

## İçindekiler

bu dosya nasıl hazırlandı?	2
Doç. Dr. Baykan GÜNAY ile Söyleşi “şehre biçim verme sanatı ya da düşüncede devrim...”	6
Nazım Plandan Nesir Projelere Kentsel Tasarım <i>Ali VARDAR</i>	20
Bir Tasarım Öyküsü <i>Oruç ÇAKMAKLI</i>	33
Kentsel Programı Tasarlamak... <i>Güven Arif SARGIN</i>	38
Kentsel Dışavurumun Sınır Tanımaz Halleri: Sokakların İç Sesleri <i>Özgün TANGLAY</i>	49
Almanya’da Kentsel Planlama: Şehri ve Çevresini Yeniden Dönüştürmek! <i>Christa REICHER</i> <i>Çeviren: Hasan SİNEMİLLİOĞLU</i>	56
Merkez Amman’da Topoğrafik Etmen <i>Yusuf TİBEH</i> <i>Çeviren: Olgu ÇALIŞKAN</i>	65
Fin [Suomi] “Şehirciliği”: Mekan, Planlama ve Tasarım <i>Olgu ÇALIŞKAN</i>	72
Kentsel Estetik: Kuramsal Bakış Açısı ve Finlandiya’daki Kent Planlamasının Çağdaş Örnekleri <i>Hanna MATTILA</i> <i>Çeviren: Olgu ÇALIŞKAN</i>	86
Kent Mobilyası Tasarımından Disiplinlerarası Etkileşim <i>Serkan GÜNEŞ</i>	92
Kamusal Odak Olarak Kent Meydanları <i>Mehmet Nazım ÖZER, Mustafa Asım AYTEN</i>	96
Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım <i>Cenk HAMAMCIOĞLU</i>	104
Şehircilik ve Mimari Açından Modüler Bir Su Ulaşım Sisteminin Geliştirilmesi: İstasyon/Su Taksisi/Su Otobüsü <i>Birsen COŞKUN</i>	115
Türkiye’de Kentsel Tasarım Proje Yarışmaları ve Disiplinlerarası Çalışmayı Öğrenme Süreci <i>Sertaç ERTEN, Devrim ÇİMEN, Sinan BURAT</i>	123
Son Dönem Kentsel Tasarım Yarışmaları <i>Hazırlayan: Mehmet Nazım ÖZER</i>	129
Beş “D” Bir “K” <i>İsmet ESGİN, Melda TANRIKULU, Serhat CELEP, Ş. Tuna ÖZAYDINLIK</i>	164
İmar Hukuku	167
Kitap Tanıtımı	171
Tez Özetleri	178
Basın Açıklamaları	184

Dergiye göndereceğiniz yazıların ve görsel malzemelerin basılı kopyası ile birlikte olanaklı ise bilgisayar ortamında hazırlanmış bir kopyasını da iletiniz.

- Yazı ile birlikte, kısa bir özgeçmişinizi de göndermeyi unutmayınız.
- Yazınızda yer alacak görsel malzeme ve şekillerin; kolaylıkla basılabilecek nitelikte fotoğraf, dia veya baskılı kopya olmasına özen gösteriniz.
- Çeviri yazılar ve fotoğraflar için kaynak belirtmeniz zorunludur.
- Yayın Kurulu, gönderilecek yazıların yayınına ilişkin kararını yazı ile bildirecek; gönderilen yazılar iade edilmeyecektir.
- Yayın Kurulu, gönderilen yazılarda, yazım kurallarına uygun gerekli düzeltmeleri yapma ve dil yanlışlıklarını gidermeye yetkilidir.
- Yazı ve çevirilerin sorumluluğu yazar ve çevirmenlerine aittir. Şehir Plancıları Odası sorumluluk kabul etmez.

## **TMMOB Şehir Plancıları**

### **Odası Adına Sahibi**

*Erhan Demirdizen*

### **Yayın Sorumlusu**

*Nevzat Can*

### **Dosya Editörü**

*Olgu Çalışkan*

### **Yayın Kurulu**

*Olgu Çalışkan*

*Özlem Çelik*

*Çağatay Keskinok*

*N. Tunga Köroğlu*

*Binali Tercan*

### **Basım Tarihi**

*Temmuz 2005*

### **Baskıya Hazırlık**

*Plar Ltd. Şti.-şerife eren*

*tel: 0312 432 01 83-93*

### **Kapak Tasarımı**

*Olgu Çalışkan*

### **Baskı**

*Kardelen Ofset*

*Tel: 0312 432 13 78*

### **Dağıtım**

*TMMOB Şehir Plancıları Odası*

*Hatay Sokak No:24/17*

*Kocatepe, 06640/ANKARA*

*Tel: 0312 417 87 70*

*Faks: 417 90 55*

*e-posta: spo@spo.org.tr*

*Web Adresi: www.spo.org.tr*

## **bu dosya nasıl hazırlandı?**

*"...birinci sınıf stüdyosunda o zamanki karşılaşma bizim şehircilik mesleğiyle ilk karşılaşmamızdı. Sorgulama, tartışma ve yaratma ortamı derin izler bıraktı; birinci sınıf mesleğimizi sevmesini öğrendik ve orada edindiğimiz heyecanımızı meslek yaşamımız boyunca da ne mutlu ki sürdürüebildik. Galiba o heyecandır ki bizi tekrar bu dergi sayfalarında bir araya getirdi. Darısı gençlerin başına. ...inşallah bu dosya bizden sonrakilere şevk verir, daha iyilerinin ortaya çıkmasını teşvik eder..."*

Bundan sekiz yıl önce Planlama Dergisi'nin on altıncı 'Kentsel Tasarım' özel sayısında dosya editörü Ali Vardar, sunuş yazısını yukarıdaki cümlelerle bitiriyordu. Geçtiğimiz sene dergimiz yayın kurulunun yeni dosya konuları belirleme çalışmasında yeniden gündeme gelen 'tasarım' konusu, 'Kentsel Tasarım'ı güncelleme gereğini ortaya koydu. Güçlü içeriğiyle bu satırların yazarının da içinde bulunduğu tasarım konusunda anadilinde yayın arayışında olan çok sayıda genç plancı adayını ciddi biçimde etkileyen 'Kentsel Tasarım'ı 2005 yılında yeniden üretmek bizi fazlasıyla heyecanlandırdı.

Hızla artan günlük veri bombardımanında bilginin kısalan ömrü, bütüncül perspektif oluşturma sürecini sekteye uğratmakta; var olan birikimi yenilemeyi güçleştirmektedir. Bu durum, her alanda kalıcı birikimsel kültürünü inşa etmeye çalışan gelişmekte olan ülke aydını için daha kritik bir güncelliğe sahiptir. Öyle ki söz konusu olan, her geçen gün yeni bir takım kurgu ve uygulama önerileri ile devinen 'tasarım' alanı ise; sürekli olarak geriye yönelik durum değerlendirmesi yapmak ve gelecek eğilimleri sorgulamak kaçınılmaz hale gelmektedir. Tasarımı kentsel bağlamda ele aldığımızda ise çok aktörlü ve dinamik özü nedeniyle ele avuca gelmez bir sorgu alanı ile karşı karşıya kalmaktayız. Bu noktada ülkemizde kent ve tasarım konusunda çokdisiplinli birlikte düşünme sürecini ne denli yaşama geçirebildiğimiz sorgu konusu. Hemen her alanda olduğu gibi kentin tasarımı / kentsel tasarım kültürü alanında da nitelikli bir kurumsallaşma yaratamamış olduğumuz bir gerçek.

1997'de 'Kentsel Tasarım' sayısında Sayın Vardar'ın dosyaya beklenen katılımın düşüklüğüne ve şehircilik camiasının düşünsel üretkenlik düzeyine yönelik ciddi eleştirilerine bugün de katılmamak olanaksız. Bu anlamda, özellikle ulusal yayın konusunda Türk planlama camiasının kendini çok ciddi bir özelleştiri süzgecinden geçirmesi gerekliliğini bir kere daha anımsatmak isteriz.

Buna karşın, dosyanın oluşum sürecinde bizi en fazla mutlu eden, çok(lu)disiplinli olması gerektiğine inandığımız şehircilik ve kentsel tasarım anlayışımızın, yaptığımız çağrıya planlama dışından birçok ismin vermiş olduğu olumlu yanıtlarla güçlenmiş oluşudur. Mimarlarla planlılar arasında yaratılmaya çalışılan ve ulusa hiçbir yarar sağlamayacağı açık kısır iktidar mücadelesinin gündemde olduğu bir dönemde (makaleli ya da makalesiz) PLANLAMA'ya yapılan bu katkı, özel bir önem taşımakta.

Elinizde bulunan sayının dosya adının yeniden 'Kentsel Tasarım' olmayışının temel nedeni, 'kent ve tasarım' gibi çok aktörlü bir yaratım sürecinin irdelenmesinde planlama, mimarlık, tasarım ve sanat birlikteliğini sağlayabilecek geniş çerçeveyi sunabilme kaygısıydı. Bu nedenle dosya başlığımız 'Kenti Tasarlamak' oldu.



PLANLAMA 1997/2: Kentsel Tasarım Özel Sayısı

Bu çerçevede ilk olarak ülkemizin kentsel tasarım kılıgısı ve kuramındaki ustalarından Baykan Günay'a tasarım, planlama ve şehircilik ayrımını; neden Türk Kenti'ni "biçimlendiremediğimizi"; batı ve doğu şehirciliğinin düşüncede ve eylemde geldiği noktayı sorduk. Söyleşide ülkemiz şehircilik gündemine yönelik çok ciddi bir eleştirel bakış bulacaksınız.

Ali Vardar bizi yine yalnız bırakmadı ve değişen kentsel tasarım kavrayışını, geleneksel nazım plan anlayışıyla parçacıl projecilik arasında kalmış kentsel mekan üretim sürecimizi kentsel tasarımın kavramsal arka planıyla irdeledi. Ara ölçek planlama yaklaşımı ve 'kent girişimciliği' anlayışına dikkat çekti.

Uzun yıllar İTÜ Mimarlık Fakültesi'nde ezberci eğitim sisteminden kopup gelen genç beyinlere tasarımın yaratıcı heyecanını aşılamış olan tasarım öğretmeni Oruç Çakmaklı, anlattığı 'bir tasarım

## Introduction: how we prepared this issue

### "Designing the City"

The current issue of PLANLAMA (Planning) as the unique periodical about spatial planning in Turkey, "Designing the City" can be considered as a follower of another special issue published in 1997: 'Urban Design'. Since that issue has met a significant need for environmental design literature in Turkish, we basically share the same motivation today, while presenting this one.

