olan alanlara doğru yapılaşmaya neden olmuştur. Ancak bunun yanında, yeni konut alanlarında toplu taşımaya yakın olmaya duyulan ihtiyaç devam etmiş, tramvay ve yer altı metrolarıyla bu ihtiyaç giderilmeye çalışılmıştır. Daha sonra 1980 ve 1990larda, yaygın

kentleşme ulaşım politikalarıyla devam etmiş, araba sahipliği arttıkça ve ulaşım ağları genişledikçe de, tek kişilik konut talebi artmıştır. Ayrıca, gelişen ticaret ve sanayi alanlarının yeni konumlarını taşımak için otobanlar açılmış, şehirlerarası yük taşımacılığında raylı sistemin yerini kamyonlar almıştır. Perakende satışta, yürüme mesafesindeki küçük dükkânların yerini, uzak mesafelerdeki alışveriş merkezlerinin almasıyla müşteriler vakitlerinin büyük çoğunluğunu alışverişte geçirmeye başladılar. Ancak, 21. yüzyılın başlarında, yoğunlaşmadan dolayı kentsel yaşama duyulan ilgiyle ve eski küçük sanayi sitelerinin yapılaşma için yeniden düzenlenmesiyle, bir takım şeyler değişmişti” (Haas, 2008) (Şekil 2.13 – 2.14).

	1900 Eski Şehir Alanı	2000 Yeni Şehir Alanı (Yoğun)	2000 Yeni Şehir Alanı (Düşük Yoğunluk)	2000 Yeni Şehir Alanı II (Şehir Dışı Yoğunluğu)
Ortalama Hanehalkı Sayısı	4 Kişi	1.8 Kişi	2.0 Kişi	2.2 Kişi
Kişi Başına Düşen Ortalama İnşaat Alanı	10m ²	60m ²	60m ²	60m ²
100m ² İnşaat Alanına Düşen Kişi Sayısı	10 Kişi	1.7 Kişi	1.7 Kişi	1.7 Kişi
Taban Alanı Kat Sayısı	2.0	1.8	0.25	0.1
1 Hektara Düşen Hane Sayısı	475 Hane/ha	166 Hane/ha	21 Hane/ha	8 Hane/ha
1 Hektara Düşen Kişi Sayısı	2000 Kişi/ha	300 Kişi/ha	42 Kişi/ha	17 Kişi/ha
1 Hektara Düşen Yol & Bağlantı Mesafesi	200m/ha	230m/ha	350-500m/ha	460-700m/ha

Şekil 2.13: Geçen Yüzyılda Kent Dışı Yayılmaya Bakış (1900-2000 yılları) (Haas, 2008)



Şekil 2.14: Pek çok kentsel mahalle, kapasitenin çok üzerinde yapılaşmasıyla, komşu mahallelerini zorlamış, tarihi mimariye veya kentleşmeye saygı duyulmadan yapılan ve başarısızlıkla sonuçlanmış merkeze dönüş konut projeleriyle sıkışmış ve bu mahallelerde yaşam kalitesi düşmeye başlamıştır (<http://www.cnu.org>).

Yeni Şehircilik Akımı, kent dışı yayılma / banliyöleşmenin yerine "Transect" adını verdiği kentsel kırsal ölçekler sınıflandırma şemasını öneri olarak sunmaktadır (Şekil 2.15).



Şekil 2.15: Yeni Şehircilik Akımı'nın Transect şeması.

Yeni Şehircilik ayrıca, 1928'de 23 ülkeden temsilcilerin katılımıyla toplanmış olan *Congres Internationaux d'Architecture Moderne* yani Uluslararası Modern Mimarlık Kongreleri'nin (CIAM) miras bıraktığı düzenlemelerden olan tek kullanımlı bölgelemeye (single-use zoning) de tepki gösterir. 2008 yılında Tigran Haas'ın "New Urbanism and Beyond" adlı yayınında Andres Duany ve Elizabeth Plater - Zyberk'in, "The Traditional Neighborhood and Urban Sprawl" isimli makalesine de yer verilmiştir. Makalede Duany ve Zyberk, bölgeleme ve kent dışı yayılmayla ilgili şunları söylemektedir:

"Bugünün kent çeperlerinde yer alan tıkanık, parçalanmış, sıkıntılı banliyöler ve bozulan kent merkezleri; özel yatırımın teşviki ve açgözlülüğün kaçınılmaz bir sonucu olarak (Amerikan) kentlerinde karşımıza çıkmaktadır. Planlama departmanlarının dikkatlice yaptığı bölgeleme yöntemi ve (Amerikan eyaletlerindeki) kanunların bölümlenmesinin sonucunda bugünkü kentler meydana gelmiştir" (Haas, 2008).

Yeni Şehircilik Akımı'nı savunanlar, tek kullanımlı bölgeleme yerine karma kullanımlı, yaşayan mahalleler oluşturmayı önermektedir. Karma kullanım olan bir yerleşmede konut, iş yeri, ticaret ve diğer hizmetler Yeni Şehircilik tasarım kurallarına göre 400 metrelik bir yürüyüş mesafesinde olacağından otomobile bağımlılık en düşük seviyede tutulmuş olacaktır. Yeni Şehircilik'e göre eğer bir kişinin ikamet ettiği yer iş yerine yürüme mesafesinde değil ise, bu durumda bu 400

metrelik yürüyüş mesafesinde en kötü ihtimalle bir aktarma noktasına erişilir ve bu aktarma noktasından bir toplu taşıma aracına (çoğunlukla raylı sistem) binilebilir.

Yeni Şehircilik Akımı'nın, aynı zamanda modernizme karşı postmodernizmi savunan bir akım olduğu düşünülmüştür. Yeni Şehircilik'in kentsel büyümenin, kentlerin çöküşüne ve terk edilmesine, kontrolsüz yayılma ve arabaya bağımlılık gibi modernist kurallara bir tepki olduğu ifade edilmiştir.

2.1.2. Yeni Şehircilik Akımı tasarım ilkeleri

Yeni Şehirciler 1993 yılında gerçekleştirdikleri ilk Yeni Şehircilik Kongresi'nde yayınladıkları bildirge ile akımın özelliklerini ve kentsel tasarım kurallarını açıklamışlardır. Bu bildirge Yeni Şehircilik Akımı'nı savunanların kentleri ele aldıkları üç ölçeğe göre düzenlenmiştir. Bu ölçekler:

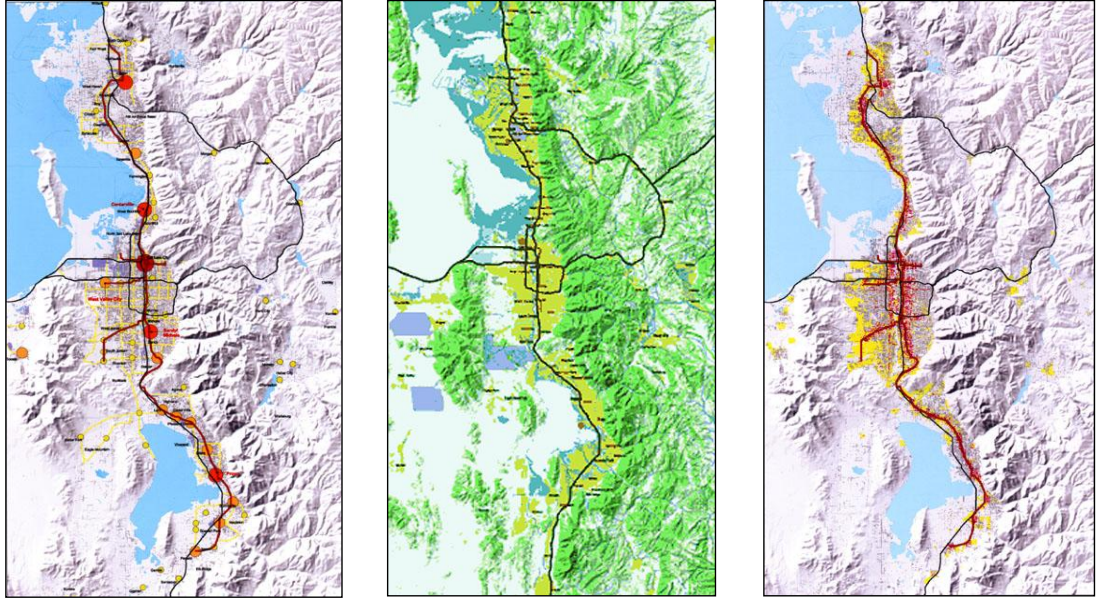
- Bölge
- Yerleşme - Mahalle - Koridor
- Sokak - Yapı Adası - Bina ölçekleridir (Katz, 1994).

2.1.2.1. Bölge

Yeni Şehircilik Akımı'nın ilk ölçeğidir ve metropolis, kent ve kasabadan oluşmaktadır. Yeni Şehircilik Akımı'nı savunanlar kentsel tasarım kurallarının tüm bölgeye uygulanması gerektiğini vurgulamışlardır. Bölge ölçeğinde metropoliten alan, bir bütün olarak komşuluk birimlerinin düzenlendiği ilkelere benzer ilkelerle tasarlanmalıdır (Özdemir ve Gülersoy, 2005). Bu ilkeler:

- Tanımlanmış sınırların olması: kentsel büyüme sınırları gibi,
- Dolaşım sisteminin yaya sistemini işlevlendirmesi: bölgesel toplu taşıma sistemleri ile desteklenmesi gibi,
- Kamusal mekânın artık mekân olmak yerine biçim veren mekân olması: açık-mekân şebekesinin korunması gibi,
- Kamusal ve özel arazilerin tamamlayıcı bir hiyerarşik bütünlük oluşturması: kültürel merkezler, ticaret bölgeleri ve konuta ayrılmış komşuluk birimleri gibi,
- Nüfusta ve kullanımlarda çeşitlilik olması: yeterli ev ve iş/konut dengesinin sağlanması gibi (Katz, 1994).

Akımın ilk ölçeği olan bölge ölçeği planlamanın tümünü kapsamalıdır. Bu demektir ki sağlıklı bölgeler yaratmak için, planlama klasik bölge alan sınırlarının dışına çıkabilir. (Şekil 2.16)



Şekil 2.16: Utah planında, Salt Lake City çevresinde hangi alanların farklı senaryolarla gelişme alanı olabildiğini gösteren bu üç harita hazırlanmıştır: mevcuttaki gibi ticaret planı (sağda) ve Akıllı Büyüme planı (solda) (<http://www.cnu.org>).

Bir bölgedeki kasabaların, sağlıklı olmaları için kapsamlı bir metropoliten stratejiye ihtiyaçları vardır. Her kasabada, tüm gelir gruplarına hitap eden konutlar ve istihdam alanı bulunmalıdır. Bu sayede, yaşayanlar uzak mesafelerde işlerine gitmek mecburiyetinde kalmazlar. Ayrıca her kasabanın kendine has bir ruhu olmalıdır. Yeni Şehircilik, kasabaların komşularına saygı çerçevesinde, çevreleriyle bir uyum içinde olmasını sağlamaya çalışır (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.17).

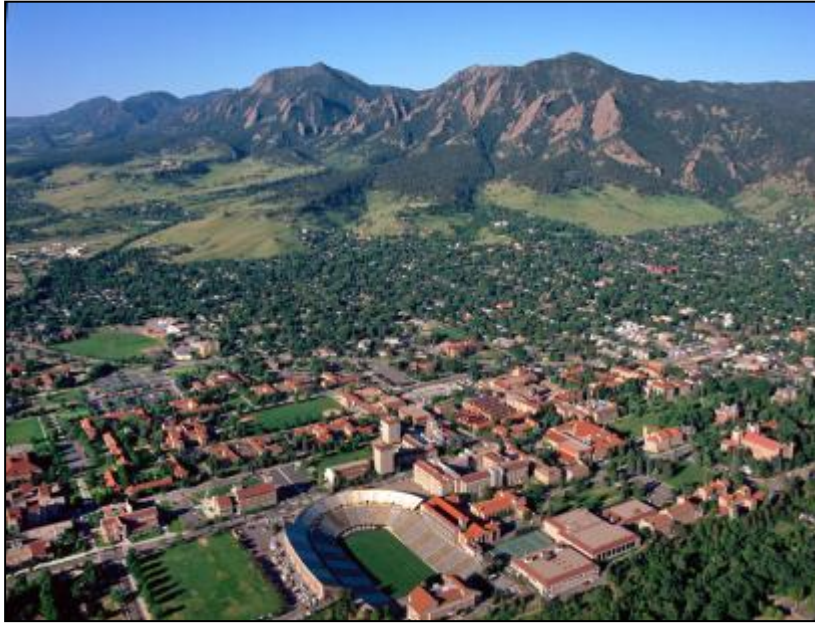


Şekil 2.17: Konutlar (solda) ve iş yerleri. (sağda)



Şekil 2.18: Gainesville, FL (solda) ve Boca Raton, FL. (sağda)

Aynı kentte yöresel mimari, değişkenlik gösterebilir. Gelişmek için çevreyle uyum sağlamada, bu yöresel farklılıklara saygı göstermek gereklidir. (Şekil 2.18) Bir bölgedeki kasabaların ve şehirlerin, yerin ruhunu yansıtan tanımlı sınırları olmalıdır. Kasabalar arasında kalan tarım alanı veya doğal habitat, açık alan olarak korunmalıdır. Bu sınırlar, Yeni Şehircilik'in başarı sağlamasında en az merkezler kadar önem taşımaktadır (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.19).



Şekil 2.19: Kolorado, Boulder'ın tepelerini ve dağ eteklerini korumaya yarayan ve büyümeyi kontrol eden keskin sınırları vardır. Bu sınırlar gelişme odağını geleneksel merkeze yönlendirirken, yerin ruhunu yansıtmaya olanak verir (<http://www.cnu.org>).

Doğal habitat, tarım alanları, köyler, kasaba sınırları, kasaba merkezleri, şehir komşuluk birimleri ve şehir merkezleri; hepsinin kendine özel yapı yoğunlukları, sokak genişlikleri ve karma kullanımlı ticaret, konut ve diğer fonksiyonların olduğu yerleşim yerleri olmalıdır (<http://www.cnu.org>).

Yeni Şehircilik'te bölgeler, tanımlı sınırları olan, yaya ve toplu taşıma öncelikli ulaşım sistemini benimsemiş, kente biçim veren kamusal mekânların yaratıldığı, nüfusta ve fonksiyonlarda çeşitliliğe sahip, kamu ve özel yatırım olanakları olan yerlerdir. Bir yerin Yeni Şehircilik ilkelerine göre planlanmasına bu ölçekten başlanmalıdır.

2.1.2.2. Yerleşme, mahalle, koridor

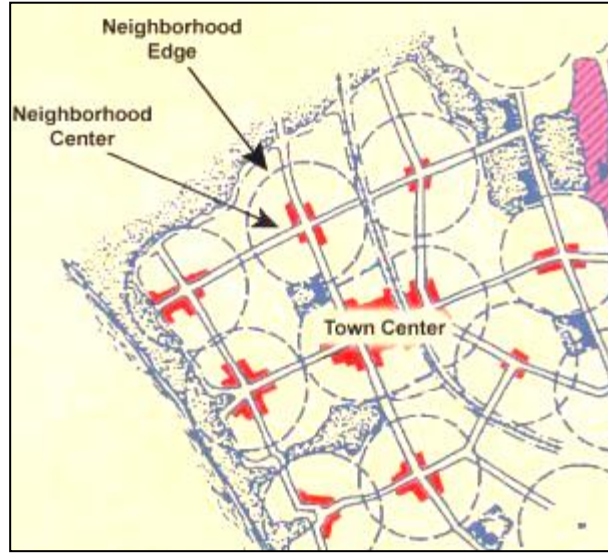
Yerleşme, mahalle ve koridor, Yeni Şehircilik akımı kentsel tasarım yaklaşımının ikinci ölçeğidir. Yeni Şehirciler komşuluk birimlerini kentsel gelişmenin temel birimi olarak almaktadırlar (Dutton, 2000). Yeni Şehirciler yerleşme, mahalle ve koridoru Yeni Şehircilik akımının başlıca organize edici elemanları olarak kabul ederler. Buna bağlı olarak yerleşmeler insan aktivitelerinin dengeli olarak bir araya geldikleri şehirleşmiş alanlar, mahalleler tek bir aktivitenin hâkim olduğu alanlar, koridor ise semtlerin ve mahallelerin birleştirici ve ayırıcıları olarak tanımlanmaktadır (Katz, 1994).

Yürünebilir yerleşmeler, Yeni Şehirciliği diğer modern gelişme akımlarından ayıran en önemli özelliktir (<http://www.cnu.org>). (Şekil 2.20). Yeni Şehircilik akımı kurallarına göre kentsel gelişmenin kavramsal birimi olarak yerleşmeler, hem kendi yapısına sahip hem de daha geniş bir bütünün parçası olacak biçimde tasarlanmalıdır (Dutton, 2000). Nüfus yoğunluğu değişebilir, fakat bütün yerleşmelerde konutların dengeli dağılımı, çalışma yerleri, dükkânlar, sivil binalar ve parklar yer almalıdır. Yerleşmenin bir merkezi ve sınırı olmalıdır, aktivitelerde çeşitlilik içermeli; konut, alışveriş, iş, okul, ibadet, rekreasyon gibi aktiviteler dengeli dağılmalıdır, yapı alanları ve trafik birbirine bağlanan yollar sistemi üzerinde yapılandırılmalıdır, kamusal mekâna ve sivil binaların konumlarına öncelik verilmelidir. Çünkü kamusal mekânların ve binaların toplumun kimliğini temsil ettiği varsayılmaktadır (Katz, 1994).



Şekil 2.20: Kendall Şehir Merkezi, Florida: mevcut hali (solda) ve eğer önerilen sokak tasarımı gerçekleşirse nasıl olabileceği (sağda) (<http://www.cnu.org>).

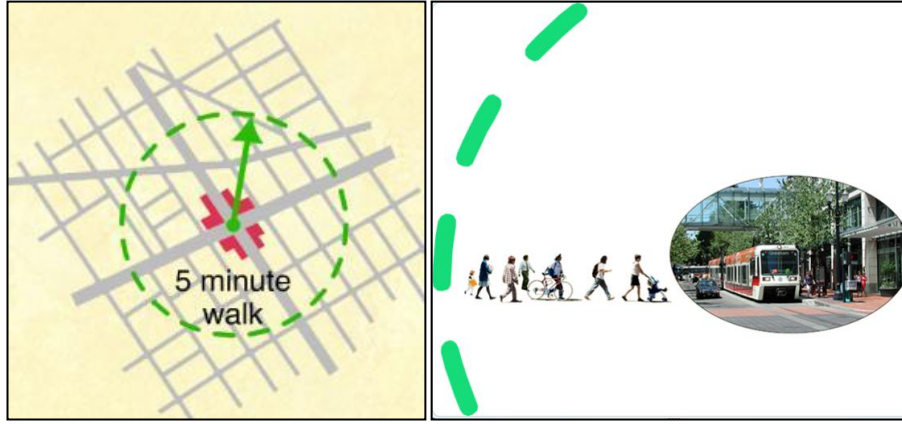
Her yerleşmenin, bir merkezi ve sınırı olmalıdır. Merkez; meydan, yeşil alan veya önemli bir kavşak noktası gibi bir kamusal alan olabilir (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.21).



Şekil 2.21: Batı Avustralya için, eyalet çapında yapılan planlar; kasabaların, her birinin bir merkezi ve sınırı olan yerleşmelerin bir araya gelerek oluşturduğu yerleşimler olduğunu aktarmaktadır (<http://www.cnu.org>).

Bir yerleşmenin optimum büyüklüğü merkezden sınıra kadar 400 metredir. Bu birçok kişi için, 5 dakikalık bir yürüyüş mesafesidir. Bir yerleşmenin yürünebilir olması demek, bu 5 dakikalık yürüme mesafesi içinde her türlü günlük ihtiyacın karşılanabilir olması demektir. Buna yalnızca konutlar değil, dükkânlar, iş yerleri, okullar, ibadet yerleri ve rekreasyon alanları da dâhildir. Izgara planlı bir yerleşmede 5 dakikalık yürüme, çıkmaz sokakların ve yorucu yaya geçişlerinin olduğu bir yerleşime göre daha uzak mesafeyi ifade eder. Dolayısıyla sokak dokusu, yürüme mesafesini doğrudan etkiler. 400 metre yarıçapı olan bu dairenin içindeki insanlar büyük bir aktarma noktasına ulaşabilirler. Böylece, aktarma noktasından daha ileride

yaşayanlar, tren ve otobüsü daha az kullanmış olurlar (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.22).



Şekil 2.22: İzgara planda 5 dakikalık yürüme mesafesi (solda) ve bu mesafede ulaşılan bir aktarma noktası (sağda). (<http://www.cnu.org>).

Mahalle, fonksiyon bakımından uzmanlaşmış olan şehirleşmiş bir alandır. Bir mahallenin uzmanlaşması yerleşmenin ana kimliğini desteklemek üzere başka aktivitelere de olanak sağlamalıdır. Mahalleler, toplu taşıma trafiği bağlantısından destek alarak düzenlenmelidir. Mahallelerin düzenlenmeleri ise, yerleşmenin düzenlenmesi ile paralellik gösterir ve benzer olarak daha geniş bir bölgede yer alarak toplu taşıma ile bağlantısından destek alır. Çalışanların öğlen yemeklerini yemeleri için bir park, tiyatroya gidenlerin buluşmaları için bir meydan, kapalı bir alışveriş merkezi gibi tanımlanmış bir odak özel toplulukların oluşmasına yardımcı olur. Net olarak ifade edilmiş sınırlar ve boyutlar özel vergilendirme ya da devlet organizasyonlarını kolaylaştırır. Birbirine bağlantılı dolaşım sistemi yaya hareketini destekler, toplu taşımanın kullanımını artırır ve güvenliği sağlar. Yerleşmede olduğu gibi mahallede de kamusal mekânların karakteri kullanıcılar için bir yer hissi oluşturur (Katz, 1994).

Koridor ise komşuluk birimi ve mahalleler arasında bağlayıcı ya da ayırıcı işlev görmektedir. Koridorlar vahşi hayatın içinde oluşmuş izlerden (patika yollar gibi) tren hatlarına kadar doğal ya da insan eliyle yapılmış elemanları içerirler. Koridorun yeri ve tipi yakındaki yoğunluklar tarafından belirlenir. Ağır tren koridorları şehirlerin endüstri mahallelerinden geçer ve kasabalara uğramaz. Hafif trenler ise komşuluk birimi sınırındaki bir bulvarda yer alabilir. Düşük yoğunluklu alanlarda ise koridor komşuluk birimleri arasında yer alan ve uzun yürüyüş parkurları, bisiklet

yolları, diğer rekreasyon faaliyetleri ve doğal habitatı içinde bulunduran yeşil bir kuşak olabilir (Katz, 1994).

Yeni Şehircilik akımını savunanlar bölge ölçeğinden sonra, yerleşme, mahalle ve koridoru Yeni Şehircilik akımının başlıca organize edici elemanları olarak kabul ederler. Buna bağlı olarak yerleşmeler insan aktivitelerinin dengeli olarak bir araya geldikleri şehirleşmiş alanlar, mahalleler tek bir aktivitenin hâkim olduğu alanlar, koridor ise semtlerin ve mahallelerin birleştirici ve ayırıcıları olarak tanımlanmaktadır.

2.1.2.3. Sokak, yapı adası, bina

Sokak, yapı adası ve binalar, Yeni Şehircilik akımının en alt ölçeğidir. Yeni Şehircilik akımında yerleşmenin formu sokakların, yapı adalarının ve binaların iyice düşünülerek bir araya getirilmesiyle tasarlanmıştır (Katz, 1994). Bu ölçekte yayaların olduğu kadar otomobillerin de yerleştirilmesi gerekmektedir (Özdemir ve Gülersoy, 2005).

Sokaklar şehir içinde ayırıcı çizgiler değildir; ortak mekânlar ve geçişler olmalıdırlar. Sokak modelleri belirlenirken tek bir sokağın, her zaman sokak ağının bir parçası olduğu göz önüne alınmalıdır. Sokaklar detaylandırılırken tasarımları yayalar tarafından uygun bir şekilde kullanılmalarına önem verilerek tasarlanmalıdır (Katz, 1994). Sokaklar, ızgara planı mümkün olan yerlerde komşu sokaklar ile birleşmek üzere uzatılabilir. Sokaklar yaya aktivitesini destekler biçimde kamusal mekânlar olarak tasarlanmalıdır (Dutton, 2000). Sokakların mimari karakterleri plandaki ve kesitteki biçimlerine dayanmalıdır (Özdemir ve Gülersoy, 2005). (Şekil 2.23)



Şekil 2.23: Resimdeki yaya kaldırımı aniden bitmektedir. Ayrıca, hemen yanında trafik akmakta ve diğer tarafta seyredilecek bir şey olmamasının yanı sıra araç park yerleri yer almaktadır. Bu otoparklara geçiş için bunun gibi birçok tehlikeli kesinti kaldırımda mevcuttur (<http://www.cnu.org>).

Yeni Şehircilik'te sokaklar; güvenli, rahat ve insanların yürümesi ve buluşmasını sağlayan ilgi çekici yerlerdir. Binalar, otoparklara değil yaya kaldırımlarına açılmalıdır. Yaya kaldırımına bakan kapılar ve pencereler, sokakları herkes için daha güvenli ve ilginç kılar (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.24).



Şekil 2.24: Bu geleneksel sokakta, seyredilebilecek dükkân vitrinleri bulunmakta, keskin engeller görülmemekte ve yayalar park etmiş araçlar ve ağaçlar sayesinde trafikten korunmaktadır. Dolayısıyla, bu kaldırım yayaları gerçekten düşünmektedir (solda) . Yeni Şehircilik'te sokaklar, arabalara yeter durumda olmalı, ayrıca yayalara, bisiklet sürücülerine ve tekerlekli sandalye kullanıcılarına rahatlık ve kolaylık sağlamalıdır (sağda) (<http://www.cnu.org>).

Yapı adaları, şehrin bina dokusunu ve kamusal alanını ortaya koyar. Yapı adaları, kare, dikdörtgen biçiminde olabilirler veya düzgün bir formları olmayabilir. Yapı adalarında bütün kenarlarının kamusal mekânı tanımlaması temel alınmalıdır (Katz, 1994).

Arabaların koyulması için en uygun yer yapı adalarının ortaları ya da yer altıdır. Araba garajları ancak yüzeyleri yaya aktivitelerine ayrılarak yer altında düzenlenmişse kabul edilebilir (Katz, 1994).

Binaların görünüşlerinin yerleşmenin bütünlüğüne uygunluğu ve birbirlerine bağlı olarak yerleştirilmeleri her yerleşmenin karakterini belirler. Binalar sadece kullanımlarına göre değil aynı zamanda tiplerine göre de tasarlanmalıdır. Yoğunluk kuralları bina kullanımı ve otoparktan bağımsız olarak belirlenmelidir. Yapısal binalar sokak ve yapı adalarına yönelik kurallara uymalıdır ve biçimsel olarak bütün diğer binalarla uyum sağlamalıdır. Anıtsal binalar ise, kentte sosyal kimliğin ifadesi olmalıdır.

Bina cepheleri sokakların kamusal karakterini vurgulamalı, yapı adasının içindeki açık mekânların yarı kamusal doğasını yansıtmalı, patika yollar ve arka bahçeleri servis olanaklarını karşılamalıdır. Bina tipleri kasaba ve şehirlerde tarihsel sürekliliği sağlamalıdır. Binalar zaman ve mekânı yansıtır, kullanılıp terk edilmemelidirler. Malzeme ve teknik özellikleri güncel koşullara uygun olmalıdır. Böylece sürekli olarak yenilenmeleri ve yeniden kullanımları sağlanmalıdır (Katz, 1994). Yeni Şehircilikte binalar, okunaklı ve uygun sınırlar yaratmak için kullanılır. Bu, binaların bütün stilleri ve fonksiyonları kullanılarak yapılır. Önemli yerler, dikkat çeken başlıca yapılarca rezerve edilmişken, diğer alanlardaki yapılar bulunduğu alana işlev kazandırılmalıdır (Şekil 2.25).



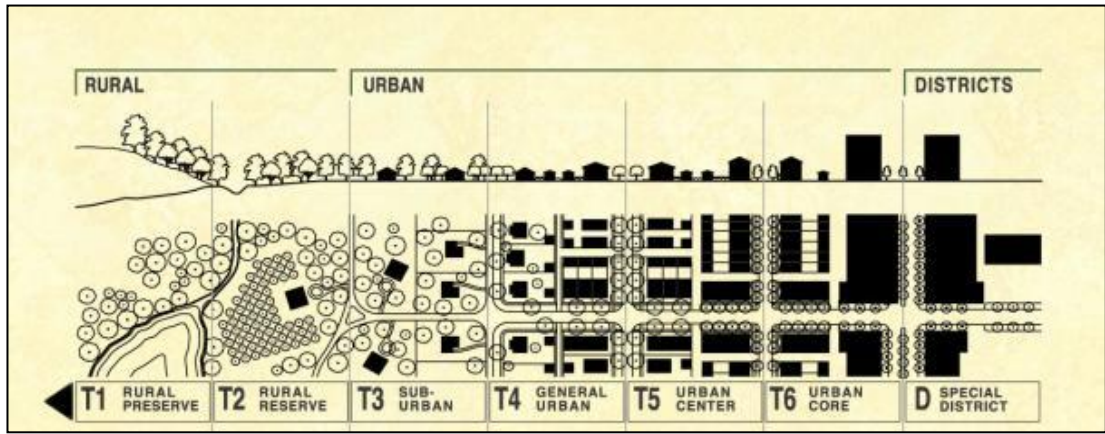
Şekil 2.25: Resimde arka planda görünen yüksek bina, ortada bulunan tarihi yapılarla uyum sağlamaktadır (<http://www.cnu.org>).

Yeni Şehircilik Akımı'nda yerleşmelerden sonra sokak, yapı adası, bina ölçekleri gelir. Yerleşmeyi biçimlendirmeye yarayan sokak, yapı adası ve binalar, akımın son ölçeğidir. Bu ölçekte yayaların olduğu kadar otomobillerin de yerleştirilmesi gerekmektedir.

2.1.3. Yeni Şehircilik Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırma Şeması

Yeni Şehircilik akımında insan çevresinin tüm elemanlarını organize etmeyi amaçlayan bir sistem tanımlanmıştır. Bu sistem “transect” olarak adlandırılmıştır. Transect kentsel kırsal çevreleri içeren bir ölçekler sistemidir. Bütün bu farklı yerleşim tipleri ve kavramları içinde çeşitli kentsel yoğunluklar yer almaktadır:

merkez, genel alan, kırsal ve kentsel içeren kenar (Bressi, 2002). Yerleşmeler bu sistemin ilk dört dizisinin kombinasyonu ile tasarlanmalıdır. Ancak genel olarak birçok yerleşmenin merkez ve genel dizileri vardır ve kenar dizileri yoktur. Bu dizilerin dairesel olarak yerleştirilmeleri gerekmemektedir. Önemli olan yerleşmenin dokusunun bu dizilerin kombinasyonu ile biçimlenmesidir (Duany, 2001). Bu sistem içinde yolların, yoğunlukların, kullanımların, binaların, cephelerin, kütlelerin, kamusal alanların, kesişmelerin, otoparkların, kaldırımların, sokak silüetlerinin, ışıklandırmanın, yeşil alanların ve peyzajın her dizi için alacağı özellikler ve tasarım nitelikleri tanımlanmıştır. Bu sistem içinde bütün kentsel elemanlar olmaları gerektiği yerde süreklilik içinde bulunurlar. Bu sistem Yeni Şehircilik tasarımlarında kullanılmaktadır (Steuteville ve diğ., 2001) (Şekil 2.26).

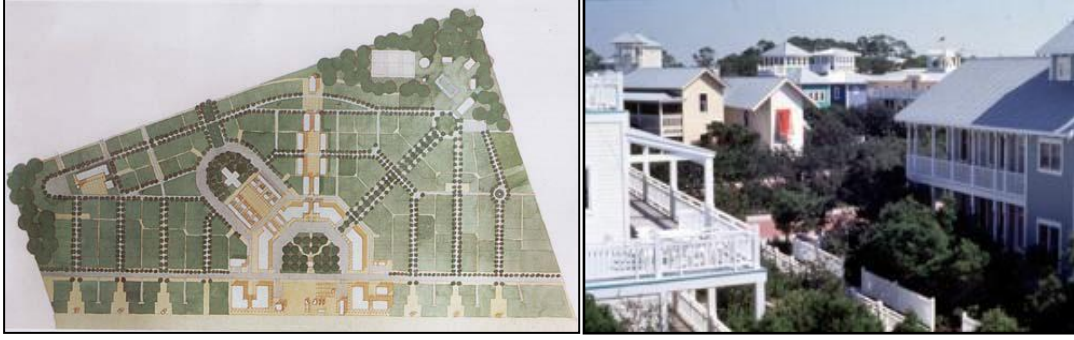


Şekil 2.26: Yeni Şehircilik kentsel kırsal arası ölçekler sınıflandırma şeması. Transect adı verilen bu diyagram, kırsal alandan kentsel alana kadar her çevrede uygun olan sokak, peyzaj ve bina tiplerini gösterir (<http://www.cnu.org>).

Yeni Şehircilik Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırma Şeması, kent çekirdeğinden kent dışı doğal açık alanlara kadar bir yerleşim önerisi sunmaktadır. Bu yerleşim önerisi şuan kentlerde mevcut olan banliyöleşme, desantralizasyonla ve bilinçsizce yatayda büyüyen kentleşme nedeniyle oluşmuş duruma öneri model teşkil etmesi bakımından önem taşımaktadır.

2.1.4. Yeni Şehircilik'in uygulanabildiği alanlar

Yeni Şehircilik genellikle Seaside, Florida gibi yeni kentlerle ilişkilendirilmektedir (Şekil 2.27). Gerçekte Yeni Şehircilik, binadan bölge ölçeğine kadar her ölçekte gelişmeye yol gösterir. Ayrıca Yeni Şehircilik örnekleri, Bethesda, Maryland'daki gibi mevcut kentler ve kasabalarda yapılan bazı projeleri de içermektedir (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.28).



Şekil 2.27: Yeni Şehircilik akımının ilk uygulaması ve akımın sembolü olarak tanımlanan Seaside yerleşmesi planı (www.dpz.com).



Şekil 2.28: Portland, Oregon, 2040 Bölge Planı (solda). Bethesda Sıra Evleri, özel bir yapılaşmayla, yüksek katlı konutlarla, bölgesel bir bisiklet yoluyla ve Washington Metro durağıyla Yeni Şehircilik'e bir örnektir (sağda) (<http://www.cnu.org>).



Şekil 2.29: 8th & Pearl, 2001 CNU Ödülü sahibi, konutları, ticareti, yarı-özel avluları ve otoparkları içermektedir (solda), Park DuValle sıkıntılı bir konut projesiyken, bugün karma gelir grubuna sahip halkıyla, başarılı bir mahalledir (sağda) (<http://www.cnu.org>).

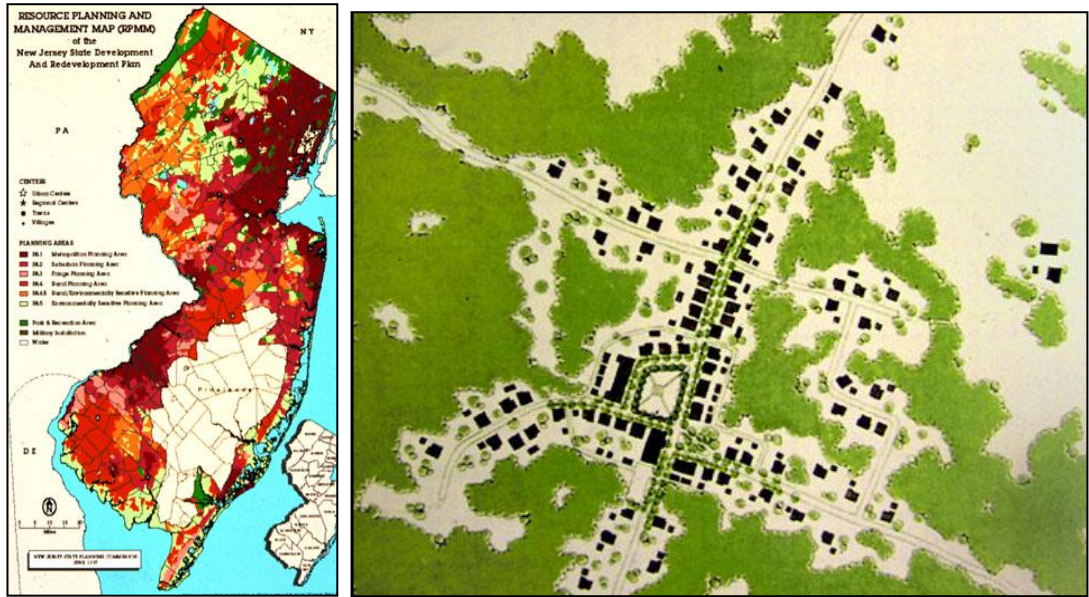
Ayrıca Yeni Şehircilik, Boulder, Colorado'daki 8th & Pearl yapı adasındaki gibi özel mülkiyetli yapı adalarındaki küçük projelerde de olduğu gibi, Louisville, Kentucky'de Park DuValle'deki gibi iyileştirilen mahallelerde de uygulanabilir (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.29).

