

Ömür Türksoy, 1978 yılında ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden mezun oldu. 1983'de aynı bölümden yüksek lisans derecesi aldı. Ankara Nazım Planı Bürosu'nda (1985-1989) çalıştı. Halen TÜBİTAK Deniz Bilimleri ve Çevre Araştırmaları Grubu'nda çalışmaktadır.

# Dergilerden Seçmeler

Hazırlayan: Ömür TÜRKSOY

## KENT TEMPOSUNUN ALGILANMASI

(The Cognition of Urban Tempo)

Edward K. Sadalla

Virgil Sheets

Heather Mc Creath

*Environment and Behavior*, Cilt 22, Sayı 2, Mart 1990, s. 230-254.

Klasik fizığe göre zaman, sabit bir hızla akar, kesinlikle ölçülebilir ve olaylardan bağımsızdır. Oysa, öznel deneyimler açısından, zaman farklı bir olgudur. Hızı duruma göre değişir ve akışı, bir kesitteki olayların sayısına ve doğasına bağlıdır. Kent sosyolojisi, kent antropolojisi ve çevresel psikoloji disiplinlerinde zamanı algılama, farklı çevrelerdeki yaşamın temposunda odaklanır. Yaşamın hızına ilişkin yaygın bir yaklaşım, küçük yerleşmelerle büyük kentler arasındaki farkı vurgulamaktadır. Büyük kentlerde zamanın hızla akışı ve yaşamın hareketli olduğu, kırsal alanda veya küçük şehirlerde ise zamanın daha yavaş geçtiği ve olayların hızlarının düşük olduğu varsayılır.

Kent temposuyla ilgili ampirik araştırmalarda, yaşam hızı iki şekilde tanımlanır: 1) Yaya

hareketinin hızı; 2) Belirli sosyal etkileşimleri tamamlamak için gerekli zaman miktarı. Buna göre, yüksek hızlı çevrelerin, insanların daha hızlı yürüyüp, alış-veriş gibi sosyal eylemlerini daha hızla tamamladıkları yerler olarak tanımlanabileceği varsayılır. Bu makalede özetlenen araştırmada ise farklı bir varsayım vardır. Hız ve tempo kavramlarının çok çeşitli çevresel koşul ve gözlemci tutumunun (örneğin sesin sıklığı ve yoğunluğu, yaya ve araç trafiğinin yoğunluğu, hareket eden gerçek insan ve araç sayısı, gözlemcinin psikolojik gerginlik düzeyi vb.) yarattığı öznel deneyimleri açıklamak üzere kullanıldığı varsayılır.

Makalede "kent temposu" kavramının semantik anlamları, çok boyutlu ölçekleme (multi-dimentional scaling) ve hiyerarşik kümeleme (hierarchical clustering) teknikleri kullanılarak incelenmektedir. Sonuçlar, hızlı ve yavaş çevrelerle bağdaştırılan farklı kategori gruplarının varlığını göstermektedir. Denekler tarafından 25 kentün bu kategoriler temelinde sıralanması, tempo kategorileri ile kent büyüklüğü arasında önemli ilişkiler bulunduğunu göstermektedir. Çok boyutlu ölçekleme analizi, tempo kategorilerini üç genel boyutun belirlediğini ortaya koymaktadır: 1) Hareketi başlatan faaliyet; 2) Etki

değerlendirmesi; 3) Yaşama maliyeti.

Veriler, tempo ve hız kavramlarının, kentsel çevrenin hem gözlenebilen gerçek özellikleri hem de algılanabilen özellikler tarafından üretilen deneyimleri tanımlamak için kullanılan kavram çifti olduğunu düşündürmektedir.

**DÜNYADAKİ KENTLEŞMEDE BENZEŞME EĞİLİMİ Mİ? Sayısal Bir Değerlendirme (Convergence in World Urbanization? A Quantitative Assessment)**

David A. Smith

Bruce London

*Urban Affairs Quarterly*, Cilt 25, Sayı 4, Haziran 1990, s. 574-590.

Ulusların kentleşme modeli giderek benzeşiyor mu, yoksa farklı gelişme düzeylerindeki ülkeler, dünya sistemindeki yerlerini farklı çizgiler izleyerek mi belirliyorlar? Kent kuramı açısından ve özellikle kentleşme ile gelişme arasındaki ilişkileri çözümlene çabaları açısından, bu sorunun yanıtı çok önemlidir.