While under the present condition of daily data bombardment, the current duration of information is constantly decreasing because of the transforming material conditions; to construct a comprehensive perspective and to renovate the existing knowledge accumulation are becoming a much more difficult task, day by day. This becomes a critical topic for the intellectual agenda of any developing country. If the question is on the area of 'design', which is persistently being transformed by emerging innovations and proposals, it becomes inevitable to inquire the current conditions and to determine future trends rather frequently. When we deal with the concept of design in urban context, we face the elusive essence of the issue because of the multi-actored dynamic characteristics of the problem. In this framework, whether we are able to realize a collective reasoning process in a multi-disciplinary milieu is quite questionable in Turkey. In order to recognize how much needs to be done in the field today, a process of self-critique will need to happen in the Turkish planning circles.

During the preparation of the issue, we were especially satisfied to be able to ensure a multi-disciplinary intellectual environment by means of the various contributions coming from the people from different subject areas and countries. Therefore, I would like to gratefully thank to the colleagues Yusuf Tibeh from Jordan, Prof. Christa Reicher from Germany and Hanna Mattila from Finland with their special paper submissions to this issue of PLANLAMA.

The reason why we preferred the title 'Designing the City' to the previous one, 'Urban Design', was that we wanted to create a broad framework enabling many from the areas of planning, architecture, industrial design and fine arts to present their ideas on the issue without setting a limitation with a specific designation like urban design.

In such a framework, we present a broad and international scope of vision on the issue of designing the city with one interview, fourteen essays, one poster presentation, and one section of book reviews and thesis abstracts about physical planning and design within the issue.

When we gratefully thank to all authors supporting this issue with their original works; we would like to end with the words of Ali Vardar, the former editor of the special design issue of PLANLAMA: we hope this issue will promote an inspiration for the others after us and encourage the better ones.

öyküsü' ile kenti ve nesneyi tasarlamının özünde ayrı olmadığını anımsatıyor bize. Sanatçı duyarlılığı ve öyküsel, görsel anlatımı ile...

Güven Arif Sargin, 'Kentsel Programı Tasarlamak'ta yürütücüsü olduğu iki ayrı mimarlık stüdyosunda üretilen proje çalışmaları özelinde özgün 'kentsel taktik' kavramsallaştırması yapmakta; mimari tasarımın programlama diliyle nasıl kentsel bağlama taşınabileceğine yönelik ipuçları vermekte.

Özgün Tanglay, sokak sanatını konu edindiği yazısında kentin tasarımının 'disiplin' dışı yönüne dikkat çekiyor ve süreci her koşulda denetleme temel içgüdüüne sahip biz plancıları 'sokakların iç sesleri'ni dinlemeye çağırıyor.

Almanya'dan kentsel tasarım profesörü Christa Reicher, ülkesinin kentsel planlama gündemini bizlerle paylaşırken aynı zamanda genellenebilir şehircilik ilkeleri üretmekte.

Yusif Tibeh, Ürdün'ün başkentinde merkez alanın biçimleniş sürecini anlatırken doğal formasyondan 'plan birimi' üretilebileceğine yönelik önermesi ile (O. Çakmaklı'dan habersiz biçimde) tasarım-doğa bütünselliğine vurgu yapıyor.

Fin şehirciliği üzerine kaleme aldığımız yazıyla kendini her alanda gösteren arı Fin tasarım kültürünün şehircilikteki yansımaları ortaya koymaya çalıştık. 'Biçimin özü belirlediği'ni düşünen tasarımcı plancılar için Fin deneyiminden öğrenilebilecek çok şey olduğunu düşünüyoruz.

Bu genel çerçeve ile bütünleşen çalışma, kentsel estetik makalesi ile Hanna Mattila'dan geldi. Yazının özgünlüğü, hep soyut kavramlarla tartıştığımız 'katılımcı planlama'yı estetik alanında ve Finlandiya deneyimi ile tartışmaya açması.

Kenti tasarlamayı endüstriyel tasarım ucundan ele alan Serkan Güneş, disiplinlerarası çalışmanın önemine kentsel mobilya tasarım süreci bağlamında işaret ediyor.

Mehmet Nazım Özer ve Mustafa Asım Ayten, kent tasarımının en önemli ögesi olan kent meydanlarını kamusal odak olarak tanımlamakta ve Günay'ın meydan üretmemekle eleştirdiği ülkemiz şehircilerine 'meydan'ı meydan tipolojilerinin tarihsel dönüşüm diziniyle yeniden anımsatmakta.

'Kenti Tasarlamak' dosyası iki ayrı yazıyla bir alt-dosya oluşturdu aslında: Kent ve Su. Bu kapsamda, Cenk Hamamcıoğlu, su kenarı yerleşimleri ve kentlerin su yolu girişlerine kentsel tasarım çerçevesinden nasıl yaklaşılabileceğini konunun tarihselliği içerisinde saptıyor ve tartışılan Galataport projesini dolaylı olarak yeniden düşündürüyor. Diğer yazıda Birsen Coşkun ise, Almanya'da genç bir Türk plancı olarak aldığı mimarlık eğitimi sonrası yapmış olduğu ve üç ayrı ödüle layık görülen 'su taksisi/otobüsü ve istasyonu' projesini bizlerle paylaşmakta; akarsularını hala yeterince etkin kullanamayan ülkemizde su yolu taşımacılığının önemine dikkat çekmekte.

Ülke şehirciliğine yönelik belgelem geleneğinin henüz olgunlaşmadığı ve mesleki bellek oluşturma kaygısının oluşmadığı günümüzde kentsel tasarım proje yarışmaları ciddi bir belge birikimi sunmakta. Bu anlamda, Mehmet Nazım Özer'in son dönem üç ayrı ulusal kentsel tasarım yarışmasına ait proje sunuşları derlemesini ilginize sunuyoruz.

Bu sunu ile Sertaç Erten, Devrim Çimen ve Sinan Burat'ın proje yarışmaları değerlendirme yazısı bütünlük oluşturmakta. Son dönem kentsel tasarım yarışmalarında dereceye girmiş üç ayrı disipline ait meslek insanından oluşan bu tasarım grubunun deneyimledikleri süreci yönetsel açıdan değerlendirmeleri, dosyamıza meslek pratiği yönünden ciddi bir katkı yaptı.

"Tarih İçinde Mersin Kolokyumu"na sundukları posterleri bizle paylaşan Tolga Ünlü ve Fikret Zorlu, cumhuriyetin kent mekanını biçimlendirdiği kuruluş döneminde Başkent Ankara dışında birçok Türk Kenti'nin planlanmasında rol almış Alman *urbanist* H. Jansen'in 'Mersin kent vizyonu'nu irdeliyor ve günümüzdeki izlerini saptıyor.

Dosyanın son yazısı olan Beş "D" Bir "K"da ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü son sınıf öğrencileri İsmet Esgin, Melda Tanrıku, Serhat Celep ve Ş. Tuna Özaydınlık, Barselona kent izlenimlerini değil; bir şehircinin kenti nasıl beş duyusu ile duyumsaması gerektiğinin ipuçlarını veriyor.

Dergiye katkı koyan tüm yazarlara bir kere daha teşekkür ederken; sunuşu Vardar'ın sözleriyle bitirelim: *umarız bu dosya bizden sonrakilere şevk verir, daha iyilerinin ortaya çıkmasını teşvik eder...*" İyi okumalar.

# PLANLAMADA YENİ POLİTİKA VE STRATEJİLER: RİSKLER VE FIRSATLAR(\*)

Dünyanın yaşamakta olduğu küreselleşme ve neo-liberalizm olarak ifade edilen büyük konjonktürel değişim, kentlerimizi ve planlama kuramlarını da etkiliyor. Üretimi dışlayan-tüketimi dayatan bu süreçte, bir yandan gelişmiş ve az gelişmiş ülkeler, diğer yandan da aynı ülke içindeki gelişmiş ve az gelişmiş bölgeler arasındaki eşitsizliklerin daha da artmasına sebep olunmakta, kamunun müdahale araçları da etkisizleştirilmekte veya anlamsız kılınmaktadır. Bu ortamda, büyüyen ve gelişen kentlerin ancak yarışmacı bir tutum ile ayakta kalabileceği, yarışmacı ortamda rekabetin ön şartının kentlerin ucuz emek gücü, vergi indirimleri, kredi ve arazi tahsisleri vb. ile küresel sermaye yatırımlarını çekebilmesi ve hizmet sektöründeki gelişmelerle birlikte, küresel tüketim mekanizmalarıyla bütünleşebilmesi olduğu yönünde bir hakim söylem içten içe ve kararlılıkla işlenmektedir.

Ancak, küresel sistemde büyük önem ve değer kazanacağı ifade edilen düğüm noktaları olarak kentler, katettikleri gelişmelerden öte derinleşen ekonomik, sosyal ve çevresel sorunlarla boğuşmaktadır. Kentlerde yaşanan çok boyutlu ve karmaşık sorunlar ise bütünlüklü bir yaklaşımla irdelenmemekte, bu sorunlara çözüm olarak önerilen anlık ve günübirlik reçeteler sorunları derinleştirip yeni sorun alanları tanımlayabilmektedir. Kentler hakim söylemlerin vaat ettiği sahte cennetlere dönüşmek bir yana, “kent” kavramına yüklenen olumlu anlamları da yitirmekte, farklı kesimlerin değişim değeri temelinde paylaştığı mekanlar halini almaktadır. Kentler sosyallikleri tamamen gözardı edilerek sadece ekonomik olanakları ve rant değeri üzerinden paylaşılmak dışında olanakları bulunmayan yapılar gibi geliştirilmeye (!) çalışılmaktadır. Yeni yapıya uyum gösterebilen sınırlı bir kitle bu dönemin meyvelerini toplarken, büyük çoğunluk yoksulluk ve yoksunluklar içinde bir yaşama terk edilmekte, kentlerin önemli bir özelliği olan birlikte yaşama kültürünün nesnel temelleri ortadan kalkmakta ve toplumsal bölünmenin yolu açılmaktadır.