Yeni Şehircilik, Geleneksel Mahalle Tasarımı (Traditional Neighbourhood Design) adı da verilen greenfield projelerini de kapsar. Maryland'daki Ketlands ve Lakelands en çok bilinenleridir (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.30).



Şekil 2.30: Lakelands (solda) ve Ketlands (sağda) Montgomery Bölgesi, Maryland'da bitişik yerleşimlerdir. Burada her acreye (4047m²) yaklaşık 10 hanenin düştüğü, geleneksel bir dokuda sakin, yürünebilir sokaklar bulunmaktadır (<http://www.cnu.org>).

Yeni Şehircilik Akımı'nı savunanlar aynı zamanda bölge planlamada da yer almaktadır. New Jersey'deki bölgesel planda mevcut merkezlerde kamu yatırımlarına odaklanılmış ve bölgesel ölçekte tasarım rehberleri, bölgedeki küçük yerleşimlerin canlılığını korumasına yardımcı olmuştur (<http://www.cnu.org>) (Şekil 2.31).



Şekil 2.31: New Jersey Bölge Planı (her iki resim), yaratıcı bölgesel planlama alanında CNU Ödülü'ne 2001 yılında layık görülmüştür (<http://www.cnu.org>).

Yeni Şehircilik Kongresi, akımın taraftarları arttıkça ve akım yerleşmelerde uygulanmaya başlandıkça ödülleri yayınlamaya başlamıştır (Şekil 2.32).

Peter Katz'ın 1994'te yayınlanan "The New Urbanism" adlı yayınında, Katz Yeni Şehircilik Akımı'nın uygulama alanlarını iki farklı ölçekte sınıflandırmıştır: yeni yerleşme örnekleri ve mevcut yerleşmeler içinde fonksiyonunu yitirmiş ya da boş

duran alanlarda akımın uygulanması örnekleri (Katz, 1994). Bu grupta en temel uygulama kategorisini oluşturur.



Şekil 2.32: Bu projeler 2001 yılında CNU Ödülü'nü almıştır (<http://www.cnu.org>).

2.1.5. Yeni Şehircilik'in uygulama sorunları

Coğrafyacı Amanda Briney'in www.geography.about.com sitesinde Temmuz 2009'da yayınlanan makalesinde Yeni Şehircilik'e yapılan eleştirilere şu şekilde yer vermiştir:

“Son on yıllarda Yeni Şehirciliğin popülerliğine rağmen tasarım uygulamalarına ve prensiplerinin birkaçına eleştiriler oldu. Öncelikle kent sakinleri için gizlilik (mahremiyet) ihtiyacı önde gelir. Bazı insanlar komşulardan biraz uzak kalmak için avlularla ayrılmış evler ister. Yoğun olan semtlerde olmak ve belki araba yolunu ve garajları paylaşmak gibi durumlar gizlilik (mahremiyet) kaybına neden olur. Ayrıca eleştirmenler Yeni Şehirci kentleri geleneksel olmayan ve izole edilmiş bulurlar. Bu kentler ABD'deki geleneksel yerleşmelerin örneklerini temsil etmezler. Eleştirmenlerin çoğu Seaside'ı Truman Show filminin sahnesi ve Disney'in topluluk modeli gibi olduğuna dikkat çekerler. Yeni Şehirci semtler, yaşamak için çok pahalı yerler oldukları gibi sadece varlıklı beyaz insanları çeker. Sonuçta Yeni Şehirciliğin eleştirileri çeşitliliği yükseltmek için toplumun yerine tartışılır.” (Briney, 2009).

Arkitera Mimarlık Merkezi yöneticilerinden Ömer Kanıpak'ın, Maryland Üniversitesi profesörlerinden William Bechhoefer ile yaptığı söyleşide, Amerika'da öne çıkan Yeni Şehircilik ile ilgili Bechhoefer'in söyledikleri ise şu şekildedir:

“Şu anda tüm Amerika'da uygulanmaya başlayan bu eğilimin sorunu ise, yine kent dışı yerleşimlerde uygulanıyor olması. Daha yeni yeni Yeni Şehircilik modelinin şehirlere yakın yerlerde uygulanması başlıyor ve bu modelin öngördüğü şehir planları şemalarının kente uyarlanması hedefleniyor” (www.arkitera.com).

Daha çok 2000 yılı sonrasındaki kuramsal gelişmelerde Yeni Şehircilik Akımı'na yönelik eleştiriler gündeme gelmiştir. Bunlardan biri de Todd W. Bressi'nin 2002 yılında yayınlanan "The Seaside Debates, A Critique of the New Urbanism" adlı çalışmasıdır. Bu çalışma Yeni Şehircilik Akımı'nı analiz eden ve eleştirileri ele alan ilk çalışma olarak kabul edilmiştir. Bu çalışmada akımla ilgili toplumsal ve kamusal hayat, arazi koruma, duyarlı büyüme idaresi sistemleri ve rasyonel toplu taşıma gibi konular ele alınmıştır. Yeni Şehircilik'in kentsel büyümenin, kentlerin çöküşüne ve terk edilmesine, kontrolsüz yayılma ve arabaya bağımlılık gibi modernist kurallarına bir tepki olduğu ifade edilmiştir. Yeni Şehircilik Akımı'nın küçük yerleşme kentsel formlarına dönüş olduğu, insan ölçeğine, yayaların dostu olan sokaklara, arazi kullanım modellerindeki değişikliklere ve yayılmayı durdurmaya verdiği önem açıklanmıştır (Özdemir, 2005).

2.2. Akıllı Büyüme (Smart Growth)

20. yüzyıl sonlarında 21. yüzyıl başlarında Yeni Şehircilik Akımı'nın yanı sıra Akıllı Büyüme Hareketi de ön plana çıkmaya başlamıştır. Akıllı Büyüme Akımı, Yeni Şehircilik'e göre daha bölgesel ölçekte düşünce ve önerilerin çıkmasıyla hareketlenmiştir. 1990ların ortalarında artan Akıllı Büyüme tartışmaları, bölgesel ölçekte tasarımın kapsadığı merkezler, büyüme koridorları ve koruma alanları arasındaki farkları kapsayan çalışmalara yer verilmesine neden olmuştur. Hatta Akıllı Büyüme'nin en değerli aracı olarak Yeni Şehircilik görülmeğe başlanmıştır. Akıllı Büyüme, yüksek yoğunluğu, karma alan kullanımını ve yürünebilir komşuluk birimlerini desteklerken, Yeni Şehircilik'in bu Akıllı Büyüme amaçlarını ve hedeflerini uygulanabilir kılmak için kullanılan en başarılı metot olduğu belirtilmiştir.

Akıllı Büyüme, araba bağımlılığına ve arazi tüketimine - kentsel yayılmaya - karşı olan kompakt, karma alan kullanımlı ve yürünebilir kentsel gelişme alanları yaratmaya odaklanan bir planlama hareketidir. Akıllı Büyüme, dış mahallelerde yer alan tek kullanımlı bölgelemeye sahip konut gelişmeleri ile onların ticari merkezlerini kapsayan projelere nazaran, mevcut yerleşmelerdeki yenileme projelerine öncelik vermektedir (Talen, 2003).

Akıllı Büyüme, kentsel yayılmanın istenmeyen durumlarının neler olduğunu açıklamaya çalışmıştır. Bu istenmeyen durumlar şöyledir:

- Sınırı bilinmeyen, kent dışına doğru büyüyen çemberler halinde ilerleyen, düşük yoğunluklu yeni gelişme alanları,
- Açık alanların ve çevresel olarak değerli doğal alanların kentleşmiş bölgelere büyük çaplarda dönüşümleri,
- Konut arzında ve komşuluk birimi oluşumunda kısıtlı çeşitlenme,
- Yüksek oranda kullanılan motorlu araçların yarattığı trafik ve hava kirliliği,
- Mevcutta bulunanların değerlendirilmeden yeni ulaşım bağlantıları, kanalizasyon, su altyapısı ve diğer altyapı inşaatlarının yüklü maliyetleri,
- Mevcut kentsel alanlardaki başarısız kentsel yenileme çalışmaları,
- Çeşitli ve iç içe girmiş karma kullanımlı kentsel alanların yerine, daha çok seyahat etmeyi gerektiren arazi kullanımında parçalanma (Downs, 2005).

Kısaca Akıllı Büyüme, kentlerin yayınık gelişimini önlemede bir kentsel planlama ve yürünebilir, bisiklet dostu, aktarma odaklı ulaşım ve karma kullanım teorisidir. Aynı zamanda açık alanları ve çevresel olanakları korumayı hedeflemektedir.

2.2.1. Akıllı Büyüme Akımı'nın ortaya çıkışı

2.2.1.1. Akıllı Büyüme Akımı'nın etkilendiği alanlar

Akıllı Büyüme, Yeni Şehircilik Akımı'nın daha bölgesel ölçekte düşünülmüş versiyonudur diyebiliriz. 1990ların ortalarında artan Akıllı Büyüme tartışmaları, Yeni Şehircilik'te bölgesel tasarım ölçeğinde fikirler çıkmasına; merkezler, büyüme koridorları ve koruma alanları arasındaki farkları kapsayan çalışmalara yer verilmesine neden olmuştur.

Akıllı Büyüme, Yeni Şehircilik'te de olduğu gibi sürdürülebilirlik kavramı üzerine kurulmuş bir harekettir. Sürdürülebilir Gelişme, Akıllı Büyüme için temel oluşturan bir gelişme modelidir. Özellikle 1970'lerden sonra önem kazanan ancak 1987'de yayınlanan "Ortak Geleceğimiz" ile önemli boyut kazanan ve gelişmenin, çevrenin de göz ardı edilmeden gerçekleşmesi ilkesine dayanan sürdürülebilir gelişme dünyada yankı bulmuştur. Bu anlamda planlama anlayışı, kaynakların etkin kullanımını, kültürel mirasa saygıyı, tarım dostu olmayı gerektirmektedir (Ercoskun, 2005).

James Howard Kunstler'in 1993 yılında yayınlanan "The Geography of Nowhere, The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape" adlı çalışmasında Amerika'da kent dışı alanların oluşma süreci, yayılma ve aşırı gelişme nedeniyle gerçekleşen yıkım sorunu konuları, dolayısıyla Akıllı Büyüme Hareketi'nin temel prensipleri ele alınmıştır. Bu çalışmada Kunstler yıkım sürecinin oluşturduğu

ekonominin çoğunlukla kırsal alanı yok ederek, kent ve kır ayırımı yaparak gerçekleşmekte olduğunu ifade etmiştir. Sonuçta ortaya çıkan ise korku verici yerlerden oluşan bir peyzaj olarak tanımlanmıştır. Kunstler hiçbir yer coğrafyasının nasıl ve neden oluştuğunu ve bu konuyla ilgili olarak neler yapılabileceği konusunda fikirlerini açıklamıştır. Bu doğrultuda yıkım ile oluşturulan alanları ekonomik aktivitenin Amerika'nın özelliği haline gelmesi sorunu üzerinde durulmuştur (Özdemir, 2005). Bu çalışma Akıllı Büyüme Akımı'nın kaynaklarından biridir.

2.2.1.2. Akıllı Büyüme Akımı'nın ortaya çıkış nedenleri

Akıllı Büyüme en temelde, kent dışı yayılmaya ve tek kullanımlı bölgelemeye tepki olarak çıkmıştır. En başta Akıllı Büyüme savunucuları, kent dışı yayılmayı reddeder ve bu türden bir gelişmenin tarım alanlarını, doğal habitatı tahrip ettiğini, araba bağımlı kentleşmeyi desteklediğini ve bu araba bağımlılığının çevresel problemlere neden olduğunu dile getirir (Şekil 2.33 – 2.34).



Şekil 2.33: Yukarıdaki iki resmi karşılaştırdığımızda üsttekinin Akıllı Büyüme, alttakinin yayınık gelişme örneği olduğunu söylemek zor değildir (www.smartgrowth.org).



Şekil 2.34: Trafik sıkışıklığı (solda), Melbourne'de kentsel yayılma (2005) (sağda), (www.newurbanism.org, www.wikipedia.org).

Yayınık arazi gelişmesi, toprağı tüketmektedir. Yayınık yerleşimler, toprağı yatayda maksimum seviyede kullanan, araca bağımlı, tek arazi kullanımlı ve günlük ihtiyaçların karşılanmasında yürüyerek erişimin imkânsız olduğu yerleşimlerdir. Banliyöler genellikle, otoyollara yakın, şehir merkezinin dışında kırsal alanlara kurulurlar. Ancak günümüzde bu tip düşük yoğunluklu gelişim alanlarının, tarım alanlarını ve açık alanları tehdit ettiği, kamusal hizmet giderlerini arttırdığı, yaşayanları şehir merkezlerinden uzaklaştırdığı, ciddi trafik sorunları yarattığı, çevresel kaliteyi ve yaşam koşullarımızı aşağı seviyeye taşıdığı yönünde bir farkındalık vardır.

“Hiçbir Yerin Olmadığı Coğrafyaya Doğru” ve “Hiçbir Yerin Evi”nin yazarı James Howard Kunstler’in kelimeleriyle, “ Amerika yaşam şekliyle bizi artık ekonomik, sosyal ve ruhsal bir iflasın eşiğine getirmiştir” (www.newurbanism.org). Akıllı Büyüme, daha iyi konutlaşma, ulaşım, ekonomik gelişme ve çevresel kalitenin korunmasını sağlayan yeni politikalar ve uygulamalar getirerek, yaşam kalitesiyle gelişme modeli arasındaki ilişkiyi tanımlamaktadır.

Akıllı Büyüme, kentlerde hızla artan özel araç kullanımına karşı çıkan bir görüşle ortaya çıkmıştır. Birçok kent trafik sıkışıklıkları, petrol yakıtlarının yarattığı çevre kirliliği, gürültü ve hava kirliliği ile boğuşmaktadır. Akıllı Büyüme, hükümet yatırımlarında aktarma odaklı ulaşım konusunda düzenleme yapılmasını önermektedir.

Yeni Şehircilik’te kullanılan kentsel kırsal ölçekler sınıflandırma şeması (Transect), kent dışı yayılmaya karşı öneri model olarak Akıllı Büyüme Hareketi’nde kullanılmaya devam etmiştir (Şekil 2.35).



Şekil 2.35: Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırması kentlere göre özet fotoğrafları (www.dpz.com)

Yalnız Amerika'nın değil tüm dünyanın sorunu olan kent dışı yayılmaya ve diğer kentleşme problemlerine çözüm üretmek için kullanılabilecek araçlardan biri Yeni Şehircilik bir diğeri de Akıllı Büyüme'dir.

2.2.2. Akıllı Büyüme prensipleri

Akıllı Büyüme Ağı'nın belirlediği 10 Akıllı Büyüme prensibi şöyledir:

- Konut edinim fırsatları ve seçim şansını arttırmak,
- Yürünebilir komşuluk üniteleri oluşturmak,
- Toplum üyeleri ve diğer tüm paydaşlar arasındaki iş birliğini güçlendirmek,

- Yerin ruhunu yansıtan, özellikli, çekici yerleşimler oluşturmak,
- Karma alan kullanımları yaratmak,
- Kompakt gelişim fırsatlarını değerlendirmek,
- Tarım alanlarını, açık alanları, doğal güzellikleri ve değerli çevresel alanları korumak,
- Mevcut yerleşimleri güçlendirmek ve geliştirmek,
- Ulaşım türleri arasında tercih yapma imkânı sunmak,
- Gelişim kararlarını öngörebilmek, daha adil ve makul seviyeye getirebilmek (Frumkin, ve diğ., 2004).

Konut edinim fırsatları ve seçim şansını arttırmak; Konut seçiminde daha geniş bir perspektif sunmayı amaçlayan Akıllı Büyüme yaklaşımı, toplumsal yapının gelişimine bağlı olarak, çevresel maliyeti azaltmak, daha iyi bir iş-konut dengesini garantilemek, ticari merkez ve diğer servis imkânlarına daha yakın bir mesafede konumlanmayı organize etmek arzusundadır (www.smartgrowth.org).

Farklı gelir seviyelerine mensup toplum üyelerine yönelik konut arzının sağlanması, Akıllı Büyüme'nin ayrılmaz bir bileşenidir. Akıllı Büyüme, yerel topluluklar için yalnız yeni gelişen alanlarda arazi kullanım modellerini oluşturmada değil, aynı zamanda var olan komşuluk birimleri içerisinde mevcut altyapıyı değerlendirerek de konut sunumu yapma fırsatı tanımaktadır.

Yürünebilir komşuluk üniteleri oluşturmak; Yürünebilen, yaya ölçeğinde de hareket imkânı sunan bir mekân arzusu yeni değildir; son yarım yüzyıldır dünya üzerinde birçok komşuluk ünitesi, kentler, yaya erişimi üzerine inşa edilmiştir.

Yaya dostu topluluklarda sağlanan kişisel ve sosyal faydalar arasında daha düşük ulaşım maliyetleri, daha fazla sosyal etkileşim, geliştirilmiş bireysel ve çevresel sağlık ve yine genişletilmiş tüketici tercihi gibi avantajlar sayılırken, bunlar özel ve kamusal alanda yürünebilir mekânların yaratılmasını da kolaylaştıracak girdiler sağlamakta ve atlamamak gerekir ki alan kullanımına ve toplumsal yapılanmaya yönelik tasarımlar da yaya kullanımını teşvik etmede merkezi önem taşımaktadır (www.smartgrowth.org).

Toplum üyeleri ve diğer tüm paydaşlar arasındaki iş birliğini güçlendirmek; Kentsel katılım birçok toplulukta halen zaman kaybı, boşa çaba gibi görülse de bu noktada tüm toplum üyelerinin ve adı geçen her paydaşın yaratıcılık, hızlı çözüm üretme, toplumsal farkındalıkta daha bilinçli hale gelme ve iyi planlama ve yatırımın önemini kavramada büyük önem taşımaktadır. Akıllı Büyüme plan ve politikaları, ne kentsel

mekânda gücün yönlendiriciliğine bağlı kalmada, ne de sağlıklı, bilinçsiz kentsel mekân ve toplumsal yapı gelişiminde güç sahibi aktörlerin etkisi altında kalarak adım atmamayı gerekli bulmaktadır. Sürece toplumdaki her aktörü dâhil etmek, hem Akıllı Büyüme'nin amacına ulaşmasında, hem de her topluluk için farklılık gösterecek ihtiyaçların karşılanacağı, kamusal faydanın yaratılacağı stratejilerin geliştirilmesinde önem taşımaktadır (www.smartgrowth.org).

Yerin ruhunu yansıtan özellikli, çekici yerleşimler oluşturmak; Akıllı Büyüme, mimari güzellik ve özelliklere saygılı yapılaşma ve gelişme standartları ve bir vizyonu olan yerleşimleri destekler. Bunu, konut ve ulaşım tercihlerinde seçenekleri arttırarak yapar. Farklılıklarının farkında olan ve bunları koruyan, tekilliğini kaybetmeden gelişime ayak uyduran topluluklar yaratma amacıyla hareket eder. Akıllı Büyüme, yapay ve doğal sınırları ve nirengi noktalarını kullanarak, tanımlı komşuluk birimleri, kentler ve bölgeler yaratmayı amaçlar.

Bugünkü gelişme şekillerinin aksine, Akıllı Büyüme; fiziksel yönelimi ve diğer yapılarla ve açık alanlarla ilişkisinin olduğu kadar erişim kolaylığının (araba, vb) da olduğu bir gelişmeyi (infill and greenfield development) destekler. (www.smartgrowth.org).

Gelişim kararlarını öngörebilmek, daha adil ve makul seviyeye getirebilmek; Yasal ve finansal engellere rağmen, yatırımcılar Akıllı Büyüme örnekleri yaratmada başarılı olmuşlardır. Akıllı Büyüme'de ilerlemek için, yerel ve bölgesel yönetimlerin, zamanlamada, maliyet etkinliğinde ve yatırımcılar için tahmin edilebilirlikte iyi olan Akıllı Büyüme kararları almaya çalışmalıdırlar. Hükümet, yenilikçi, yaya öncelikli, karma kullanımlı projeleri kapsayan ve özel sektörün kesinlikle desteklediği Akıllı Büyüme'de liderlik rolü üstlenebilir (www.smartgrowth.org).

Karma alan kullanımları yaratmak; Akıllı Büyüme, daha yaşanılabilir mekânların yaratılmasında karma kullanımın önemini de ortaya koyar. Farklı kullanımları birbiri ile yakın mesafelerde konumlandırarak araç ile erişime alternatif olacak bisiklet ve yaya kullanımını olanaklı kılar.

Karma alan kullanımı, ekonomik yararlar sağlayabilir. Konut bölgelerine yakın alanlardaki ticari kullanım alanlarına ise, genelde daha yüksek değer biçilir ve bu da, yerel vergilerin yükselmesini sağlar. Akıllı Büyüme, bölgelere ülke genelinde yasa

dışı olarak yayılan karma kullanım alanlarını içeren planlama konseptlerini düzenlemeyi sağlayan bir araç sunar (www.smartgrowth.org).

Tarım alanlarını, açık alanları, doğal güzellikleri ve değerli çevresel alanları korumak; Açık alanların korunması, Akıllı Büyüme'nin yerel ekonomiyi desteklemesi, kritik çevresel alanları koruması, toplulukların yaşam kalitesinin arttırılması ve yeni gelişmelere bunları dikkate alan korumacı yaklaşımla yön vermesidir. Açık alanların erişilebilirliğinin çevre kalitesi ve sağlığa yönelik önemli faydalar sunduğunun bilincinde olan Akıllı Büyüme, açık alanların korunmasında, hava kirliliğinin azaltılmasında, ses kirliliğinin hafifletilmesinde, rüzgâr kontrolünde, yeraltı su kaynaklarının temizlenmesinde ve kimyasal kirlenmenin önüne geçilmesinde önemli girdiler sunmaktadır (www.smartgrowth.org).

Ulaşım türleri arasında tercih yapma imkânı sunmak; Akıllı Büyüme'nin kilit ve en bilinen noktalarından biri de ulaşımındaki verimliliklerdir. Akıllı Büyüme'de topluluklar ulaşım planında daha iyi arazi kullanım şartları içeren yeni bağlantılar geliştirir, yüksek kaliteli ulaşım hizmetlerinin erişilebilirliğini arttırır, yol bağlantılarının aktarma imkânlarını güçlendirecek ağlar yaratır ve her türlü ulaşım aktivitesinin birlikteliğini korumayı ön planda tutar (www.smartgrowth.org).

Mevcut yerleşimleri güçlendirmek ve geliştirmek; Akıllı Büyüme, altyapısı zaten olan mevcut yerleşimlerde de kaynakları verimli kullanan, açık alanları ve kent çeperlerindeki değerli doğal kaynakları koruyan öneriler sunar.

Mevcut yerleşmelerde gelişme, yaşayan halkın, daha güçlü vergi değeri (stronger tax base) iş yerlerine ve hizmetlere daha yakınlık, mevcut arazide ve altyapıda artan verimlilik, çeperlere yapılan baskıda azalma, dolayısıyla daha çok açık alanı korumak ve hatta bazı durumlarda kırsal yerleşimleri bile güçlendirebilmek gibi faydalardan yararlanabilmesini sağlamaktır (www.smartgrowth.org).

Kompakt gelişim fırsatlarını değerlendirmek; Akıllı Büyüme binaların yatay değil dikey gelişimi ve böylelikle yeşil alan imkânlarının arttırılmasını teşvik eder.

Kompakt yapılaşma tasarımı, daha geniş ulaşım alternatifleri için gereklidir ve yerleşim için ücret kazançları sağlar. Yerel yönetimler fark ettiler ki, birim taban alanda su, kanalizasyon, elektrik, telefon gibi servisleri ve diğer olanakları sağlamak, kompakt mahallelerde yaygın mahallelere göre daha ucuzdur (www.smartgrowth.org).

Akıllı Büyüme stratejileri, karma arazi kullanımını, alternatif ulaşım türleriyle azalan otomobil kullanımını ve yeşil alanların korunması için artan yoğunluk oranlarını desteklemektedir. Bu tasarım ve planlama prensipleri çoğunlukla yerel ölçekte - bina, yerleşim ve toplum - uygulanmaktadır. Hâlbuki bu prensiplerin, politik alanda yer alan devlet ve ulus yönleri de vardır. Örneğin, yoğun transit ve otoyol gibi ulaşım projeleri, çoğunlukla federal fonlarla desteklenen ve bölgesel ölçekli olan projelerdir. Yerel ölçekten bölgesel politika ölçeğine kadar Akıllı Büyüme'nin özellikleri anlatılmıştır.

2.2.2.1. Tasarım özellikleri

Yerel ölçekte, Akıllı Büyüme, kent dışı yayılmayı engellemede yüksek yoğunluk önerisini kullanır. Bu yoğunluk farklı büyüklüklerde ve çeşitlerde konut tipleriyle oluşturulmalıdır. Ayrıca, bu yoğunluk yeşil alanlarla - tarım alanları, ormanlar, parklar, yapılaşmamış nehir kıyı koridorları- dengelenirken, bu alanlara, yaşayanların kolaylıkla erişim sağlaması için ulaşım imkânları sunulmalıdır. "Yürünebilirlik" vurgusu olan ve konut alanlarının yanında dükkânlar, okullar, tiyatro ve ofislerin bulunduğu bir yerleşimde, sokakların her iki tarafında geniş ve ağaçlarla gölgelenmiş tretuarlar bulunmalıdır. Akıllı Büyüme yerleşimlerinde "bağlanabilirlik - erişim" yüksektir. Akıllı Büyüme'nin ızgara sistem sokak dokuları, A noktasından B noktasına birçok rota önerebilmektedir. Genellikle yerleşim ölçeğinde tasarlanan, geniş bir ulaşım alternatifleri yelpazesi sunan Akıllı Büyüme, sokak kenarlarında bisiklet yollarının yanı sıra bisiklet patikaları ve otomobile pratik alternatif sunan aktarma noktalarını tasarımına katmaktadır. Genellikle binaların önünde bulunan rahat araç park etme yerleri, kaldırım ile trafik akışı arasında bir tampon görevi görebilmesi açısından bazı durumlarda yol kenarına paralel park şekline dönüşebilmektedir. Konut alanlarında, evler sokaklara yakın konumlanır, hatta verandalarla sokağa bakan tarafları arttırılır (Frumkin, ve diğ., 2004).

2.2.2.2. Gelişme düzenlemeleri

Gelişme düzenlemeleri çoğunlukla yerel yönetimlerin nüfuz sahasındadır. Bina yönetmeliklerinden, daha geniş ölçekli bölgeleme ve alt bölümlleme düzenlemeleri gibi, daha yerel çabaları tanımlamaktadır (Frumkin, ve diğ., 2004).

Bina yönetmelikleri, yapıların; hacmini, ölçeğini, kütlesini ve stilini tanımlamaktadır. Akıllı Büyüme bina yönetmeliği, sokak ölçeğinde yaya dostudur. Binaların

ölçeklerinde uygunluk, yapı malzemelerinde devamlılık ve uygun tasarım dili oluşturmak; insanların severek yaşadığı, çalıştığı, eğlendiği ve seyahat ettiği yerleşimlerin ruhunu tanımlamaktadır (Frumkin, ve diğ., 2004).

Bölgeleme yönetmeliği; konut alanı, ticaret alanı, sanayi, rekreasyon alanları ile açık alanların; yoğunluk, parsel genişliği (lot coverage) ve yapılaşma düzenlemeleri gibi parametrelerin düzenlenmesini tanımlamaktadır. Bölgeleme, 1910 - 1920lerde başlamış, kamu sağlık, güvenlik ve refahını sağlamak için ve sosyal normları devam ettirmek için yaratılmış bir çabadır. Ancak bugün uygulanan bölgelemeyi Akıllı Büyüme desteklememektedir. Bunun yanında yenilikçi bölgeleme yönetmelikleri, Akıllı Büyüme'nin bir parçasıdır. Bu daha yerel ölçekteki bölgeleme girişimleri; fiziksel aktiviteyi desteklemekte, hava kirliliğini azaltmakta, trafik kazalarını aza indirmekte, diğer anlamıyla kamu sağlığını korumaktadır (Frumkin, ve diğ., 2004).

2.2.2.3. Bölgeselcilik

Akıllı Büyüme'nin önündeki en büyük engellerden biri metropoliten alan içindeki bölünüş yönetim sistemidir. Bir metropoliten alanda; şehir ve eyalet yönetimini, okul sistemlerini, kamu hizmet alanlarını, aktarma noktalarını, yasa uygulama dairelerini, vb kapsayan düzinelerce, belki yüzlerce kamu varlığı mevcuttur. Böyle bir alanda, arazi kullanımı ve ulaşım ile ilgili bölgesel ölçekte düzenleme yapmak imkânsızdır. Bunun sonucunda, son yıllarda metropoliten alan yönetimine ilgi artmıştır. 1978'de kurulan Oregon'un Büyük Portland Metropoliten Servis Bölgesi, bölgesel arazi kullanımı ve ulaşım planlamasının ana mercidir ve ağır transit sistemini, parkları ve kültürel etkinlikleri düzenlemektedir. Minnesota Metropoliten Kurulu, 1990ların başlarında kuruldu ve Twin Cities metropoliten alanının bütün bölgesel arazi kullanımı, ulaşım ve kanalizasyon planlamasını idare etmektedir. Bu gibi bölgesel merciler, transit yatırımları, mevcut yerleşmelerin gelişimi, kent dışı yayılmamayı ve Akıllı Büyüme'nin uygulanmasını koordine etmektedir (Frumkin, ve diğ., 2004).

2.2.2.4. Büyüme yönetimi

Büyümenin nerede ve nasıl olduğunu yönetmek, Akıllı Büyüme'nin önemli bir parçasıdır. Pek çok devlet ve metropoliten alan büyüme yönetimini deneyimlemiştir. Bir strateji, kanalizasyon, su hattı, paralı yollar gibi maddeleri içeren ücret şemasını oluşturur. Bir diğeri, entegre olmuş arazi kullanımı ve ulaşım planlaması gibi maddeleri içeren altyapıda koordine ve yönetimi tanımlar (Frumkin, ve diğ., 2004).

2.2.2.5. Arazi koruması

Arazi koruması Akıllı Büyüme'nin önemli bir parçasıdır. Yüksek yoğunluklu yerleşimler yaratmak, tarım alanlarını, orman alanlarını ve diğer yapılaşmamış doğal alanları korumayı sağlar. Bunun altında yatan birçok amaç vardır: su havzalarının korunması, türlerin korunması, rekreasyonel olanakların yaratılması, tarım arazilerinin ve tarihi özelliklerin korunması. Bu tür çabalar, konut alanlarının diğer arazi kullanımlarıyla dengelenmesini sağlamaktadır (Frumkin, ve diğ., 2004).

2.2.2.6. Altyapı harcamaları

Akıllı Büyüme, geleneksel yatırımların yanı sıra altyapı harcamalarını da gerekli bulmaktadır. Bu bir anlamda, yollar için ayrılan büyük kamu giderleri, araç park etme olanakları ve kent dışındaki alanlar için ayrılan altyapı yatırımları gibi kentsel yayılmayı destekleyen harcamaları sınırlandırmak anlamına gelmektedir. Bunun aksine, kent kanalizasyonu ve su hattı gibi mevcut altyapıya; yaya olanakları ve aktarma gibi yeni altyapıya yapılacak yatırımlar Akıllı Büyüme'nin birer parçası, kamu yararının sağlayıcısıdır (Frumkin, ve diğ., 2004).

2.2.2.7. Finanslama

Akıllı Büyüme projelerini uygulayacak yatırımcıların bir finansmana ihtiyaçları vardır. Bankalar, geleneksel projeler için kolaylıkla kredi sağlarlar. Büyük bir Akıllı Büyüme projesi, park garajlarıyla birlikte konut bloklarını, ticari alanları ve ofis alanlarını kapsar ki bunlar yapım maliyeti çok yüksek projelerdir. Ayrıca bankalar, ıskonto edilmiş nakit para akış metodolojilerini kullandıkları kısa vadeli geri dönüşümleri önemserlerken, Akıllı Büyüme projelerinin gerçek faydasını ve değerini anlamak yıllar alabilmektedir. Bu gibi durumlarda üretilen çözümler – yaratıcı finanslama, farklı yatırımcıları farklı türlerde karlarla karşılaştırmak, bankaların eğitimi ve başarılı Akıllı Büyüme projelerini sergilemek gibi – ülke çapında gayrimenkul yatırım şirketleri ve bankalarda yavaş yavaş gündeme gelmektedir (Frumkin, ve diğ., 2004).

Bütün bu prensipler ışığında, Akıllı Büyüme; kentlerde yaşam kalitesinin artması, hoş tasarımlı kentsel mekânlar yaratılması, ekonominin kalkınması, çevresel problemlerin azaltılması, sağlık problemlerinin ve giderlerinin azaltılması, yapılaşma ve ulaşımında sorunsuz, düşük maliyetli ve ücretli ürünlerin çıkartılması konularında

başarı sağlamayı hedeflemektedir. Tüm bu hedefler, bir kentsel mekânın olması gerektiği şekli tanımlamaktadır.

2.2.3. Akıllı Büyüme'nin uygulanabildiği alanlar

Journal of Urban Design'da 2003 yılında yayınlanan "Measuring Urbanism: Issues in Smart Growth Research" adlı makalesinde Emily Talen'e göre Akıllı Büyüme Hareketi, dış mahallelerde yer alan tek kullanımlı bölgelemeye sahip konut gelişmeleri ile onların ticari merkezlerini kapsayan projelere göre, mevcut yerleşmelerdeki yenileme projelerine öncelik vermektedir (Talen, 2003). Akıllı Büyüme de Yeni Şehircilik gibi hem mevcut kentsel alanlarda bir takım çözümler sunar hem de yeni gelişme alanları için öneri modeller betimler. Akıllı Büyüme Hareketi'nin uygulaması tamamen hükümet politikalarına bağlıdır.

Akıllı Büyüme uygulamaları, Yeni Şehircilik uygulama sınıflandırmasından daha fazla detaylandırılmıştır. Bu sınıflar: bölgesel planlar, köyler & kasabalar, şehir merkezi planları, kentsel doldurma alanları, aktarma odaklı planlar, kent dışı / kenar mahalleler (banliyöler), yazlık köyler ve kampüslerdir. Bu sınıflara uygulanmış ve uygulanmakta olan pek çok örneği sıralamak mümkündür:

- **Bölgesel planlar:** Avalon Park (3.794 hektar, Florida, ABD); Buftea (156 hektar, Bucharest, Romanya); Cornell (972 hektar, Ontario, ABD); Gentilly Design Charrette (2.025 hektar, Los Angeles, ABD); Hertfordshire Eyaleti (164.300 hektar, Hertfordshire, İngiltere), New Cairo (830 hektar, Cairo, Mısır).
- **Köyler & kasabalar:** Abacoa (830 hektar, Florida, ABD); Blount Springs (2.025 hektar, Alabama, ABD); Kemer Country (213 hektar, İstanbul, Türkiye); Markham (810 hektar, Toronto, Kanada); Olowalu Kasabası (243 hektar, Maui, Havai); Pedra Branca (49 hektar, Santa Catarina, Brezilya); Platinum City (36 hektar, Koramangala, Hindistan); Potts Mountain (526 hektar, Big Canoe, Gürcistan).
- **Şehir merkezi planları:** Baton Rouge (202 hektar, Louisiana, ABD); Hickory Şehir Merkezi (Hickory, Kuzey Karolina); Coconut Grove (Florida, ABD); Los Angeles Şehir Merkezi (247 hektar, Kaliforniya, ABD); Eggesin (Almanya); Manama ve Muharraq (202 hektar, Manama Muharraq, Bahreyn).
- **Kentsel doldurma alanları:** Aqua (3,5 hektar, Miami Sahili, Florida); East Fraserlands (52 hektar, Vancouver, Kanada); Greentree (1 hektar, Washington. D.C.); Jabal Khandama (12,5 hektar, Mekke, Suudi Arabistan); Johannisviertel (0,9 hektar, Berlin, Almanya); LiveWorks (3.644 metrekare, Atlanta, Gürcistan).