Benzeşen kentleşme modellerinin, gelişimci yaklaşımı (developmentalist approach)' açıklanması yararlıdır. Buna göre, kentleşme, tek ve evrensel bir olgudur; nerede olursa olsun benzer özellikler sergiler ve daha az gelişmiş bölgeler, batının kentleşme tarihindeki aşamalara benzer bir süreçle gelişeceklerdir. Bu yaklaşımın savunucuları, bugünkü gelişmiş ülkeleri kendilerine model alarak, kentleşmenin sanayileşme ve ekonomik büyümenin kaçınılmaz bir parçası olduğunu varsayarlar. Onlara göre kent, gelişmenin, fırsatların ve politik dönüşümün mekanıdır ve toplum üzerinde kesin bir üretici etkisi vardır.

Bu görüş, 1960'ların sonundan itibaren eleştirilmeye başlandı. Çünkü az gelişmiş ülkelerde yapılan ayrıntılı araştırmalar, teoriyi doğrular nitelikte değildi. Güneydoğu Asya'da ve Latin Amerika'daki başat kentler (primate cities), kent yoksulluğu ve eşitsizlik, batı modeline göre öylesine farklıydı ki, sahte şehirleşme (pseudo-urbanization) kavramı üretildi. Bu durumu açıklayacak kuramsal yaklaşım arayışları, bağımlılık ve dünya sistemi (world-system) kavramlarını vurgulayan teorilerin önemini artırdı. Bu yaklaşımları temel alarak yürütülen bu çalışmada, çeşitli uluslara ait veriler, dünyadaki kentleşme biçim ve süreçlerinin benzeşimini veya ayrışmasını araştırmak üzere kullanılmıştır. Kentleşme oranı, kentin başatlığı, aşırı kentleşme ve kentsel eğilim (urban bias) ile ilgili tablo bilgileri, dünya sistemindeki sosyal bölünme (world-urban strata) ve global bölgelerle karşılaştırılmıştır. Sonuçlar, farklılaşmaların sürdüğünü ve benzeşme eğiliminin düşüklüğünü göstermektedir. Dünya sisteminin nedensel etkisi olup olmadığını belirlemek üzere, regresyon analizi de yapılmıştır. Bu analizin sonuçları, genel kentleşme düzeyi ve kent başatlığı konularındaki farklılaşmaların sürmesinde dünya sisteminin önemli etkisi olduğunu gösteriyor. Buna karşın, kentsel eğilim düzeylerindeki farklılaşma, gelişimci yaklaşımla açıklanabilmektedir.

## PLANLAMA, POLİTİKA VE ÇEVRE

(Planning, Politics and the Environment)

John Friedman

Journal of the American Planning Association (JAPA), Yaz 1989, Cilt 55, Sayı 3, s. 334-341.

Makalede, Birleşik Devletler'in özel koşulları çerçevesinde, çevresel planlamaya ilişkin altı önerme tartışılmaktadır. Yazar, çevre ile ilgili düşüncelerin ulusal, çok uluslu ve global ölçekleri de kapsaması gerektiğini vurgulamakta, ancak yazının, metropoliten bölgelerle, insanların günlük kentsel çevreleriyle sınırlandırıldığını açıklamaktadır.

**Önerme 1-** Metropoliten bölgelerde, yaşam kalitesini yükseltecek çevrenin oluşturulması, sermaye birikiminin uzun vadedeki hızında düşmeyi, dolayısıyla bölgesel ekonomik büyüme hızının da düşmesini gerektirir.

**Önerme 2-** Ekonomik büyüme hızı iki şekilde azaltılabilir:

- Hanehalkı tüketim harcamalarının adil bir biçimde azaltılması ile (ki bu, kentsel altyapı ve daha iyi bir çevre için vergilerin artırması anlamına gelir.)
- Kirli hava, fazla gürültü, zehirli çöpler, sosyal altyapıda çöküntü, zor ulaşım gibi çevresel maliyetlerin önemli bölümünü -kentteki yeni profesyonel genç sınıflar (yuppies) lehine olarak- nüfusun, yoksul oldukları için -kendilerini savunamayacak durumdaki kesimine aktararak.