Kentsel mekanın üretilme süreci, son dönemde giderek artan bir biçimde siyasal aktörlerin ve kurumların kısır siyasi tercihleri sonucu belirlenmekte. Araştırma, üretim, bilim ve teknoloji konusunda politika geliştiremediği gibi tarım topraklarını, orman alanlarını ve şimdi de kentsel alanları parçalayıp satmak, pazarlamaktan başka değer yaratma politikası olmayan iktidarların yegane başarısı küresel siyasete uyum yapmasıdır. Kentsel rantın yeniden dağılımı, planlamanın kamusal/toplumcu yaklaşımı ile uyumsuz ve kentlerin geleceğini ipotek altına alan bir biçimde gerçekleştiriliyor. Siyasal otorite aldığı kararları, kentlerin ve kentsel yaşamın örgütleniş üzerindeki etkilerinin neler olacağına bakmaksızın uygulama keyfiyetini kullanarak, rantal bölüşüm süreci dışındaki toplum kesimlerinin ve planlamanın kentsel-toplumsal süreçlere müdahale yetkinliğini sistemli olarak minimize ediyor. Kentin ve toplumun kolektif eylemleri sonucunda oluşan değer artışları ve rantlar üzerinde etkin bir denetim kurabilen ve bunların kente ve kamuya döndürülmesini sağlayan planlama kurumunun, kentsel sosyal ve ekonomik sorunların çözümünde kalıcı ve hakça çözümler üretebileceği gibi, toplumla da sağlıklı bir ilişki kurabileceği gerçeği, kamuoyunun bilinçlenmesine dahi olanak tanınmayacak biçimde gündem dışı tutuluyor.

Son dönemde kentlerimizde bütünlük, derinlik, planlama stratejisi ve ufuk genişliğinden uzak, “pazarlama” öncelikli “büyük projeler” olduğunu söylemek olası. Büyük kentlerimizin üst ölçekli planları bulunmaz ve yürütülen üst ölçekli planlama çalışmalarının yaklaşımı ve içeriği tartışılmazken, İstanbul başta olmak üzere, büyük kentlerimizde üretim, istihdam ve sosyal nitelikleri ile kentsel sistem içindeki yeri unutturularak gündeme getirilen büyük projelerin özellikle incelenmesi gerekiyor. Korunması gerekli doğal, kültürel varlık ve değerlerimizin toplumsal müzakere ve uzlaşma süreçlerinden geçmeden sadece siyasi otorite ve yatırımcı kararlılığı üzerinden “kısa dönemli ekonomik getirilere” feda edilmesi, en önemli öncelik ve sorun alanı olarak karşımızda duruyor.

İşte bu yapı içerisinde, kentlerin kullanım değerine dayanan yaşanabilir ve insancıl mekanlar haline gelebilmesine katkıda bulunabilmek için:

- Kent mekanını şekillendiren temel dinamik olarak rant yaratma ve kenti pazarlama kaygısının değil, tüm kesimlerin kent ve kentin yarattığı olanaklardan yararlanmasını sağlayan politika ve stratejilerin geliştirilmesinin zorunlu olduğunu,
- Kentin birikimli değerleri olarak üretilen kentsel rantların sadece yatırımcılara değil, tüm kente ve kamuya dönebilmesine olanak sağlayacak bir planlama yaklaşımının en temel gereklilik olarak ortada durduğunu,
- Kentlerin piyasa güçlerine hizmet eden plansız gelişmesinin engellenmesi anlamında öncelikle üst ölçekli planların yapılması fırsatının, katılımcı, stratejik ve müzakereci bir yaklaşımla ve uzmanların birikimlerine saygı gösterecek şekilde kullanılması gerektiğini,
- Her ölçekteki planlama çalışmasının plan bütünlüğü ve kentsel mikro-kalkınma hedefleri doğrultusunda kısa dönemli ekonomik getirilere feda edilmeyecek biçimde, uzun soluklu, öncelikli ve acil müdahale gerektiren afet-deprem gibi gerçek kentsel risklerin en aza indirilmesi bağlamında ele alınmasını kaçınılmaz bir önem taşıdığını,
- Kentlerimizin gündemine giren “büyük projeler”in, kentsel yapıyla uyum sağlama, yeni sorun alanları yaratmama, yeni baskı ve spekülasyon süreçleri tetiklememe, kente istihdam yaratma gibi ilkeler bağlamında siyasilerin seçimleriyle sınırlı, tepeden inme bir tutum yerine kentsel toplumsal katılım ve uzlaşma süreçleri önceliğinde ele alınmasını,
- Kente yönelik tüm karar ve seçmelerin, kente ve kamuya bedelleri bağlamında incelenebileceği bir kentsel otokontrol sistemi oluşturulması ve “kente karşı suç” kavramının idare ve ceza hukukunda yer alması gerektiğini,
- Avrupa Birliği müzakere sürecinde atlanmış (!) görünen kentsel sorunların çözümü için, içsel bir dinamik ve kamuoyu desteğiyle gündem ve tartışma zemini yaratılmasını, kalıcı çözümler üretilmesini, kentlerimizin sorunlarının kümelendiği yerleşik alanlarının yaşanabilir mekanlar olarak gelişip, dönüşmesinin yeni yerleşim alanları oluşturma adı altında gerçekleştirilen spekülasyon projelerden çok daha öncelikli olduğunu,
- Kentsel yaşam ve olanaklardan dışlanan geniş kitlelerin-dezavantajlı grupların en temel gereksinimlerinin kalıcı ve kendi yaşamlarını onurlu bir biçimde sürdürmelerine olanak sağlayacak biçimde karşılanabileceği kentsel sosyal yaklaşımların daha fazla geciktirilmeksizin gündeme taşınmasını,
- Çalışma, konut edinme ve temel hizmetlerden yararlanmanın her kentlinin temel ve vazgeçilmez hakkı olduğunu, bunun yanında tüm kentlilere haklar yanında sorumluluklarda yükleyecek “Kentli Hakları”nın hayata geçirilmesi gerektiğini,

Şehir Plancıları Odası olarak savunmakta ve bunların hayata geçmesi için mücadele vermeyi bir sorumluluk olarak görmekteyiz.

\* Şehir Plancıları Odası Dünya Şehircilik Günü 29. Kolokyumu Bildirgesi’den kısaltılmıştır.

# Doç. Dr. Baykan GÜNAY ile Söyleşi(\*)

“Şehre biçim verme sanatı ya da düşüncede devrim...”

**OLGU ÇALIŞKAN-** *Uzun dönemdir tasarım planlamanın neresinde diye tartışılırken, birden planlama ve şehircilik farkı ortaya çıktı. Bunu ilk olarak Kasım 2003'te Mersin'deki Şehircilik Günü Kolokyumu'nda dile getirdiniz. Peki neydi bunu gündeme getirmenizin ardındaki rahatsızlık?*

**BAYKAN GÜNAY-** Ya da rahatlık diyelim... Ben bu konuda şunu düşünüyorum: Daha önce yazdığım kitaplarda ya da yazılarda, planlama ve tasarım sözcüklerinin anlamları üzerine bir şeyler söylüyordum, yani sistem olarak şehir planlama demeyeyim, “Genelde “planlama kavramı ve tasarım kavramı arasında fark nedir? diye bir soru soralım. Bunun yanıtını bulmak çok zor, şehir planlama ve kentsel tasarım olarak düşünüyorsak, yani meseleyi genel felsefeden o alana daraltmışsak, şehir planlaması daha çok rakamlarla, ilişkilerle, yönlerle, bunların yoğunluklarıyla uğraşan bir alandır, buna karar verirsiniz. Sonuçta ikisi de karar, seçme ve oyun kuramının parçalarıdır. İkisinde de karar veriyorsunuz, ikisinde de bir stratejik karar vermek zorundasınız, yani seçme yapmak zorundasınız. Sonuçta ikisinde de bu işi aktörler dünyasında yapmak zorundasınız, dolayısıyla da *oynamak* zorundasınız. Tasarım alanından gelen bir yazar var, Bruno Molari diye bir yazar, bizim okulda kitabı da okutuluyor. “Tasarımın planlamadır aslında” diyor. Bu

sözcükleri gündelik olarak kullanıyoruz, ama kavramlar hakkında tartışmıyoruz, o zaman şunu kavradım: Mimarlarla, demin sözünü ettiğim kişi “industrial design” alanında düşünen birisi, “industrial design” tam Türkçe’si yok, “sınai tasarım” demek lazım. Bence bunu tasarım diye aşağıya vurdurdular.



Şimdi herşey tasarım oldu. Bir çikolatanın kabı da tasarım oldu. Halbuki, *sınai tasarım* başka bir şey. *Sınai tasarım* bu yüzyılın başında Bauhaus ile ortaya çıkan bir kavramdır. Sınai ürünlerinin tasarlan-

ması, öyle incik boncuk değil... Bizim planlama düşüncemizin, yani demin dediğim planlama düşüncesi, hedefler belirleme, seçme sınaî tasarımla ilgilenenlerle mimarlara oranla daha paraleliz. Düşünce olarak yaklaşıyoruz, ama ilgi alanı olarak da mimarlarla birlikte düşünmek durumundayız. Bir kere bunu koymam gerekiyor. Planlama açısından bu kararları verdikten sonra, bunu ne zaman ki kalemi elimize alıp rakamları çizgiye dönüştürmeye başlıyoruz, işte o zaman bence tasarım yapmaya başlıyoruz diye düşünüyorum.

**O.Ç.- Şehircilik o noktada mı başlıyor peki?**

**B.G.-** Sorunuzun cevabına gelmeden önce bu ikisi arasındaki fark hakkında biraz daha tartışmak istiyorum. Bir yazar tasarım sözcüğünün, ben 'dizayn' diyeyim çünkü biz 'tasarım'ı daha yeni keşfettik, son kırk elli yıldır; dizayn sözcüğünün Rönesans'la birlikte ortaya çıktığını savlıyor ve diyor ki Rönesans'a kadar "tasarım sözcüğü çıkmadan önce yapan ve çizen aynı kişi idi" dolayısıyla ortaçağdaki üretim biçiminde düşünen ve yapının aynı kişi olduğunu; tasarımın düşünenle yapının ayrıldığı bir döneme denk düşer diye belirtiyor. Dolayısıyla, ortaçağda Alberti'in ortaya çıktığı dönem ve "The designer now is different than the doer" (Tasarımcı yapandan ayrıdır artık) gibi bir ifade kullanıyor. Gerçekten bir heykeltıraş için tasarlama yapma aynı iştir, yani o geleneği sürdürmüş olanlar da var. Yani sanat o geleneğini sürdürüyor hala. Heykeltıraşlar planı ayrı, tasarımı ayrı yapmıyorlar. İkisini bir yapıyorlar. Bu ikisi ayrılmış durumda. Dolayısıyla bugün mimar dediğimiz kişi, o alanın ürünü. Mimari tasarıma geldiğimiz zaman; ve bu sonuçta bildiğimiz objeyi tasarlıyor. Peki şehrin objesi ne? Mimarın nesnesi o zaman belki zenginlerin binaları, kamunun binaları... Bir de onun mekanları... Mimar onu çiziyor. Yani çizmek için önce tasarlamak lazım, bunu çiziyor ve birileri de bunu yapıyor. Bu süreç, bugün hala mimarlık sanatı mıdır, değil midir tartışmaları var. Mimar için tasarlama eylemi bir nesneyi yaratma sürecidir. Mimar bunu yaparken planlama yapmıyor mu? Yapıyor. Mimar da bir planlama yapıyor, mimar da birtakım rakamlar koyuyor, mimar da birtakım ilişkiler kuruyor o biçimi elde ederken; havadan yapmıyor tabii bunu. Mimar da bunu yaparken birileriyle tartışıyor. Dolayısıyla, onun nesnesi bir tür 'tasarlama'. Ben onu biçim verme süreci olarak düşünüyorum. Bunu mobilya

tasarımı için de söyleyebiliriz, mücevher tasarımı için de söyleyebiliriz. Hatta grafikçiler bile sonuçta grafik nesneye biçim veriyorlar. Şimdi planlamanın ortaya çıkması... Planlama tabii tasarımdan dışlandığı zaman, olay salt ilişkiler düzeni, olay salt rakamlar arasındaki ilişkiler, olay salt oklar ve yuvarlak arasında kaldığı zaman, soyut da demeyeyim soyut başka bir şey... Soyut gerçeği iyi görmek için bazı şeyleri dışladığımız bir ifade tarzı aslında. Tümünü resmetmiyoruz ama hepsini de göstermiyor. Soyutlama bazen dışlama olarak kullanılıyor, onu da kabul etmiyorum. Tasarım bir soyutlama süreci ile somutlama sürecini yaşıyor.