- **Aktarma odaklı planlar:** Anchor Mill (13 hektar, Kuzey Karolina, ABD); Cornelius (52 hektar, Kuzey Karolina, ABD); Independence (125 hektar, Pennsylvania, ABD); Liberty Harbor North (32 hektar, New Jersey, ABD); Springhill Gölü (63,5 hektar, Maryland, ABD); Upper Rock Bölgesi (8 hektar, Maryland, ABD); Wesmont İstasyonu (61,5 hektar, New Jersey, ABD).
- **Kent dışı / kenar mahalleler:** Colorado Springs (23 hektar, Kolorado, ABD); Cottonwood (21 hektar, Utah, ABD); Fannin İstasyonu (60 hektar, Texas, ABD); Heulebrug (25 Hektar, Knokke-Heist, Belçika).
- **Yazlık köyler ve kampüsler:** Alys Beach (64 hektar, Florida, ABD); Big Bay Point (230 hektar, Ontario, ABD); Novaja Izhora (50 hektar, Bolshaya Izhora, Rusya); Pailahuen, Aldea al Mar (398 hektar, Buenos Aires, Arjantin); Barry Üniversitesi Kampüsü (Florida, ABD); Hendrix Koleji (Arkansas, ABD); Johnson & Wales Üniversitesi (Rhode Adaları, ABD) (www.dpz.com).

Yukarıda sayılan projeler yalnızca bazı örneklerdir. Bunun gibi bugüne kadar Akıllı Büyüme'nin uygulandığı pek çok alan olmuştur. 2002 yılından bu yana EPA (United States Environmental Protection Agency) Akıllı Büyüme örneklerini ödüllendirerek örnek kentsel mekânların yaratılmasına katkı sunmayı hedeflemiştir. 2008 yılında verilen ödüller şöyledir:

- Akıllı Büyüme Genel Başarı Ödülü: Silver Spring Kent Merkezi Geliştirme Projesi, Silver Spring, Maryland
- Politika Geliştirme Ödülü: Yaşanabilir Merkezler İnisiyatifi (Liveable Centers Initiative - LCI), Atlanta Bölgesel Komisyonu, Atlanta Metropoliten Bölgesi, Georgia
- Adaletli Kalkınma ve Eşitlikçi Gelişim Ödülü: Mission Creek Senior Community, Mercy Housing Kaliforniya ve San Francisco Konut Kurumu, San Francisco, Kaliforniya (Şekil 2.36 – 2.37).



Şekil 2.36: Silver Spring, Maryland (solda), Atlanta Metropoliten Bölgesi, Georgia (sağda) (www.epa.gov).



Şekil 2.37: San Francisco, Kaliforniya (www.epa.gov).

Ödül alan projelerin yanı sıra yavaş yavaş Avrupa'da da tartışılan yayılma ve uygulanmaya başlayan Akıllı Büyüme Hareketi, pek çok bölgede yönetimler tarafından en azından politika olarak görüşülmeye başlamıştır.

2.2.4. Akıllı Büyüme'nin uygulama sorunları

Anthony Downs'un, Journal of the American Planning Association'da 2005'te yayınlanan "Why We Discuss It More than We Do It?" isimli makalesinde Akıllı Büyüme'nin uygulama sorunlarından bahsedilmiştir. Akıllı Büyüme Hareketi'nin uygulamadan çok teoride kaldığını, hatta Akıllı Büyüyen yerleşim olduğunu ileri süren pek çok yerleşimin çoğunun bu konu üzerine tartıştığını ancak pratikte bir şeylerin yapılmadığını belirten Downs, akımın prensiplerinin gruplar ve yerleşimler tarafından farklı algılanabileceğini vurgulamaktadır. Akıllı Büyüme Hareketi'nin uygulanmasında 3 grup tarafından farklı baskılar yaratılır. Bu gruplar: hükümet karşıtı (nongovernment) çevreciler, şehir plancıları ve diğer yerel devlet memurları, yenilikçi özel gayrimenkul yatırımcılarıdır (Downs, 2005).

Çok az bölgenin Akıllı Büyüme prensiplerinin hepsini uygulamaya koyduğunu belirten Downs, uygulama sorununun temelinde, bu prensiplerin Amerikan halkı tarafından geniş çapta kabul görmediğini söylemektedir. Kabul görmeyi kısıtlayan engeller şunlardır:

- Gelişmenin kar ve zararının yeniden dağıtılması
- Güç ve otoritenin yerel seviyeden bölgesel seviyeye çekilmesi
- Konut alanlarında yoğunluğun artması
- Konut fiyatlarının artması
- Trafik sıkışıklığının giderilmesinde yaşanan başarısızlık
- Yeni gelişmelerde "bürokrasi"yi arttırması
- Kent dışı alanlardaki mülk sahiplerinin karlarının kısıtlanması

- Bölge planlarıyla siyasi ve sosyal gelişmede yaşanan kopukluk (Downs, 2005) (Şekil 2.38).

Akıllı Büyüme Politikası	Kar ve Zararının Yeniden Dağıtılması	Gücün Yer Değiştirmesi	Artan Yoğunluk	Artan Konut Fiyatları	Trafik Çözümünde Yaşanan Başarısızlık	Artan Bürokrasi	Sınırlanan Karlar	Bölgesel Planlar
1. Kent dışı yayılmanın sınırlandırılması	■	■	○	■	○	○	■	■
2. Yeni gelişme ve mevcut yerleşimlerde yoğunluğun artırılması	○	■	■	■	○	○	○	○
3. Daha çok karma alan kullanımı olan ve yaya dostu çevreler oluşturulması	○	■	○	○	■	○	○	○
4. Yeni yerleşmelerdeki kamu karının gelişme alanlarına aktarılması	■	○	○	■	○	■	■	○
5. Araba kullanımını azaltmak için toplu taşımanın iyileştirilmesi	○	■	○	○	■	○	○	○
6. Eski mevcut yerleşimlerin iyileştirilmesi	■	○	■	■	○	○	○	○
7. Karşılabilir konut arzının artırılması	■	■	○	◆	○	■	○	■
8. Yatırımcının engellerinin azaltılması	■	■	○	◆	○	○	◆	○
9. Estetikte, sokak dokusunda ve tasarımında daha karma düzenlemelerin uygulanması	○	○	◆	○	◆	○	○	○
	■ Doğrudan olumsuz etki	■ Biraz olumsuz etki	◆ Politika engeli azalır	○ İlgisiz				

Şekil 2.38: Akıllı Büyüme Politikalarının Uygulamasının Önündeki Engeller (Downs, 2005).

Akıllı Büyüme Akımı'nın Downs'a (2005) göre sıralanan uygulama sorunları, akıma genel anlamda eleştirel bir yaklaşımdır. Bu eleştiriler ışığında hareketi bir adım öteye taşımak mümkündür.

2.3. Bölüm Değerlendirmesi

Günümüzde dünyada tartışılan en önemli çağdaş kentsel tasarım yaklaşımı Yeni Şehircilik, son 20 yılda başta Amerika olmak üzere Avrupa ülkelerinde ve bazı Asya ülkelerinde uygulanmaya başlamıştır. Bu yeni arayışı doğuran en önemli neden ekolojik dengenin bozulmaya başlaması denebilir. Ekolojik dengeyi bozan etmenlerden en önemlisi olan kentler, bugün yeryüzünün %2'sini kaplamaktadır ve şehirlerde yaşayan insanlar dünya nüfusunun %75'ini oluşturmaktadır. Ayrıca kentler atıkların büyük bir kısmından sorumludur ve bu atıkların yaklaşık %70'i arıtılmadan biyosfere karışmaktadır. Küresel karbon emisyonunun, %40-50'si yapılar, %25'i ulaşım araçları, %25'i de endüstriyel faaliyetlerden kaynaklanmaktadır (Sev, 2009). Bu nedenle kentlerdeki planlama anlayışında yeni arayışlara gidilmiştir. Yeni Şehircilik, kentsel yayılmaya, tek kullanımlı bölgelemeye

ve en temelde modernizme tepki olarak çıkmıştır. Yeni Şehircilik'e göre insanlar; toplu taşıma araçlarını kullanmalı; kompakt düzenlenmiş, yayınık olmayan kentlerde yaşamalı; 5-10 dakikalık yürüme mesafelerinde bir alışveriş noktasına, dinlenme yerine, sosyo-kültürel aktivite merkezine ve iş yerlerine ulaşabilmelidir. Eğer ulaşamıyorsa en azından bir toplu taşıma aracının aktarma noktasına erişim sağlanmalı ve kolaylıkla günlük aktivitesini yerine getirebilmelidir.

Yeni Şehircilik'in en önemli uygulama modeli Akıllı Büyüme'dir. Akıllı Büyüme yaklaşımı Yeni Şehircilik'te daha bölgesel ölçekte tartışmaların çıkmasıyla ve daha kentsel tasarım ölçeğinde detayların gereksiniminden doğmuştur. Akıllı Büyüme'nin de uygulama aracı Akıllı Yönetmeliklerdir.

Günümüzdeki olumsuz küresel problemlerin çözümünün ve önerilen planlama stratejilerinin en önemli silahı teknolojidir. Çevreyle etkileşim kurmakta en etkin yollardan biri olan teknolojinin, günümüze kadar bireysel çıkar amaçlı kullanıldığından çevreye önemli ölçüde zarar verdiği de açıktır. Bu nedenle sürdürülebilir bir gelecek yaratmaya yönelik olarak, teknolojinin kullanımında son derece dikkatli olunmalıdır. Asıl olan sürdürülebilir teknolojilerin kullanımıdır. Unutulmamalıdır ki doğru kullanıldığında bütün dünyadaki olumsuzlukların düzeltilmesinde sahip olunan en önemli silah teknolojidir.

3. TÜRKİYE’DEKİ KENTLERİN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU, DÜNYA ŞEHİRLERİYLE BENZER ÖZELLİKLERİ

İnsanoğlunun doğal çevresine uyum sağlamak ve doğaya egemen olmak için toprakla olan ilişkileri, günümüzde önemini ve gereksinimini daha da arttırmıştır: toprağın artan nüfusla orantılı olarak parçalanması beslenmeyi, barınmayı, hatta hava almayı bile zorlaştırmıştır. Bu nedenle, insanlar kendilerine devamlı olarak yeni doğal çevreler bulma ve yeni kültürel süreçler oluşturma yolunda sonsuz çaba içine girmişlerdir. Çevre değişikliği amacı, bu etkenlerden dolayı yoğunluk kazanmış ve süresiz göçlerin oluşumunu gerçekleştirmiştir. Bu göçler sonunda kentsel çevrelerde yeni yaşam ve yerleşme biçimleri doğmuştur. Kent merkezlerinde çok sayıda işsizler birikimi; başta yerleşme sorununu, giderek yoksul mahalleleri ve yoksulluk sorununun doğmasını biçimlendirmiştir. İnsan toplumlarında doğan bu yoksul - zengin, eğitilmiş - eğitimsiz gibi farkların arasındaki uçurumun gittikçe derinleşmesi doğal çevrelerimizde önüne geçilemeyen sorunlarla karşı karşıya bırakmıştır.

3.1. Çağdaş Kentleşmenin Özellikleri

Bugünün az gelişmiş ülkelerinin hemen hemen hepsinde gözlemlenen kentleşme biçimi, Avrupa ve Kuzey Amerika kentlerinin sanayiye dayalı kentleşmesinden çok, sömürgecilik çağının kentleşme biçimini andırır. 1860-1890 yılları arasında faal nüfusun % 22 ile % 45'i imalat sanayinde çalışırken, aşağı yukarı 100 yıl sonra (1951-1961), Cezayir, Fas, Tunus, Panama ve Pakistan gibi ülkelerde, imalat sanayinde çalışan faal nüfus oranı ancak % 5,6 ile % 6,9 arasında değişmekte idi (Keleş, 1997).

19. yüzyılın kentleşmesini bir önceki yüzyıldan ayıran önemli özelliklerden biri de, 19. yüzyılın bir nüfus patlaması çağı olmasıdır. Tıptaki ilerlemeler, kolera ve tifüs gibi salgınlarla savaşım yöntemleri, nüfusun büyük bir hızla artmasına neden oldu. Yüzyılın başında gelişmiş ve sanayileşmiş ülkelerde % 2 olan nüfus artış hızı, gelişmekte olan ülkelerde % 2,8'i, hatta bazılarında % 3'ü buluyordu. 1920 ile 1940

yılları arasında, dünyada köy nüfusu 520 milyon artmıştır. Köylerin barındıramadığı, besleyemediği bu nüfus, kentlere akın etmiştir (Keleş, 1997).

Tarımın yapısında, verimlilikte ve gıda maddeleri üretiminde, boğaz tokluğu düzeyini aşan bir artık ürün, İngiltere başta olmak üzere, Amerika ve Japonya kentlerinin sanayileşmesinden önce gerçekleşmesine karşın gelişen ülkeler, kentleşmelerini hızlandıran bu teknolojik yeniliklere çok kısa bir süreden beri tanık olmaktadır (Keleş, 1997).

Öte yandan, sanayileşmiş toplumlarda kentleşme, tarihsel gelişimi içinde genellikle kalkınma ile birlikte yürümüştür. Gelişmekte olan ülkelerde ise sanayileşme, kentleşmeyi yavaş bir hızla arkadan izlemektedir. Örneğin 19. yüzyıl Avrupa'sının büyük kentlerini dolduran kitleler, bu özeklerden çoğu kez iş olanakları bulabilmişlerdir. 19. yüzyılın ikinci yarısında Avusturya, Fransa, İsviçre, İsveç gibi ülkelerde, sanayide çalışan nüfus kentli nüfusun iki üç katı arasında değiştiği halde, bugünün gelişen ülkelerinde bunun tam tersi olan bir ilişki görülmektedir (Keleş, 1997).

Son olarak, Batı'da kentleşme liberal bir ekonomik düzen içinde başlamış ve gelişmiştir. Bugün ise, 1980ler'de dünyada yaygınlaşan liberalleşme akımlarına karşın, gelişmekte olanlar başta olmak üzere, birçok ülkeler karışmacı (müdahaleci) ekonomik sistemlerin yardımıyla kentleşme sorunlarının çözümüne çalışmaktadırlar (Keleş, 1997).

Üçüncü Dünya ülkelerinde gelişen kent bölgeleri sanayileşmiş ülkelerdeki kentlerden çarpıcı bir biçimde farklıdır. Üçüncü Dünya'da insanlar ya kendi geleneksel kırsal üretim sistemleri çözülmesi için, ya da kent bölgeleri daha iyi iş olanakları sunduğu için kentlere gelirler. Kente sadece kısa bir süre için göç etme, yeterli parayı kazandıklarında köylerine dönme niyetinde olabilirler. Göçmenler kentlerin kenarlarında mantar gibi üreyen gecekondu bölgelerinde toplanırlar. Batıda kent bölgelerinde, yeni gelenler çoğunlukla kentin merkezine yakın yerlerde yerleşirler ancak, Üçüncü Dünya ülkelerinde bunun tersi olur, burada göçmenler kent bölgelerinin “mikroplu kıyı” olarak adlandırılan yerlerinde yerleşirler. Örnekler olarak Hindistan ve Latin Amerika'daki kentleri alabiliriz (Giddens, 2000).

Tüm dünya kentleri, kentleşmenin sonuçlarıyla günümüzde karşı karşıya kalmış ve ilerleyen zamanlarda daha da karşı karşıya kalacaktır. 1950lerde başlayan geri kalmış

ülkelere özgü hızlı ve dengesiz kentleşme süreci, Türkiye’de de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. 1940 – 1950 yılları arasında kentsel nüfusta önemli bir artış olmamasına karşın, 1950 – 1960 döneminde kentsel nüfustaki artış oranı iki kata yükselmiştir. Aynı şekilde, köyden kente göçün en fazla 1950 - 1960 yılları arasında olduğunu söylemek mümkündür. Bunun yanında, aynı dönemde II. Dünya Savaşı'ndan sonra Batı Avrupa uluslarının çoğu, savaş yıkıntısı, eskime, savaş yıllarında konut üretiminin durması, vb. sonucu konut yetersizlikleri ile karşı karşıya kalmıştır. Bu nedenle ulusal konut politikasının önemi, söz konusu savaştan sonra anlaşılmaya başlanmıştır.

3.2. Türkiye'de Kentleşme ve Kentlerin Günümüzdeki Durumu

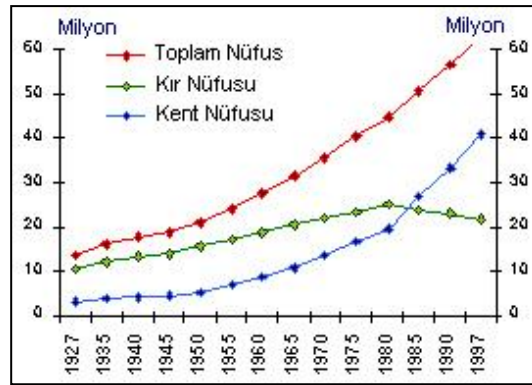
Ernst Reuter, Ömer Celal Sarç ve Sadun Aren, 1945-1950 yılları arasında yapmış oldukları çalışmalarında, o tarihte Türkiye'de güçlü kentleşme eğilimleri bulunmadığı görüşünde birleşmişlerdir. Oysa 1955'ten bu yana yapılan kimi çalışmalarda, durumun değişmiş olduğu ve ülkenin, özellikle 1950'den sonra, hızlı bir kentleşme süreci içine girmiş bulunduğu görülmüştür. Kentleşmenin 1980'den itibaren yeniden yavaşlama sürecine girmiş olduğu yolunda da görüşler vardır (Keleş, 1997).

Batı Avrupa ülkelerinde, bugün kurumlaşmış, sistemleşmiş bir konut politikası uygulanmaktadır. Konut üretimi açısından arz ve tüketim dengelenmiştir. Türkiye'de ise, bugün karşımıza önemli sorunlardan biri olarak konut sorunu çıkmaktadır. Bunun nedeni, sorunun ulusun önde gelen ve çözümlenmesi gereken bir nitelik taşıdığının kabul edilmemesidir (Çakır, 2007).

Türkiye'de de köyden kente, çeşitli toplumsal ve ekonomik nedenlerle göçen yoksul kesimin yaratmış olduğu sorunlardan biri "gecekondu" sorunudur. Türkiye'de gecekondu yerleşimlerinin, yazılı belgelere dayanmaksızın, önemli bir sorun olarak II. Dünya Savaşı sonlarına doğru ortaya çıktığı ve savaşın sona ermesiyle hızlı bir gelişme gösterdiği genel olarak kabul edilmektedir (Çakır, 2007).

Gecekondu sorunu, kuşkusuz Türkiye'ye özgü bir olgu değildir. Başka gelişmiş ülkelerde ise, özellikle de geri kalmış birçok ülkenin büyük kentlerinde gecekondu olgusu vardır ve benzer koşullar içinde yer almaktadır. Fakat başka uluslarda bu olgunun boyutları, Türkiye'dekinin benzeri değildir. Gecekonduların Türkiye'ye has

özelliği bu durumun İngiltere'deki durum ile Hindistan'ın Kalküta gibi büyük şehirlerindeki durum arasında bir orta yol teşkil etmesidir. Bu üç memlekette zirai bölgelerden şehirlere doğru bir akın ve şehre yeni gelenlerin mesken ihtiyaçları vardır. İngiltere'de yeni gelenlere hükümet, belediyeler vasıtasıyla mesken inşa eder. Hindistan'da gelenler ise sokaklarda, parklarda, tren yolu istasyonlarında ikamet ederler. Türkiye'de şehre gelenler ise hükümetten ne işçilik ne de malzeme yardımı istemeksizin, kendi evlerini kendileri inşa ederler. Yalnız evlerini bir başkasına ait arazi üzerine, tercihen hazineye veya ammeye ait arazi üzerine, gizlice yaparlar (Çakır, 2007).



Şekil 3.1: Türkiye'de kırsal - kentsel nüfus değişimi, (www.tuik.gov.tr)

Türkiye'de nüfusu 10.000'den az olan yerleşmelere kırsal nüfusu, fazla olan yerleşmelere de kent nüfusu denilmektedir. 1927'de 3 milyon dolaylarında olan kent nüfusu, 1965'te 10 milyon, 1985'te 28 milyon, 1997'de 41 milyon dolaylarındadır. 1985 - 1990 yılları arasındaki dönemde Türkiye'de kentsel nüfus artış hızı %43,9 iken, 1990 - 2000 yılları arasındaki 10 yıllık süre zarfında bu hız % 32,6'dır. Kentsel nüfus oranı ise 1985 - 1990 döneminde % 51,32 iken, 1990 - 2000 yılları arasında %59,25'dir. 1985 - 1990 ve 1990 - 2000 dönemlerinde kentsel nüfus artış hızı düşmekte, kentsel nüfus oranı yükselmektedir. Çünkü kentsel nüfus miktarında artış halen devam etmekte, ancak artış hızı düşmektedir (Şekil 3.1) (Çizelge 3.1 – 3.2).

Çizelge 3.1: Türkiye'de dönemsel kentsel nüfus artış hızı ve oranı, (www.tuik.gov.tr)

Gösterge	1985-1990	1990-2000
Kentsel Nüfus Artış Hızı (%)	43,9	32,6
Kentsel Nüfus Oranı (%)	51,3	59,2

Bunun yanında yıllara göre genel nüfus artış hızını incelediğimizde 1990 yılından sonra her iki yılda bir yaklaşık % 1 oranında bir düşüş gözlenmektedir.

Çizelge 3.2: Türkiye'de nüfus artış hızı, (www.tuik.gov.tr)

Göstergeler	1990	1994	1998	2002	2006
Nüfus Artış Hızı (%)	17,0	15,7	14,4	13,2	12,1

II. Dünya Savaşı yılları olan 1940 - 1945 arasında kentleşme hızı, dönemin olağanüstü koşulları nedeniyle çok yavaşlamıştır. Savaşın sona ermesiyle, savunma kaygılarının ortadan kalkması ve bir önceki dönemin küçük kentsel nüfusu, savaş sonrası kentleşmenin hızını artmış gösteren nedenler arasındadır. 1965'i izleyen beş nüfus sayımı döneminde, yıllık ortalama kentleşme hızının, sırasıyla, % 7,2, % 6,3, % 5,1, % 4,3 ve % 4 olmasına karşılık kentsel nüfustaki mutlak artış bu beşer yıllık dönemlerde 3 ile 5 milyon kişi arasındadır. Kentleşmenin hızında, son bir kaç sayım döneminde görülen göreceli yavaşlama, 1970 sonrasında kurulan hükümetlerin izledikleri tarım ürünleri taban fiyat politikalarının kırsal alanları daha az itici kılmasının, hızlı enflasyonun kentlerde yaşamayı çok pahalı duruma getirmiş olmasının payları olduğu belirtilebilir. Bu dönemler, ülkede evlenme oranlarının da göreceli olarak azaldığı dönemlerdir. 1975 - 1980 yılları arasında özellikle büyük kentlerde yer alan şiddet olaylarının da, kentlerde yaşamayı çekici olmaktan çıkardığı ileri sürülebilir (Keleş, 1997).

Ülkemizde kent sayısı da, sürekli artış içindedir. 1927'de 66 olan kent sayısı, 1950'de 102'ye, 1960'da 147'ye, 1970'de 238'e, 1980'de 320'ye, 1985'te 380'e ve 1990 ise 424'e yükselmiştir. Bu sayının, 1995'te 500'ü geçmiş olduğu var sayılabilir. Kent sayısının artması, küçük kasabaların, nüfusu 10.000'i aşmış yerleşim yerleri kümesine geçmeleri yoluyla olmaktadır. Bunlardan bir bölümü, çok yavaş olan gelişme süreçleri içinde uzun sürede "kent" haline geldikleri halde, bir bölümü de türlü sanayi etkinlikleri için kuruluş yeri olarak seçilmeleri sonucunda gösterdikleri hızlı bir gelişme ile kısa sürede "kent" olmaktadır (Keleş, 1997).

Kentsel nüfus, kent sayısından daha hızlı artmakta olduğundan "ortalama kent büyüklüğü" de artmaktadır. 1935'te 33.000 olan ortalama kent büyüklüğü, 1960'da 47.612'ye, 1970'de 49.312'ye, 1980'de 63.532'ye, 1985'te 67.866'ya, 1990'da ise 74.219'a yükselmiştir (Keleş, 1997).

3.3. Kentleşmenin Yarattığı Çevre Sorunları

Türkiye, doğanın kirlenmesi sorunlarıyla çok kısa bir süreden beri karşılaşmakta ve kamuoyu çevre sorunlarının tam bilincine henüz varmamış durumda bulunmaktadır.

Konuya ilk kez, III. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer ayrılmıştır. Başbakanlığa bağlı TUBITAK ve DPT'den başka Enerji ve Tabii Kaynaklar, Tarım, Orman, Kültür, Turizm, Sağlık, Bayındırlık ve İskân Bakanlıkları'yla yerel yönetimler, çevreye ilişkin konularda, kendilerine yasalarla verilmiş türlü yetki ve görevlere sahiptirler. 1978 yılında kurulan Çevre Müsteşarlığı, bütün bu çalışmalar arasında eşgüdüm sağlamakla görevlendirilmiştir. Bu görevi 1991 yılından itibaren Çevre Bakanlığı üstlenmiştir (Keleş, 1997).

Tüm dünya, küresel çevre problemleriyle karşı karşıyadır. Bu çevresel problemlerin birincil kaynağı kendi insan eliyle yaratmış olduğumuz yapılı çevrelerimizdir. Günümüzde özellikle gelişmekte olan ülkelerde, hem kentlerin refah durumu gittikçe kötüye gitmekte, hem de doğal çevremize her geçen gün daha da tahribat vermektedir. Bunu biraz olsun engellemek, yavaşlatmak için uzmanlar bugün uygulanan kent planlama yöntemlerinin yanlışlığını vurgulamakta, bunun yerine öneri modeller geliştirmektedirler. Önceki bölümlerimizde anlatılan bu modellerden ikisi "Yeni Şehircilik ve "Akıllı Büyüme"dir. Bu gibi çalışmalar umut vericidir. Çünkü eğer günümüzdeki yöntemlerle, bilhassa ülkemizdeki planlama metotlarıyla büyümeye devam edersek kentlerimiz iyice yaşanmaz hale gelecektir. Bu nedenle bu türden çağdaş kentsel tasarım modellerine ihtiyacımız olduğu gibi bunları hayata geçirme zorunluluğumuz da bulunmaktadır. Bilmeliyiz ki, dünyamız doğru adımlar atıldığında bize yeniden temiz hava soluma olanağı verecektir. Sosyolog Anthony Giddens'in sözleriyle:

“Bugün – yirminci yüzyılın sonunda – gelecek hakkında yoğun bir kaygı duyan, ancak yine de olağanüstü umutlarla dolu bir dünyada yaşıyoruz. Bu dünya değişimin egemen olduğu, derin çatışmalar, gerilimler ve toplumsal bölünmelerle olduğu kadar çağcıl teknolojinin doğal çevre üzerindeki yıkıcı saldırısıyla da ayırt edilen bir dünya. Yine de kendi kaderimizi denetleyebilme ve yaşamlarımızı daha iyiye götürebilme olanaklarımız, daha önceki kuşakların hayal bile edemeyeceği ölçüde bulunuyor” (Giddens 2000).

3.4. Bölüm Değerlendirmesi

Şehirlerin gelişmesi ve biçimlenmesi, şehir planlamanın kurumsallaşma öncesi döneminde, ağırlıklı olarak gelişen olaylara karşı ortaya çıkan güncel tepkilerle gerçekleşmekteydi. Bu düzenlemeler, kuşkusuz geleceğe yönelik uzun zaman

birimlerini düşünerek alınan planlama kararları değildi. Sanayi öncesi dönemde, coğrafi doğal etmenler, askeri amaçlar, dinsel etmenler, ticaret ve tarımın gelişmesi gibi oluşumlarla kademeli olarak karşı karşıya kalan şehirler; bu gelişmelerin ortaya çıkardığı gereksinimlere, şehirlerin fiziksel tasarımında yaptıkları değişikliklerle ayak uydurmaya çalışmıştır. Bu değişiklikler daha çok şehirlerin tek hâkimi olan kral, din adamları, derebeyler vb. monarşik güçler eliyle gerçekleşmiştir. Bu güçler, çoğu kez şehirlerin sosyal dokusunu oluşturan toplulukların gereksinimlerinden çok, kendi düzenlerinin devamını sağlayacak ve etkilerini vurgulayacak kararlar üretmişlerdir.

19. yüzyıl, şehir planlama kararlarında, şehirlerde yaşayan insanların gereksinimlerinin ön plana çıkmaya başlamış olduğu dönemdir. Sayısı ve büyüklükleri gittikçe artan bu insan yerleşmelerinin karmaşılaşan yapısı, sanayi devrimi ve onun etkileri ile, sosyo-ekonomik, kültürel, yapay çevre ve doğal çevrede bir dönüşüm ve bazen de yıkım ile karşı karşıya kalmıştır.

20. yüzyılda gelişmiş sanayi toplumlarında ortaya çıkan sanayi şehirlerindeki, sosyal, kültürel, tarihsel ve doğal çevredeki sorunlara çözüm getirmek amacıyla; şehir planlaması çağdaş anlamda, çok disiplinli bir bilim ve sanat dalı olarak kurumsallaşmaya başlamıştır. Bu yaklaşım, teknoloji ve bilimi kullanarak, şehirlerin planlanmasında ileriye dönük gelişmelerin tahmin edilmesine, kararların bu tahminler çerçevesinde alınmasına yardımcı olmuştur. 20. yüzyılın sonlarına gelindiğinde hala tartışması yapılan planlama çalışmalarında ortaya çıkan en önemli sonuç, teknolojinin ülkelerin sınırlarını aşarak evrensel boyut kazandığı ve şehirlerin hem planlanması hem de biçimlenmesinde çok önemli bir etmen olduğu, bunun yanı sıra doğal, sosyal ve kültürel çevrenin bu durumdan olumsuz etkilendiğidir (Eyüboğlu,1998).

Türkiye'de de köyden kente, çeşitli toplumsal ve ekonomik nedenlerle göçen yoksul kesimin yaratmış olduğu sorunlardan biri "gecekondu" sorunudur. Türkiye'de gecekondu yerleşimlerinin, yazılı belgelere dayanmaksızın, önemli bir sorun olarak II. Dünya Savaşı sonlarına doğru ortaya çıktığı ve savaşın sona ermesiyle hızlı bir gelişme gösterdiği genel olarak kabul edilmektedir (Çakır, 2007).

Bu yoğun kentleşmeden dolayı tüm dünya, küresel çevre problemleriyle karşı karşıyadır. Bu çevresel problemlerin birincil kaynağı kendi insan eliyle yaratmış

olduğumuz yapılı çevrelerimizdir. Günümüzde özellikle gelişmekte olan ülkelerde, hem kentlerin refah durumu gittikçe kötüye gitmekte, hem de doğal çevreye her geçen gün daha da tahribat verilmektedir. Ancak bilinmelidir ki “Yine de kendi kaderimizi denetleyebilme ve yaşamlarımızı daha iyiye götürebilme olanaklarımız, daha önceki kuşakların hayal bile edemeyeceği ölçüde bulunuyor” (Giddens 2000).

4. YELDEĞİRMENİ SEMTİ KENTSEL TASARIM ÇALIŞMASI

4.1. Çalışma Alanının Seçim Nedeni

Bugün tüm dünyanın ortak problemi çevresel sorunlardır. Bu çevresel sorunların en önemli ayağı olan yapılaşmış çevreler, bilinçsiz kalkınma stratejilerine maruz kalmaktadır. Türkiye'nin hatta dünyanın en büyük metropollerinden biri olan İstanbul, pek az kente nasip olacak derecede tarihi ve kültürel değerlere sahiptir. Neredeyse her semtinde olduğu gibi Kadıköy Yeldeğirmeni semtinde de eşsiz taşınmaz kültür varlıkları dikkati çeker. Olumsuz kalkınma stratejileri, Yeldeğirmeni'nde sahip olunan taşınmaz kültür varlıklarını tahrip etmekte; bu yerleşmeyi özgün kılan öğelerin kaybolmasına; merkezi konumu nedeniyle aşırı nüfusla sıkışmasına ve çalışamaz duruma gelmesine neden olmaktadır. Yeldeğirmeni gibi yerleşmelerde uygulanan Koruma İmar Planları, var olan değerleri sürdürülebilir bir şekilde korumadığı gibi, yeni açılımlara da olanak tanımamaktadır. Yeldeğirmeni Kentsel Sit Alanı'nda bulunan 293 adet tescilli yapının pek çoğunun kötü ve harap durumda olması bu uygulamanın bir sonucudur. Ayrıca kentlerin nefes alma alanları olan açık ve yeşil alanlara Yeldeğirmeni'nde hatta Kadıköy İlçesi'nde rastlamak pek mümkün olmamaktadır. Bu sorunun da uygulanan imar planlarının noktasal ölçekte, üst ölçekli planlamadan uzak ve rant amaçlı bir takım düzenlemelerle baş gösterdiği açıktır. Yeldeğirmeni bugün nefes almayan; sosyal ve fiziksel baskılar altında kalan; zaman içinde tarihi ve kültürel değerlerini yitirmekte olan; özgün bir semttir.

Sürdürülebilir çağdaş planlama ve kentsel tasarım yaklaşımlarından Yeni Şehircilik ve Akıllı Büyüme akımlarının incelendiği bu çalışmada, Yeldeğirmeni gibi tarihi ve merkezi alanların ne türden yeni planlama ve kentsel tasarım yaklaşımlarına açık olduğu irdelenmek istenmiştir. Bu nedenlerden dolayı Yeldeğirmeni semti çalışma alanı olarak seçilmiş, literatür taramasının yanı sıra yerinde incelemeler yapılmış, yörede yaşayanlar ile görüşülmüş, fotoğraf çekimi ile görsel bilgi toplanmıştır.

4.2. Planlama Amacı

Çalışmanın amacı, gerek mevcut kentsel alanlarda, gerekse yeni yerleşim alanlarında uygulanabilecek çağdaş ve sürdürülebilir planlama ve kentsel tasarım stratejileriyle, doğal ve yapılaşmış çevrelerdeki tahribatı sonlandırmaktır.

4.3. Planlama Hedefi

Planlamada genel hedef; doğal kaynaklardan ve tarihi ve kültürel değerlerden gelecek nesillerin de faydalanma hakkının tartışmasız var olduğu ve bunun için kentlerde, değişen planlama ve kentsel tasarım stratejilerine başvurulması gerektiği prensibidir. Bu prensiple ortaya konan hedefler:

- Bölge
- Yerleşme, mahalle ve koridor
- Sokak, yapı adası ve bina ölçeklerine göre sıralanabilir.

4.3.1. Bölgeye yönelik hedefler

- Planlama yapılan bölgenin, topografyasından, ağaçlı arazilerinden, tarım alanlarından, nehir yataklarından ve kıyı boylarından gelen doğal altyapısının ve görsel karakterinin korunması,
- Karşılabilir konut arzının ve iş fırsatlarının herkese erişilebilir kılınması,
- Ulaşım koridorlarının arazi kullanımına uygun olacak şekilde planlanması,
- Yeşil koridorların şehirleşmiş alanları belirlemek ve bağlamak için kullanılması,
- Bölgenin, arabalara alternatif olarak bir aktarma, yaya yolu ve bisiklet yolu sistemi içermesi.