**Önerme 3-** Yukarıda sözü edilen iki seçenek de politik niteliklidir. Bu nedenle, teknik bazı standartların basit şekilde ve dürüstçe uygulanmasının, ekonomik büyüme hızı üzerindeki ve/veya çevresel maliyetlerin dağılımında beklenen etkiyi vermesi olası değildir.

**Önerme 4-** Çevre kalitesini tüm nüfus için geliştirmeyi amaçlayan planlama yaklaşımı, giderek daha politize olacaktır. Plancılar, çevre ile ilgili tartışılarda hangi konuda olurlarsa olsunlar, nüfusun önemli bir bölümünü rahatsız edecekleri kesindir. Bu grup, uygulama şansı olan demokratik yaklaşımların siyasi desteğini çekmek üzere, azaltılan hanehalkı tüketimi ile sağlanan yararların ve maliyetlerin dağılımında eşitlik sağlamayı hedefleyen kesime gereksinim duyacaktır. Bir başka deyişle plancılar, "Yeni Sol" olarak adlandırılan akımların desteğine yöneleceklerdir.

**Önerme 5-** Kaliteli bir çevre için, ademi merkeziyetçi planlamanın karşıtı, adil dağılım politikalarını uygulayabilecek kadar güçlü merkezi otoritedir. Yeniden dağılım ademi merkeziyetçi olamaz. Yalnızca merkezi devlet çevre yönetiminde adaletli dağılımı garanti edecek politika araçlarına sahiptir.

**Önerme 6-** Önceki önermeler, plancuların, özellikle çevre plancularının eğitimini kapsamlı biçimde gündeme getirmektedir.

## CADDENİN ÖNEMİ

(The Importance of The Street)

Judy Hillman

Town and Country Planning, Şubat 1990, s. 42-46.

Caddelerin canlılığı, kentlerin sağlamlığının göstergesidir. Caddeler her yaştan ve türden insanı biraraya getiren yerler olmanın sonucu canlı, yaşayan, insanlara yaşama zevkini veren, renkli, sürprizli alanlar olmalıdır. Caddeler kent karakterlidir. Sürekli hareket halinde ve gürültülü yerlerdir, insanların ve eşyaların devinim koridorlarıdır ama bunun ötesinde işlevleri olmalıdır. Cadde, sosyal yaşamın yansıdığı yerlerdir; biryere, başka insanlarla karşılaşma ve böyle bir karşılaşmadan kaçma şansı verir.

Öte yandan caddeler, gerçekte, arazi değerini alabildiğince artırıcı ekonomik baskılar altındadırlar. Ayrıca çevre kalitesi de iyi değildir çoğunlukla. Caddelerin, yayalar için tasarlanan kaldırımları, çoğu zaman, arabalar ve arabacılar lehine gözden çıkarılmaktadır. Yol kenarına çekilen korkuluklar, kaldırımdakilere, kafese konulduklarını duyumsatmasına karşın, araç trafiğinin yavaşlamasının önlemi olarak kullanılmaktadırlar. Yerel yönetimlerin, sınırlı bütçelerinden, caddelere yerleştirilen onca direk, korkuluk vb. engelleyici elemana nasıl para ayırdıkları; hangi kişi ya da grubun bunları niçin onayladığı; bunların kaldırımı kullanmaya çalışan insanlar üzerindeki etkilerini kimin dikkate aldığı; bu elemanların yer seçimi ve tasarımını kimin yaptığı ve bu öğelerin, kent yaşamının önemli bir bileşeni olan cadde üzerindeki genel sosyal ve ekonomik etkilerin birerince düşünülüp düşünülmediği, merak edilen konulardır.

Makalede, caddelerin çeşitli özellikleri ve bu konudaki farklı yaklaşımlar ayrıntılı olarak tartışıldıktan sonra, İngiltere'de arabaya bağımlı bir kent yaşamına eğilimin artmasına dikkat çekilerek, işyeri otoparkı, büyük mağazaların otoparkları, kampüsler, bar ve restoranlar vb. mekanların birçok avantaj getirmekle birlikte, caddelerdeki canlılık, eğlence, uyum, yaşam zevkini ve tesadüfi arkadaşlıklar gibi özellikleri sunmadığı vurgulanmaktadır. Bu nedenle, yeterli siyasi irade, hayal gücü, işbirliği, iyi yönetim ve para ile bu konuda bir değişimin sağlanabileceğine değinilmektedir.