Planlamanın soyutlama ve somutlama sürecine nedir diye bakalım: Soyutlama süreci rakamlar, oklar, yuvarlaklar, kareler... Bizim o hep kullandığımız, kavrama gitme yolları... Ama siz bunu biçime dönüştürmediğiniz zaman tasarımı dışlamış oluyorsunuz. Orada soyutlamıyorsunuz, dışlıyorsunuz. O zaman, planlama ve tasarım arasındaki iyi ilişki nedir diye düşünürsen, o demin dediğim süreci, yani o sayıları koyma, büyüklükleri koyma, yoğunlukları koyma...

Sıkıntı nereden çıkıyor? Planlamaya gerek duyulmayan bir dönemde (yani şehirler çok büyümüyorlar), o tür sıkıntıların olmadığı bir dönemde, doğal olarak mimar sürece hakim. O da olabildiği ölçüde. Ya da haritacı hakim ya da mühendis hakim. Ama sonuçta şehri kim oluşturuyor? Bir kere haritacılar oluşturuyor şehrin önemli bir bölümünü. Mühendisler altyapısını getiriyor. Haritacılık hizmetinin içinde mimarlık var, mimarın burada hakim olduğu yerler var. Yapılara hakim olabiliyor; yapının kendisine hakim olmazsa yönetmelik yoluyla biçimine hakim olabiliyor Mimara bir görev verildiğinde onun içinde bir meydanı tasarlayabiliyor, heykellerini tasarlayabiliyor, peyzajını tasarlayabiliyor. Bu dönem mimarın hakim olduğu bir dönem. Buna bir şey demiyorum. Doğrudur, mimarlık alanına saygım sonsuz, çünkü en sonunda onu görüyorum, onun içinde yaşıyorum.

Şimdi, bu meseleyi yıkan birdenbire başka bir kavram çıkıyor belki 19. Yüzyıl'ın başından başlayarak. Birden denetleyemediklerini fark ediyorlar. Yani birileri şehre geliyor ve belki işçi sınıfı mahalleleri çıkıyor, orta sınıf başka bir şey yapıyor, banliyöler çıkıyor. Mimar pencere detayını da yapmak zorunda, ama mimarın bilgisi bu durumu kaldıramıyor. Planlama bir disiplin olarak ortaya çıkıyor. Planlama aslında insanın

Planlama  
aslında  
insanın  
var olduğu  
günden beri  
var: karar,  
seçme  
ve oyun  
kuramı  
üçlüsü hep  
var



var olduğu günden beri var: karar, seçme ve oyun kuramı üçlüsü hep var... Ama bu kurumsallaşıyor. Bunu kurumsallaştırmanın Patrick Geddes olduğu söyleniyor. Bir yerleşmeler dünyasını anlamak ve planlama için meşhur üçlüsünü getiriyor: Araştırma, çözümleme ve planlama diye meşhur üçlü var. Bu hala da geçerli. Çünkü, tasarımın kökleri, karar, seçme ve oyun kuramı... Bu durumda plancılara görevler düşüyor. Hemen şimdi bunu anlayayım... Buna sadece kent ölçeğinde biçim veremiyorum, bölge ölçeğinde de anlayayım. Londra'ya insanlar geliyor, nereden geliyor bakayım, acaba orada dururlar mı? Geliyorlar nereye yerleşecekler, eskisi gibi yavaş yavaş da olmuyor bu iş... Birden sermaye birikimi var, sermaye ben yatırım yapacağım diyor; bunlara yer bulayım... Yol sistemi var, onu kurgulayayım... Dolayısıyla planlama birden bire kurumsallaşıyor. Planlama orada rakamlarla, sayılarla, yer seçimleriyle, bunların yoğunluklarıyla ve bunların kaba biçimleriyle ilgilenmeye başlıyorlar. Kaba biçimden kastım düşük yoğunluklu alçak katlı yapıların olsun, düşük yoğunluklu yüksek yapıların olsun, yüksek yoğunluklu yüksek yapılanma olsun bu sınıflar üzerinden kaba biçimlemeye karar vermek durumunda kalıyor. Corbusier'in felsefesi o döneme denk düşer. Onun kafasında az yoğunluklu yüksek yapılar dünyası var. Buna daha sonra karşı çıkan ekol ise diyor ki burada insanları tutmak için yüksek yoğunluklu alçak katlı... Yani bu bir felsefe...

**O.Ç.-** Burada plancı en azından bunu formüle etmek durumunda...

**B.G.-** Plancının iki üç tane temel silahı vardır: Bunlardan birincisi yoğunluktur, ikincisi yer seçimi, üçüncüsü ulaşım ilişkisi. Bun-

ları denetleyen kişi artık mimar değil. Bunları denetleyen kişi plancı. Mimar, artık buna biçim veren kişi olmaya başlıyor. Böyle bir süreçte, son biçimin (kaba biçim değil) nasıl ortaya çıktığına bakalım: Araziyi iki boyutta bölmek; araziyi iki boyutta böldüğün şeyin üzerine üçüncü boyutu koymak, ben buna imar hakkı diyorum; üçüncüsü ise bunlar arasındaki mesafeleri tayin etmek, yani çekme mesafelerini (setback distances) koymak. Bu işlemi mimar da yapabilir, şehirci de yapabilir. Bakın burada "şehirci" dedim. Çünkü her plancıdan şehirci çıkmıyor. Çünkü biraz mimarlığı okuması lazım. Mimarını ne kadar esnek bırakacağım, ne kadar bırakmayacağım gibi bir soru sorması lazım.

**O.Ç.-** Belki biçimi değil, ama biçimi bilmesi, öğörmesi gerekiyor...

**B.G.-** Zaten dikkat ederseniz biçime girmedik. Çünkü biçim mimarların bir tartışma alanıdır. Biz de gireriz bunun içine, ama biz bunu üretemeyiz. Bunu sonuçta üretecek olan mimarlık disiplindir. Yani postmodern tarihçilik, gelenekçilik, moderncilik, neo-klasik, klasik... Bunları benim üretmem mümkün değil, çünkü ben o mesleği kaba olarak biliyorum.

**O.Ç.-** Siz zaten tartışmayı o nokta üzerinden yapmıyorsunuz. Birinci boyut olarak ifade ettiğiniz mülkiyet üzerinden yapıyorsunuz...

**B.G.-** Evet, bunu baştan söyledim; yüksek yapı mimarlık meselesidir aynı zamanda. Mimarların kendi içlerinde tartıştıkları bir olgudur. Bu da biçime bağlı olarak değişiyor. Yani Corbusier 30-40 yıl baş tacı edildi, 1960'tan 1990'a kadar tu kaka edildi adamcağız; şimdi yine baş tacı ediliyor. Bu olur, doğal bir şeydir ama bizim de bunu bilmemiz, plancılar olarak ve buna saygı göstermemiz lazım. Yani bunu reddedemeyiz. Yoksa sıradanlaşıyoruz, aynılaştırıyoruz. her şeyi ve sıkıntımız o.

Plancı ile tasarımcı arasındaki mesele üzerindeki kavramları açıkladım. Şimdi; mimarlık, plancılık ve şehircilik üzerinde durayım. Kentsel tasarım sözcüğünü de araya sokuşturacağım, ama nasıl yapacağımı bilemiyorum. Onu sona bıraksak iyi olur. Çünkü şehircilik daha eski bir kavram. Urbanizm kavramı 18-19. yüzyılda ortaya çıkmış. Mimarların kenti denetlediği bir dönemde ortaya çıkmış. Yani "urbanizm" şehrin mimarlığını da



kapsıyor. Ama Amerikalı için öyle değil. Amerikalı için “urbanizm” başka bir kavram. Daha sosyolojik bir kavram, daha kültürel bir kavram. 1950-60-70’lerin kitaplarındaki “urbanizm” kavramına bakarsanız, bunu göremezsiniz. Halbuki Fransa’da *urbanisme*, Almanya’da *städtebau* İtalya’da *urbanistica* aynı zamanda şehre biçim verme sanatı. Amerika’nın şehre biçim verme sanatı o kadar incelmış değil.