4.3.2. Yerleşme, mahalle ve koridora yönelik hedefler

- Yerleşmenin ve bölgesel merkezlerin kompakt, yaya odaklı ve karma kullanımlı olması,
- Günlük aktivitelerin, ikamet bölgelerine yürüme mesafesinde olması,
- Birbirine bağlı yol ağlarının, araba yolculuğunu kısa tutacak ve yayacak şekilde tasarlanması,
- Yerleşme içinde çeşitli konut tiplerinin ve fiyat düzeylerinin sağlanması,
- Transit noktalara yürüme mesafesinde, uygun bir bina yoğunluğu ve arazi kullanımı sağlanması,
- Kamusal, kurumsal ve ticari etkinliklerin, yerleşimden uzak komplekslere değil, şehir merkezlerine yerleştirilmesi,
- Okulların, yürüyerek ya da bisiklet sürerek gidilebilecek şekilde konumlandırılması ve erişiminin sağlanması,

- Çevrede ve kent merkezlerinde park, meydan ve oyun alanlarını içeren bir dizi açık alanların yapılması.

4.3.3. Sokak, yapı adası ve binaya yönelik hedefler

- Binaların ve peyzajın, yolların fiziksel durumuna, kamusal yerler olarak katkıda bulunması,
- Otoyollarının, yayalara ve kamusal alanlara saygılı olacak şekilde yerleştirilmesi,
- Caddelerin ve binaların tasarımının, güvenli bir çevre ortamı teşvik etmesi, fakat erişilebilirliğinin azaltılmaması,
- Mimarının ve peyzajın yerel iklime, topografyaya, tarihe ve bölgenin bina geçmişine göre tasarlanması,
- Binaların sakinlerine, etkin enerji metotlarıyla açık bir coğrafya ve iklim hissi vermesi,
- Kamu binalarının ve kamusal alanların, toplumsal kimliği güçlendiren ve idari özerkliği destekleyen mekânlarla tedarik edilmesi,
- Kamu binalarının farklı ve şehrin görünümünü oluşturan diğer binalardan daha önemli bir görünüme sahip olması,
- Toplumun gelişimini ve sürekliliğini sağlamak için tarihi binaların korunması ve yenilenmesinin kolaylaştırılması,
- Kentsel alanların uyumlu ve düzenli gelişiminin, değişime rehberlik eden bilişim teknolojileriyle desteklenmesi.

4.4. Verilerin ve Değerlerin Sistemsel Analizi

4.4.1. Çalışma alanı kent bütününe ilişkin araştırma ve incelemeler (Kadıköy)

Kadıköy'ün merkezi bölgesinin en önemli özelliği hemen her noktasının denize çok yakın olmasıdır. Yeldeğirmeni, Mühürdar, Bahariye, Moda, Şifa ve Yoğurtçu'da sokakların büyük bir kısmı denize inerken; en uzak iç noktaların bile sahillere uzaklığı yürüme hızı ile 15-20 dakikadan fazla değildir. Kadıköy sahil yönünde iki küçük koy ve iki yarım adadan oluşur. Haydarpaşa ile Kadıköy vapur iskeleleri arasındaki koy İodosu tamamen açık olduğu için, Bizans'tan günümüze kadar dalgakıranlarla korunmaktadır. Eskiden Rıhtım olarak bilinen ve Yeldeğirmeni semtinin sahilini oluşturan bu alanda rıhtım inşa edilmeden önce burası sığ bir kumsaldı. Mühürdar ile Şifa arasında, Moda Yarımadası olarak adlandırılan bölüm ise denizden oldukça yüksek yar ve falezlerden oluşmuştur (Türker, 2008).

Nüfus: 2007'deki adrese dayalı nüfus sayımına göre Kadıköy ilçesinin nüfusu 744,670'dir. 2009'da, E-5 Karayolu'nun kuzeyindeki mahallelerin Ataşehir adıyla ilçe

yapılıp Kadıköy'den ayrılmasından sonra, ilçenin geri kalan sınırları içindeki nüfus yaklaşık 550,000'e gerilemiştir. Kadıköy İlçesinin nüfusu kuruluşundan itibaren hızlı bir artış göstermiş, 1970'lerde nüfus artış hızı yüzde 10'a kadar yükselerek zirve yapmıştır. 1980'lerden itibaren nüfus artış hızı yavaşlamaya başlayan ilçe, 1990'ların ikinci yarısından beri de, tıpkı diğer eski İstanbul ilçeleri gibi inişli çıkışlı bir nüfus yapısına ulaşmıştır. Nüfus yoğunluğunun bu kadar yüksek olduğu ilçede yeni yerleşim alanları oldukça darlaşmış durumdadır (www.kadikoy.gov.tr).

Yaklaşık 750 000 nüfusa sahip, İstanbul Anadolu Yakası'nın merkezi konumundaki Kadıköy, İstanbul doğu yakasındaki diğer ilçelere nazaran daha az yüzey alanı kaplamasına rağmen, en fazla nüfusu barındıran ilçedir.

4.4.1.1. Kadıköy'ün konumu ve doğal yapısı

Kadıköy ilçesi, kabaca kuzey ve kuzeydoğuda demiryolu, doğuda Kurbağalıdere (Kuşdili deresi) ve Kalamış koyu, batıda ise Marmara denizi ve Haydarpaşa Koyu'nun sınırladığı alandır. Bugün bu alan Kadıköy Çarşısı, Yeldeğirmeni ve Moda gibi tarihi yerleşme alanlarını da içeren Rasimpaşa, Osmanağa ve Caferağa mahallelerinden oluşmaktadır (APK, 2003) (Şekil 4.1).



Şekil 4.1: Kadıköy ilçesi ve Rasimpaşa Mahallesi konumu (www.kadikoy.gov.tr)

Kadıköy'ü oluşturan toprak parçası, Büyük ve Küçük Çamlıca Tepeleri ile (266m ve 267 m) başlar ve Kadıköy – Selimiye sahillerinde (30 – 40m) yüksek yarılarla sona erer. Kadıköy Yarımadası'nın iki yanında İbrahimağa ve Kurbağalıdere ağzlarında biriken alüvyonlar alçak düzlükler oluştururlar. Kadıköy'ün güneybatı ucu dik yarlı Moda Burnu'nu, iskeleden başlayan cadde ise ilçenin eksenini oluşturur. Bu cadde Altıyol denen bel noktasında çeşitli yönlere dağılır (M. Laurousse, 1971).

İklim: Kadıköy, Marmara Bölgesi'nin en fazla yağış alan kesimindedir. Kış ve sonbahar yağışları egemendir. Marmara Denizi etkisi altında, sürekli kuzey (yıldız), kuzeydoğu (poyraz) ve güneybatı (lodos) rüzgârlarını alır (Teoman, 1984).

Ulaşım: Sahil boyunca kuzeyden gelen yol, E5'le ve İstanbul'un diğer yakası ile bağlantıyı sağlar. Altıyol'dan ayrılan yollar ise doğudaki ilçelerle ve çevre yoluna bağlantıyı gerçekleştirir. Anadolu demiryolunun ilk durağı olan Haydarpaşa Garı, İzmit yönünde demiryolu bağlantısını oluşturur. Doğal bir limana sahip olan Kadıköy, Eminönü, Beşiktaş, Karaköy, Kabataş ve Adalar yönlerinde şehir hatları vapurlarıyla; Bakırköy, Yenikapı, Avcılar ve Sarıyer'e deniz otobüsüyle, denizyolu bağlantısına da sahiptir. İskele bölgesindeki İETT otobüsleri, halk otobüsleri ve dolmuşlar çevre ilçelerle ve İstanbul'un batı yakası ile kesintisiz ulaşım sağlamaktadır. Ayrıca 2009 yılında hizmete giren Söğütluçeşme – Zeytinburnu ve Zeytinburnu – Avcılar Metrobüs hattı Avrupa yakasına ulaşımı kolaylaştırmaktadır. Ayrıca 2003 yılında Kadıköy – Moda hattı nostalji tramvayı adıyla yeniden hizmete girmiştir.

4.4.1.2. Kadıköy'ün mekânsal kullanım karakteri

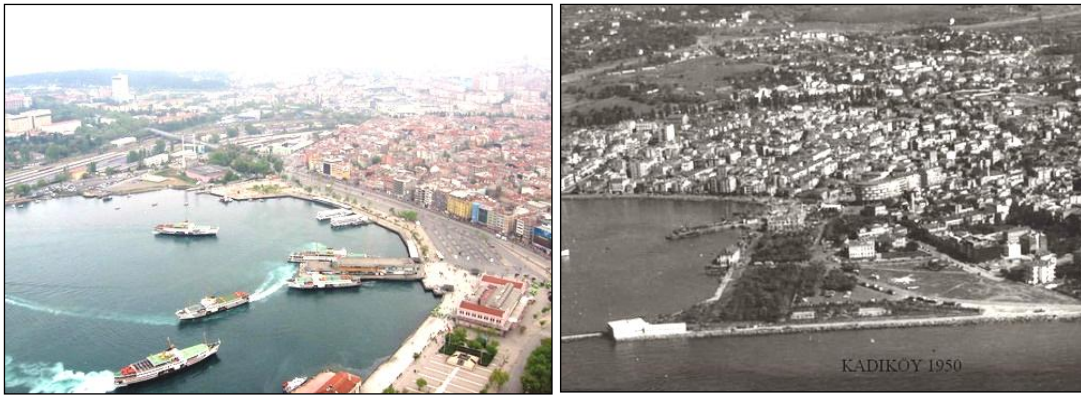
Tarih öncesi çağlardan beri yerleşim yeri olarak benimsenen Kadıköy'de çeşitli ve tarihi mekânsal kullanım öğeleri görmek mümkündür. Bunlardan en önemlileri Kadıköy'ün evleri, ayazmaları ve Rum kiliseleridir.

Kadıköy'ün evleri

Eski İstanbul'un hemen her semtinde olduğu gibi, Kadıköy'ün merkezindeki evler de 1960'ların ortalarına kadar çok geniş bir çeşitlilik gösterirdi. Döneminin modasına uygun olarak neoklasik çizgiler taşırlar. Rum ve Ermeniler tarafından girişi dükkân, üst katı ise küçük bir konut olarak kullanılmak üzere yaptırılmış dar cepheli yapılarıdır. İskele Çarşısı çevresi, Yeldeğirmeni, Bahariye, Şifa ve Moda'ya kadar yayılan geniş bir alan içinde 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında yapılmış çok sayıda ahşap ve kâgir bina zamanın ve insanların tahribatına rağmen eski Kadıköy hakkında bize yeterli bilgi verirler. Bunlar genellikle bir aile tarafından kullanılan cepheli iki veya üç katlı, bitişik düzene göre yapılmış evlerdir (Türker, 2008).

4.4.2. Kadıköy ve Yeldeğirmeni'nin tarihsel ve mekânsal gelişimi

Kadıköy'de tarih öncesine ait ilk buluntular İçerenköy'de ortaya çıkarılmıştır. Milattan önce Kadıköy, çeşitli isimler almıştır. Bunlardan biri Halkidona, diğeri Halkedon'dur. Megaralılar'ın Bizans'ı kurmalarından 18 yıl önce, M.Ö. 685 yılında Marmara'nın doğu kıyılarına ulaşan Megaralı bir öncü grubunun ilk Megara kolonisini Halkidona'da oluşturmaları bilinen bir hikâyedir. Daha da fazlası bu öncü grup İstanbul'un tarihi yarımadasının stratejik yerini ve doğal güzelliklerini takdir edemeyip karşı sahildeki Halkidona'ya yerleştikleri için kör olmakla suçlanmışlar ve Halkidona'ya da Körler Ülkesi yakıştırmaları yapılmıştır (Türker, 2008) (Şekil 4.2).

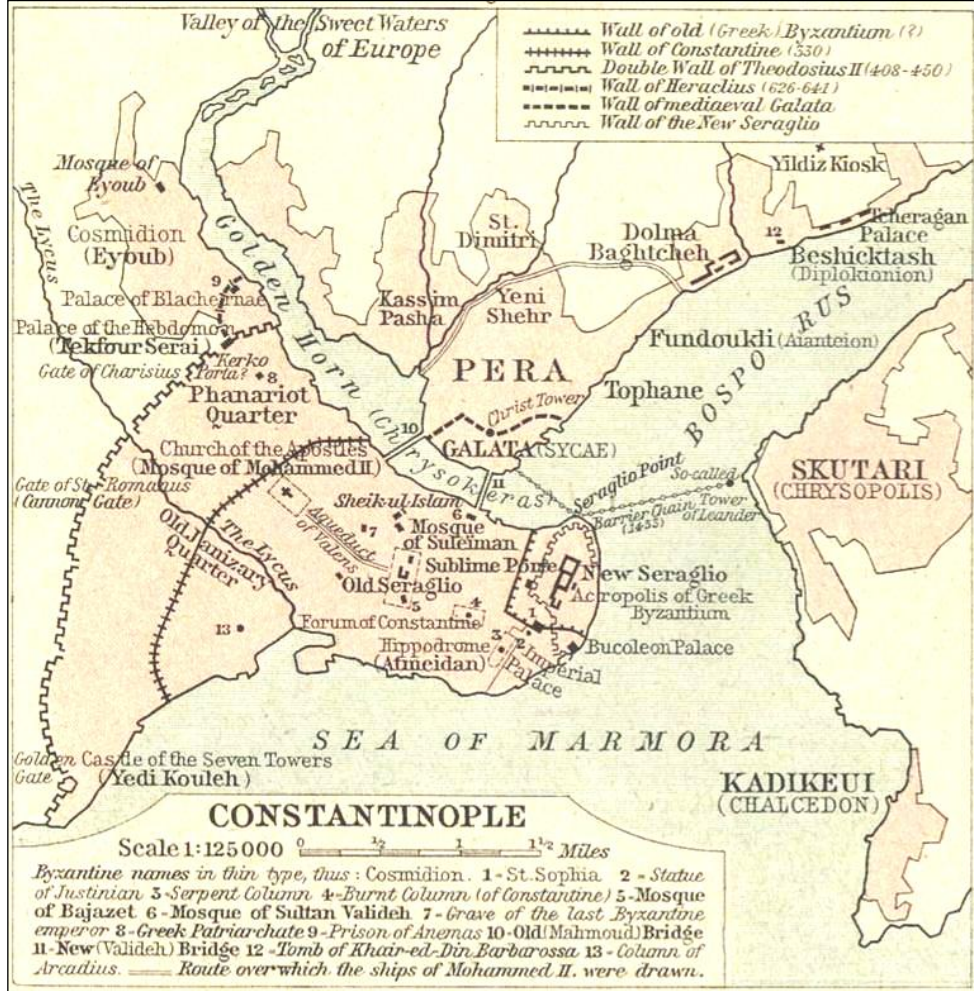


Şekil 4.2: Kadıköy'ün bugünü ve 1950 yılındaki hali (www.arkitera.com)

M.Ö. 7. yüzyılda Sarayburnu'nda Bizantion'un kurulması ile geri plana düşen Halkedon, sırayla Bitinya ve Pontus Krallığı, Bergama Devleti ve Roma'nın hâkimiyeti altına girer. Roma hâkimiyetinin yaşandığı Bizans Dönemi, İstanbul'un fethi ile birlikte Osmanlı Dönemi ve takiben Cumhuriyet Dönemi ile Halkedon şekillenerek günümüzün Kadıköy'ünü oluşturur (APK, 2003) (Şekil 4.3).

İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet Halkidona'ya kadı olarak Hızır Bey'i atamıştır. Zaman içinde burası Türkler tarafından Kadı'nın köyü şeklinde anılmaya başlanmıştır. Fetihten sonra, Üsküdar'ın önemli bir İslam yerleşim merkezi olarak hızla gelişmesine karşın, onun bitişiğindeki Halkidona geçmişteki görkemli günleri ile kıyaslanamayacak kadar küçük ve fakir bir köye dönüşmüştür. 1545'te buraya gelen ünlü gezgin Petrus Gyllius eski Halkidona'nın yerinde sur harabeleri içinde ilkel bir köy bulmuştur. Geniş ölçüde bostanlar ve bağlarla kaplı olan Halkidona'da fakir Rum bahçıvan, çoban ve balıkçıların yanı sıra ancak bir avuç Türk'ünde varlığından ancak 17. yüzyılda söz edebiliriz. Evliya Çelebi, Kadıköy'de dikkate değer İslam yapısı olarak sadece Osmanağa Camisi'ne (yapımı 1612)

değirmektedir. Aynı dönemden kalan iki çeşme de birbirine oldukça yakın mesafede olup, günümüzde bakımlı olarak ayaktaadır. Bunların birincisi Osmanağa Camisi'nin karşısında bulunan Osmanağa Çeşmesi, ikincisi ise Ayia Efimia kilisesinin duvarına bitişik olan 1693 tarihli çeşmedir. 18. yüzyılda, 1715 yılında Kadıköy 400 kadar evden oluşan büyükçe bir köydür (Türker, 2008).



Şekil 4.3: Osmanlı Dönemi'nde İstanbul ve Kadıköy'ün durumu (www.wikipedia.org)

Kadıköy'ün gelişmesinde önemli bir yer tutan vapur taşımacılığı ile demiryolu hattının hizmete girmesiyle Haydarpaşa Garı; ilçeye havagazı üreten Gazhane, Posta İdaresi kurulur. Osmanlı Dönemi'nde yaratılan renkli sosyal doku ve bunun yarattığı mekânsal çevre Kadıköy'de varlığını 1950'lerin ortalarına kadar sürdürmüştür. Yerleşmenin de bu geleneğe göre şekillendiği Kadıköy'e Cumhuriyet ile birlikte bazı modern kentsel hizmetler (elektrik, tramvay gibi) gelmiştir. Uygulamaya tamamen geçmemiş olsa da imar planı ve uygulamaları çalışmaları yapılmıştır. 1940'lardan itibaren mevcut yapıların yıkılarak yerlerine betonarme yapıların yapıldığı bir süreç

başlamıştır. 1973'te hizmete giren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolu bağlantıları ile birlikte Kadıköy ve çevresi cazip konut bölgesi haline gelmiştir (APK, 2003).

Yeldeğirmeni Kentsel Sit Alanı, Kadıköy'ün Rasimpaşa Mahallesi'nde yer almaktadır. Kadıköy'ün orta sınıfının oturduğu bir mahalle olan Rasimpaşa'da bugün iş yerleri yoğun bir şekildedir. Geçmişte burada evler üç katlı, bitişik nizam ve iki katlı bahçe içinde yapılanmıştır ve tamamen oturmaya yöneliktir. II. Dünya Savaşı'ndan sonra gelişen Rasimpaşa'daki evler de yıkılmıştır. Ancak, yükseklik bitişik nizam oldukları için fazla artmamış, altı kat civarında kalmıştır (Akerman, 2009).

Yeldeğirmeni'nin tarihi incelendiğinde jeolojik zamanlara kadar gidilir. Yeldeğirmeni'nde deniz kabuğu kalıntıları bulunmuştur. Bu durum bir zamanlar bu bölgenin deniz suları altında olduğunu göstermektedir. Yeldeğirmeni, yerleşim olmadan önce Haydapaşa Çayırı'nın içinde kalan bir alandı. Yeldeğirmeni'ndeki eski yapılardan sinagog, kilise ve okul gibi binaların adlarının Haydarpaşa sözcüğü ile başlaması bundandır (Atılğan, 2007).

15. ve 16. yüzyıllarda bahçeli köşklerin var olduğu yazılan bu yerleşim alanında, 1774 – 1789 yılları arasında, Padişah I.Abdülhamit tarafından dört yel değirmeni yaptırılmıştır. Semtin ismi, un ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulan bu yel değirmenlerinden gelir. (Atılğan, 2007) 1789-1807 arasında III. Selim'in emriyle sokaklar belirtmeye başlandı. Tanzimat'ın ilanıyla azınlık gruplarının kazandıkları haklar kısa zamanda mekânsal boyutta uygulanabilir biçimde nizamnamelere girdi. Müslüman ve azınlıkların yapılarının kat yüksekliği sınırlaması Tanzimat'la kaldırıldı. Kentin belirli bölgelerinde azınlıkların oturması konusu ise gelenek olarak bir süre devam etti. Bu durum fiziksel çevreyi de etkiledi. (APK, 2003) Yeldeğirmeni'nde 1800 yılların ikinci yarısında yerleşim hızlanmış, özellikle Yahudilerin semte yerleşmesiyle birlikte apartmanlaşma başlamıştır. Yeldeğirmeni'ne İstanbul'un ilk apartman semti de denilebilir (Atılğan, 2007).

J. Pervititch tarafından hazırlanan sigorta haritaları incelendiğinde ilk apartmanlaşmaların 1909'da görüldüğü bu bölgede Yeldeğirmeni'nin önemli apartmanlarının çoğunun Musevi ve Ermenilere ait olduğu görülmektedir (Şekil 4.4). Osmanlı toplumsal yaşamının uluslararası düzeyde yoğun ilişkilere açılmasıyla, “Levantenler” denen toplumsal bir kesim ortaya çıkar. Kadıköy'ün gelişiminde ve



Şekil 4.5: Yeldeğirmeni'nin mekânsal gelişim haritaları

- a) 1930 yılına kadar (Pervititch Haritaları)
- b) 1931 – 1960 arası (Kadıköy Belediyesi Planlama Bölümü)
- c) 1961 – 1990 arası (Kadıköy Belediyesi Harita Bölümü)
- d) 2009 yılı (Arazi çalışması)

4.4.3. Kadıköy ve Yeldeğirmeni'nin İstanbul içindeki önemi

Bugün nüfus büyüklüğü, ekonomik faaliyet ve imar açısından İstanbul'un en önemli ilçelerinden biri olan Kadıköy; zengin bir tarihi geçmişe sahip olması ile İstanbul'un kültürel ve tarih mozaïği içerisinde de önemli bir yere sahiptir. Kadıköy ilçesi İstanbul içerisinde, kendine has bir kültürü olan insanların barındığı, halen yer yer mahalle geleneklerinin sürdürüldüğü bir yerdir. İstanbul'da apartmanlaşmanın en yoğun olarak yaşandığı ilçelerden olan ve yalnızca 5 – 6 tane boş alanı (Kuşdili Çayırı, Göztepe Parkı, Özgürlük Parkı, Darüşşafaka'nın Merdivenköy'deki yeri, Kozyatağı'ndaki Kritoncüri Parkı ve Tarım İl Müdürlüğü'nün Bağdat Caddesi'ndeki

bahçesi gibi) kalmış olan bu ilçe, son dönemlerde yapılması gündemde olan bazı projelerle rant kapılarına gebe durumdadır. Bu projeler: Mühürdar sahiline yapılan Corner Otel, Kuşdili Çayırı'na yapılması düşünülen alışveriş merkezi, Kalamış sahiline düşünülen otel ve benzeridir.

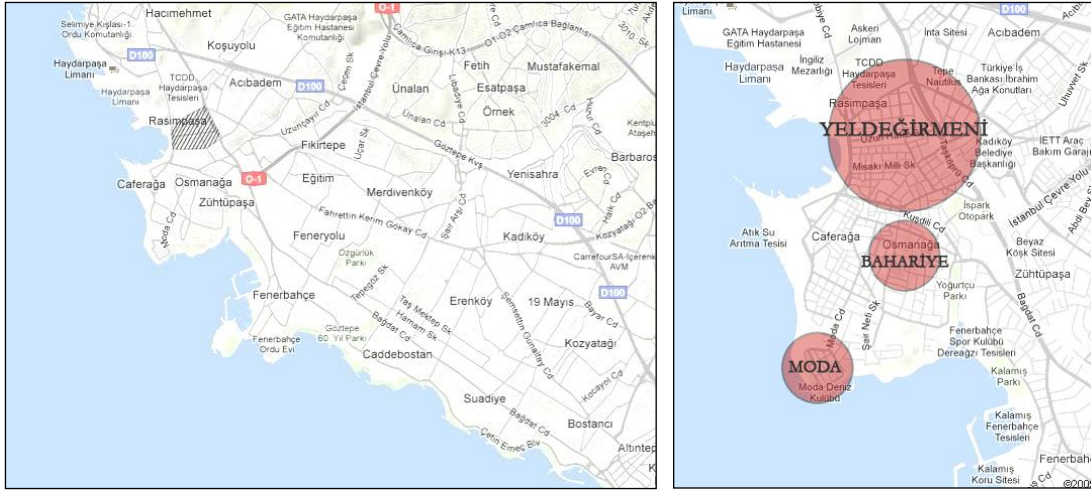
Kadıköy'ün merkezinden doğuya gidildikçe hizmet sektöründe çalışanların payı azalmakta, gelir ve eğitim düzeyi düşmektedir. Yeldeğirmeni, bu gelişme içerisinde konut bölgesi olarak, özelliğini kaybetmiş Fener, Balat ve Kumkapı gibi mekânsal açıdan aynı özellikleri gösteren semtlerle benzer olarak kentin MİA'na bağlı, ya da ikincil iş merkezlerinin etkisi altında kalmıştır. (Eyüboğlu, 1991) Günümüzde Yeldeğirmeni semtinde, daha çok orta ve alt gelir grubu yaşamaktadır.

Rasimpaşa Yeldeğirmeni, 1981 yılında GEEAYK tarafından kentsel sit alanı ilan edilmiş 1/1000 ölçekli Koruma İmar Planı 05.02.1997/531 sayılı kararı ile kabul edilmiştir. Kadıköy'ün bir diğer sit alanı olan Çarşı Bölgesi ise 13.09.1991/3623 sayılı kararı ile sit alanı ilan edilmiş, 1/500 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı da 13.05.1993/5802 sayılı kararı ile uygun bulunmuştur. Rasimpaşa Yeldeğirmeni sit alanı içerisinde toplam 1066 adet bina bulunmakta olup bunların 293 tanesi tescilli yapıdır (APK, 2003).

4.4.4. Yeldeğirmeni çalışma alanına ilişkin araştırma ve incelemeler

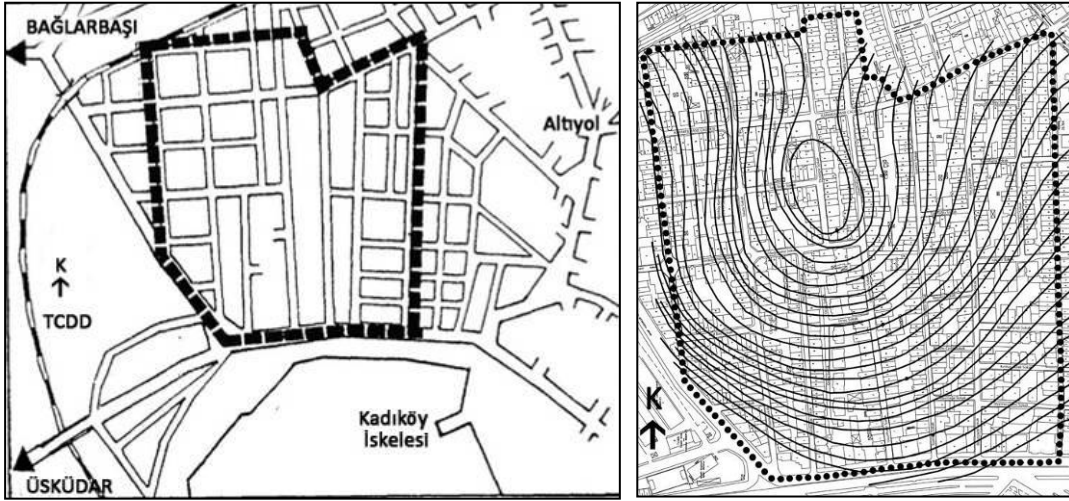
4.4.4.1. Yeldeğirmeni yeri ve sınırları

Yeldeğirmeni, kuzeyinde Haydarpaşa Çayırı, güneyinde Halitağa Caddesi, doğusunda Ayrılık Çeşmesi Mezarlığı, batısında ise Marmara Denizi bulunan tepelik alandaki yerleşimdir (Atılgan, 2007). Yeldeğirmeni, Kadıköy Rasimpaşa Mahallesi'nin beş semtinden biridir: Haydarpaşa, İbrahimağa, Talimhane, Söğütlüçeşme, Yeldeğirmeni (Şekil 4.6).



Şekil 4.6: Yeldeğirmeni'nin yeri ve Kadıköy'deki diğer çekim noktaları

Çalışma alanı, Kadıköy Rasimpaşa I. Bölgesi Kentsel Sit Alanı olan Yeldeğirmeni içerisinde yer almaktadır. Kuzeyde demiryolu, güneyde Rıhtım Caddesi, doğuda Misak-ı Milli Caddesi ve batıda Prof. Dr. Macit Erbudak Sokak yer almaktadır. Çalışma alanı, sit alanı içerisinde seçilmiş olmakla birlikte sınırlarda sit sınırına sadık kalınmamıştır. Çalışma alanının fazla yayılmaması bu sınırın belirlenmesinde etkili olmuştur (Şekil 4.7).



Şekil 4.7: Çalışma alanının sınırları ve topografik yapısı (Eyüboğlu, 1991).

4.4.4.2. Yeldeğirmeni'nin doğal yapı, iklim ve bitki örtüsü

Yeldeğirmeni, eğimi % 1-15 arasında değişen bir alan üzerindedir. Güneyde denizden ve batıda Haydarpaşa DDY depolarından başlayan eğim, Yeldeğirmeni'nin merkezi sayılabilecek bir bölgede tepe oluşturur. Bu bölge ile deniz seviyesi arasında 25 metrelik kot farkı vardır. İklim ve rüzgâr durumu Kadıköy ilçesi ile aynı

özellikleri gösterir. Karakteristik bir bitki örtüsü yoktur. Bina avluları içindeki ağaçlar ve özel bahçeler bitki örtüsünü oluşturur (Eyüboğlu, 1991).

4.4.4.3. Yeldeğirmeni'nin görsel ve fiziksel özellikleri

Rasimpaşa - Yeldeğirmeni'ndeki sivil mimari yapılarının bitişik nizamda ve cephelerinin oldukça düzgün şekilde sıralandığı görülmektedir. Yollar eğimli olarak denize doğru indiğinden, her cephe dar bir açıyla da olsa denizi görmekte, çıkmalar da bu görüşü arttırmaktadır. Sokakların birbirine paralel olması yapı adalarını düzgün bir dikdörtgene dönüştürmektedir. Yapılar kaldırımın bittiği yerden başlamaktadır (Şekil 4.8).



Şekil 4.8: Yeldeğirmeni'nden fotoğraflar

Yeldeğirmeni'nin diğer görsel ve fiziksel özelliklerini irdelemek için yapılan arazi çalışmasından; bina kat adetleri, bina durumu, bina kullanımı analizleri ile bina kullanım durumuna ilişkin hesaplar ve ulaşım – hareketlilik durumu incelenecektir.

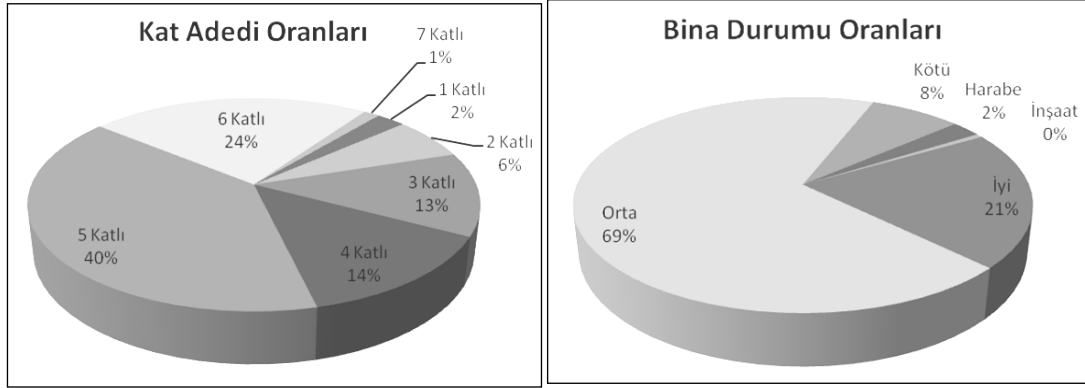
Bina kat adetleri, bina durumu ve bina kullanımı analizleri

Yeldeğirmeni'nde bina yükseklikleri 1 kat ile 7 kat arasında değişmektedir. Ağırlıklı olarak 4-5-6 katlı binalar vardır (% 78). Yeni yapılanmada çoğunlukla kat yüksekliği 5 kattır. Tarihi yapılarda yapılan incelemelerde ise binaların 3-4 katta yoğunlaştığı gözlenmiştir. Rıhtım Caddesi üzerindeki binalar çoğunlukla 5-6-7 katlıdır.

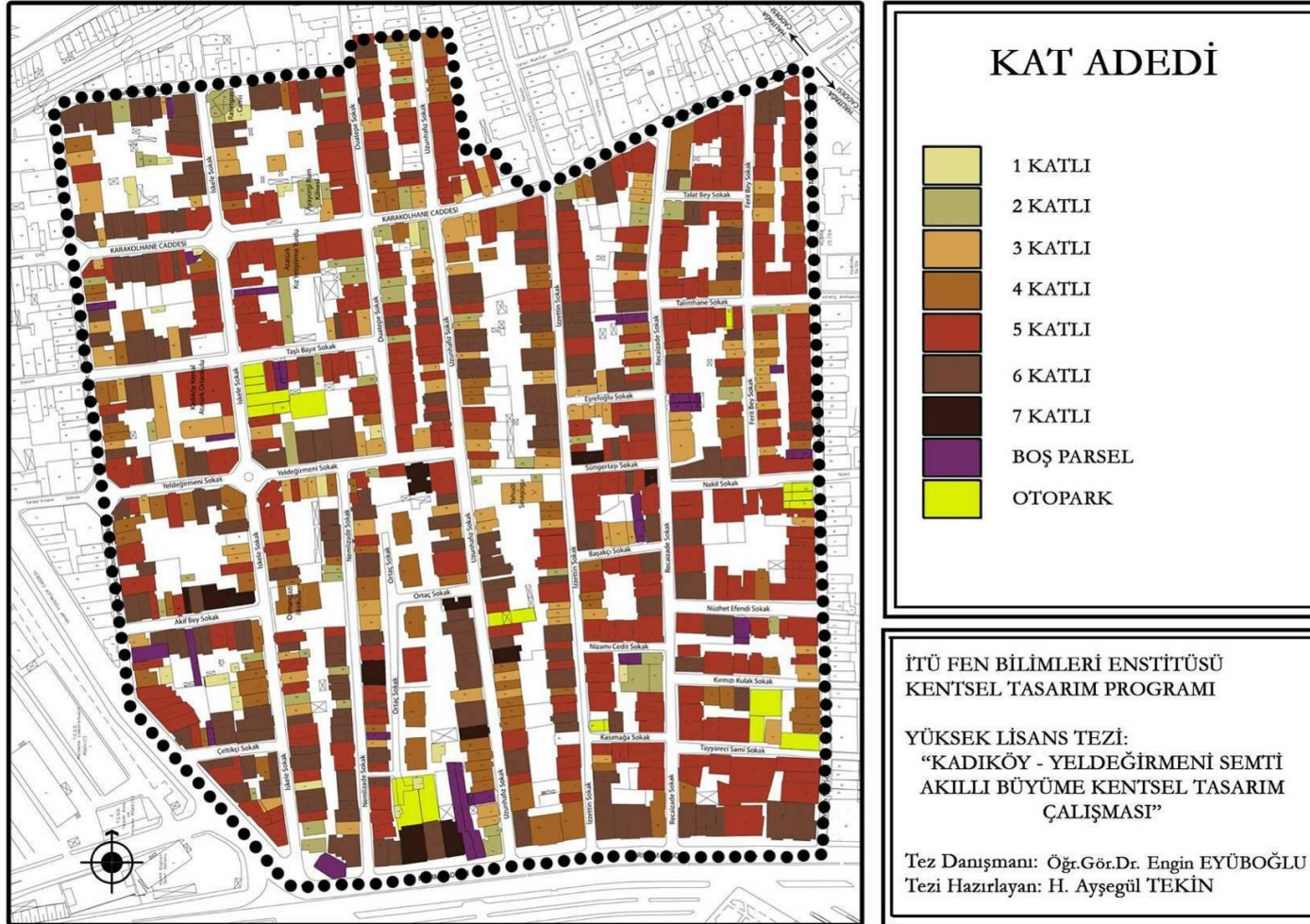
Semtin genelindeki binalar bakım durumu açısından orta seviyededir (%69). Bunun yanında iyi durumda olan binalar %21'lik bir kesimi oluştururken, %10'luk bir oranda kötü ve harabe durumda yapı bulunmaktadır. Kötü ve harabe yapılar çoğunlukla ahşap, cumbalı ve tescilli yapılardır (Şekil 4.9 – 4.10 – 4.11).

Kadıköy geneline baktığımızda Yeldeğirmeni, karakter olarak konut yerleşim alanıdır. Yerleşim içerisinde konut fonksiyonundan sonra konut+ticaret fonksiyonu

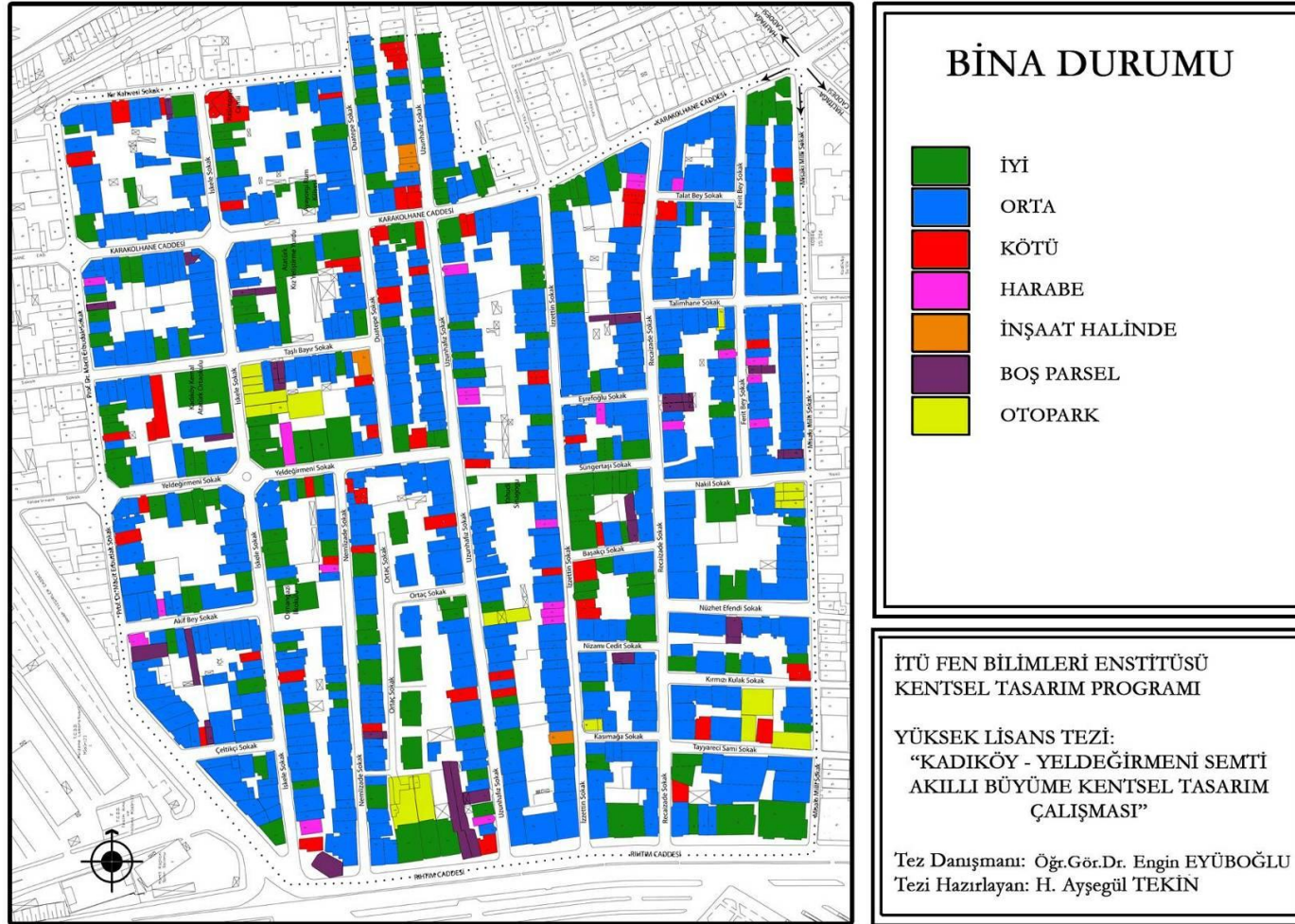
yaygındır. Ticaret fonksiyonu ise iş merkezleri şeklindedir ve Rıhtım Caddesi üzerinde yoğunlaşmıştır. Bunun yanı sıra dini fonksiyonlarda çeşitlilik göze çarpar. Sosyo – kültürel tesisler özel yurtlardan ibarettir. Bölgede bir adet halk kütüphanesi bulunmakta, bunun yanında sosyo – kültürel tesis açısından fakirlik yaşanmaktadır. Eğitim tesisi ise yeter düzeydedir. Devlet okullarının yanı sıra özel kurslar ve dershaneler bulunmaktadır (Şekil 4.12).



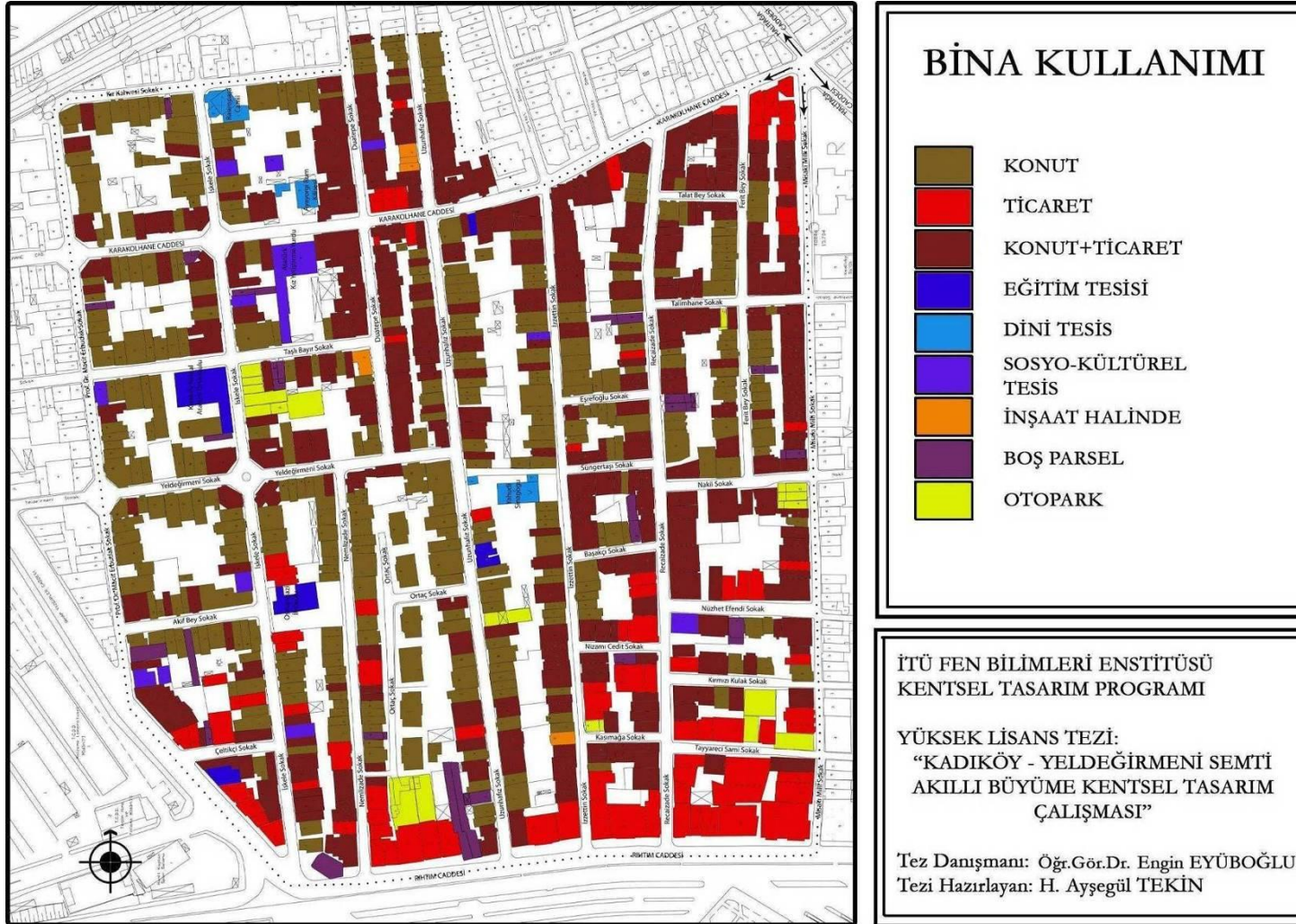
Şekil 4.9: Kat adetleri ve bina durumu oranları



Şekil 4.10: Çalışma alanındaki binaların kat adetleri



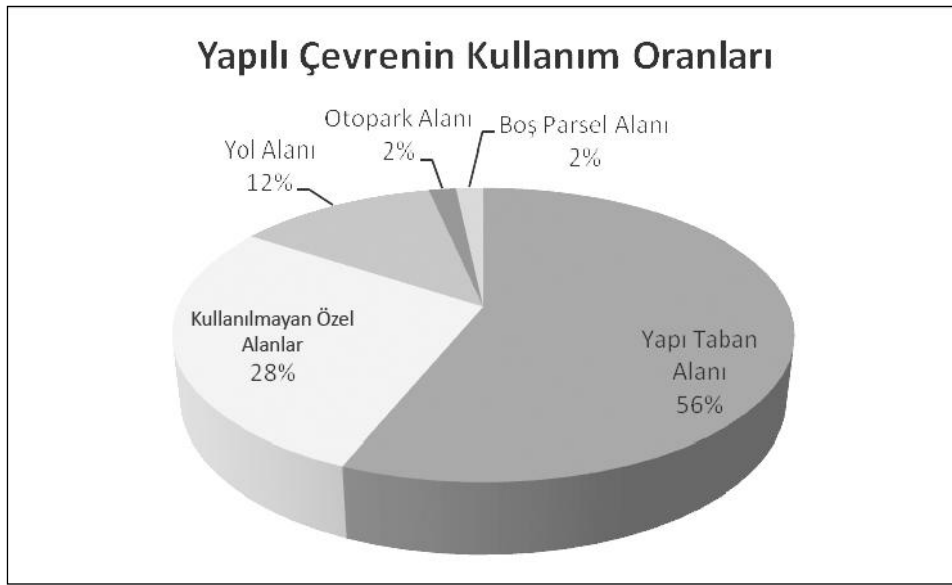
Şekil 4.11: Çalışma alanındaki binaların durumları



Şekil 4.12: Çalışma alanındaki binaların kullanımları

4.4.5. Bina kullanım durumuna ve nüfusa ilişkin hesaplar

Yeldeğirmeni semtinde yapılan arazi çalışmasının sonucunda bir takım hesaplar yapılmıştır. Alan hesabı ve birim sayısından oluşan bu hesaplar, Yeldeğirmeni’nde yapıli çevrenin kullanım oranını çıkarmak, bu oranları kullanım türüne göre değerlendirmek için yapılmıştır. Çalışma alanının toplam alanı 177.743 m²dir (yaklaşık 18 ha). Toplam yapı taban alanı: 99.410 m²; yol alanı: 22.334 m²; otopark alanı: 2.859 m²; boş parsel alanı: 2.800 m²; boş alan: 50.340 m²dir. Burada otopark alanı yüzey otoparklarını, boş alanlar ise yapı adalarının ortasındaki avlular ile diğer boş alanları kapsamaktadır (Şekil 4.13).



Şekil 4.13: Yapılı çevrenin kullanım oranları

Yapılan bir diğer hesap da türlerine göre birim sayısı ile boş olan birim sayısı ve yüzdeleridir. Yeldeğirmeni semtinde toplam birim sayısı: 4814; konut sayısı: 3829; ticaret sayısı: 961; sosyo-kültürel tesis sayısı: 10; eğitim tesisi sayısı: 10, dini tesis sayısı: 4’tür. Bunun yanında konut birimlerinin %10,6’sı, ticaret birimlerinin %20,3’ü boş iken, sosyo-kültürel, eğitim ve dini tesisler içerisinde boş birim bulunmamaktadır. Buna göre toplam birimlerin %12,5’i boştur ve kullanılmamaktadır. Burada eğitim tesisleri: devlet okulu, özel okul, dersane ve özel kurslar olarak; sosyo-kültürel tesisler: kütüphane, yurt, kreş olarak değerlendirilmiştir (Çizelge 4.1).

Rasimpaşa Yeldeğirmeni semtinde ortalama aile büyüklüğü 4,57’dir (Eyüboğlu, 1990). Toplam 3829 adet konut bulunmakta ve bunun 405’inin boş olduğu

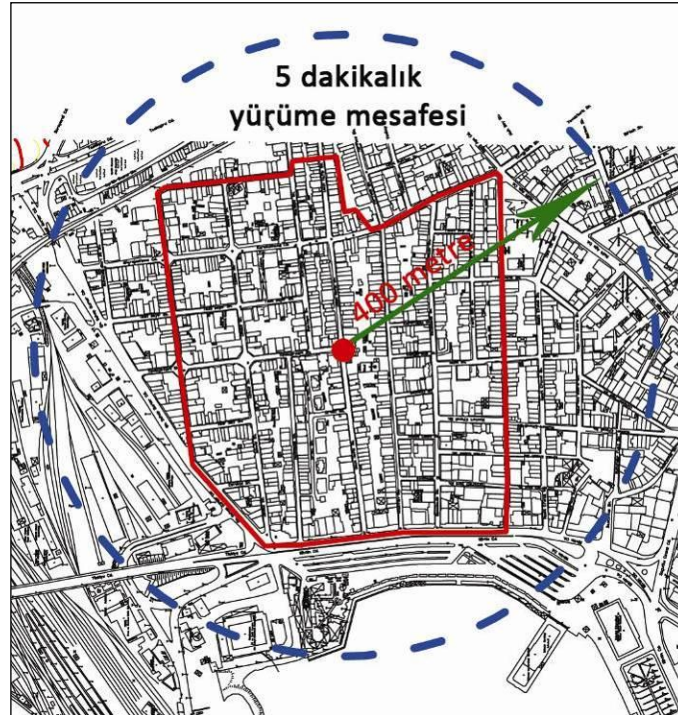
bilinmekte ise, burada yaşayan kişi sayısı 15.647'dir. Toplam alan yaklaşık 18ha, yapılaşma taban alanı ise yaklaşık 10ha'dır. Buna göre bölgede brüt yoğunluk 869 kişi/ha, net yoğunluk ise 1565 kişi/ha olarak hesaplanmaktadır. 700 – 800 kişi/ha'lık değerlerin çok yoğun kentsel alanlar olarak Anadolu'da tanımlandığını düşünürsek, çalışma alanındaki nüfus yoğunluğunun ne kadar fazla olduğu gözler önüne serilmektedir.

Çizelge 4.1: Fonksiyona göre birim sayısı ve boş olan birim sayısı ile yüzdesi

Göstergeler	Toplam Birim Sayısı	Toplam Boş Birim Sayısı	%
Konut	3829	405	10,6
Ticaret	961	195	20,3
Sosyo-Kültürel	10	-	-
Eğitim	10	-	-
Dini	4	-	-
TOPLAM	4814	600	12,5

4.4.6. Yeldeğirmeni'nde ulaşım ve hareketlilik

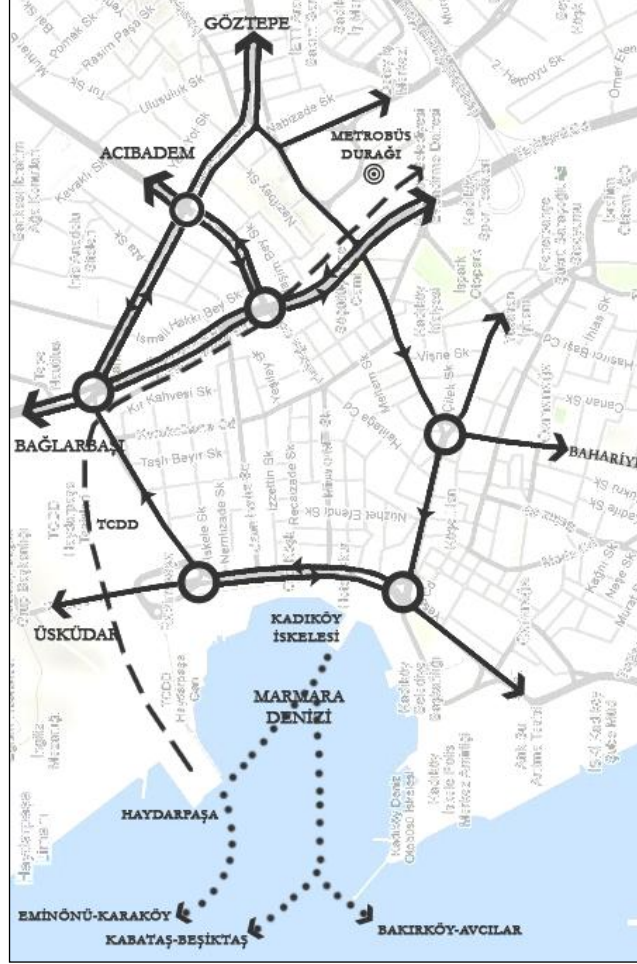
Bölgede yaşayan insanlar her türlü ulaşım olanağına sahiptir. Bölüm 5.4.1.1'de bahsedilmiş olan karayolu, denizyolu, demiryolu ulaşım araçları maksimum 5-10 dakikalık yürüme mesafesi içindedir (Şekil 4.14).



Şekil 4.14: Yeldeğirmeni semti çalışma alanı sınırları ve 5 dakikalık yürüme mesafesi

Çalışma alanı içindeki tüm yollar 6-8 metre genişliğinde yaya ve taşıtın beraber kullanıldığı taş kaplamalı yollardır. Misak-ı Milli Caddesi, Karakolhane Caddesi ve

Recaizade Sokak gibi bazı yollarda günün yoğun saatlerinde yaya-taşıt kargaşası yaşanmaktadır. Bölge içinden geçen Acıbadem-Kadıköy ve Pendik-Kadıköy dolmuşları yoğun bir yaya aksı olan Misak-ı Milli Caddesi'ni devamlı tıkamaktadır (Şekil 4.15).



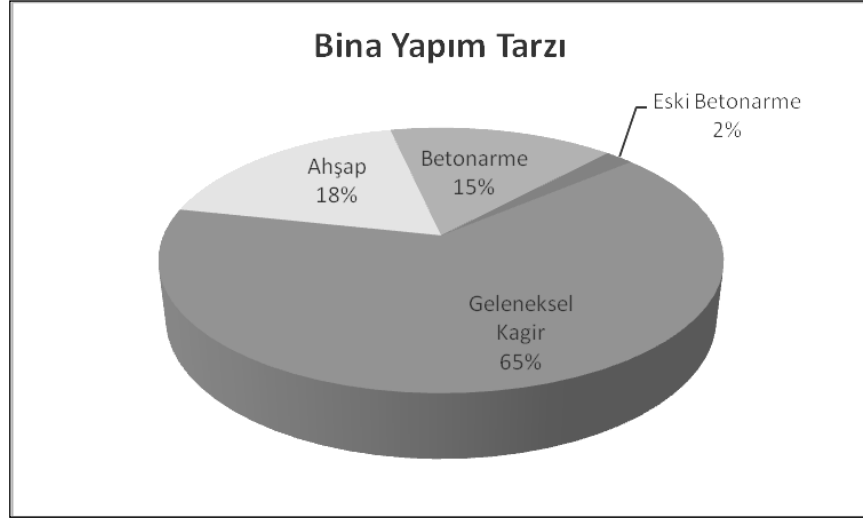
Şekil 4.15: Yeldeğirmeni'nin mevcut ulaşım şeması

4.5. Verilerin Değerlendirilmesi ve Sorunun Tanımlanması

Yeldeğirmeni Kentsel Sit Alanı, Kadıköy'ün hatta İstanbul'un sosyal, kültürel ve özellikle fiziksel yapısı dolayısıyla önemli bir merkezidir. Kadıköy merkez semtinde özellikle Çarşı Bölgesi'ne yakınlığı, ulaşım kolaylığı ve bunların yanında hala barındırdığı mahalle kültürü nedeniyle özel bir bölgedir.

Sokakların 18. yüzyılda belirlenmiş olduğu, başlangıçta 2 – 3 katlı yapılaşmanın yerini; 19. yüzyılın birinci yarısında geleneksel bitişik nizamlı kâgir yapılar, ikinci yarısından itibaren ise apartmanlar almaya başlamıştır. Apartmanların gelmesi boş alanların dolmasıyla değil (mekânsal gelişime bakıldığında 1960lardan sonra bu

bölgede neredeyse hiç boş parsel bulunmadığı dikkati çeker), çoğu ahşap olan tarihi yapıların yıkılıp ya da bir yangında zarar görüp yerine betonarme veya kâgir yapıların yapılmasıyla olmuştur. Günümüzde mevcut yapının yaklaşık %65'ini oluşturan geleneksel kâgir yapılar 19. yüzyılın birinci yarısından, yaklaşık %15'ini oluşturan betonarme yapılar ise 19. yüzyılın ikinci yarısından kalmadır. Bunun yanında yaklaşık %18'ini oluşturan ahşap yapılar ise daha eski dönemlerden kalan yapılardır (Şekil 4.16).



Şekil 4.16: Bina yapım tarzı oranları (APK,2003).

4.5.1. Sosyal ve ekonomik sorunlar

İstanbul geneline bakıldığında mahalle kültürünün Yeldeğirmeni'nde devam ettiğini söylemek mümkündür. Ancak fiziksel alanda yaşanan yığılmadan dolayı son 60 yılda ilişkilerin zayıfladığı da bir gerçektir.

Fiziksel bir eksiklik olan meydan veya toplanma yeri eksikliğinin bir sonucu olarak doğmuş olan kahvehane kültürü, çok eskiden beri bu semtte varlığını sürdürmektedir. Günümüzde işsizler ve marjinal sektörde çalışanların rağbet ettiği kahvehanelerde bir takım kötü alışkanlıkların sosyal yapıyı bozduğu bilinmektedir.

Yeldeğirmeni semti, Kadıköy merkezi içinde, kiralari daha ucuz olduğu için orta ve alt gelir grubundan insanların veya merkeze yakın olmak için burayı tercih eden öğrenci ve bekârların yerleşim yeridir. Bu da sosyal bir karmaşayı beraberinde getirmektedir. Kiracı oranı çok yüksek olan semtte, ev sahibi olan insanlar burayı yatırım aracı olarak görmekte, yerleşik halk azınlık durumuna gittikçe daha fazla düşmektedir.

Yeldeğirmeni semti perakende ticaretin yoğun olarak var olduğu bir yerleşimdir. Bunun yanında hizmet sektörü de (oteller, meyhaneler, yurtlar, dershaneler ve özel kurslar) son yıllarda gelişme göstermiş, semtin ‘konut’ kimliğini biraz daha değiştirmiştir. Bunun içinde Kadıköy Çarşı Bölgesi ve Bahariye’nin sahip olduğu kültürel aktivitelerin de payı yüksektir.

Bugün ‘Yeldeğirmeni’ ismi kötü bir imaja sahiptir. Çünkü zaman zaman kriminal olayların yaşandığı sokaklara, yaşayan semt sakinleri bizzat şahit olmaktadır.

4.5.2. Fiziksel sorunlar

Günümüzde Yeldeğirmeni’nde boş parsel yok denecek kadar azdır. Bütün yerleşmedeki boş alan; ya otoparklardan, ya yapı adalarının ortasında kalan avlulardan, ya da yıkılıp yerine hemen yenisi yapılacak bir binanın parselinden ibarettir. Yeşil bir alan, insanların toplanacakları bir meydan, park veya çocuk oyun alanı yoktur.

Yeldeğirmeni’ne başka ilçelerden ulaşım hem karayoluyla hem de deniz yoluyla İstanbul geneli nezlinde kolaydır. Ancak bu durum, İstanbul içindeki bu genel trafik problemi dikkate alındığında ‘kolay’ denecek düzeydedir. Bunun yanında semtte oturanlar için ulaşım birçok yönden problemlidir. Otopark alanları boş kalan parsellerden ibarettir. Herhangi bir planlamaya tabi değildir ve yetersizdir. 6 – 8 metre genişliğinde yaya ve taşıtın birlikte kullanımında olan yol kenarları otopark olarak kullanılmakta dolayısıyla araç dolaşım yolu genişliği 3 – 5 metreye kadar düşmektedir. Ayrıca yol kenarlarının otopark olarak aşırı kullanımı, semt sakinlerinin evlerine girişlerine bile engel teşkil etmektedir. Bazı durumlarda semt sakinleri birkaç araç ötesini dolaşarak evine ulaşabilmektedir.

Yeldeğirmeni 1981 yılında kentsel sit alanı ilan edilmiş ve tam 16 yıl sonra yani 1997 yılında Koruma İmar Planı yapılmıştır. Rasimpaşa Yeldeğirmeni sit alanı içerisinde toplam 1066 adet bina bulunmakta olup bunların 293 tanesi tescilli yapıdır. Rasimpaşa Mahallesi Koruma İmar Planı bugüne kadar denetimsiz büyüyen semtin sorunlarına cevap verememektedir. Yalnızca olduğu gibi korunan ve bunu ‘koruma’ başlığı altında savunan bir yasal düzenleme söz konusudur. Türkiye’de uygulanan tüm imar planlarında olduğu gibi Koruma İmar Planı da (kültür ve tarihi koruduğunu savunsa da) var olan kentlerin daha fazla tahrip olmasına ve bu kentlerin ekolojiiyi de tahrip etmesine neden olmaktadır. Olduğu gibi bir koruma anlayışı tarihi çok eski

olan yerleşmelerde tam bir katliamdır. Bu yasal düzenlemenin acilen değiştirilmesi, daha sürdürülebilir, daha bütüncül ve demokratik, toplumu birbirine yakınlaştıran ve dolayısıyla mekânsal olarak daha kompakt bir kent gerekmektedir.

Semt bütününde kentsel açık mekân olmamasının yanı sıra, kentsel donatı elemanlarının zayıflığı ve özensizliği de dikkat çekmektedir. Aydınlatma elemanlarının yeter düzeyde olduğunu düşünmek mümkünse de kentsel tasarım ölçeğinde semtle bir bütünlük oluşturmamakta ve estetik taşımamaktadır. Bunun yanında diğer kentsel donatılar da (çöp kutusu, bank, vb) yetersizdir.

Kadıköy genelinde olduğu gibi Yeldeğirmeni semtinde yaya dolaşım sistemi plansızdır. Yayaya ayrılmış yollar araç yollarının iki kenarındaki tretuvarlardır. Ancak bu tretuvarlar sık sık kesintiye uğramakta ve bir bütünlük teşkil etmemektedir.

Semt içinde perakende ticaretin yanı sıra depo alanları, toptan mal satış dükkânları ve imalat atölyeleri bulunmakta ve buralara mal taşımak için semte kamyon giriş çıkışı olmaktadır. Bu da trafik sıkışıklığına neden olmaktadır. Bunun yanında semtin doğu tarafında kalan Misak-ı Milli Sokak'tan Rıhtım Caddesi'ne dolmuşlar hareket etmekte, bu da gürültü kirliliğine ve trafik sıkışıklığına neden olmaktadır.

4.6. Yeldeğirmeni'nde Yeni Şehircilik Kentsel Tasarım Önerisi

Bu bölüme kadar toplanan bilgiler, yapılan araştırma, inceleme ve gözlemler özetlenerek temel sorunlar ortaya çıkartılmıştır. Akıllı Büyüme stratejilerine göre Yeldeğirmeni semtini değerlendirmek için öncelikle sorunlara bakmak gerekmektedir. Downs'un "Why We Discuss It More than We Do It" isimli makalesinde yer alan kentsel yayılmanın istenmeyen durumları daha önce açıklanmıştı. Bölge ölçeğinde İstanbul'da, Yerleşme ölçeğinde Kadıköy'de, mahalle ölçeği olarak ise Yeldeğirmeni'nde de rastladığımız bu istenmeyen durumlar şöyledir:

- Kadıköy ölçeğinde irdelendiğinde, İstanbul'un en yoğun konut alanlarının yer aldığı ilçedeki sıkışma sonucunda, sahip olunan açık alanlar yapılaşma yoğunluğunu daha da arttıracak şekilde yok edilmekte, ilçedeki bu hassas alanların sayısı günden güne azalmaktadır.
- Sosyal ve kültürel yapının bozulmasına paralel olarak, fiziksel yapıda da meydana gelen bozulma konut stokunun kullanma oranında azalmaya neden olmuştur. Daha çok tarihsel miras niteliğinde olan bu konut stoku, konut

arzında ve komşuluk birimi oluşumunda kısıtlı çeşitlenme riskiyle karşı karşıya kalmaktadır.

- Yüksek oranda kullanılan motorlu araçların yarattığı trafik ve hava kirliliği ve hem duran hem de hareketli taşıt trafiğinin düzensizliği nedeniyle, yayaların hareket olanakları son derece kısıtlanmaktadır.
- Mevcut altyapı olanakları aşırı yüklenme ve eskime nedeniyle gereksinimlere yanıt verememektedir.
- Yaklaşık 30 yıldır devam eden planlama ve tasarım çalışmalarının, hem yenileme hem de koruma anlamında yerleşmeye olumlu bir katkısı olmamakta, aksine durum daha da kötüye gitmektedir.
- Karma kullanımın temel prensiplerinden olan konut ve konut dostu kullanımların teşvik edilmesi prensibinin gerektiği gibi uygulanamaması sonucunda konut kullanımı oranı düşmekte, yerel kullanıcılar bölgeyi terk etmekte ve güvenlikten yoksun bölgeler haline gelmektedir.

Bu istenmeyen durumlara, bölge ölçeğinde İstanbul'da; yerleşme ölçeğinde Kadıköy'de; mahalle ölçeğinde ise Yeldeğirmeni'nde rastlanmaktadır. Daha önce de bahsedildiği gibi bu akımın uygulama alanı, dış mahallelerde yer alan tek kullanımlı bölgelemeye sahip konut gelişmeleri ile onların ticari merkezlerini kapsayan projelere göre, mevcut yerleşmelerdeki yenileme projelerine öncelik vermektedir. Akıllı Yönetmelik'te de belirtildiği gibi, mevcut yerleşme alanları bu planlama stratejisinin önemli bir ayağıdır. Dolayısıyla yukarıda bahsedilen sorunların Yeldeğirmeni'nde de görülmesi ve çalışma alanının, Akıllı Büyüme Hareketi'nin 'mevcut yerleşmelerde uygulanabilir alanlar' kategorisine girmesi nedeniyle Yeldeğirmeni'nde Akıllı Büyüme Akımı stratejilerini tatbik etmek mümkündür.

Bu açıklamaya dayanarak Yeldeğirmeni'nde, Akıllı Büyüme Kentsel Tasarım önerisine başvurulmuştur. Akıllı Büyüme stratejilerini Yeldeğirmeni'nde geliştirmek için öncelikle; bölge, yerleşme – mahalle – koridor ve sokak – yapı adası – bina ölçeklerinin tanımlanması; daha sonra Transect Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırma Şeması'nda Yeldeğirmeni'nin konumunun belirtilmesi ve buna göre Akıllı Büyüme stratejilerinin uygulama çalışmasına geçilmesi gerekmektedir.

Bölge: İstanbul İli'ni, doğuda Kocaeli, batıda Tekirdağ illeriyle; kuzeyde havzalar ve güneyde Marmara denizle birlikte bölge ölçeğinde düşünmek mümkündür. İstanbul'da açık, doğal ve çevresel olarak değerli alanların (orman, havza, vb) zaman içinde kentleşmeye başladığı açık bir şekilde görülmektedir. Bunun yanında, İstanbul'da Yeldeğirmeni gibi taşınmaz tarihi ve kültürel değerler bulunan pek çok semt, mahalle ve yerleşme vardır. İstanbul, yerleşme tarihi çok eskilere dayanan ve

özellikli bir coğrafi yapıya sahip olan bir bölgedir. Dolayısıyla sahip olunan bu tarihi ve kültürel varlıkları, şehircilik ölçeğinde teknolojiyi ve realiteyi de kullanarak değerlendirmek, daha sürdürülebilir ve çevre dostu kentler yaratmak mümkündür.

Kısacası, İstanbul'un akıllı büyüyen bir metropoliten bölge olması için,

- Tarih ve kültürünü teknolojiyle bütünleştirerek değerlendirmek;
- Doğal alanlarına sahip çıkmak;
- Düşük yoğunluklu yerleşmeleri teşvik edecek altyapı harcamalarından kaçınmak ve daha kompakt yerleşim sunumları hazırlamak;
- Konut arzında ve komşuluk birimi oluşumunda çeşitlenme sağlamak;
- Motorlu araç kullanımını ve dolayısıyla gürültü ve hava kirliliğini mümkün olduğunca en düşük seviyeye çekmek;
- Kentsel koruma ve yenileme çalışmalarında modernizme ayak uydurmak, teknolojiyi had safhada kullanmak;
- Karma alan kullanımlı yerleşmeler oluşturmak;
- Yaya ve bisiklet dostu mahalleler yaratmak;
- Yenilenebilir enerji kaynaklarına her türlü ihtiyaçta başvurmak; yapılabilecek en temel uygulama stratejileridir.

Yerleşme: Kadıköy İlçesi'ni Akıllı Büyüme'nin yerleşme ölçeğinde ele almak mümkündür. Kadıköy İlçesi de İstanbul'un tarihi çok eskilere dayanan yerleşmelerinden birisidir. Yeldeğirmeni gibi taşınmaz kültür varlıklarının yoğun olarak bulunduğu bir ilçedir. Dolayısıyla sahip olunan bu tarihi ve kültürel varlıkları, şehircilik ölçeğinde teknolojiyi ve realiteyi de kullanarak değerlendirmek, daha sürdürülebilir ve çevre dostu kentler yaratmak mümkündür.

Yerleşme ölçeği olarak Kadıköy'de de, bölge ölçeğinde tespit edilen sorunlara rastlanmaktadır.

Mahalle: Mahalle ölçeği olarak Yeldeğirmeni'nde, akıllı büyüyen bir kentsel tasarım önerisi sunulacaktır. Bölge ve yerleşme ölçeklerinden gelen sorunların mahalle ölçeğine de bir takım yansımaları olmaktadır. Bu sorunlar bölüm 4.5'te tanımlanmıştı. Bu sorunlara çözüm önerileri getirebilmek için; Akıllı Büyüme'nin 'mevcut yerleşim alanları' için sunduğu kalkınma 'Geleneksel Mahalle Kalkınması' (TND) ve 'Bölgesel Merkez Kalkınması' (RCD) Yeldeğirmeni için uygun görülmektedir. Akıllı Büyüme Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırma Şeması'na göre (Transect) ise Yeldeğirmeni, T4-Genel Kentsel Alan, T5-Kentsel Merkez Alanı ve T6-Kentsel Çekirdek Alanı ölçeklerinden her birinden bazı özellikler taşımaktadır. Akıllı Büyüme stratejileri ve Akıllı Yönetmelik uygulamaları kullanılarak öncelikle

ulaşım ve arazi kullanım kararları verilecek ardından sokak, yapı adası ve bina ölçeklerinde kentsel tasarım önerileri sunulacaktır.