Hani kızdılar ya bize bir ara... Biz planlamayı yaptık. Demin dediğim şeyi öğrendim ama mimarı da tanıyorum, ne talep ettiğini biliyorum. Burada, bir mimar da iyi bir plancı olabilir. Benim dediğim şey, disiplinli bir şey. Yani planlama üzerine söylemiş bir sürü mimar-plancı var ve çoğu da saygın işler yapmışlardır, hiçbir itirazım yok. Ama bütün mimarlar bunu yapamaz. Sonuçta hedef şehircilik, yani iyi bir şehir kurmak. Tasarım ve planlama şehirciliğin araçlarıdır. Yani planlamada doğru karar üretmek zorundasın, yanlış karar üretirsen Ankara gibi ulaşım sistemi düğümlenmiş, kirlilik sorunları yaşayan bir şehir elde edersin ve çözümsüz bir şehir haline gelirsin. Ve çözümsüz bir şehir Ankara. Ankara’nın tek çözümü var, özel arabayı atacaksın. Yoksa çözümü yoktur Ankara’nın. Düşünemiyorum bir çözüm... Dolayısıyla, yanlış planlama kararları verilmiştir. Bunu ODTÜ için de söylemiştim. Çok mutluyum bu yerleşkede, Behruz Bey’in ilk koyduğundan hepimiz mutluyuz; ama onun nasıl büyüyeceğinin işareti olmadığı için büyüme kaotik oldu. Derlemeye çalıştığımızda da iş işten geçmişti. Bunu kastediyorum. Burada işte, doğru planlama kararlarını, eğer doğru biçime dönüştürebiliyorsak iyi şehircilik yapmış oluruz. Ve burada da plancı tek başına yetersizdir. Ne yalan söyleyeyim biçimi iyi veremiyor ya da çok azı iyi biçim nedir diye tartışıyor. Çoğu haritacılığın esiri olmuş durumda. Ben mülkiyeti çözeyim, haritamda imar haklarını dağıtayım yeter diyor. Son Gecekondu İslah planları bir felakettir. Bunu ortaya çıkarmamız ve bunun üzerinde düşünmemiz lazım. Bugün Ankara’da, gene de iyi bir biçim nedir diye bana sorarsanız, çok az... Örneğin; bakanlıklarda, sağolsun Jansen bir tane eksen koymuş, başka yok. Uybadin ve Yücel mimardır ama onların öyle bir kaygısı yok. Yani onun için ben burada şehirci-mimar ayrımı yapmıyorum; yaklaşımı ben tarif ediyorum.

**O.Ç.-** *Sözünü ettiğiniz tartışmanın yaşadığı şansızlık, belki de tartışmanın profesyonel erk alanı tartışmasına kaymış olması. Bu da yanıtını aradığımız soruyu yanlış yönlere kanalize ediyor. Ama buradaki sorgu konusu, aslında mekanı üretme üzerine daha genel bir duruş sanırım.*

**B.G.-** Evet, mekanı üretmedeki tıkanıklıklardan söz ediyorum, kopukluklardan söz ediyorum. 1960-1970’lere kadar üretilen kentin ölçeğini seviyoruz; ama 1970’lerden günümüze kadar üretilmiş mekanlarımıza bakıyorum, çok iyi mekan göremiyorum. Bunda bir tek plancılar suçlu değil. Çünkü o süreçte biz plancılar mimarlardan bir bayrak devraldık. Onlarla birlikte bu sorunun çözümüne yanıt arayamadık, aramadık.

Dünyanın her yerinde böyledir; sonuçta plancılar konuyu yasama süreçlerine, yönetmeliklere, planlara, özel alan kamusal alanlarına taşırlar. Kavram olarak özel alan-kamusal alan yoktur planlamada. Özel toprak-kamusal toprak vardır. Halbuki onu alan olarak düşünseler ve alanı mülkiyete çevirseler çok daha iyi olur.

**O.Ç.-** *Aslında sizin kentsel tasarımı kavramallaştırdığımız temel mülkiyet olmasının nedeni de bu herhalde değil mi?*

**B.G.-** Evet, çünkü onu tasarlıyor. Hiçbir kentte artık mülkiyeti değiştiremeyiz, bitmiştir. Türkiye’de modern anlamda ürettiğimiz kaç tane doğru dürüst meydan ya da sokak var diye düşünüyorum. Ankara’da bir tek Ulus’taki heykelin oradaki meydan var, üç tane de İstanbul’da başka yok. Gecekondu ıslah planlarının olduğu alanları gezdim bir tane meydan göremedim. Bir tane meydan koy be adam! Sonuçta siz bunun haritacılığını da yapmıyor musunuz, siz bunun mülkiyet dağılımını kurgulamıyor musunuz, bunu yapın... Engel mi var?... Batıkent’in bir tane meydanı yok, kalp yok, damarlar yok, sinir sistemi yok. Plancılar olarak Batıkent kararını vermişsiniz, çok güzel. O dönem, Ankara’nın çekirdek alanının dolduğunu düşünüp bunun dışında bir yer yaratacağım diyorsunuz, çok güzel. Plancısız, yerini de seçiyorsunuz, çok iyi... Ulaşım sistemi içinde yerini koyuyorsunuz; yaklaşık olarak yoğunluklarını biliyorsunuz. Yani her şeyini biliyorsunuz. Kamulaştırmışsınız da üstelik... Bundan sonrası artık şehircilik olmalı. Yani Batıkent’i yaşayan bir organizma haline getirmeli. Yineleyeyim:

...doğru  
planlama  
kararlarını,  
eğer doğru  
biçime  
dönüştürebiliyorsak  
iyi şehircilik  
yapmış  
oluruz



**Resim 1:** Yürürlükteki Batkent Nazım Planı ve 2004 Öğretim Yılı ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 1. Sınıf Temel Tasarım Stüdyosu'na ait bir çalışma  
-Sagalasos-: *Sınır, omurga ve kalp*

Kalbi olan, kan ve sinir sistemi her gün kalbe akan, bireylerin her gün oraya gittikleri bir yer. Bunun Ankara'da başarılı bir örneği yok mu, var: Bahçelievler. Yaşiyor, kalbi var!

Plancıların belki başarısız olduğu yer Bahçelievler'i üretmemek. Halbuki çok basit bir yer Bahçelievler. Bir şehir kurmaya karar verdiniz artık şu büyüklükte şu kadar bir şehir yapacağım, bu şehir şuralardan beslenecek... Yani artık tasarlayacağız, yani şehir yapacağız ondan... Öyle konut stoku değil! Ben Batkent'e konut stoku diyorum.

Bizim birinci sınıftakilere öğretmeye çalıştığımız şeyler var, onu hatırlatmak istiyorum: Bir, şehrin kalbi olacak, çeperi tanımlı olacak, kan ve sinir sistemi olacak. Bu çok zor bir şey değil. Bu biraz dizayn bilen herkesin yapabileceği bir iş. Bunu iyi mimar da yapar, iyi tasarım eğitimi almış plancı da yapar; hatta belki iyi bir sosyolog da yapabilir. Soru, bunu neden üretmiyoruz? Bu kadar mı dışladık bu olayı? Bu kadar mı haritacılık, arazi düzenlemelerinin tekniği olmuş. Tabii arazi düzenlemesi çok önemli, bunu üretmek için iki boyutta mülkiyet, üç boyutta imar haklarını öyle bir tasarlamamız gerekir ki, mimar da keyif alsın ondan. O da bize keyifli biçimler üretsin. Hatta bazen mimara sorulm oranın meydana nasıl olsun diye. Hatta ben planı bitirmeden önce imar haklarını mimarla tartışayım, meydana ortaya çıkmış olsun imar düzenini ona göre getireyim. Dediğim iş bu kadar basit. O zaman ben, planlama kararlarını tasarıma dönüştürüp şehircilik yapabilirim. Amerika ve Rusya gibi iki farklı yerde, birisi kapitalizmin şahı, şimdi değil ama öbürünün de komünizmin şahı olduğu dönemde, bir yerin kentsel planı yapıldığı anda ilk yaptıkları

şey altyapı oluşturmaktır. Onlar şehirciliğin önce altına iniyorlar. Biz hep üstten bakıyoruz, peki altı ne olacak?

Ben, 1961 yılından beri bir sokakta oturuyorum. Bu sokakta elektrik sistemi yeni yeraltına alındı, yani yaklaşık 45 yıl sonra elektrik sistemi alta alındı. Benim sokağım her beş yılda bir kazılır ve yeniden asfalt dökülür ve hala bizim sokağın lağımını babam biliyordu, ben de biliyorum. En son dilekçe verdim, şunlar şunlar ana hatta bağlı değildir, tebligat çıkartılması diye. Bu şehircilik mi? Sırf üst tarafın biçimiyle uğraşmıyorum, alt tarafın biçimiyle de uğraşıyorum. Ve benim evim Çankaya Köşkü'ne 300 metre uzaklıkta; yani evim ülkenin göbeğinde. Avrupalı urbanizm, şehircilik yaparken bunun hepsini 19. Yüzyıl'da çözmüş. 19. Yüzyıl'da mülkiyet kemikleşmiş, yani çekirdek alan çekirdekleşmiş, yapı hakları çekirdekleşmiş, altyapı çekirdekleşmiş. Onun için Avrupa kentlerinde yıkıp yeniden yapmıyorlar. İhtiyaç nedir; bilgisayar ağı çıktı kablo döşeniyor. Çok büyük projeler oluyor metro gibi; bunlar ancak oraya konuyor.

**O.Ç.- Bizde hep bir bitmemişlik söz konusu.**

**B.G.-** Bunda da suçlu ne mimardır, ne de biziz. Bunda suçlu bizim düşünsel yapıımızdır. Bir kentsel tasarım toplantısına gitmişim. Melih Gökçek, Sinan Aygün vardı. Bunu söyledim; Türkiye'nin sıkıntısının bir düşünce devrimi. Yani toplumsal bir düşünme devrimi bu... Düşünce devrimi olmadığı zaman, bireyler olarak istediğimiz kadar devrim yapalım, istediğimiz kadar uzgürümüz olsun sonuçta inimizde kendi kendimizi tatmin ediyoruz ve inimizden biri bizi çağırdığı zaman

artık gitmek içimizden gelmiyor. Gittiğim zaman yeni bir şey söylemem söz konusu değil ki. Çünkü kafamda yeni bir şey yok ki. Ben deha değilim. Yapılacak olan şeyler kalem kalem konulduğunda, atla deve değil gibi duruyor, ama yapamıyoruz. Bu, çok bireyci bir toplum olmamızdan kaynaklı bir sonurgu (vargı) diye de düşünüyorum.

Şimdi, Planlamayı tartıştık, tasarımı tartıştık, ikisi arasındaki paralellikleri konuştuk, planlama ve tasarımın farkı ne olabilir diye konuştuk, şehirciliğin sonuç olarak bu ikisinin bir ürünü olması gerektiğini belirttim. Planlama ve tasarım şehircilik yaratmıyorsa bunu niye yapıyoruz, çünkü bunu haritacılar da yapıyordu diye bir sonuca vardık.