4.6.1. Ulařıma ilişkin kararlar

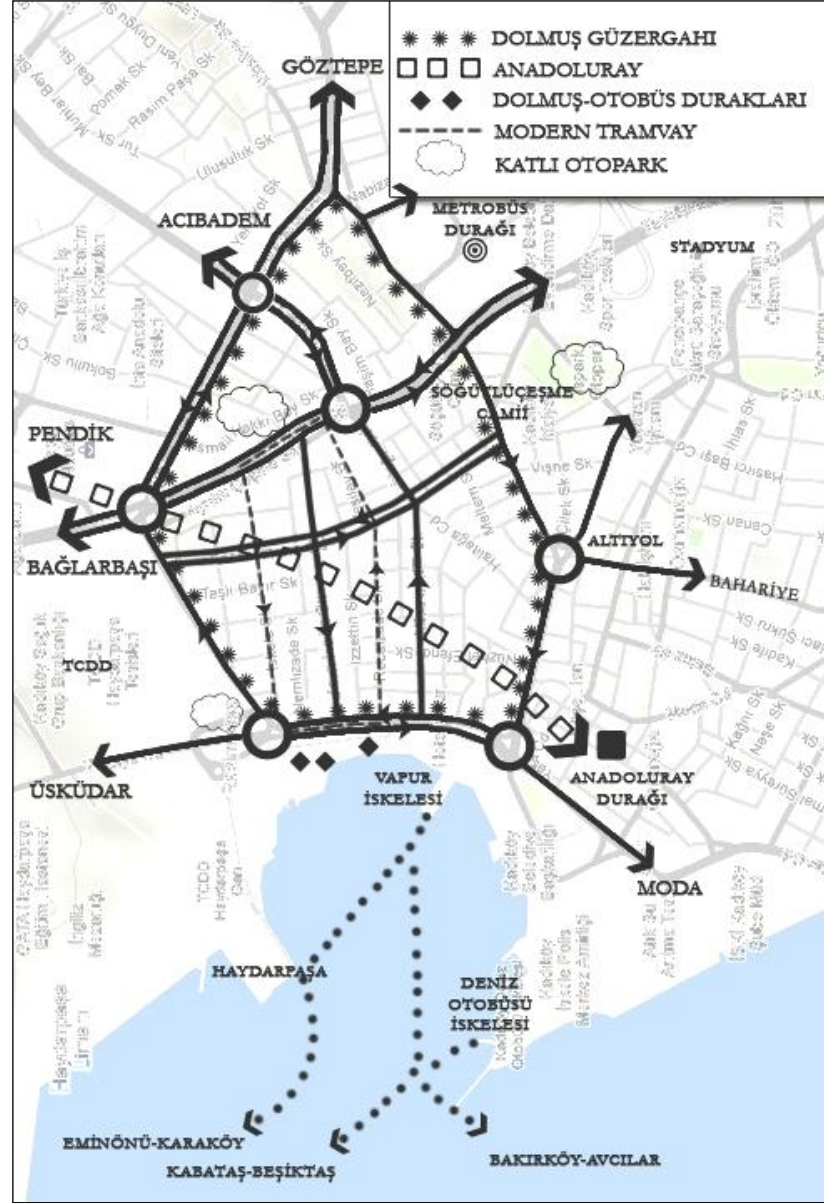
Bölgede ulaşım açısından belirlenen sorunlar transit trafik ve duran taşıt trafiğidir. Acıbadem-Kadıköy ve Pendik – Kadıköy dolmuşlarının Kadıköy'e gelirken izledikleri yol bölge içinden geçmektedir. 6-8 metre genişliğindeki yollar bu trafiği taşıyamamakta, yayaların da kullandıkları aksta trafik ve gürültü sorunu yaratmaktadır. Transit dolmuş trafiği, mevcut yol güzergâhı kullanılarak bölge çevresinde by-pass ile çözümlenmeye çalışılmıştır. Ancak bu dolmuş güzergâhı geçici bir çözümdür. Çünkü Marmaray'ın bir parçası olan Anadoluray (Kadıköy – Pendik) tam da bölgenin altından geçmekte, Kadıköy durağı ise semtin 5 dakikalık yürüme çemberinin içinde kalmaktadır. Anadoluray tamamlandığında dolmuşlara ihtiyaç kalmayacağı için dolmuşların kaldırılması çözümüne gidilmiştir. Böylece motorlu araç kullanımı da azaltılmış olmaktadır.

Metrobüs ile vapur ve deniz otobüsü kullanımlarının mevcut durumlarını koruması önerilirken, belediye ve halk otobüslerinin kaldırılması şuan için mümkün gözükmemektedir. Duran taşıtlara ise, bölge içinde önerilebilecek otopark alanı olmadığı için bölge dışında önerilen katlı otoparklarla çözüme gidilmiştir. Ayrıca bölge içine giren araç trafiği sınırlandırılarak ve yer yer bisiklet durakları oluşturularak, yaya ve bisiklet akışı teşvik edilmeye çalışılmıştır. Bunun yanında bölge içinden geçerek ring yapan bir modern tramvay da eğimli yollarda erişimi kolaylaştıracığından öneri olarak sunulmuştur (Şekil 4.17).

4.6.2. Alan kullanımına ilişkin kararlar

Kullanım kararları verilirken mevcut kullanım incelenmiş ve bölgenin sahip olduğu ve bozulmaya başlayan karakterine saygı duyulmaya çalışılmıştır. Kadıköy geneline baktığımızda Yeldeğirmeni, karakter olarak konut yerleşim alanıdır. Yerleşim içerisinde konut fonksiyonundan sonra konut+ticaret fonksiyonu yaygındır. Ticaret fonksiyonu ise iş merkezleri şeklindedir ve Rıhtım Caddesi üzerinde yoğunlaşmıştır. Karma alan kullanımını teşvik etmek amacıyla konut+ticaret fonksiyonunun bölge geneline homojen bir şekilde dağılması önerilmiştir. Zemin katlar ticaret üst katlar konut veya büro şeklinde yer alacak konut+ticaret fonksiyonunun yanı sıra bölgede

plansız biçimde konumlanan depo, imalat atölye, matbaa ve demir kesim atölyeleri gibi fonksiyonların merkezi bölgenin dışına çıkarılması önerilmektedir.



Şekil 4.17: Yeldeğirmeni için öneri ulaşım şeması

Arazi kullanım hesaplarına bakılığında mevcut ticaret alanlarının %20'sinin boş olduğu dikkat çekmektedir. Bu durum arazinin verim düzeyini düşüreceğinden ara sokaklarda boş dükkânlar olarak duran ticaret fonksiyonunun orijinal durumdaki gibi barınma veya konaklama fonksiyonu olarak yeniden düzenlenmesi ve ticaretin Rıhtım Caddesi, Misaki Milli Caddesi ve Karakolhane Caddesi gibi ana akslar üzerinde yoğunlaşması düşünülmektedir.

Bölgede yer alan otopark ihtiyacı, ulaşım kararlarında belirtildiği gibi dışarıda konumlanan katlı otoparklarla çözüme ulaştırılması düşünüldüğünden, mevcut

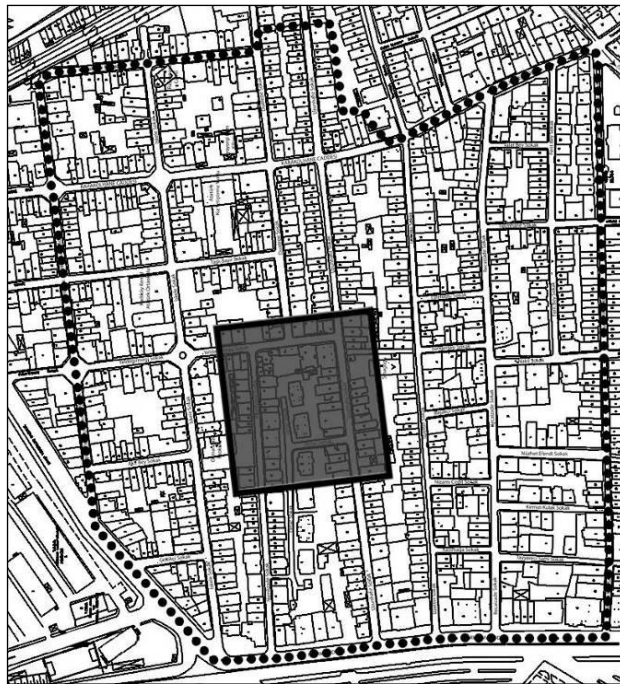
otoparkların ve yapı adalarının iç mekânlarının çocuk oyun alanı, park, meydan ve dinlenme alanı olarak düzenlenmesi önerilmektedir. Bunun yanında boşalan parsellerin de toplanma alanı olarak planlı bir şekilde düzenlenmesi önerilmektedir.

Bütün bunların yanı sıra genel arazi kullanım kararı olarak zaten mevcut durumda ‘kompakt’ bir yerleşim olan bu bölge için yoğunluğun daha da arttırılmamasının uygun olacağı düşünülmekte, bunun için kat yüksekliğinin yeni yapılacak yapılarda arttırılmaması gerekliliğinin yanında yeni yapılaçak parselleri çevre koşullarının benzer özelliklerinin sağlanması gereği vurgulanmaktadır.

Yapı adalarının ortalarında kalan özel alanlar, arazi kullanım hesaplarına göre %28 gibi önemli bir orana sahiptir. Bu alanlar tamamen plansız kayıp alanlardır ve genellikle depo veya çöplük olarak kullanılmaktadır. Alandaki boş parsellerin orijinal durumundaki gibi konut alanı olarak değerlendirilmesi durumunda, bu alanların açık alan olarak kullanılma ihtimali vurgulanmak istenmektedir.

4.6.3.Sokak, yapı adası ve binaya ilişkin kararlar

Akıllı Büyüme’nin, sokak, yapı adası ve bina ölçeğinde kararları Akıllı Yönetmeliklerle tanımlanmaktadır. Yeldeğirmeni’nde yapılacak Akıllı Büyüme Kentsel Tasarım önerisi örnek alanı semtin merkezi konumunda bir yerdir (Şekil 4.18).



Şekil 4.18: Tasarım alanının Yeldeğirmeni içindeki yeri

Çalışmanın EK A bölümünde yer alan Akıllı Yönetmelik Şekil A.3'te gösterilen veriler ışığında, Yeldeğirmeni'nde uygun maksimum araç hızı 32km/saat'tir. Araç izi genişliği 2,4 metre, yol kenarı otopark izi genişliği 2,1 metre, araç yolu dönüş yarıçapı ise 1,5-3 metre arasındadır.

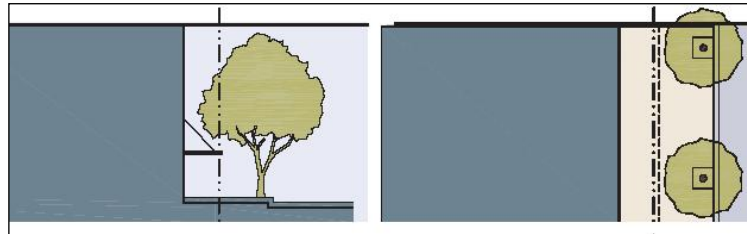
EK A Şekil A.4'te belirtilen hareket yönü ve yol kenarı otopark durumlarından, tek taraflı paralel otopark yapılabilen tek yönlü hareket sağlayan araç yolu seçeneği Uzunhafız Sokak için uygundur. 1 günde bu yoldan geçeceği tasarlanan araç sayısı 5000 araç/gün'dür. (Mevcut durumda yaklaşık 4800araç/gün) Bu yolda yayanın karşıya geçme süresi ise 8 saniye olarak tasarlanmıştır.

EK A Akıllı Yönetmelik Şekil A.5 verilerine göre, Uzunhafız Sokak: Yerleşim Yeri Sokakları (RS), Karakolhane ve Rıhtım Caddeleri ise: Ticari Sokak ve Caddeler (CS, AV) ile Bulvarlar (BL) seçeneğine uymaktadır.

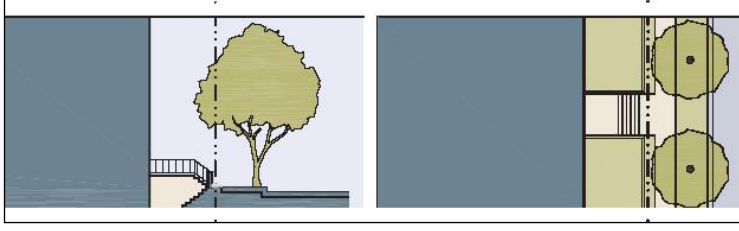
EK A Şekil A.6'da belirtilen Cephe Önü Kamusal Alan düzenlemelerinden hareketle, araç yolu için tretuvar genişliği 1,2-2,4 metre arasında, toplam genişlik ise 3,6-5,4 metre arasında tasarlanmıştır. Tek tip peyzajın düzenli yerleştirildiği cephe önü kamusal alanlarda, Beyaz Dişbudak ve Çitlembik ağaçları öncelikli tercih edilen bitki elemanlarıdır. Bitki yarıçapı ise yaklaşık 2,4 metredir.

EK A Şekil A.7 ve A.8'de tanımlanan aydınlatma elemanlarından mihver, kolon ve çiftli kolon tipleri tasarım alanı için uygun görülmekteyken, ağaç formu tiplerinin hepsi uygun görüldükleri durumda Yeldeğirmeni'nde kullanılabilir.

EK A Şekil A.9'daki Cephe Önü Özel ve Kamusal Alan düzenlemelerinden Vitrin ve Tente tipi Uzunhafız Sokak'ta kullanılacak kont+ticaret fonksiyonu için, Teras ve Yarım Bahçe tipi, diğer yerleşim yeri sokakları için uygun görülmüştür (Şekil 4.19 – 4.20).

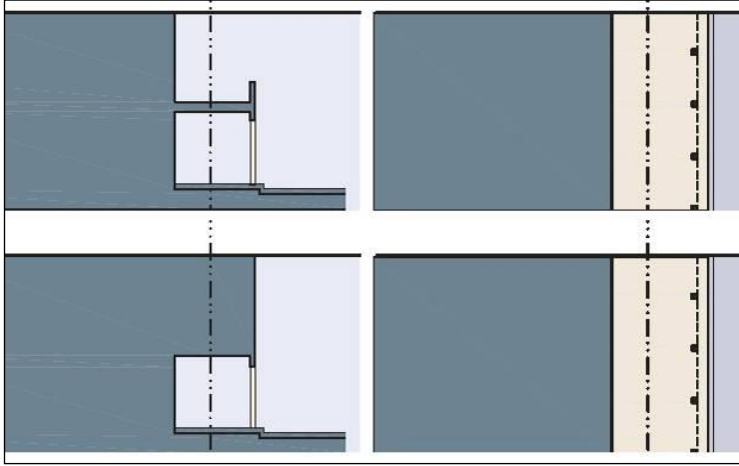


Şekil 4.19: Uzunhafız Sokak'ta cephe önü özel ve kamusal alan kullanımı



Şekil 4.20: Diğ er yerleşim yeri sokaklarında cephe önü özel ve kamusal alan kullanımı

Bunun yanında ticaret fonksiyonunun yoğun olduğu Rıhtım ve Kararkolhane Caddeleri için ise Galeri ve Arkad tipi düzenlemeler uygun görölmüş tür (Şekil 4.21).



Şekil 4.21: Rıhtım ve Kararkolhane Caddeleri'nde cephe önü özel ve kamusal alan kullanımı

EK A Şekil A.10'daki kat yükseklikleri durumlarından Yeldeğ imeni'ne uygun kat yüksekliğı daha kompakt yerleşimler yaratmak için 3-6 kat arasında hatta daha özel durumlarda 7-8 kat değ erlerinde değ iş en yükseklikte binalar yapılması önerilmektedir.

EK A Şekil A.11'de belirtilen yapılaşma durumu seçeneklerinden Arka Bahç eli yapılaşmalar, Yeldeğ imeni'nin neredeyse tamamında görölen yapılaşma tipidir. Bunun yanında Dört Kenar Bahç eli yapılaşma da az da olsa vardır ve tasarım alanı içerisinde bulunmaktadır.

Akıllı Yönetmelik esasları dikkate alınarak tasarlanan pilot bölgede tescilli yapılara dokunulmamış, yapılan analizlerde belirlenen kötü ve harap durumdaki yapılar ile 40 yaş ını doldurmuş orta, kötü ve harap durumdaki yapıların yıkılması, yerine semtin mimari karakteristiğini taşıyan, çevreye duyarlı, teknolojiyi üst düzeyde kullanan, fonksiyonel yapıların yapılması önerilmiştir. Bu tadilat durumunda gerekli görölen yerlerde kamulaştırma yöntemiyle çocuk oyun alanları ve semt meydancıkları önerilmiştir (Şekil 4.22).

yoğun bir yapılaşmaya sahip olması, tarihi ve kültürel zenginlikleri içinde barındırması dolayısıyla, Yeni Şehircilik ve Akıllı Büyüme gibi daha çok Amerika’da uygulanan modellerin, Türkiye’de uygulanması çok da olası görünmemektedir. Ancak bu bir başlangıç projesidir ve ilerleyen zamanlarda bu gibi örnekler arttıkça daha sürdürülebilir ve daha yaşanabilir kentler yaratılması mümkündür. Unutulmamalıdır ki bugünün teknolojisi ile hayal edilenden çok daha kaliteli kentlere sahip olunabilir ve olunmalıdır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

21. yüzyılın başında çevresel sorunların yarattığı ve yaratacağı etkiler, dünyadaki her meslek alanının en önemli uğraş alanı haline gelmiştir. Uzmanlar aşırı nüfus artışının ve teknolojinin yarattığı olumsuz koşulların düzeltilmesi ve yaşanılır bir çevre yaratmak için büyük çaba ve kaynak sarf etmektedir. Bunun sonucunda da, dünya genelinde herkes gittikçe biraz daha bilinçlenmektedir. Ancak maalesef bu bilinçlenme yeteri düzeyde değildir. Yalnızca halkın bilinçlenmesi ve çabası dünyayı kurtarmaya yetersiz kalmaktadır. Siyaset alanında ülkeleri yönetenlerin bu konuda duyarlılığı daha samimi bir şekilde ele almaları, çevre duyarlı politikaları uygulamaya geçirmeleri gerekmektedir. Ülkeleri yönetenlerin yönetim yapısı çevreye duyarlı politikalardan oluştuğu takdirde ancak bunlar alt ölçeklerde uygulamaya geçebilir.

Teknolojinin ortaya çıkardığı kolaylıklar ve olanaklar nüfusun kırsal alanlardan bu bölgelere yönelmesine neden olmaktadır. Bu yığılma sonucunda yetersiz kalan sosyal ve teknik altyapı hem yeni gelenleri hem de mevcut yaşayan nüfusun mutsuz olmasıyla sonuçlanmaktadır. Özellikle 20. yüzyılın başında ortaya çıkan planlı şehirler ve şehir planlama-kentsel tasarım çalışmaları günden güne kapsamını genişletmiş ve birçok mesleğin birlikte hareket etmesi gereken bir uğraş alanı haline gelmiştir.

Eldeki kıt ve sınırlı kaynakların paylaşımında önemli orandaki payı kullanan gelişmiş ülkeler, gelişmekte olan ülkelerdeki yüksek nüfus artış oranından tedirgin olmaktadır. Bu durumda kullanımı en önemli olan kaynaklardan olan enerjinin verimli kullanımı ön plana çıkmaya başlamıştır. Sorunun çözümünde tüketimin kaynağı irdelendiğinde “şehirsal alanlar” ön plana çıkmıştır. Dolayısıyla bu durum planlama ve tasarım çalışmalarının da en önemli unsurlarından birisi haline gelmiştir. Daha az ve verimli enerji tüketimini teşvik eden yerleşimlerin, binaların tasarlanması, mevcut yerleşimlerin bu duruma adapte edilmesi için çabalar artmıştır.

Bunun yanı sıra sosyal ve kültürel iletişimin azalması da bu yığılan nüfusun kontrolünü ve hem fiziksel hem de zihnen sağlıklı bir şekilde yaşam sürdürmesini

engellemektedir. Şehrin teknik sorunları yanında bu sosyal ve kültürel sorunlar da planlama ve tasarım çalışmalarını yönlendiren önemli etkenlerden birisi olarak ön plana çıkmaktadır.

Bunlar ve diğer sorunların artmasıyla şehir planlama ve tasarımla uğraşan bilim dalları planlama anlayışlarını ve tasarım yaklaşımlarını sürekli olarak bu sorunların çözümlerine yönelik olarak geliştirme eğilimindedir. Yeni Şehircilik ve Akıllı Büyüme akımlarının ortaya çıkması da bu çabaların sonucundadır. Her ne kadar gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan akımlar olsalar da global dünyada toplumsal ve bireysel gereksinimlerin benzeşmeleriyle birlikte bu yaklaşımlar, yerel özelliklerin dikkate alınmasıyla ve bazı uyarlamalarla gelişmekte olan ülkelerde de uygulama alanı bulabilmektedir.

Bilinmektedir ki doğal çevremiz insanoğlunun varlığıyla ve onun yarattığı yapıli çevreyle tahrip olmuş ve bugünlere gelinmiştir. Yapılı çevrelerimizin en önemli ayağı şehirlerdir. Şehirleşmenin 1950 – 1960 yılları arası patlaması ve bu sürecin gittikçe azalan bir ivmeyle de olsa halen devam etmesi çevre sorunlarının kuşkusuz başlıca nedenidir. Bu nedenle şehir plancılarına, kentsel tasarımcılara ve mimarlara çok önemli bir görev düşmektedir. Özellikle Amerika başta olmak üzere, Avrupa ülkeleri ve bunun yanında sahip olduğı rakipsiz teknolojisi sayesinde Japonya bu bilince ilk varan ülkelerdendir. Tüm gelişmekte olan ülkeler gibi Türkiye de bu konuda geriden gelmekte, halen sahip olunan ve eşsiz taşınmaz kültür varlıklarını bilinçsizce korumaya devam etmektedir. Ülkemiz eşsiz doğal çevre verileri ve tarihsel gelişme sürecinde kazanılmış kültür varlıklarına sahiptir. Bu değerler yerleşmelerimizi özgün kılar ve kent kimliğini oluşturur. Elbette Türkiye genelinde kentlerimizde yer alan ve pek çok ülkeye nasip olmayan zengin tarihi yapılaşmalarımız gelecek kuşaklara aktarılması açısından oldukça önem taşımaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde uygulanan planlama yaklaşımları daha çok kalkınma temelli olduğundan kent kimliğini hiçe sayarak ekolojik değerleri bir kenara itmekte ve kentleri günümüzde sürdürülebilirlik anlamında sağlıklı bir konuma taşımaktadır. Oysaki Yeni Şehircilik ve Akıllı Büyüme gibi Amerika ve Avrupa'da yaygınlaşan çağdaş sürdürülebilir kentsel yaklaşımlar bu konuda şehirselen alanları geleceğe daha olumlu koşullarda taşıyacak modeller yaratmaktadır.

Türkiye genelinde var olun bu sorun, İstanbul'un neredeyse her semtinde karşımıza çıkmaktadır. İşte bu nedenle Kadıköy Rasimpaşa Mahallesi I. Bölge Kentsel Sit

Alanı olan Yeldeğirmeni semti bu tezin çalışma alanı olarak seçilmiş daha sürdürülebilir bir kentsel planlama ve tasarım yaklaşımı olan Akıllı Büyüme yaklaşımı bu bölgede uygulanmaya çalışılmış ve ilkelerin uygulanabilir olduğu şeklinde bir değerlendirmeye varılmıştır. Ancak bu bir başlangıç projesidir ve ilerleyen zamanlarda bu gibi örnekler arttıkça daha sürdürülebilir ve daha yaşanabilir kentler yaratılması mümkündür. Unutulmamalıdır ki bugünün teknolojisi ile hayal edilenden çok daha kaliteli kentlere sahip olunabilir ve olunmalıdır. Yeter ki planlama mantığında gerekli değişiklikler sağlanabilsin ve özüksensin. Bunun için bilimsel düşüncenin ve yeniliklerin uyarlanarak kullanılması, bölgelere has özelliklerin yok edilmeden gelecek nesillere aktarılması, yerleşme kimliğinin korunması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Akalin, M.L.**, 1989. *Enerji, Yeni Kaynaklar ve Sürdürülebilirlik, Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı*, Önder Matbaası, Ankara
- Akerman, T.**, 2009. Kadıköy / Dünü ve Bugünü, Siyah Beyaz Kitap, İstanbul: Ocak 2009
- Akkal, L.B.**, 1994. Türkiye’de Metropolitenleşme Sürecinde Kentsel İlişkiler Konusunda Bir Araştırma: İstanbul Metropoliten Kent Örneği, *Doktora Tezi*, İTÜ MF, İstanbul
- APK**, 2003. Rasimpaşa - Yeledegirmeni - Mahallesi Envanter Çalışması, Kadıköy Belediyesi APK (Araştırma Planlama Koordinasyon) Müdürlüğü Tarihi ve Kültürel Çevre Projeleri Şefliği.
- Atılgan, A.**, 2007. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi Anadolu 1. Büyükşehir Bölge Temsilciliği, ISBN 978-9944-89-393-0. <http://en.wikipedia.org/>
- Benfield, F., Terris, J., Vorsanger, N., Glendening, P.**, 2003. Solving Sprawl / Models of Smart Growth in Communities Across America, Natural Resources Defence Council Publisher, New York
- BM Nüfus Bölümü**, 2005. World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision.
- Bressi, T.**, 2002. The Seaside Debates: A Critique of the New Urbanism, 149 sh., Rizzoli, New York.
- Briney, A.**, 2009. New Urbanism is Taking Planning to a New Level, Tercüme: Muhammet Altundağ, Alındığı tarih: Temmuz 2009, <http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/newurbani sm.htm>
- Curran, D.**, 2003. A Case for Smart Growth, West Coast Environmental Law, National Library of Canada Cataloguing in Publication, Alındığı tarih: Temmuz 2009. <http://wcel.org/resources/publication/case-smart-growth>
- Çakır, S.**, 2007. Kentleşme ve Gecekondu Sorunu, Elazığ Örneği, Fakülte Kitabevi, 1. Baskı, Isparta
- Çubuk, M.**, 1993. *İstanbul Üzerine Yeni Düşünceler , İstanbul’un Kentsel Gelişme Sorunları ve Avrupa Metropollerini Türkiye’de* 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu Kitap 1, T.A.V Yayınları, İstanbul
- Cullingworth, J. B.**, 1976. Town and Country Plannig in Britain, The New Local Government Series, Edinburgh.
- Davidoff, P.**, 1974. Normatif Planning, The Future of Cities , Ed: Andreas Blowers, Hutchinson, London

- Devas, N., Rakodi, C.,** 1993. Managing Fast Growing Cities, Longman Scientific and Technical, New York
- Doxiadis, C.A.,** 1966. Between Dystopia and Utopia, Hartford.
- Downs, A.,** 2005. *Smart Growth / Why We Discuss It More than We Do It*, Journal of the American Planning Association, Vol. 71, No. 4, American Planning Association, Chicago
- Duany, A.,** 2001. *Transect Seminar, 9th Congress for the New Urbanism*, 7-10 Haziran 2001, New York, USA.
- Duany A., Plater-Zyberk E.,** 2009. Smart Code V. 7.0, Alındığı tarih: Mart 2009. http://smartcodecentral.com/smartfilesv9_2.html
- Dutton, J. A.,** 2000. New American Urbanism: Reforming the Suburban Metropolis, 217, Skira Architecture Library, Milano, Italy.
- EEA Raporu,** 2006. Urban Sprawl in Europe: The Ignored Challenge, European Environment Agency Report, Copenhagen, Alındığı tarih: Ağustos 2009. http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf
- Ercoskun, Ö.,** 2005. *İmar Planları Yerine Sürdürülebilir Kent Planları*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, Alındığı tarih: Şubat 2009. <http://www.fbe.gazi.edu.tr/dergi/tr/dergi/tam/18%283%29/20.pdf>
- Eruzun, C.,** 1996. İstanbul'un İmar Planları, İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul.
- Eyüboğlu, E.,** 1991. Kentsel Sit Alanlarının Planlanmasına Yönelik Bir Yöntem Araştırması ve Kadıköy – Yeldeğirmeni Örneği, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*, Anabilim Dalı Şehir ve Bölge Planlaması, Programı Şehir Planlama, Ocak 1991
- Eyüboğlu, E.,** 1998. Tarihsel Süreç İçinde Şehirselleşmeyi Yönlendiren Etmenler ve İstanbul Örneği, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, *Doktora Tezi*, Anabilim Dalı Şehir ve Bölge Planlama, Programı Şehir Planlama, Mart 1998.
- Flint, A.,** 2006. This Land / The Battle Over Sprawl and the Future of America, John Hopkins University Press
- Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R.,** 2004. Urban Sprawl and Public Health / Desining, Planning, and Building for Healthy Communities, Island Press, Boston, Massachusetts
- Geray, C.,** 1988. *Belediyelerin Kentsel Gelişmeye İlişkin Görevleri, Yetkileri, Örgütlenme ve Katılım Sorunları*, Türkiye 12.Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu Şehircilik, Hukuk ve Yönetim İlişkileri, AÜ SBF, Ankara
- Giritlioğlu, C.,** 1991. Kentleşme ve Kentlileşme Politikaları, TÜSES Vakfı, İstanbul
- Göçer, O.,** 1982. 19. yy. Şehirciliğin Evrimi, İstanbul
- Gök, T.,** 1980. Türkiye'de İmar Planlaması, ODTÜ M.F. Ankara

- Göksu, E.,** 1993. *Merkezi Yönetimin Mekansal Planlama Pratiğine Yeni Müdahale Biçimleri, 2000'li yıllara Doğru Türkiye'de Kent Planlama Uygulama Sürecinin Değerlendirilmesi ve Yeni Yaklaşımlar Semineri*, İller Bankası Genel Md.lüğü, Ankara
- Gosling D. & C.,** 2003. *The Evolution of American Urban Design*, Wiley Academy, England
- Gülgeç, İ.,** 1991. *İmar Planlama Süreci ve Bu Süreçte İller bankasının Yeri* 15.Dünya Şehircilik Günü 3.Türkiye Şehircilik Kongresi Türkiye'de Şehirciliğin Gelişmesinde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi 1991, Dokuz Eylül Üniv MMF, İzmir
- Gutkind, E., A.,** 1964. *Introduction History of City Development, Urban Development in Central Europe*, London
- Güven, S.,** 1990. *Vitruvius, Mimarlık Üzerine On Kitap*, Çev:Suna Güven, Şevki Vanlı Mim. Vakfı yay.,İstanbul
- Güvenç, B.,** 1979. *İnsan ve Kültür, Remzi Kitabevi*, İstanbul
- Güzelsu, K.,** 1985. *İstanbul Metropoliten Alan Planlaması, Türkiye'de Metropoliten Alan Planlaması Deneyimi ve Sorunları Kolokyumu*, M.S.Ü. S.B.E. Yayınları, İstanbul
- HAAS, T.,** 2008. *New Urbanism and Beyond, Designing Cities for the Future*, Rizzoli International Publications, New York
- Henry, J., Mayer, Christine M., Danis & Michael R.,** 2002. *Smart Growth in Small Urban Setting: the challenges of building an acceptable solution*, Carfax Publishing, Local Environment, Vol. 7, No.4, 349 – 362.
- Howard, E.,** 1902. *Garden Cities of To-Morrow*, S. Sonnenschein & Co., Ltd., Second Edition, London
- Jackobs, A.B.,** 1980. *Making of City Planning Work*, Washington
- Johnson, P.,** 1966. *Rebuilding Cities*, Edinburg University Press, Edinburg.
- Jones, E.,** 1976. *Towns and Cities*, Oxford University Press, London.
- Katz, P.,** 1994. *New Urbanism: Toward an Architecture of Community*, 245 sh., Mc Graw Hill, New York.
- Keleş, R.,** 1997. *Kentleşme Politikası*, İmge Kitabevi Yayınları, 4. Baskı, Ankara
- Levy, J.,** 1997. *Contemporary Urban Planning*, RR Donnelley & Sons Company, New Jersey
- Meydan Larousse,** 1971. *Cilt 6*, s. 750, Meydan Yayınevi.
- Özdemir, A.,** 2005. *Kentsel Tasarımda Çağdaş Yaklaşımların Değerlendirilmesi: İstanbul'da Yeni Yerleşme Alanları Üzerine Bir Araştırma*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, *Doktora Tezi*, Anabilim Dalı Şehir ve Bölge Planlaması, Programı: Şehirselle Tasarım, Şubat 2005
- Özdemir, A., Güler soy, N.,** 2006. *İstanbul'da Yeni Yerleşme Alanlarının Yeni Şehircilik Akımına Göre Değerlendirilmesi*, İ.T.Ü. Dergisi, Cilt:5, Sayı:2, Kısım:2, 207-219, Eylül 2006

- Sev, A.**, 2009. Sürdürülebilir Mimarlık, Yem Yayın, İstanbul, Mart 2009.
- Soule, D.**, 2005. Urban Sprawl / A Comprehensive Reference Guide, Greenwood Publishing Group
- Steuteville, R., Platen, P., Roberts, R., Brown, S.**, 2001. New Urbanism: Comprehensive Report&Best Practices Guide, New Urban Publications Inc., Ithaca, NY.
- Talen, E.**, 2003. *Measuring Urbanism: Issues in Smart Growth Research*, Journal of Urban Design, Sayı: 8, No: 3, 195-215, Ekim 2003
- Temple, M.**, 2004. Studying the Built Environment, Palgrave Macmillan, China
- Teoman, Z.**, 1984. Kadıköy ve Kadıköy'ün Öyküsü, Gençlik Kitabevi
- Tirado, J.**, 2009. Smart Growth Advances Nationally, Alındığı tarih: Ocak 2009.
<http://www.newurbanism.org/newurbanism/Frame-532104-smartgrowthpage532104.html?refresh=1264098259294>
- Türker, O.**, 2008. Halkidona'dan Kadıköy'e / Körler Ülkesinin Hikâyesi, Sel Yayıncılık, İstanbul: Eylül 2008

- Url-1** <<http://www.planlama.org/new/planlama.org-yazilari/bir-ulusal-sehircilik-hareketine-dogru.html>>, alındığı tarih Mart 2009.
- Url- 2** <http://www.planlama.org/index.php?option=com_content&task=view&id=324&Itemid=62>, alındığı tarih Nisan 2009.
- Url-3** <<http://www.arkitera.com/s10-william-bechhoefer.html>>, alındığı tarih Mart 2009.
- Url-4** < <http://www.arkitera.com/event.php?action=displayEvent&ID=2292>>, alındığı tarih Ocak 2009.
- Url-5** < <http://arkitera.com/h29828-yeni-sehircilik-akiminin-kurucusu-robert-s-davis-ile-seaside-florida-ve-surdurulebilirlik-uzerine.html>>, alındığı tarih Ocak 2009.
- Url-6** <http://www.planlama.org/index.php?option=com_content&task=view&id=326&Itemid=7>, alındığı tarih Kasım 2009.
- Url-7** <<http://www.smartgrowth.org/Default.asp?res=1280>>, alındığı tarih Temmuz 2009
- Url-8** <<http://www.dpz.com/projects.aspx>>, alındığı tarih Haziran 2009.
- Url-9** <<http://www.newurbanism.org/newurbanism.html>>, alındığı tarih Temmuz 2009.
- Url-10** <<http://www.cnu.org/>>, alındığı tarih Mart 2009.

EKLER

EK A: AKILLI BÜYÜME’NİN (SMART GROWTH) UYGULAMA YAKLAŞIMLARI: AKILLI YÖNETMELİK (SMART CODE)

Akıllı Yönetmelik

Akıllı Yönetmelik, planlama ve kentsel tasarım için oluşturulmuş arazi kalkınma kuralları şablonudur. Bölgelemeyi, altbölüm düzenlemelerini, kentsel tasarım ve temel mimarlık standartlarını tek ve kompakt bir belgede birleştirir. Akıllı Yönetmelik’in, profesyonel planıcılar, mimarlar ve avukatlar tarafından hazırlanan bu uygulama önerileri, halkın vizyonunu genişletmektedir. Akıllı Yönetmelik’in tüm planlar için genel ölçekte, sektör ölçeğinde, yeni yerleşim yeri ölçeğinde, mevcut yerleşim yeri ölçeğinde ve bina ölçeğinde olmak üzere belirlenen kuralları vardır.

Bölüm 1. Tüm Planlar İçin Genel Ölçekte Kurallar

Akıllı Yönetmelik’in amacı aşağıdaki bölge, yerleşim, blok ve bina ölçeğinde kabul edilen politikaların uygulamaya konmasını nitelendirmek, teşvik etmek ve mümkün kılmaktır.

1.1 Bölge

- a. Bölge, topografyasından, ağaçlı arazilerinden, tarım alanlarından, nehir yataklarından ve kıyı boylarından gelen doğal altyapısını ve görsel karakterini korumalıdır.
- b. Büyüme stratejileri yeni toplumlara eşit olacak şekilde dolgu ve iyileştirmeyi teşvik etmelidir.
- c. Kentsel alanlara bitişik alanlarda yapılan kalkınma çevresel şablonlara göre yapılandırılmalı ve mevcut şehir şablonuyla bütünleşmelidir.
- d. Kentsel alanlara bitişik olmayan alanlarda yapılan kalkınma kümeler, geleneksel mahalleler ya da köyler ve Bölgesel Merkezler biçiminde düzenlenmelidir.
- e. Karşılabilir konut arzı, yoksulluğun yoğunlaşmasını önlemek ve iş fırsatlarını herkese erişilebilir kılmak amacıyla bölge boyunca yayılmalıdır.
- f. Ulaşım koridorları arazi kullanımına uygun olacak şekilde planlanmalı ve ayrılmalıdır.
- g. Yeşil koridorlar şehirleşmiş alanları belirlemek ve bağlamak için kullanılmalıdır.
- h. Bölge, arabalara alternatif olarak bir aktarma, yaya yolu ve bisiklet yolu sistemi içermelidir.

1.2 Yerleşme

- a. Yerleşme ve bölgesel merkezler kompakt, yaya odaklı ve karma kullanımlı olmalıdır.
- b. Yerleşme ve bölgesel merkezler için tercih edilen bir kalkınma modeli olmalı ve tek-kullanımlı olarak tasarlanmış bölgeler bir istisna olmalıdır.
- c. Araba kullanmayanlar da düşünölmeli, sıradan günlük aktiviteler, ikamet bölgelerine yüröme mesafesinde olmalıdır.
- d. Birbirine bağılı yol şebekeleri arabayla yolculuğı kısa tutacak ve yayacak şekilde tasarlanmalıdır.
- e. Farklı yaşlardan ve gelirlerden gelen insanları ikamet ettirmek için yerleşme içinde bir dizi konut tipleri ve fiyat düzeyleri sağlanmalıdır.
- f. Transit noktalara yüröme mesafesinde uygun bir bina yoğunluğu ve arazi kullanımı sağlanmalıdır.
- g. Kamusal, kurumsal ve ticari etkinlikler, yerleşimden uzak komplekslere değıl, şehir merkezlerine yerleştirilmelidir.
- h. Okullar, çocukların okula yürüyerek ya da bisiklet sürerek gidebilmelerini sağlayacak şekilde boyutlandırılmalı ve konumlandırılmalıdır.
- i. Çevrede ve kent merkezlerinde park, meydan ve oyun alanlarını içeren bir dizi açık alan yapılmalıdır.

1.3 Blok ve bina

- a. Binalar ve peyzaj, yolların fiziksel durumuna, kamusal yerler olarak katkıda bulunmalıdır.
- b. Kalkınma, otomobilleri, yayalara ve kamusal alanlara saygılı olacak şekilde eşit olarak yerleştirmelidir.
- c. Caddelerin ve binaların tasarımı, güvenli bir çevre ortamı teşvik etmeli, fakat erişilebilirliği azaltmamalıdır.
- d. Mimari ve peyzaj yerel iklime, topografyaya, tarihe ve bölgenin bina geçmişine göre tasarlanmalıdır.
- e. Binalar sakinlerine, etkin enerji metotlarıyla açık bir coğrafya ve iklim hissi vermelidir.
- f. Kamu binaları ve umuma açık alanlar, toplumsal kimliği güçlendiren ve idari özerkliği destekleyen mekânlarla tedarik edilmelidir.
- g. Kamu binaları farklı ve şehrin görünümünü oluşturan diğör binalardan daha önemli bir görünüşte olmalıdır.
- h. Toplumun gelişimini ve sürekliliğini sağlamak için tarihi binaların korunması ve yenilenmesi kolaylaştırılmalıdır.
- i. Kentsel alanların uyumlu ve düzenli gelişimi, değışime rehberlik eden grafik yönetmelikler yoluyla güvenliğe alınmalıdır.

1.4 Uygulanabilirlik

Bu yönetmeliğin hükümleri gerek görüldüğünde "yapalım", tavsiye edildiğinde "yapmalıyız" ve tercihli olduğunda "yapabiliriz" kullanılarak etkinleştirilmiştir. Bu yönetmeliğin hükümleri herhangi bir ihtilaf durumunda, Yerel Sağlık ve Güvenlik Yönetmeliği hariç, diğer yönetmeliklerin, nizamnamelerin, düzenlemelerin ya da esasların önüne geçecektir. Mevcut Yerel Yönetmelikler, bu yönetmelikte bahsedilmeyen hususlara uygulanmaya devam edecektir; fakat bunların "amaç" ile ihtilafa düştüğü durumlarda, ihtilaf bu yönetmeliğin lehine çözülmelidir. Bu yönetmelikte kullanılan terimler ya kendi genel anlamlarını ya da "Terimlerin Açıklamaları" kısmında verilen anlamlarını alacaklardır. Bu açıklamalar ve Mevcut Yerel Yönetmelik'te verilen açıklamalar arasında oluşabilecek bir çatışmada önceliği bu yönetmeliğin tanımları olacaktır. Terimlerin Açıklamaları bu yönetmelikle bütünleşik, mevzuata ilişkin bir dil içermektedir.

1.5 Teşvikler

Bu yönetmeliğin kullanımını teşvik etmek için, gözden geçirme ücretlerinin kaldırılması ya da düşürülmesi, Kalkınma Hakları Aktarımı'nın finansal yardımıyla yoğunluk arttırılması, trafik etki raporunun kaldırılması, belediyenin komşu arazilere bağlanan iç anayollar inşa etmesi, ölçek T4, T5 ve T6'da konut alanlarına ve yeni kurulmuş işletmelere vergi indirimi yapılması gibi teşviklere izin verilmektedir.

Bölüm 2. Sektör Ölçeğinde Kurallar

Akıllı Yönetmelik'e göre; sektör planları bir halk katılım sürecinde, planlama ofisinin gözetimi altında, planlama ofisi ve danışanlar tarafından hazırlanmalı ve yasama organınca onaylanmalıdır. Sektör planları kullanışlı en geniş coğrafi alanı içermeli, bölgede mümkün en yeşil altyapıyı oluşturmak için gerektiğinde mülk sınırlarını aşmalıdır. O-1-Korunan Açık Sektörler, Ayrılan (Rezerve) Açık Sektörler, G-4 Dolgu Büyüme Sektörleri olarak tasarlanacak alanların haritasını çizmek için Coğrafi Bilgi Sistemleri (GIS) kullanılmalıdır. Geriye kalan diğer tüm alanlar Mevcut İmar Planları olarak kalkındırılmaya müsaittir. Bölgelemeyi, sektör ulaşırma planlarını, parsel boyutu ve diğer kriterleri hesaplarken (tüm bunlar halk katılımıyla değerlendirildikten sonra), bu alanlar, üç büyüme sektörlerinden (G-1, G-2 ve G-3) birine uygulanmalıdır. Aktarma (transit) servisi planlandıktan ya da tamamlandıktan sonra bölgesel merkezler Aktarma Odaklı Kalkınma (TOD) olarak yeniden tasarlanabilir. Doğrulanmamış kullanımları SD'ye ya da amaçlanan Transect Ölçekleri'ne paylaştırılmalıdır. TDR sistemi özel sektör emlakçılarının inisiyatifiyle piyasa fiyatına uygulanabilir. Planlama ofisi tüm bu transferlerin bir kaydını tutmalı ve bu doğrultuda sektör haritasını güncellemelidir.

Bölüm 3. Yeni Yerleşim Yeri Ölçeğinde Kurallar

3.1 Transect Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırması

Transect Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırması, Şekil A.1'de tanımlanan esaslardan oluşmaktadır.

3.2 Yerleşme tipleri

3.2.1 Kümeli (Avlulu) Alan Kalkınması (CLD)

Küme, T2, T3 ve T4 alanlarını içeren en çok bir Standart Üstü Kapalı Kaldırım (arkad) içermelidir. Ancak, parselin en az %50'si daimi olarak Doğal ya da Kırsal Alan'a ayrılmalıdır (T1 ve T2).

3.2.2 Geleneksel Mahalle Kalkınması (TND)

TND olarak planlanacak bir arazinin en az kalkındırılabilir yüzölçümü yaklaşık 32 ha olmalıdır. Buna bitişik olan parsellerin eşzamanlı planlaması tavsiye edilir. Bir TND T3, T4 ve T5 alanlarını içeren bir Standart Üstü Kapalı Kaldırım (arkad) içermelidir.

3.2.3 Bölgesel Merkez Kalkınması (RCD)

RCD olarak planlanacak bir arazinin en az kalkındırılabilir yüzölçümü yaklaşık 64 ha olmalıdır. Daha geniş ve bitişik olan parsellerin eşzamanlı planlanması tavsiye edilir. Bir Bölgesel Merkez, T3, T4 ve T5 alanlarını içeren bir Uzun Arkad ile sınırlandırılmalıdır ve ara tamponlara gerek kalmadan herbiri bir RCD'nin Transect Ölçeği gerekliliklerini içerecek şekilde bir veya birkaç Standart Arkad ile bitleştirilebilir.

3.2.4 Aktarma Odaklı Kalkınma (TOD)

Mevcut ya da proje halinde olan bir geçiş ağı üzerinde bulunan Bölgesel Merkezler TOD olarak yeniden tasarlanmalıdır.

3.3 Çevresel Gereklilikler

Transect Ölçekleri bir dizi doğal ve kentsel koşullara sahiptir. İhtilaf durumunda, daha kırsal alanlarda doğal çevre (T1-T3), daha kentsel alanlarda inşaa edilmiş çevre önce gelmelidir (T4-T6). Üç sınıf Suyolu vardır: Pereniyal, Sınıf I; Kesikli (Intermittent), Sınıf II ve Geçici (Emphemeral), Sınıf III. Bunların herbiri bir Irmak Kenarı (Streamside) Koridoru oluşturur ve ırmak kenarına ait koşullarının korunması için (aşağıda herbir Transect Ölçeği için belirtildiği gibi) bir standarda tabidir. Üç sınıf Sulak Alan vardır: Bağlantılı (Connected) Sulak Alan, Sınıf I; İzole Sulak Alan, Sınıf II ve Xeric Sulak Alan, Sınıf III. Bunların herbiri (aşağıda herbir Transect Ölçeği için belirtildiği gibi) bir yenileme, sızdırma ve azaltma standardına tabidir.

3.3.1 Doğal ve Kırsal Alanlar'a Dair (T1-T2)

- T1 ve T2 Alanları içinde doğal koşulların gaspı ve ıslahı yerel, eyalet ve federal ilkelere göre sınırlandırılmıştır.
- I. ve II. Sınıf Suyolları'nın nehir yatakları her iki yanda 91,5 metre derinliğinde; III. Sınıf Suyolları'nın ise 30,5 metre derinliğinde olmalıdır. Nehir yatakları, tarım da dâhil olmak üzere, doğaya yapılan yenilemelerden ve yapılandırmalardan hariç tutulmalıdır. Anayol geçmesine sadece istisnai durumlarda müsaade edilmelidir.
- İndirgenmiş koşullarda, I, II. ve III. Sınıf Sulak Alanlar muhafaza edilmeli ve yenilenmelidir. İlave tamponlar Sınıf I ve II için 30,5 metrede korunabilir. Sulak Alan tamponları, tarım da dâhil olmak üzere, doğaya yapılan yenilemelerden ve yapılandırmalardan hariç tutulmalıdır. Anayol geçmesine sadece istisnai durumlarda müsaade edilmelidir.
- Kamusal Cephe (Public Frontage) doğal olarak kümelenmiş farklı türden ağaçları ve yeşillikleri içermelidir. Çimle kalpamaya ancak Teminatlar yoluyla izin verilmelidir. Verilen görünüm öncelikle minimum sulama, gübreleme ve korumayı gerektiren doğal türlerden oluşmalıdır (Şekil A.6 – A.8).
- Su geçirmez yüzey minimum seviyeye indirilmelidir.
- Anayollardaki yağmur suyu birikme ve sızması yol kenarına kanallar yapılarak halledilmelidir.

3.3.2 Banliyö Alanlar'a Dair (T3)

- T3 Alanları içindeki şehirleşmiş alanların sürekliliği doğal çevre koşullarının önceliğine tabidir. Böyle koşulların değişimi yerel, eyalet ve federal ilkelere göre sınırlandırılmıştır.
- I. ve II. Sınıf Suyolları'nın Nehir Yatakları 30,5 metre derinliğinde olmalıdır. Bu Nehir Yatakları, anayol geçmesine izin verilen durumlar dışında, herhangi bir yapılandırmadan hariç tutulmalıdır. III. Sınıf Suyolları ruhsat verildiği takdirde değiştirilebilir.

- c. İndirgenmiş koşullarda, I, II. ve III. Sınıf Sulak Alanlar muhafaza edilmeli ve yenilenmelidir. İlave tamponlar I. ve II. Sınıf Sulak Alanları için 15,2 metrede korunabilir. Tamponlar doğal görünümü bozacak yenilemelerden ve yapılandırmalardan hariç tutulmalıdır. Anayol geçişine istisnai durumlarda müsaade edilebilir.
- d. Kamusal Cephe doğal olarak kümelenmiş farklı türden ağaçları ve yeşillikleri içermelidir. Çimle kalpamaya ancak Teminatlar tarafından izin verilebilir. Verilen görünüm öncelikle minimum sulama, gübreleme ve korumayı gerektiren doğal türlerden oluşmalıdır (Şekil A.6 – A.8).
- e. Su geçirmez yüzey minimum seviyeye indirilmeli ve bina başına ayrılan arazi parçası oranından fazla olmamalıdır.
- f. Anayollardaki yağmur suyu birikme ve sızması yol kenarına kanallar yapılarak halledilmelidir.

3.3.3 Genel Kentsel Alanlar'a Dair (T4)

- a. T4 Alanları içindeki şehirleşmiş alanların sürekliliği doğal çevre koşullarından önce gelmelidir. Gerektiği yerde bu koşulların değiştirilmesi tesis dışı olarak hafifletilebilir. Islah ve hafifletme kararı için yetki alınmalıdır.
- b. Anayol şebekesi gerektirdiği takdirde, tüm sınıf Suyolları'nın Nehir Yatakları'ndan anayollar geçirilebilir.
- c. I. ve II. Sınıf Sulak Alanlar doğal görünümü bozacak yenilemelerden ve yapılandırmalardan hariç tutulmalıdır. Anayol geçişine teminatlar koşuluyla müsaade edilebilir.
- d. Kamusal Cephe, (Şekil A.5) muntazam aralıklarla dizilmiş bir ağaç yolu şeklinde, tek çeşit ya da birbirini takip eden türlerden, saçakları gölgelik oluşturacak yükseklikte, bina cephelerinden ağırlıklı olarak uzak kalacak şekilde dikilmiş ağaçlar içermelidir. Ortaya konan görünüm öncelikle, toprak sıkıştırmasına tahammüllü olan dayanıklı türlerden oluşmalıdır (Şekil A.6 – A.8).
- e. Su geçirmez yüzey bina başına ayrılan arazi parçası kadar olmalıdır.
- f. Anayollarda ve arazi parçalarında biriken yağmur suları sorunu, yüksek engellerle meydan okunan yer altı suyu kanalizasyonları yapılarak çözülmelidir. Suları bireysel bir arazi parçasına sızdırmaya ya da biriktirmeye gerek yoktur.

3.3.4 Kentsel merkez alanlar'a dair (T5)

- a. T5 Alanları içindeki şehirleşmiş alanların sürekliliği doğal çevre koşullarından önce gelmelidir. Gerektiği yerde bu koşulların değiştirilmesi tesis dışı olarak hafifletilebilir. Islah ve hafifletme kararı için yetki alınmalıdır.
- b. Anayol şebekesi gerektirdiği takdirde, tüm sınıfların ya da Suyollarının Nehir Yatakları'nın çevresine toprak setler yapılabilir ve üzerlerinden anayollar geçirilebilir.
- c. I. ve II. Sınıf Sulak Alanlar eğer bire iki oranla tesis dışı olarak hafifletilirse, değiştirilebilir.
- d. Kamusal Cephe, (Şekil A.5) her iki tarafı ağaçlı yol şeklinde, tek çeşit ağaç türlerinden oluşan, saçakları gölgelik oluşturacak yükseklikte, bina cephelerinden ağırlıklı olarak uzak kalacak şekilde dikilmiş ağaçlar içermelidir. Ortaya konan görünüm öncelikle, toprak sıkıştırmasına tahammüllü olan dayanıklı türlerden oluşmalıdır (Şekil A.6 – A.8).
- e. Su geçirmez yüzey bina başına ayrılan arazi parçası kadar olmalıdır.

- f. Biriken yağmur suları sorunu, yüksek engellerle meydan okunan yer altı suyu kanalizasyonları yapılarak çözülmelidir. Suları bireysel bir arazi parçasına sızdırmaya ya da biriktirmeye gerek yoktur.

3.3.5 Kentsel Çekirdek Alanlar'a Dair (T6)

- a. T6 Alanları içindeki şehirleşmiş alanların sürekliliği doğal çevre koşullarından önce gelmelidir. Gerektiği yerde bu koşulların değiştirilmesi tesis dışı olarak hafifletme gerektrimez. Karar için yetki alınmalıdır.
- b. Suyolları'nın tüm sınıflarının nehir yataklarının çevresine, anayol şebekesi gerektirdiği takdirde, toprak setler yapılabilir ve anayollarla çevrelenebilir.
- c. I. ve II. Sınıf Sulak Alanları tesis dışı olarak hafifletmeye gerek kalmadan hakken ıslah edilebilir. Anayol geçirmek hakken mevcuttur.
- d. Kamusal Cephe, (Şekil A.5) her iki tarafı ağaçlı yol şeklinde, tek çeşit ağaç türlerinden oluşan, saçakları gölgelik oluşturacak yükseklikte, bina cephelerinden ağırlıklı olarak uzak kalacak şekilde dikilmiş ağaçlar içermelidir. Ortaya konan yeni görünüm öncelikle, toprak sıkıştırmasına tahammüllü olan dayanıklı türlerden oluşmalıdır (Şekil A.6 – A.8).
- e. Su geçirmez yüzey bina başına ayrılan arazi parçası kadar olmalıdır.
- f. Biriken yağmur suları sorunu, yüksek engellerle meydan okunan yer altı suyu kanalizasyonları yapılarak çözülmelidir. Suları bireysel bir arazi parçasına sızdırmaya ya da biriktirmeye gerek yoktur.

3.4 Sokak Dokusu (Streetscape) Gereklilikleri

Anayollar taşıtlara ve yayalara ait kullanım ve arazi parçalarıyla açık alanlara giriş için tasarlanmıştır. Anayollar trafik şeritleri ve kamusal cepheler içermektedir (Şekil A.8). Trafik şeritleri trafik ve park etme kapasitesini temin eder. Şeritler park etmiş ya da hareket halinde olan araçlar için çeşitli genişliklerde taşıt şeritleri içerirler. Cephler, Transect Ölçeği'nin karakterine katkıda bulunurlar ve yaya kaldırımlarını, kaldırım taşlarını, saksıları ve cadde ağaçlarını içerirler. Anayollar kentsel yapıya ve içinden geçecekleri Transect Ölçeği'nin arzulanan tasarlanma hızına uygun olarak tasarlanmalıdır. Bu nedenle bir Transect Ölçeği'nden diğerine geçen anayollar Kamusal Cepheler'e uydurulmalıdır. Alternatif olarak da, Transect Ölçeği, yörüngesi boyunca tek bir kamusal cepheyi muhafaza ederek bir arazi parçasının derinine kadar anayol hizasının takip edebilir. Daha kırsal Alanlar içinde (T1-T3) yaya komforu anayollar için ikinci planda kalmalıdır. Taşıt ve yaya hareketi arasında oluşan tasarım çatışması genel olarak taşıtlara ait hareketliliğin lehine çözümlenmelidir. Daha kentsel Transect Ölçeği içinde (T4-T6) yaya komforu anayollar için birinci planda gelmelidir. Taşıt ve yaya hareketi arasında oluşan tasarım çatışması yayaların lehine çözümlenmelidir.

3.5 Kentsel Fonksiyonlar

- Her bir belediye için, kamuya açık olacak alanlar belirlenecek ve Belediye Planı'nda Kentsel Alan(KA) ve Kentsel Yapılaşmalar(KY) olarak belirtilecektir
- Kentsel alanlar, her daim açık alan olarak da adlandırılan kamuya açık yerlerdir..
- Kentsel yapılaşmalar, genellikle kar amacı gütmeyen kültürel, eğitimsel, devlete ait, transit veya belediye parkçılığı ya da resmi bir kurum tarafından onaylanmış kuruluşlarca işletilen binalara tahsis edilen yerlerdir.
- İhtiyaç duyulan Kentsel alan veya binaların yapım aşamaları ve iyileştirme çalışmaları bu amaç için oluşturulmuş, devlete bağlı hukuki kuruluşlarca atanmış müteahhitlerce kurulmuş Belediye Meclislerince yürütülen yıllık değerlendirme çalışmalarınca desteklenmelidir.

Bölüm 4. Mevcut Yerleşim Yeri Ölçeğinde Kurallar

4.1 Transect Kentsel Kırsal Ölçekler Sınıflandırması

Belediye planları, Şekil A.1'de de belirtildiği gibi Bölünmüş Alanlarda bulunan TND ve RCD lerden meydana gelmektedir.

4.2 Yerleşim Tipleri

Doldurma Alanı Büyüme Sektörleri, aşağıda belirtilen, Planlama Ofisi tarafından belirlenmiş ve resmi makamlarca onaylanmış Yerleşme Tiplerindeki yönergelere göre planlanacaktır.

4.2.1 Geleneksel Mahalle Kalkınması (TND)

TNDler aslen meskûn mahallerden oluşan şehirleşmiş alanlardır. Mahalle Planları koruyucu, tamamlayıcı veya yaratıcı Transect-tabanlı şehirsiz yapılaşma üzerine oluşturulmalıdır. Bir mahalle, tek bir Standart Yaya Ulaşımı sınırlarınca belirlenmelidir. Mahallenin fiziki merkezi, kentsel veya ticari bir kuruluşa bağlı, önemli trafik kavşaklarında bulunmalıdır. Mahalle sınırları, başka bir komşu mahalle ya da sınırı belirlenmemiş şehir merkezlerine yavaşça katılmış olmalıdır.

4.2.2 Bölgesel Merkez Kalkınması (Şehir Merkezleri) (RCD)

RCDler aslen karışık kullanıma açık olan şehirleşmiş alanlardır. Şehir Merkezi Planları koruyucu, tamamlayıcı veya yaratıcı Transect-tabanlı şehirsel yapılaşma üzerine oluşturulmalıdır. Bir şehir merkezi, önemli bir ticari koridor boyunca uzanmış, Uzun Yaya Ulaşımı sınırlarınca belirlenmelidir. Şehir merkezleri, büyük ticari ve perakende satış yerlerini içermekle kalmaz, aynı zamanda bölgesel önem taşıyan devlet kuruluşları ve kentsel kuruluşları da barındırır. Şehir merkezinin sınırları, sınırı belli olmayan komşu semtlere yavaşça katılmış olmalıdır.

4.2.3 Özel Bölgeler (SD)

SDler ebat veya fonksiyon olarak Transect Alan veya birleştirilmiş Alanların gereksinimlerini karşılayamaması nedeniyle tahsis edilmiş, belirli amaçlar için kullanılan yerlerdir.

- Kentsel Fonksiyonlar
- Belediye Planları, Kamusal Alan ve Kamusal Yapı değişkenlerince belirlenir ve oluşturulur
- Kentsel Fonksiyonlar, her bir Yaya Ulaşım alanının %20'sinden fazlasını işgal etmeyecek şekilde ruhsatlandırılabilirler. Yaya ulaşım alanının %20'sinden fazlasına ihtiyaç duyan bir Kentsel Fonksiyon, bu sınırdan sonra, kendine has standartları olan Özel Bölge (SD) oluşumuna sebebiyet verir.
- Kentsel Fonksiyonlar'ın park alanları ruhsatla belirlenmelidir.

Bölüm 5. Bina Ölçeğinde Kurallar

1.1 Genel Yapı Düzeni

- a. Yeni parsellenmiş arsalar Belediye Planı'nda grafik olarak gösterilen şekildeki gibi ölçütlendirilir, parsellenir veya yeniden parsellenir.
- b. Cepheye bakan ana bina ve arkasındaki ek bina, ayrı ayrı arsalar üzerine yapılabilir.
- c. Yapılar, Şekil A.11'de gösterildiği gibi arsa sınırlarına göre tanzim edilmelidirler
- d. Bina cepheleri, ana cepheye ya da eğimli olan ana cephe hattına teğet geçen çizgiye paralel olmalıdır.
- e. Ek binalardaki arka Geri İnşaa'lar arka sokak yolları merkez çizgisinden ya da geçitlerden en az 4 metre uzakta olmalıdır.
- f. Gölgelekler kaldırımaların üzerini herhangi bir sınır olmadan kapatabilirler. Eşikler, Setback'lerin derinliği boyunca, 100% gidebilirler. Açık taraçalar ya da gölgelekler Setback derinliğinin %50'sine kadar uzayabilirler. Balkonlar ve çıkma pencereler setback derinliğinin 25%'sine kadar uzanabilirler.
- g. Ön cephelerdeki yük iskeleleri ve çalışma alanları izni ruhsata tabidir.
- h. İkincil Bölgeler'deki yapıların ön cephelerine park yapma izinleri ruhsatla verilir.

1.2 Genel Yapı Biçimlenmesi

- a. Özel Cephelendirmeler Şekil A.9'daki yönergelere uygun olarak yapılacaktır.
- b. Yapıların yükseklikleri Şekil A.10'daki yönergelere uygun olarak yapılacaktır.

1.3 Genel Yapı Fonksiyonu ve Yoğunluğu

- a. Transect Alanlar'daki yapılar Şekil A.12 ve A.13'te tanımlanan yükümlülöklere göre tahsis edilmelidir. Bu şekillerde bahsedilmeyen yükümlölükler ancak ruhsatlı olarak aktif hale gelecektir.
- b. Fonksiyonlar, İstenen Park sistemini karlışalayabilmesi için, hali hazırdaki Gerçek Park sistemince sınırlanmalıdır.
- c. Temel yoğunluk, herhangi iki komşu bloktaki iki fonksiyonun her birisine hali hazırdaki Gerçek Park alanlarının eklenmesi yoluyla yukarıya doğru artırılabilir ve elde edilen ilgili Paylaşım Faktörü'yle çarpılır. Sonuç, hali hazırdaki Etkin Park olarak kayde geçer ve bu da Ayarlanmış Yoğunluk hesaplamasında kullanılır. Başka bir deyişle, istenilen Etkin Parklama, İstenen Parklama toplamının Paylaşım Faktörüne bölünmesiyle elde edilen değıerdir.
- d. TOD'daki Uzun Yaya Ulaşımalarında, her bir arsadaki yoğunluğu hesaplamak için elde bulunan Etkin Parklama 30% çarpanıyla çarpılarak yükseltilebilir.

1.4 Genel Otopark Standartları

- a. Taşıtlara ait park etme sistemleri Şekil A.13'deki gibi karışık kullanımlar için ayarlanmalı ve sağlanmalıdır.
- b. Her bir parselde denk gelen Ön cephe hattı boyunca yapılan cadde parkları, parseldeki yapıların park gereksinimleri doğrultusunda sayılmalıdır.
- c. Belediye Plan'ında olması kaydıyla, parklara dar sokaklardan yada arka geçitlerden ulaşılabilir.
- d. Gereken Park oranı, ilgili bölgenin hizmet veren istisnai kısmının bir çeyrek mili içerisinde, sağlanabilir. Gereken park, Kent Park Kuruluş'larından, hizmet veren kısmın bir çeyrek mili içerisinde satın alınabilir ya da kiralanabilir.
- e. T4, T5 ve T6 bölgelerinde, Kamu ya da Özel Cephe önlerindeki her 10 adet araç park yerinden sonra, en az bir adet bisiklet parkı için parkmaklıklar bulundurulmalıdır.
- f. Maksimum Park Oranları CRC tarafından oluşturulabilir.

1.5 Genel Mimari Standartlar

- a. Bina duvar malzemeleri her bir dış cepheye sadece dik olarak, ağır kısım üstte hafif kısım aşağıda olacak şekilde yerleştirilmelidir.
- b. Sokak ekranları 1 ve 2,4 metre yüksekliğı arasında olmalı ve komşu binanın dış cephesiyle uyumlu olacak şekilde yapılmış olmalıdır. Sokakekranları, ruhsatlı olmak kaydıyla, yapının tüm cephelerini sarmalayabilirler. Sokak ekranları, otomobil ve yayaların geçmesine izin verecek şekilden daha fazla olmamak kaydıyla açıklıklar ihtiva etmemelidir. Buna ek olarak, 1,2 metreden yüksek olan sokak ekranları %30 geçirgen ve esnek olmalıdır.
- c. Taraçalar, galeriler, pasajlar ve pencerler dahil ve dükkan önleri hariç tüm açıklıklar oransal olarak kare yada dikey olmalıdır.
- d. Birinci katın üzerindeki açıklıklar, her bir dış cephenin bağımsız olarak hesaplandığı yapının tüm duvar alanlarının %50'sini geçmemelidir.
- e. Mağazaların olduğı Cephe'deki dış görünüş mağaza önlerini belirtecek şekilde detaylandırılmalı ve kaldırım hizasındaki katların en az %70'lik kısmı cam olmalıdır.

- f. Ön Cephe boyunca, sürgülü kapı ve pencereler yasaklanmıştır.
- g. Eğimli çatılar, eğer varsa, simetrik olarak eğimlendirilmeli ve 5/12 oranından az olmamalıdır. Taraca ve eklenmiş sundurmalar 2/12'den az olmayacaktır
- h. Düz çatılarda en az 42 inch yüksekliğinde trabzanlar olmalı ya da CRC'ye uyumlu olması için mekanik ekipmanları kapatacak şekilde olmalıdır.

1.6 Genel Çevresel Standartlar

Bölünmüş Alanlar, doğal ve kentsel durumlara bir takım sorumluluklar göstermektedir. Çatışma halinde, bir çok kırsal alanda doğal altyapı her zaman önceliklidir (T1-T3); kentsel altyapıysa (T4-T6) kapsamına giren kırsal alanlarda öncelik sahibidir.

1.7 Genel Peyzaj Standartları

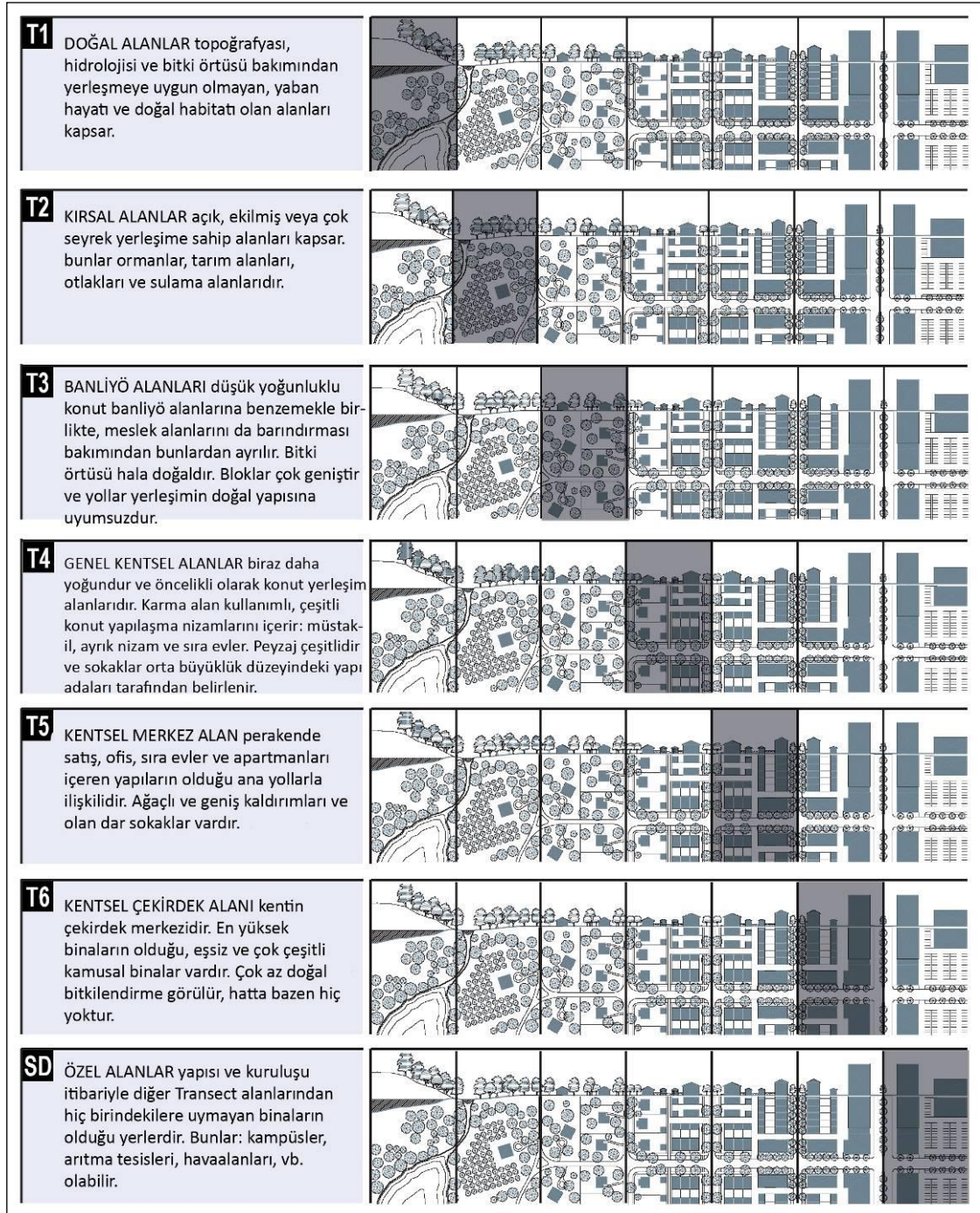
- a. En az bir adet, Kamu Cephesi tarafındaki sokakta bulunan ağaçların türüne yakın olmak kaydıyla, Özel Cephenin İlk Kısımına, her 30 feet'te bir, bir ağaç ekilmelidir (Şekil A.5 – A.6 – A.9).
- b. Sokak ağaçları, Şekil A.8'de gösterildiği şekilde olmalıdır.