Ve kentsel tasarım... Birçok insan “ölçekler arasındaki ilişkidir” dedi, “meslekler arasındaki ilişkidir” dedi, “şehir planlamasından şehre geçiştir” dedi, “mimarlar ve şehirciliğe plancılarının bir araya geleceği yer” dedi... Ama giderek kentsel tasarım sözcüğünden biraz soğudum. Tasarım sözcüğünden de biraz soğudum. Niye soğuduğumu anlatayım. Mimarlar bizi eleştiriyorlar ama; son dönemde yeni açılan üniversitelerde mimarlık bölümü de açılmıyor. “İç mimarlık ve tasarım” var artık. Kente biçim verme meselesi yok artık. Eğer kentsel tasarım, kente biçim verme sorunsalı değil de, kentin içindeki alanlarda bir şeyler yapma ise; işte peyzajcılar sahip çıkmaya çalışıyorlar mimarlar sahip çıkmaya çalışıyorlar o alana; ben bunu çok önemsemiyorum. Çünkü, bu da değişiyor. Bakıyorum kente, yirmi yıl önce yapılmış bütün o tür yerler çöküntü alanı olmuş. Malzemeler kırık dökük, bizim yaptığımız Hacı Bayram Meydanı bile böyle. Hayek’e heykel yaptırmışız, etrafı kırık dökük... Dolayısıyla, ben bunu şu aşamada çok önemsemiyorum. Bunun çok daha incelmış bir toplumun, düşünce devrimini yapmış bir toplumun üretebileceği bir hizmet olarak görüyorum. Biz bunu beceremiyoruz. Ne mimarımız becerbiliyor, ne peyzajcımız becerbiliyor, ne buna uygun malzeme seçiyoruz ve bunların sürdürülebilirliğini ve dayanıklılığını sağlayamıyoruz. Bunu yirmi küsur yıl önce de söyledim; o zaman

da çok revaçtaydı; kentsel tasarım deyince herkes ‘malzeme’ anlıyordu, kamunun elinde olan alanı yeniden üretmek olarak anlıyordu. Halbuki, ben kentsel tasarımı, kamusal alanda özel alanın tasarımı olarak algılıyorum; ikisi arasındaki ilintiyi sağlıklı olarak koymak olarak algılıyorum. Ve biz kentsel tasarım stüdyomuzda hep bunu yapmaya çalıştık. Yer döşemesiyle çok fazla ilgilenmedik; binaların volümleriyle (hacimleriyle) ilgilendik, biçimleriyle çok ilgilenmedik...

Mülkiyet meselesine geçeyim buradan. Kentsel tasarım, eğer şehirciliğe geçmekte, planlama ile şehir arasında bir ara alan ise; ölçek de demiyorum yanlış oluyor çünkü, o zaman ilk tasarladığımız şey mülkiyettir. Eğer, mülkiyeti kötü tasarlamışsak ve mülkiyet üzerinde imar haklarını kötü tasarlamışsak... Buna planlama demedim bak... Çünkü artık planlamayı aşmışız, yani rakamlar bitmiş, yer seçimi bitmiş, onu besleyen damarlara karar vermişim, artık ben onun biçimini oluşturuyorum. Çok uzun yıllar bu konuyu aktaramadım. Mülkiyet ya reddedildi ya da tabu sayıldı. Mülkiyet dediğim zaman, “o bizi engelliyor” dendi. İlk yapacağımız tasarım, mülkiyet tasarımıdır, bunu da üç boyutla birlikte, yani imar haklarıyla birlikte tasarlamamız lazım. Dışarı gidip, “ya önce tasarla!...”; “sen bilmiyorsun, sen akademisyensin, sen kuram bilirsin, sen sus” dendi... Diyenler oldu bunu! İşte “biz neler çekiyoruz, bilmiyor musunuz?” diyenler oldu. Ne çekiyorsunuz! Siz sonuçta bir plan çizip, ona plan da demeyeyim. Ona batıda imar planı da denmez. Kimi “regulatory plan” (düzenlemeci plan) diyor. “Development plan” biraz farklı, o biraz ‘master plan(ana plan)’ı anımsatıyor çünkü. Yani bir “development plan”(gelişim planı)dan sonra düzenlemeci bir şey olması lazım. Ama Türkiye, bir türlü planlama kararları ile şehir arasındaki bağı kurgulayamadı. Kimi ‘urban design’ diyor buna, yani kentsel tasarım, olabilir... Ama şayet biz kentsel tasarım sözcüğünü şehre gitmekte planlama kararlarından bir araç olarak kullanabilsaydık bu başarlabilirdi.

...ben kentsel tasarımı, kamusal alanda özel alanın tasarımı olarak algılıyorum; ikisi arasındaki ilintiyi sağlıklı olarak koymak olarak algılıyorum



**O.Ç.-** *Bu yönde bir eğilim görüyor musunuz? Yani, en azından akademideki mimar, kenti; plancılar da planın ürettiği mekanın kendisini daha fazla düşünmeye başladı.*

**B.G.-** Düşünüyordum dediğim kaygıları ama, çoğu zaman dışladıklarını da gördüm. Kentsel tasarım stüdyo eğitimimiz boyunca yaşıyoruz. Ben mimarlarla bazı işlere gidiyorum, tamam şehir güzel; sonra mimar birden bire benden kopuyor ve kafasındakini şehrin üstüne kuruyor, tabii ki bu olmuyor. Plancıya gidiyorum, kafasını bir türlü açamıyor ve mevcut ne işe onu yeniden çiziyor. “Neither / nor”, (ne o ne o...) Bizim bir yer hakkında karar vermemiz bazen on yılı buluyor bazen, ama mimar anında karar vermek zorunda, onun için de o “ne olursa olsun” diyor ve mevcudun üzerine bir grid atıyor, o ızgara her zaman kartezyen olmayabilir, oraya bir şeyler yapıyor.

**O.Ç.-** *Kentsel tasarım disiplinler arasıdır savı?...*

**B.G.-** Tutmadı, başarısız oldu... Bunu net olarak söyleyeyim.

**O.Ç.-** *Bunu ODTÜ için mi söylüyorsunuz yoksa?...*

**B.G.-** Türkiye için söylüyorum. Bunda başarılı olduğumuzu kimse iddia edemez, çünkü sonuç ortada. Bana son elli yılda başarılı olmuş iyi bir şehir söyleyin, iyi bir yer söyleyin. Çok az, çok sınırlı. Doğan Ödülü koydular biliyorsunuz, Kastamonu Meydanı’na verdiler... Kastamonu Meydanı, zaten Cumhuriyet döneminden beri aynı meydan. Gidin bakın, o meydana bakan yapılar Cumhuriyetten önceki yapılar. Hükümet binası Vedat Tek’in, biçimi aynen duruyor. Ama biz bir şey bulamadığımız için Cumhuriyet öncesi oluşmuş bir mekana ödül veriyoruz.

**O.Ç.-** *Kentsel doku üretiyoruz sanırım.*

**B.G.-** Üretiyoruz, doku ürettiğinizde acayip bakıyorlar...

**O.Ç.-** *Son dönemde vurgu yaptığınız konulardan biri de kentin çekirdek ve çeper alanı ilişkisi. Kentleşme sürecini bu ikili yapı ile açıklarken dönüşüme uğrayan planlama ve tasarım yaklaşımlarını, ideolojilerini nasıl değerlendiriyorsunuz.*

**B.G.-** Şimdi, “tasarım ve planlamanın kuramı ve kılıfı nasıl oluşuyor?” gibi bir soru olarak algı-

yorum bunu. Tabii, önce o ikisi arasındaki ilintiyi söyleyeyim: Bu Mao Zedung’tan başlayarak “teori ve pratik arasındaki ilişki nedir?” ya da Lefebvre’e bakarsan, “ikisinin arasındaki ilişki nedir?” diye... Kuramı oluşturan kılıf. Aslında bütün hepsinin üzerinde anlaştıkları konu o diye düşünüyorum. Hatta Lefebvre’in perspektifin çıkışına ilişkin bir kuramı var. Lefebvre diyor ki, “Perspektif Rönesans’ta insan aklının bulduğu bir şey değildir yalnızca”. “Varolan bir şey üzerine yapılan gözlemin temsiliyeti ya da resmedilmesi...” diyor.

Ne kadar doğru bilmiyorum? Dolayısıyla, planlama kuramı ve kılıfında da birtakım oluşumlar olmadan, akıl başlı başına bir varlık değildir; onu da o oluşturuyor diye düşünüyorum.

1800’lü yılların sonuna kadar kente hakim olan temelde uygulama. Ve de bu uygulama içinde hakim olan öğeler: bir mühendisler, iki kartografi (haritacılar da diyebiliriz ama haritacılıktan daha farklı kartografi...), üçüncüsü de mimarlar. Dolayısıyla, fiziksel bir öge ürüyor, bu fiziksel öge üretken de bu insanların bilgi ve becerileri zaten yeterli kalıyor bence. Ve de o döneme kadar da insanoğlunun Hippodamus Baba’dan beri bulunduğu en önemli öge, yapı adası ve yoldur. İnsanın ilk bulunduğu kamusal alan da yoldur. Bunlar bir araya nasıl gelir ve yollarla binalara ben nasıl bir kodlama veririm ve şehir olur, hep bu tartışılmış. Bunun dışında, böyle bir tartışma olabilir belki, ama bununla kısıtlı kaldığını düşünüyorum.

Şimdi, tabii her dönemde bir çeper var, ama kentin gerçekten çepere, yani kıra büyümesi bence 20. Yüzyılın başıyla, 19. Yüzyılın sonu. Otomobil olmadan önce banliyöleşme başlamış. Zenginlerin artık kent merkezindeki işçi sınıfıyla olan çatışmaları, kent merkezinde sürekli o sanayi kentinin yarattığı kirlilikler, yığılmalar kentsoylu ya da diğer sınıfları geçen yüzyılın sonunda bir banliyöleşmeye itmiş. Artık şu da değişiyor: İmar mülkiyetinden kadastral mülkiyet içinde bir yapılaşmaya geçiş olarak algılıyorum dönemi ben... İngiltere’de ya da bütün Avrupa kentlerine bakarsanız, banliyöde imar mülkiyetine dönüş kadastral mülkiyet üzerinden oluyor; halbuki çekirdek alanda mutlak ve mutlak kadastral mülkiyet dönüştürülmüş, imarlı alan haline getirilmiş.

Şimdi, bu büyümenin üstüne bir de otomobile, demiryolunu da eklediğiniz zaman, artık daha önce bahsettiğimiz şeylerin dışında bir bilgi ve beceri gerekiyor. O insanların bilgi ve becerisi

“bir şehir niye büyüyor, bir şehir çepere nasıl büyür?” diye düşündüğünde buna yetmiyor... Burada 1910’lu yıllardan başlayarak planlama bir disiplin olarak geliyor. Planlama aslında ilk çıktığı andan başlayarak, 1920’lerden 1960 ve 70’li yıllara kadar bir kapsamlı planlama dünyasını kazandı. Çünkü, çeper tasarlanacak, çeperde büyük işçi mahalleleri tasarlanacak, 1924’lerde Avrupa’da Harvey’in deyimiyle “collective consumption” toplu tüketimin aracı olarak devlet devreye girecek, Keynesçi iktisat devrede... Bu çeperin planlı bir şekilde geliştirilmesi ve büyük konut projeleri yapılmasının kısa adı bence ‘comprehensive’ planlama, yani kapsamlı planlama; ben öyle görüyorum...

Bunlar merkeze karışmış mı, karışmamış mı? Karışmış, ama hep ‘slum clearance’ (çöküntü alanların yıkılıp yeniden geliştirilmesi), olarak karışmış, ‘redevelopment’ (yeniden geliştirme) olarak karışmış. Yani büyük kent parçalarını da gene kapsamlı planlama bağlamında dönüştürmüşler, yok etmişler. O dönemdeki tasarım anlayışı da Corbusier, “güneş, yeşil ve ışık”. Yani kapsamlı planlamayla, CIAM (...Congres Intemationax d’Architecture Moderne) ilkeleri üst üste örtüşüyorlar.

Mimarlar daha çok bunun mimari mekanıyla ilgileniyorlar, plancılar da bunun arazi kullanım kararlarıyla, ulaşım kararı... Zaten kapsamlı planlamanın bir tarafı arazi kullanımı planlaması, öbür tarafı ulaşım. Yani bu ikisi yan yana geldiğinde kapsamlı planlama oluyor. Bunların “açalım” dedikleri yerlerde de yoğunlukla da CIAM ilkelerine bağlı bir tasarım anlayışıyla kent çepere doğru büyütülüyor.

Bu, savaşa kadar böyle devam ediyor. Gene o dönemde ortaya çıkan Yeni Kentler, ‘yeşil kuşak’ kavramı, hepsi o dönemin yaklaşımıyla çepere dair yaklaşımlar. Yeşil kuşak olsun, merkezle yeni kentler arasında olsun... Bu ayrı olsun, yani o öyle bir tavırları var.

Savaşı geçtiğimiz zaman, Avrupa’da iki-üç şey oluyor. Bir, bazı önemli kentlerin merkezlerinde yıkımlar oluyor. Almanya’nın neredeyse bütün kentleri, Londra, belki Fransız kentleri bu kadar etkilenmiyorlar. Ama bir, bu daha önce varolan dokuların yenilenmesi; birinci önemli konjonktürel değişim o. İkinci konjonktürel değişim, sanıyorum metro sistemlerinin geliştirilmesi ile ortaya çıkıyor. Kentin çeperini biraz denetleyebiliyorduk

ama kentin çekirdek alanına döndüğümüz zaman, kapsamlı planlama biraz şişmeye başlıyor. Boş arazi yok, dolu araziyle çalışacaksın, insanlarla çalışacaksın. Ve görüyoruz ki, her şey de denetlemiyor. O zaman neyi denetleyelim? Planlama bir düşüncedir: yapıyı denetleyelim. Yapının öğeleri nelerdir? Nüfus yapı öğesidir, istihdam yapı öğesidir, yeşil alan sistemleri yapı öğesidir, yol sistemleri yapı öğesidir. Metro zaten başlı başına bir yapı. Ve de plancılar bu sefer geriye döndüklerinde, kapsamlı planlamadan yapısal planlamaya geçiyorlar.

Bugün hala yaptıkları şeyin adı yapısal planlama. Yapıdan kolay taviz vermiyorlar. Hala Batı kenti istihdamı ve nüfusu denetler, hala omurgaları denetler. Ama, artık eskisi gibi imar verme dünyasından çok kentin bu temel ihtiyaçlarını denetleme çabasının bir ürünüdür. Yapısal planlamayla birlikte ortaya çıkan bir sürü planlama daha var. Katılımcı planlama onun türevidir. Çünkü, artık boş arazide değilsin, birileriyle birlikte karar vermelisin. Savunucu planlama, gene aynı şekilde planlı olarak birinden yana olmalısın... Eskiden veri basitti; çepere gittiğimde tek bildiğim şey yoğunluk hesabıydı. Biz, kişi bölü hektar, İngiliz yatak odası bölü hektar olarak hesaplardı... Halbuki şimdi birtakım müthiş ulaşım sistemlerine ilişkin karar verilmesi gerekiyor. Modeller, matematiksel modeller... Çekim modellerinin çıkışı da aynı. Bunlar hep üst üste çakışan şeyler. Bir sonraki aşamada da o kadar karmaşıklaşıyor ki artık, ‘corporate’ (birlikte) planlamaya gidiyor. Yani, kurumlar tek başlarına bu işi beceremiyorlar. İşte Türkiye’de de “UKOME” (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) diye kurulan kurumlar bu planlama anlayışının ürünü.

Aynı dönemde bu sefer mimarlık camiası ya da tasarım camiası birden bire kendini bu bağlamın içinde buluyor. Dışarıya gittiğin zaman çepere, bağlam yok... Corbusier gayet iyi oturuyor. Ama, merkeze gittiğinde, orada bir eski bina var, orada başka bir şey var, insan var. Mimarlar da birden bire onu öğrenmeye başlıyor. Onun kurallarını yeniden öğrenmeye ve uygulamaya başlıyorlar. Yeşil alan sürekliliği yerine, yaya güvertesi kavramının gelmesi... Gene aynı dönemde korumacılık yeniden gündeme geliyor.

Ve de müthiş bir şekilde kentin bu sefer parçalarını anlayıp (yapısal plan parçaları tanımlıyor) o parçalarda da siyasalar geliştirmek... Daha önce

Parçacı  
planlamaya  
itirazım yok;  
ama bir  
yapıya otu-  
ruyorsa...

plancı o kadar hakim di ki çepere; siyasa altyapıcıyla ve arazi bulmakla geçiyordu. Onun için başka siyasalar da geliştirilmesi lazım. Bir sürü insanı bir araya getirme sanatı olmaya başlıyor planlama, ona da 'politika planlama' diyoruz. Dışarıdaki aktörle, devletteki adamı bir araya getirebilme sanatı. Bizde de böyle olmadı mı? Ben kapsamlı planlama döneminde yetiştim. Şimdi altı tane yüksek lisans programımız oldu.

**O.Ç.-** *Planlamanın sonuç ürünü olan tasarımla planlama sürecinin kendisi arasındaki gerilim, sözünü ettiğiniz bu dönüşüm sonucu oluşuyor olsa gerek... Bu noktada ne tür sorun alanları ortaya çıkıyor peki?*

**B.G.-** Yaşamın kendisi teoriyi zorla çıkartır. Yani, yaşam ve kent öyle birtakım yeni şeylere zorluyor ki bireyleri, şimdi Türk kentine de bu gözle bakalım. 1950'lere kadar mimarların hatta "mimar plancı"ların ürettiği planlar geçiyor. Çünkü, bir yol parselasyon planı, bunun içine güzel bir hükümet meydanı yapılacak ve İller Bankası bizden isterdi, yol tipi, ev tipi... Bizden öncekilerden kasaba merkezi de isteniyordu. Halbuki, daha sonraki dünyada bu istenmemeye başlıyor, çünkü anlamını yitiriyor. ODTÜ Şehri ve Bölge Planlama Bölümü'nün kurulmasının altında da "artık Türkiye'nin kapsamlı planlamaya geçmesi gerekliliği" var. Yani, o zamana kadar kent, çekirdek alanlarını oluşturmuş, çekirdek alanlar artık sınırlarına gelmiş, çeper oluşturulacak.

1960'lı yıllarda yapılan bütün yarışmalarda hepsinde gelişme ağırlıklıdır. Merkezlerde genelde pek bir şey yapılmaz. Çok gerekiyorsa bir yol geçirilir bir yerinden, Türk kentinin yoğunluğu düşük olduğu için yoğunluk artırılır. Bunlar da hep yaşamın kendisinden çıkan şeyler, yani romantizmle bunları çözemiyoruz. Dolayısıyla, ODTÜ Şehri ve Bölge Planlama o konjonktürde ortaya çıkıyor ve kapsamlı planlama yapabilecek uzmanlar yetiştirmeyi amaçlıyor. Onun için de hocalarımızın hepsi mimardır. İşte, Patrick Geddes'in 'survey- analysis- plan'ı nasıl yapıyormuş diye İller Bankası bakıyor, onu öğreniyor...

O dönemde ciddi dört-beş yarışma var, belki de daha çok. Bu birden bire bir ilgi odağı oluşturuyor. İller Bankası kapsamlı planlamanın öncülüğünü ve okulunu oluşturuyor. Buna öğrenci yetiştirecek olan kurum da ODTÜ. Bazı arkadaşlarım, mimarplancılar bana kızdılar. Bunu, sadece bunu dedim aslında. Hani, tabii ki siz yerine de biri geçecek,

çünkü "siz bir görev üstlenmişiniz" dedim. "Çoğunuz artık mimarlık yapmıyorsunuz, çünkü mimarlık başka bir ölçektir, siz daha bir kapsamlı planlama yapıyorsunuz; onu da artık mimarlık bölümü değil, planlama bölümleri yetiştirsin" denilmiştir. Çok basittir bu konu, benim için.

Daha sonra planlama bölümlerinin kendi içlerinde bütün modeller geliştirildi, planlamanın içinden coğrafya modelleri üredi. Mimarların o alana kayması pek olası değildi, yapan da bir-iki kişidir. Yani herkes yapamaz bunu, meraklısı... Ve de politika planlaması, kentsel tasarım, kentsel arkeoloji, coğrafi modeller, (coğrafi bilgi sistemleri değil, ama o başka bir şey...), ulaşım modelleri... Bunlar da planlama okullarının içinden çıktı. Bunu yapan mimarlar da var, olabilir. Ama bir mimarlık okulu bunu öğretemez. Bunu anlatamıyorum mimar dostlarıma bir türlü.

Bugünkü konjonktüre bakarsak, "planlama öldü" gibi bir dönem 1980'den sonra iddia edildi. Bence, planlama ölmedi; bilakis bürokratize oldu. Fazla bürokratize oldu ve de o bürokratizasyonun sonunda üretilen çevreler gerçekten 1960'lara kadar yapılan çevreler kadar iyi olmadı. Burada devreye giren bir sürü faktör var, bunu tartışmam burada anlamsız. Ama, bunun planlama ve de tasarım alanındaki yansımalarına değinmem gerekir.