1.8 Genel İşaretleme Standartları

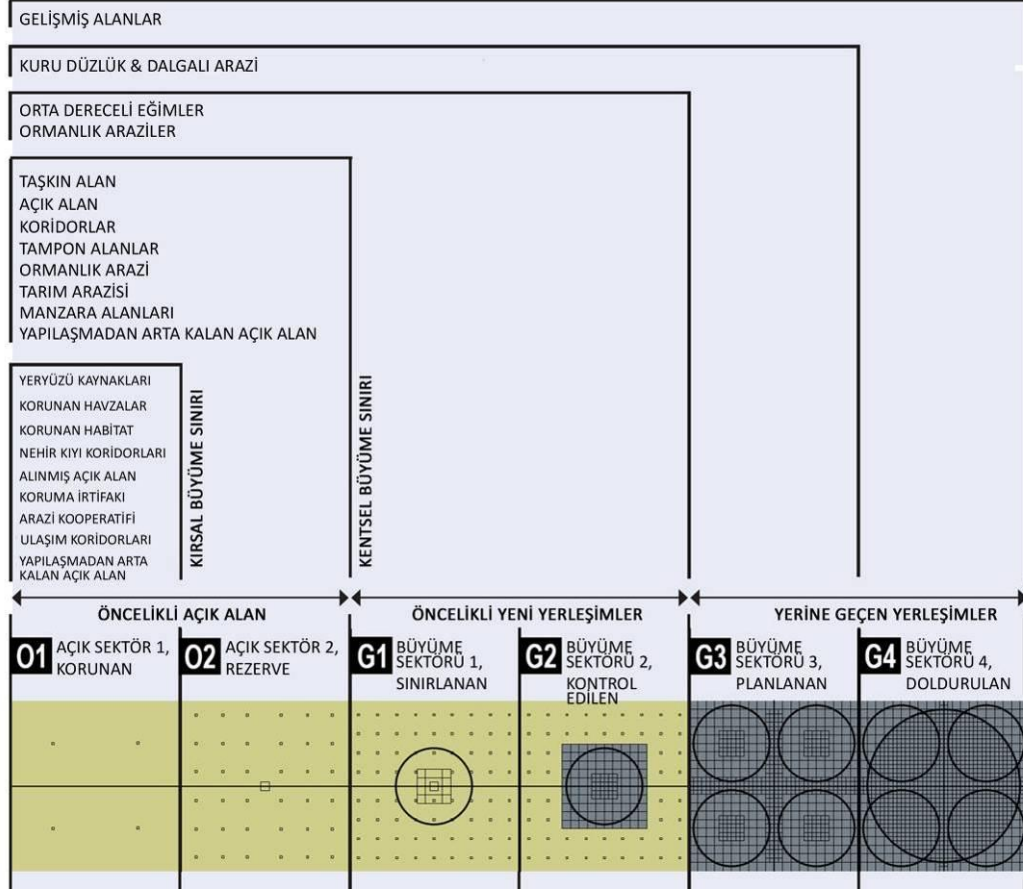
- a. 6 inçten fazla olmamak kaydıyla, ana binanın girişine yakın bir yere ya da posta kutusuna adres numarası yapıştırılmalıdır.
- b. Her bir firma için, bir adet sokak levhası binanın dış yüzeyine dik olacak şekilde monte edilebilir. Bu tabela, aksi söylenmedikçe 0,04 metre kareden büyük olamaz.
- c. Aksi belirtilmedikçe, işaretler dışarıdan, full spektrumlu ışık kaynağıyla ışıklandırılabilirler.

1.9 Genel Ortam Stadartları

- T1 ve T4 bölgelerinde ses seviyesi gündüz 65 desibeli ve gece de 55 desibeli geçmemelidir. T5 ve T6 bölgelerinde gece yarısına kadar 70 desibel sınırı vardır.
- T1'den T3 Bölgesine kadar, yapıların ön cephelerindeki ortalama ışık seviyeleri 1.0 FC yi geçmemelidir. T4 bölgesinde bu 2.0 fc, T5 te 5fc ve T6'da 20fc dir.
- Sokak lambaları Şekil A.7'de gösterildiği gibi genel bir şekle sahip olmalıdır.



Şekil A.1: Şekil, her bir Transect Ölçeği'ni ayrıntılı şekilde anlatmaktadır.



			CLD	TND	TND RCD	TND RCD
T1	MINIMUM YOK	MINIMUM YOK				
T2	MINIMUM YOK	MINIMUM YOK	50% min.	MINIMUM YOK		
T3			10 - 30 %	10 - 30 %		
T4			20 - 40 %	30 - 50 %	10 - 30 %	DEĞİŞEBİLİR
T5				10 - 30 %	10 - 30 %	DEĞİŞEBİLİR
T6					40 - 70 %	DEĞİŞEBİLİR

Şekil A.2: Şekilde gösterilen altyapıyı ve doğal çevreyi içeren coğrafya, farklı tiplerde yerleşim dokularına ve değişen gelişim yoğunluklarına uyabilen alanları tanımlar. (Üstteki şeklin devamı) Her bir yerleşim tipi, Transect şemasının altı bölümüyle eşleştirilmiştir.

		T1	T2	T3	T4	T5	T6
TASARIM HIZI ULAŞIM YOLU GENİŞLİĞİ							
32 km/h'ten az	2,4m	■	■	■	□		
32-40 km/h	2,7m	■	■	■	■	□	□
40-56 km/h	3m	■	■	■	■	■	■
40-56 km/h	3,3m	■	■			■	■
56 km/h'ten fazla	3,6m	■	■			■	■
TASARIM HIZI PARK YOLU GENİŞLİĞİ							
32 km/h	(Viraj yayı) 5,4m					■	■
32 km/h	(Paralel) 2,1m				■		
32 km/h	(Paralel) 2,4m			■	■	■	■
32 km/h'ten fazla	(Paralel) 2,7m					■	■
TASARIM HIZI VERİMLİ DÖNÜŞ YARIÇAPI							
32 km/h'ten az	1,5-3m			■	■	■	■
32 km/h	3-4,5m	■	■	■	■	■	■
32 km/h	4,5-6m	■	■	■	■	■	■
32 km/h'ten fazla	6-9m	■	■			□	□
■ YASAL OLARAK □ ÖZEL DURUMLARDA							

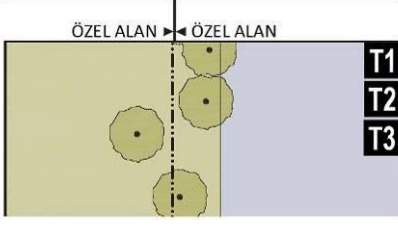
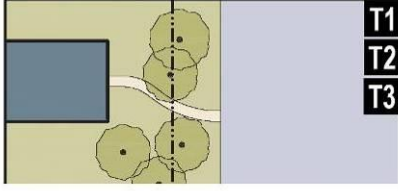
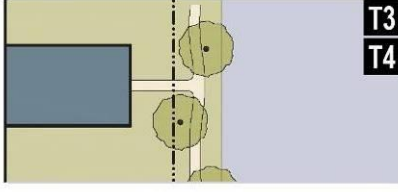
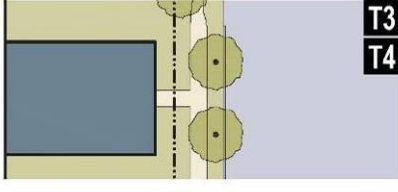
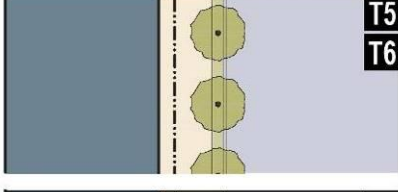
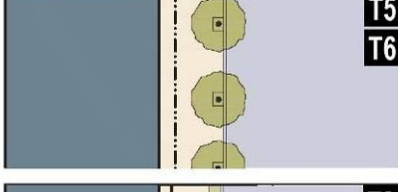
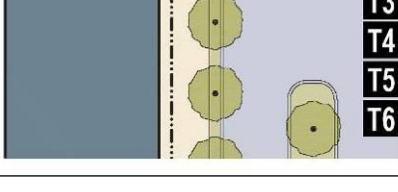
Şekil A.3: Şekil, projelendirilen tasarım hızlarını, araç yollarını ve dönüş yarıçaplarını; Transect şeması bölümleriyle birlikte göstermektedir.

	TEK YÖNLÜ HAREKET		ÇİFT YÖNLÜ HAREKET		
a. OTOYOL YOK	T1 T2 T3	T1 T2 T3	T1 T2 T3	T1 T2	T1 T2
Tasarlanan ADT	300 VPD	600 VPD	2.500 VPD	22.000 VPD	36.000 VPD
Yaya Geçiş Süresi	3 Saniye	5 Saniye	5 Saniye	9 Saniye	13 Saniye
Tasarlanan Hız	40-48 km/h	32 km/h'ten az	32-40 km/h		56 km/h'ten fazla
b. PARALEL OTOYOL	T3 T4		T3 T4		
Tasarlanan ADT	1.000 VPD		1.000 VPD		
Yaya Geçiş Süresi	5 Saniye		7 Saniye		
c. TEK TARAFLI PARALEL OTOYOL	T3 T4	T3 T4 T5	T4 T5	T5 T6	T5 T6
Tasarlanan ADT	5.000 VPD	18.000 VPD	16.000 VPD	15.000 VPD	32.000 VPD
Yaya Geçiş Süresi	5 Saniye	8 Saniye	8 Saniye	11 Saniye	13 Saniye
Tasarlanan Hız	32-40 km/h		40-48 km/h	40-48 km/h	
d. ÇİFT TARAFLI PARALEL OTOYOL	T4	T4 T5 T6	T4 T5 T6	T5 T6	T5 T6
Tasarlanan ADT	8.000 vpd	20.000 VPD	15.000 VPD	22.000 VPD	32.000 VPD
Yaya Geçiş Süresi	7 Saniye	10 Saniye	10 Saniye	13 Saniye	15 Saniye
Tasarlanan Hız	32 km/h'ten az	40-48 km/h	40-48 km/h	40-48 km/h	
e. ÇİFT TARAFLI DİAGONAL OTOYOL	T5 T6	T5 T6	T5 T6	T5 T6	T5 T6
Tasarlanan ADT	18.000 VPD	20.000 VPD	15.000 VPD	22.000 VPD	31.000 VPD
Yaya Geçiş Süresi	15 Saniye	17 Saniye	17 Saniye	20 Saniye	23 Saniye
Tasarlanan Hız	32 km/h'ten az	32-40 km/h	32-40 km/h	40-48 km/h	40-48 km/h
f. DUBLE YOLDA OTOYOL			T4 T5 T6	T5 T6	T5 T6
Tasarlanan ADT			3.000 & 15.000 VPD	3.000 & 22.000 VPD	3.000 & 32.000 VPD
Yaya Geçiş Süresi			24 Saniye	27 Saniye	31 Saniye
Tasarlanan Hız			32-40 km/h		32-40 km/h & 56+ km/h

Şekil A.4: Günlük Ortalama Trafik (ADT) bu bölümün belirleyicisidir.

ADT: Günlük Ortalama Trafik (Average Daily Traffic),

VPD: Günlük Araç Sayısı (Vehicle Per Day).

PLAN	
ÖZEL ALAN ↔ ÖZEL ALAN	
a. (HW) Anayollar: Bu tip yollarda parselasyonla drene edilmiş açık drenaj sistemi, bisiklet yolları vardır, ancak otopark yoktur. Peyzajı doğal bir yapıya sahiptir veya doğal görünümü kümeler halinde düzenlenmiş ve çok çeşitlidir. Binalar, mesafeyle veya toprak banketlerle tamponlanmıştır.	 T1 T2 T3
b. (RR) Kırsal Yollar: Bu tip yollarda parselasyonla drene edilmiş açık drenaj sistemi vardır, ancak otopark yoktur. Peyzajı doğal görünümü kümeler halinde düzenlenmiş çeşitli ağaç ve çalı türlerinden oluşmaktadır.	 T1 T2 T3
c. (SR) Standart Yollar: Bu tip yollarda parselasyonla drene edilmiş açık drenaj sistemi, yolun iki veya tek tarafında yer alan bisiklet veya yürüme yolu ve paralel otopark bulunmaktadır.	 T3 T4
d. (RS) Yerleşim Yeri Sokakları: Bu tip yollarda kanallarla drene edilmiş ve yükseltilmiş kaldırım bordürleri ve yolun iki veya tek tarafına arabaların park ettiği, geniş ve devamlı bir bitkilenme sayesinde yaya yolunun araç yolundan izole edildiği bir yapı vardır. Peyzajını düzenli konumlandırılmış, tek veya alternatif türlerde sokak ağaçları oluşturur.	 T3 T4
e. (SS) (AW) Standart Sokaklar ve Caddeler: Bu tip yollarda kanallarla drene edilmiş ve yükseltilmiş kaldırım bordürleri ve yolun iki veya tek tarafına arabaların park ettiği, geniş ve devamlı bir bitkilenme sayesinde yaya yolunun araç yolundan izole edildiği bir yapı vardır. Peyzajını düzenli konumlandırılmış, tek veya alternatif türlerde sokak ağaçları oluşturur.	 T5 T6
f. (CS) (AV) Ticari Sokaklar ve Caddeler: Bu tip yollarda kanallarla drene edilmiş ve yükseltilmiş kaldırım bordürleri ve yolun iki veya tek tarafına arabaların park ettiği, ağaç havuzları ve kafesleri sayesinde yaya yolunun araç yolundan izole edildiği ve iki yanının otopark olarak kullanıldığı bir yapı vardır. Peyzajını düzenli konumlandırılmış ancak dükkan girişlerini kapatmayan, tek veya alternatif türlerde sokak ağaçları oluşturur.	 T5 T6
g. (BV) Bulvarlar: Double yol olan bu tip yollarda kanallarla drene edilmiş ve yükseltilmiş kaldırım bordürleri ve yolun her iki tarafında bulunan yaya yolunun araç yolundan bitkilendirmeyle izole edildiği bir yapı vardır. Peyzajı double sıra halinde düzenli konumlandırılmış tek tür ağaçlardan oluşmaktadır.	 T3 T4 T5 T6

Şekil A.5: Cephe Önü Kamusal Alan, araç yolu ile özel mülkiyet sınırı arasında kalan alandır. Genellikle yaya yollarını, bitkilendirme ve aydınlatma elemanlarını içerir. Bu şekilde daha genel betimlenen veriler, Şekil A.6'da sayısal değerlerle açıklanmıştır.

	T1	T2	T3	T4	T5	T6	SD	
Kobra Başı 	■						■	
Pipo 	■	■	■					
Mihver 		■	■	■				
Kolon 				■	■	■		
Çiftli Kolon 					■	■		

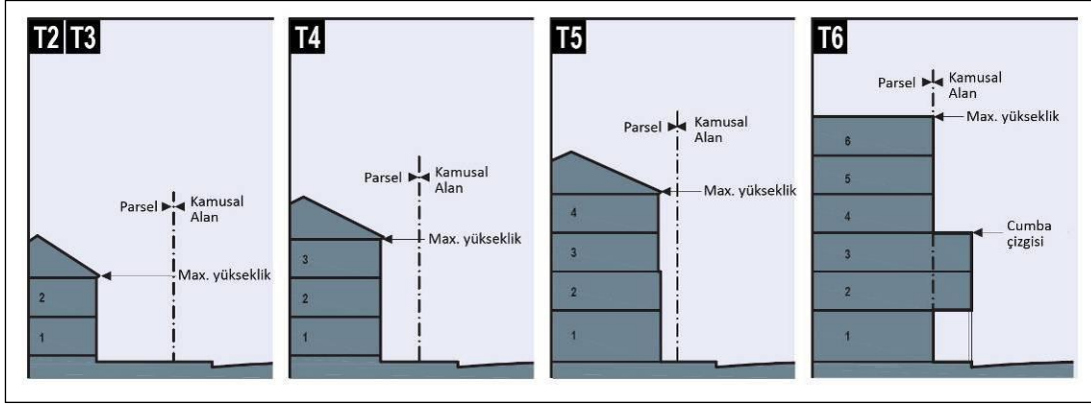
Şekil A.7: Sokak aydınlatma elemanları, Transect'in kentsel kırsal ölçeklerine göre, parlaklık ve biçim bakımından farklılaşmaktadır. Şekil bu beş farklı tipi göstermektedir.

	T1	T2	T3	T4	T5	T6	SD	
Palmiye 	■	■	■	■	■	■		
Oval 	■	■	■	■	■	■		
Top 	■	■	■	■	■	■		
Piramit 	■	■	■	■				
Şemsiye 	■	■	■	■				
Vazo 	■	■	■	■				

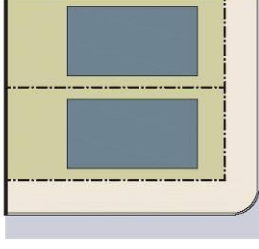
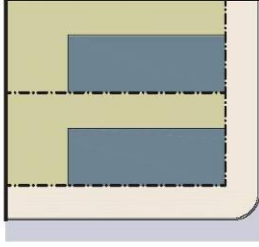
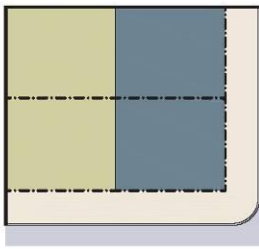
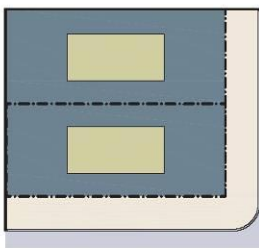
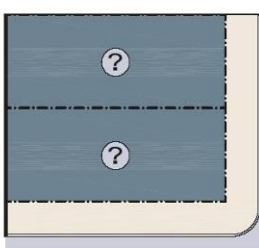
Şekil A.8: Sokak ağaçlarının, kentsel alanda kullanımları hem onların formlarına hem de uygunluklarına göre farklılık göstermektedir. Transect'in kentsel kırsal ölçekler şemasında ağacın performansı, kökünün basınç toleransına ve biyobölgede uygun olan türlerin yaşama kriterlerine bağlıdır.

	ÖZEL ALAN	KAMUSAL ALAN	ÖZEL ALAN	KAMUSAL ALAN
a. Ortak Bahçe: Binanın ön cephesinin; ana hatlarıyla cephe çizgisinden geride çekilmesiyle oluşan cephe türüdür. Etrafı herhangi bir çit yada parmaklıkla çevrilmemiş kalıntıların oluşturduğu ön bahçe, görsel olarak birbirini takip eden sınırdış bahçelerden oluşur. Derin çekme mesafesi, yapı ile yollar arasında bir tampon bölge oluşmasını sağlar.			T2 T3	
b. Çıkma ve Duvar: Binanın ön cephesinin; dışarıdan içeriye girişe izin veren, yapıya bitişik bir kapı önü sundurması ile birlikte cephe çizgisinden geride çekilmesiyle oluşan cephe türüdür. Cephe çizgisinin üzerindeki bir duvar bahçenin sınırını belirler. Kapı önü sundurmasının genişliği 8 fit' ten daha az olmamalıdır.			T3 T4	
c. Teras ve Yarım Bahçe: Binanın ön cephesinin; yükseltilmiş bir teras yada gömülmüş bir bahçe ile birlikte cephe çizgisinden geride çekilmesiyle oluşan cephe türüdür. Bu cephe türü konut kullanımı ile kentsel yaya yolları arasında bir tampon görevi görür ve özel bahçeyi kamunun tacizinden korur. Bu cephe türündeki yükseltilmiş teras açık hava kafelerine dönüşmeye uygun bir yapıdır.			T4 T5	
d. Dış Bahçe: Binanın ön cephesinin bir bölümünün cephe çizgisine bitleştirilmesi, ön cephenin merkez bölümünün ise cephe çizgisinden geride çekilmesiyle oluşan cephe türüdür. Dış bahçe araçların kısa süreli park yapabilmeleri için uygun bir yapıdır. Bu cephe türü diğer cephe türlerinden ayrı tutulmalıdır. Dış bahçe içindeki büyük ağaçlar yaya yollarına sarkabilir.			T4 T5 T6	
e. Küçük Veranda: Binanın ön cephesinin; binanın ilk katının yaya kaldırımının kotundan yeterli derecede yükselterek (pencerelerin mahremiyetini korumak üzere), cephe çizgisiyle uyumlu hale getirilmesiyle oluşan cephe türüdür. Yapının girişi genelde harici bir merdiven ve merdiven sahanlığından oluşur. Bu cephe türü zemin kat konut kullanımı için önerilir.			T4 T5 T6	
f. Vitrin ve Tente: Binanın ön cephesinin; yaya kaldırımı üzerindeki bina girişi ile birlikte cephe çizgisiyle uyumlu hale getirilmesiyle oluşan cephe türüdür. Ticari kullanım için geleneksel bir cephe türüdür. Bu cephe türünde yaya kaldırımının üzerinde büyük bir camekan ve kaldırımın üzerine sarkabilecek genişlikte bir tente vardır.			T4 T5 T6	
g. Galeri (Koridor): Binanın ön cephesinin; yaya kaldırımı üzerinde yapıya bitişik bir sundurma veya sıra sütunlar ile birlikte cephe çizgisiyle uyumlu hale getirilmesiyle oluşan cephe türüdür. Ticari kullanım için geleneksel bir cephe türüdür. Galerî cephe türü 10 fit'ten daha az genişlikte olmamalıdır. Ayrıca bu cephe türü yaya kaldırımının 2 fit'lik bordürüne kadar kaldırımın tümüne yayılabilir.			T4 T5 T6	
h. Arkad: Yaya kaldırımının üzerindeki binanın ön cephesi cephe çizgisi üzerindeyken; yaya kaldırımına dağılan sıra sütunlar ön cepheyi tamamlar. Ticari kullanım için geleneksel bir cephe türüdür. Pasaj cephe türü 12 fit'ten daha az genişlikte olmamalıdır. Ayrıca bu cephe türü yaya kaldırımının 2 fit'lik bordürüne kadar kaldırımın tümüne yayılabilir.			T5 T6	

Şekil A.9: Özel bir binanın cephesi bina ile parsel çizgileri arasında kalan bir tabakadır. Bu tabaka binanın ön cephesinin yaya alanı ile buluşma şeklini belirlemesi bakımından önemlidir. Bu şekil ile şekil 4 arasındaki ilişki şekil 16A' da şematik olarak gösterilmiştir.



Şekil A.10: Bir yapının düşey uzunluğu, yalnızca yapı kat sayısına veya yerleşimin çatı yükseklik seviyesine değil bunların dışında pek çok hikâyeye bağlıdır. Yükseklik limitleri, kulelerde ve alanı 37 m²'den küçük parsellerde uygulanmamaktadır.

a. Dört Kenar Bahçe: Bulunduğu parselin tüm kenarlarından geri çekilerek, parselin merkezinde konumlandırılmış bina tipidir. Bu bina tipi en az kentsel olan bina tipidir; çünkü yan bahçeler caddenin mekansal tanımını zayıflatırken, ön bahçe binayı cephe çizgisinin gerisinde bırakmıştır. Ön bahçe, bitişik binaların bahçeleri ile birlikte görsel bir devamlılık sağlansın diye tasarlanmıştır. Arka bahçenin mahremiyeti, çit yada parmaklıkla ve uygun bir şekilde yerleştirilmiş bir müştemilatla korunabilir.	 T1 T2 T3 T4
b. Yan Bahçe: Parselin bir kenarına bitişik, karşı kenarından ise geri çekilerek konumlandırılan bina tipidir. Cadeye bakan yan bahçenin görülebilir açık pozisyonu, bu bina tipinin müstakil görünmesine yol açar. Alçak bir bina cephesinin geri çekilmesi daha kentsel bir durumu tanımlar. Birbirine bitişik yapıların görünümü boş bir parti duvarına benziyorsa, yapıların bahçeleri oldukça özelleşebilir. Bu bina tipi, güneşe yada rüzgara karşı sistematik ve iklimatik yönelmeye imkan verir.	 T4 T5
c. Arka Bahçe: Arka bahçe oluşacak şekilde parselin kalanını binanın arkasında bırakarak cephe çizgisinin tamamını işgal eden bina tipidir. Bu bina tipi oldukça kentsel bir türdür; çünkü birbirini takip eden ön cephe kentsel bir yol tanımlar. Binanın arkasındaki yükseltme fonksiyonel amaçlar için düzenlenebilir. Konut kullanımı formunda, bu tip binalara sıra evler denir. Ticari kullanım formunda, arka bahçeler gerekli otopark alanı olarak düzenlenebilir.	 T5 T6
d. İç Bahçe: Parselin içinde tanımlanan bir veya daha fazla üstü açık iç veya yan bahçelerle birlikte parsel sınırları içinde konumlandırılmış bina tipidir. Bu yapı tipi en kentsel yapı tipidir; çünkü kamuya ait taşıt yollarını kuvvetli bir şekilde tanımlarken, bireyin özel alanın tüm sınırlarını koruyabilir. Birbiri ile bağdaşmayan (zıt) aktivitelere içinde yer verebilme yetisi sayesinde bu yapı tipi atölyeler, geçici konut ve okullar için tavsiye edilir. Kesintisiz bir çevreleme (kuşatma) ile sağlanan yüksek güvenlik, suç işleme oranının yüksek olduğu yerler için kullanışlıdır.	 T5 T6
e. Özelleşmiş Yapılar: Sınıflandırmaya tabi tutulmayan yapı tipidir. Bu yapılar sanayi ve ulaşım (fabrikalar, hava alanları vs.) tahsis edilmişlerdir ve sıklıkla makinelerin rotası yüzünden değiştirilmektedirler. Kurumların amaçlarını yerine getiren sivil yapılar da bu yapı tipine girer. Hastaneler gibi belli yapı tipleri için bu yapıların düzeninden kaynaklanan istisnalar söz konusu olabilir.	 SD

Şekil A.11: Bina düzeni, her bir parsel çizgisinin sınırlarına bağlı kalarak yapının konumunu belirler. Bu durum, her bir bölünmüş alan için uygun bina tipinin kabaca tahmin edilmesini sağlar.

	T1	T2	T3	T4	T5	T6	SD
a. KONUT							
Apartman				■	■	■	
Sıra ev				■	■	■	
Dubleks ev				■	■		
Müstakil ev			■	■	■		
Yazlık			■	■			
Konut		■	■	■			
Mülk (estate house)		■					
Donatı elemanı		■	■	■	■		
İmalat evi			□				□
Geçici çadır	□	□	□	□	□	□	□
Yaşayan iş birimi			■	■	■	■	□
b. KONA KLAMA							
Hotel (oda limiti yok)					■	■	□
Otel (12 odaya kadar)		□		■	■	■	
Otel (5 odaya kadar)		□	■	■	■	■	
Pansiyon / hostel			□	□	□	□	□
Okul yatakhane si				■	■	■	■
c. OFİS							
İş merkezi				■	■	■	□
Yaşayan iş birimi			■	■	■	■	□
d. TİCARET							
Açık pazar binası		■	■	■	■	■	■
Perakende satış birimi				■	■	■	□
Teşhir galerisi				■	■	■	□
Restaurant				■	■	■	□
Kiosk				■	■	■	□
Seyyar satıcı					□	□	□
Alkollü içecek satıcısı					□	□	□
Yetişkin eğlence birimi						□	□
e. KAMUSAL YAPI							
Otobüs durağı			■	■	■	■	■
Kongre merkezi						□	■
Konferans salonu					□	■	■
Sergi salonu						□	■
Kamusal sanat		■	■	■	■	■	■
Kütüphane				■	■	■	■
Tiyatro					■	■	■
Tiyatro					■	■	■
Müze					□	■	■
Oditoryum		□	■		■	■	■
Otopark binası					■	■	■
Yolcu terminali					□	□	■
Çocuk bahçesi		■	■	■	■	■	■
Stadyum						□	■
Yeryüzü otoparkı				□	□	□	■
Dini yapı					■	■	■

■ Yasal olarak □ Özel durumlarda

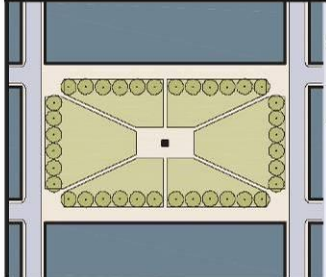
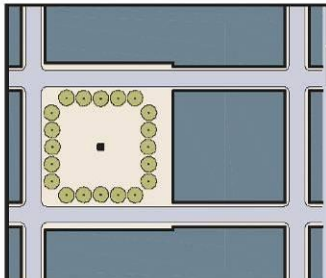
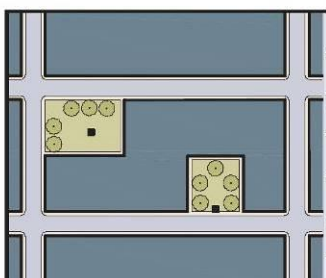
	T1	T2	T3	T4	T5	T6	SD
f. DİĞER: TARIM							
Silo (Depo)	■	■					□
Hayvan Barınağı	□	□					□
Sera	■	■	□				□
Ahır	■	■	□				□
Köpek Klübesi	■	■	□	□	□	□	□
f. DİĞER: OTOMOTİV							
Benzin istasyonu		□			□	□	■
Otomobil servisi							■
Kamyon servisi							■
Geçiş serbestliği					□	□	■
Dinlenme alanı	■	■					□
Yol boyu standları	■	■					□
Billboard						□	□
Alışveriş merkezi							□
Yaya alışveriş caddesi							□
f. DİĞER: MİLLİ DESTEK							
Yangın istasyonu			■	■	■	■	■
Polis merkezi				■	■	■	■
Mezarlık		■	□	□			■
Cenaze evi (USA)				■	■	■	■
Hastane					□	□	■
Medikal klinik				□	■	■	■
f. DİĞER: EĞİTİM							
Kolej					□	□	■
Ortaokul				□	□	□	■
Özel okul					□	□	■
İlkokul			□	■	■	■	■
Anaokul		■	■	■	■	■	□
f. DİĞER: SANAYİ							
Ağır sanayi tesisleri							■
Küçük sanayi tesisleri						□	■
Kamyon garı							■
Laboratuvar tesisleri						□	■
Su rezervi tesisleri							■
Kanalizasyon ve atık tes.							■
Elektrik trafoları	□	□	□	□	□	□	■
Kablosuz vericiler	□	□					■
Yakma tesisleri							■
Toptan satış yeri						□	■
Üretim depoları							■
Mini depolar							■

■ Yasal olarak □ Özel durumlarda

Şekil A.12: Bina Fonksiyonları

T3		T4	T5 T6
a. KONUT	Sınırlı Konut Kullanımı: Her bir parsel üzerindeki konut sayısı; her bir bina için 2 park yeri ayrılarak bir ana bina ve bir yardımcı bina ile sınırlandırılmıştır. Her iki konut da tek mülkiyetlidir. Yardımcı binanın ikamet edilebilir alanı 45 m ² 'yi aşmamalıdır.	Limitli Konut Kullanımı: Her bir parsel üzerindeki konut sayısı; her bir bina için 1,5 park yeri gereksinimi (ortak park yeri standartlarına göre düşürülmüş bir oran) öngörülerek sınırlandırılmıştır.	Açık Konut Kullanımı: Her bir parsel üzerindeki konut sayısı; her bir bina için 1,5 park yeri gereksinimi (ortak park yeri standartlarına göre düşürülmüş bir oran) öngörülerek sınırlandırılmıştır.
b. GEÇİCİ KONUT	Sınırlı Geçici Konut Kullanımı: Geçici konut kullanımı için her bir parsel üzerindeki mevcut yatak odası sayısı; her bir yatak odası için 1 park yeri gereksinimi öngörülerek sınırlandırılmıştır (konutların park ihtiyacına göre bu rakam 5'e kadar çıkabilir). Yemek servisi öğleden önceki saatlerde yapılabilir. Max. kalış süresi 10 günü geçmemelidir.	Limitli Geçici Konut Kullanımı: Geçici konut kullanımı için her bir parsel üzerindeki mevcut yatak odası sayısı; her bir yatak odası için 1 park yeri gereksinimi öngörülerek sınırlandırılmıştır (konutların park ihtiyacına göre bu rakam 12'ye kadar çıkabilir). Yemek servisi öğleden önceki saatlerde yapılabilir. Max. Kalış süresi 10 günü geçmemelidir.	Açık Geçici Konut Kullanımı: Geçici konut kullanımı için her bir parsel üzerindeki mevcut yatak odası sayısı; her bir yatak odası için 1 park yeri gereksinimi öngörülerek sınırlandırılmıştır. Yemek servisi günün her saatinde yapılabilir. Max. Kalış süresi 10 günü geçmemelidir.
c. OFİS	Sınırlı Ofis Kullanımı: Her bir parsel üzerindeki ofis kullanımı için kullanılabilir yapı alanı; ana ve yardımcı binanın ilk katı ile her bir konut için park yeri gereksinimi düşünülerek net ofis alanının 90 m ² 'si için 3 park yeri ihtiyacı öngörülerek sınırlandırılmıştır.	Limitli Ofis Kullanımı: Her bir parsel üzerindeki ofis kullanımı için kullanılabilir yapı alanı; ana ve/veya yardımcı binanın ilk katı ile her bir konut için park yeri gereksinimi düşünülerek net ofis alanının 90 m ² 'si için 3 park yeri ihtiyacı öngörülerek sınırlandırılmıştır.	Açık Ofis Kullanımı: Her bir parsel üzerindeki ofis kullanımı için kullanılabilir yapı alanı; net ofis alanının 90 m ² 'si için 2 park yeri ihtiyacı öngörülerek sınırlandırılmıştır.
d. TİCARET	Sınırlı Ticaret Kullanımı: Ticaret kullanımı için kullanılabilir yapı alanı; her 300 konut için köşe konumundaki bir bloğun ilk katı ve her bir konut için park yeri gereksinimi düşünülerek net ticaret alanının 90 m ² 'si için 4 park yeri ihtiyacı öngörülerek sınırlandırılmıştır.	Limitli Ticaret Kullanımı: Ticaret kullanımı için kullanılabilir yapı alanı; köşe konumundaki binaların ilk katları (bir blokta fazla olmamalı) ve her bir konut için park yeri gereksinimi düşünülerek net ticaret alanının 90 m ² 'si için 4 park yeri ihtiyacı öngörülerek sınırlandırılmıştır. Bu özel kullanım alanı komşu bir dükkân veya sunduğu yemek servisi hizmeti 40 kişiyi geçmeyen bir restaurant ile de sınırlandırılabilir.	Açık Ticaret Kullanımı: Ticaret kullanımı için kullanılabilir yapı alanı; net ticaret alanının 90 m ² 'si için 3 park yeri ihtiyacı öngörülerek sınırlandırılmıştır.
e. KAMUSAL	Bakınız, tablo 10.	Bakınız, tablo 10.	Bakınız, tablo 10.
f. DİĞER	Bakınız, tablo 10.	Bakınız, tablo 10.	Bakınız, tablo 10.

Şekil A.13: Transect-tabanlı fonksiyonel sınıflandırmalar, kategorilere göre yapılan sınıflandırmalardan daha detaylıdır (geleneksel bölgeleme gibi). Konut kullanımı, geçici konut kullanımı, ofis ve ticaret kullanımı her bir Transect alanında; sınırlı, limitli ve açık olarak tanımlanmıştır.

a. Park: Yapılandırılmamış dinlenme alanlarında doğal koruma mümkündür. Bir park çevre binalardan bağımsız olabilir. Peyzajı, patika, çayır-çimenlik, ağaçlık alan ve açık barınaklar gibi bütün doğal elemanları içerebilir. Parklar, doğal corridorları takip edecek şekilde lineer uzanabilirler. Minimum 6 ha alanda olmalıdır. Daha büyük parklar, her ölçeğin bölgesi tarafından garanti edilmelidir.	 T1 T2 T3
b. Yeşil alan: Yapılandırmanın olmadığı açık dinlenme alanıdır. Bir yeşil alan, yerleşme alanı tanımlanmasında çok peyzaj alanı tanımlamasına uyar. Peyzajı, doğal haliyle tanzim edilmiş çayır-çimen ve ağaçlardan oluşur. Minimum büyüklük 0,8 ha, maksimum büyüklük 6 ha'dır.	 T3 T4 T5
c. Meydan: Yapılanmanın olmadığı dinlenme alanı ve kamusal amaçlara hizmet eden açık alanlardır. Bir meydan binaların cepheleriyle tanımlanır. Peyzajı, düzenli patika yollardan, çayır-çimen ve ağaçlardan oluşur. Meydanlar, önemli yolların kesişim noktalarında konumlanabilirler. Minimum büyüklük 0,4 ha, maksimum büyüklük 2 ha'dır.	 T4 T5 T6
d. Plaza: Kamusal amaçlara hizmet eden ve ticari fonksiyonları barındıran açık alanlardır. Bir plaza binaların cepheleriyle tanımlanır. Peyzajı öncelikli olarak kaldırımlardan oluşur, ağaçlar opsiyoneldir. Plazalar, önemli yolların kesişim noktalarında konumlanabilirler. Minimum büyüklük 0,4 ha, maksimum büyüklük 0,8 ha'dır.	 T5 T6
e. Çocuk Oyun Alanları: Çocuk aktivitelerini barındıran açık alanlardır. Bir çocuk oyun alanı, çitlerle çevrili olmalı ve açık bir barınak içermelidir. Çocuk oyun alanları konut alanlarının içinde homojen dağıtılabılır ve bir yapı adasında konumlanabilir. Oyun alanları parkların veya yeşil alanların içinde de olabilir. Minimum ve maksimum büyüklüğü yoktur.	 T1 T2 T3 T4 T5 T6

Şekil A.14: Kamusal alanların biçimleri şekilde gösterilmiştir.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: H. Ayşegül TEKİN

Doğum Yeri ve Tarihi: Antakya / Hatay, 12.02.1984

Adres: Rasimpaşa Mah. Recaizade Sok. Rıfatzade Apt.
No:59/1 Kadıköy / İstanbul

Lisans Üniversitesi: İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge
Planlama