Planlamada kapsamlı planlama epey bir darbe yedi. Kapsamlı planlama derdi varken, yapısal planlama ya da strateji planlaması da değişmedi. Bunun yerine parçacı, yani yapıdan bağımsız bir parçacı planlama... Parçacı planlamaya itirazım yok; ama bir yapıya oturuyorsa... Ama yapıya oturmayan bir parçacı planlama gelişti ve de planlamanın hedefi kimi arazileri imara açmak ve bunun haritacılığını yapmaya indirgendi. Bu iyi bir şey değil aslında. Katılıyorum buna. Burada bütün meslek alanlarının sorumluluğu var; ama toplumsal konjonktürün de bastırması var. Ve de planlama, plancılar için şu oldu: ben bir plan yaparım, mevki olarak burada yol kademeleşmesine dikkat ederim... Ona dikkat ediyorlar, ama topografyaya hiç dikkat etmiyorlar. Bunun için de yüzde 40'ını arazinin kamusal kullanımlar için alırım ve de parselasyon planını yaparım. Yani, planlamanın başarısı buna indirgendi. Ama, bu kentin mimarisi iyi olmadı. 60'lardan önce yapılan planlar da aşağı yukarı bunu yapıyordu belki; ama o zamanki bina ölçekleri çok daha iyiydi. O bizi belki kurtarıyordu, ama kentin üç boyutlu dokusu (başta anlatmıştım, "planlama ve

tasarım nedir?” diye... Bir yapılaşmaya açılacak alanda iki boyutta mülkiyet, üç boyutta imar hakkı tasarımı yapmaktır)... Şimdi, 1960'lara kadar iki boyuttaki mülkiyetle, üç boyuttaki şey çok farklı değildi. Ama üçüncü boyutta imar hakkı talebi o kadar yüksek değildi ve binaların mimarlığı daha iyiydi. Ya da ölçü iyiydi. Bu bozulduğu zaman, iki boyutlu tasarım, üç boyutlu imar hakkını yeniden yapmak yerine, üç boyutlu imar hakkıyla oynandı yalnızca. Bunun üstüne gelen mimarlık da kötü bir mimarlık oldu. Yani, burada hem biz suçluyuz, planlama camiası hem de mimarlar suçludurlar. Bir ortak mimarlık dili yaratamadılar. Halbuki, 60'lara kadar ortak mimarlık dili vardı.

Kendi çabam bunun içinde hep ne oldu? İşte bu dediğim o süreci öyle bir tasarlayalım ki, sonuç iyi olsun. Sade süreç tasarlayalım dersenez, işte süreç tasarladığımız zaman, imar planı yapalım, parseasyon planı yapalım, yönetmelikle denetleyin: kötü!... Bu, süreçtir sadece. O sürecin sonunda ortaya çıkan, (rahmetli Raci'nin deyişiyle, hatice) iyi değil... Geriye dönüp süreci yeniden tasarlayacaksa, o neticeye iyi bakıp bunu yeniden kurgulamamız gerekir diye düşünüyorum, ama bunda da umudum yok. Hatta şöyle de sıkıntım var: Çepere çok yayıldık, 80'lere, 90'lara kadar birden çepere o kadar yayıldık ki merkezi unuttuğumuz, ne yazık ki, siyasetçiler merkezi gördüler. Önce gecekondu ıslah planlarını getirdiler, çekirdek alana, şimdi de “kentsel dönüşüm” diye yapılacak şeylerden ürkiyorum. Çünkü mekan oluşturma güdünüz çok yok. İyi mekan tasarımcıları değiliz. Biz değiliz, mimarlar da değiller, kusuruma bakmasınlar. Ama esas tartışma alanı burada olacaksa, burada büyük bir yabancılaşmaya itildik. Neredeyse birbirimize düşman olduk, son veriler onu gösteriyor. Hani yıllarca “mevcut kente de bakalım” diyordum, şimdi “mevcut kenti biraz daha rahat bıraksak, daha iyi olur” diye düşünce de belirmiyor değil.

**O.Ç.-** *Türk Kenti artık hem merkezde bir dönüşüm yaşıyor, hem de çeperini yeniden üretiyor, yayılmaya da devam ediyor. İki arasında belirgin bir ayrım yok, yani... Avrupa kentleri için yaptığımız git-gellere dayanan o net anlatım herhalde Türkiye kentleri için bugün tam anlamıyla geçerli değil. İki alanda da dinamik bir dönüşüm yaşıyoruz çünkü...*

**B.G.-** Batı kentinde, özellikle Avrupa kentinde neredeyse 200 yıldır çekirdek alanda dönüşüm çok sürmemiş. Oldu tabii, ama sınırlı oldu.

Türkiye'deki dönüşümde 1960'a kadar yapılan neredeyse bütün binalar yıkıldı. Halbuki, Batıda hala Haussmann döneminden binalar var.

Onun için dediğim şu: Plancılar ve planlama... Hani siyasetçileri hep suçluyoruz ama onlara suç yıkarak kendimizi temize kavuşturamayız. “Efendim, ne yapalım plan yapıyoruz, uygulanmıyor”. Benim gençliğimde hep bu denilirdi. Bakıyorum, uygulanıyor, uygulanmayan yer nedir? Gecekondu alanları... O zaten plansız büyüyor, o başka bir şey. Ama, bugün ürettiğimiz bütün düzenli konut olan yerde, düzenli imarlı bölgeleri biz ürettik, başkası üretmedi. Onun için burada ille de siyasetçiye kızmayalım. Onlar bizi fazla yoğunluğa yöneltti. Yoğunluk da bir tasarım meselesidir. Sen baştan o yoğunluğu kavrayıp tasarım yapabilirsin, New York ya da Hong Kong gibi... Sonra ağzını açıp bakmazsın. Yani, önde koşmayı beceremedik. Önde koşarken de kafamızda bir romantik kent vardı; böyle 2-3 katlı evcikler olacak, mini mini perdeleri olacak. Bugün gazete ilanlarında gördüğüm kentler şimdiye kadar gördüğümüzden de daha yoğun kentler olacak. Bununla uğraşmayı ve bunu tasarlamayı öğrenmek zorundayız, bunu inkar ederek hiçbir yere varamayız.

Ben arkadaşlarıma bir sürü slayt da gösteriyorum, Singapur buradan yoğundur, Roma buradan yoğundur, Viyana buradan yoğundur... Ama yoğunlukla hepsi başka türlü baş etmiş. Avrupa yoğunlukla baş ederken, dikdörtgen değil, kareye faydasını kullanmış, yol genişliklerini geniş tutmuş. Singapur yoğunlukla mücadele ederken, metroya ağırlık vermiş, arabayı o kadar teşvik etmemiş ya da Hong Kong...



**Resim 2:** Singapur: Merkez dokusu (Kaynak: Günay kişisel belgelemi,1999)

... her kent kendinde birşeyler yapacaktır. Eğer bunlara karşı çıkacak arkadaşlar varsa lütfen Che Guevara olsunlar o zaman, namuslu olsunlar. Eğer bu olacak ise, “ben karşı çıktım ama oldu” diyemezsiniz, hazırlayın...

PLANLAMA  
2005/3

Dolayısıyla, bu tür stratejileri kim geliştirecek? Biz geliştirip üst yönetime sunacağız. Ama hepimiz imarcıyız. Hepimiz imar planı nasıl yapılır, parselasyon planı ne eder... Bu süreçse, bunu yapmak için bize ihtiyaç yok.

Şimdi tabii bizim camiamızın bir bölümünün (ben dahil) bilinçaltımızda bir muhafazakar taraf var. ‘Tutucu’ demeyeyim de ‘muhafazakar’ diyeyim... Bu muhafazakarlık birbirimizden korktuğumuz için de oluşabilir diye düşünüyorum. Yurtdışında başarılı olabilen birçok mimarımız, inşaat şirketimiz yurtiçinde nedense yaptıkları her işte eleştiriliyorlar; ben de eleştiriliyorum. Bazı şeyleri çok da kolay kabul edemiyorum, ama bazı şeylerde de çok da şikayetçi değilim. Mesela, yoğunluktan korkmuyorum, onu çok net söyleyeyim. Yoğunluğun yapıldığı yerin neresi olduğu önemli.

Örneğin, Gökkafe’ye karşı çıktım, karşı yazı da yazdım, haklıyım. Çünkü orada bağlam yanlış. Ama, Maslak’ta yapılan yapılara karşı değilim. Bir metropoliten alan, böyle bir yeri üretecektir, bizim görevimiz orayı hazırlamaktır; net... “Boğaziçi’nden bakınca o görünüyormuş” tutuculuğuna katılmıyorum. Bizim oradaki problemimiz, eğer oranın istihdamını, yani yapısını, nüfusunu, ulaşım sistemini kurgulayamamışsak suçluyuz. Bu, tecahülü arif yani bilip de bilmezlikten gelmedir diye düşünüyorum.

Son dönem örneklerine geleyim: Galataport meselesinde meslektaşlarım gibi düşünmüyorum. Galataport’taki projeyi biliyorum ve onaylıyorum. Çok net, yani buna kim ne derse desin. Yok efendim, “vapurlar İstanbul’un görüntüsünü bozmuş” söylemine de katılmıyorum. Vapur... Kıyı karanın uzantısı mı denizin uzantısı mı?... Bence denizin uzantısı. Yani, vapuru sevmiyorsak, işte oradan bakıp kahve içmeyi vapura satıyorsak, ben bunda yokum. Keşke ben de bir vapurla, öyle bir vapurla İstanbul’a gelip gitsem. Öyle imajlar çiziyorlar ki, vapurlar koyuyorlar apartman gibi. Vapur sabit değildir, vapur gider gelir.

Dolayısıyla, o projede kime verildiği benim problemim değil, Yahudi’ye mi verilmiş, o benim problemim değil. Ama, orada öyle bir projeyi benimsemişimi söylüyorum. Çok açık bir şekilde. Ama ne bileyim birisi tutup da Dolmabahçe Sarayı’nı yıkmaya kalkarsa, bunu benimsemek mümkün değildir, absürddür zaten bu. Dolayısıyla, her kent kendinde bir şeyler yapacaktır. Eğer bir talep varsa İstanbul’da... Yani işte gayrimenkul ortaklıklar kuruluyor... Eğer bunlara karşı çıkacak

arkadaşlar varsa lütfen Che Guevara olsunlar o zaman, namuslu olsunlar. Eğer bu olacak ise, “ben karşı çıktım ama oldu” diyemezsiniz, hazırlayın. Gidip de İstanbul Belediye Başkanı hazırlamasın, siz hazırlayın bu kentin bilmem nesini. İmajlar konuluyor, işte Haydarpaşa’da... Bilmiyorum Haydarpaşa’daki imajlar nedir, ne değildir? Ama ben Singapur örneğini en başta niçin verdim? Bir Çin mahallesi ile bir gökdelenler dünyasını bir araya getirmiş, mahirane bir şekilde bir araya getirmiş. Gidince hepimiz orada ağızımızı açıp bakıyoruz, buraya gelince karşı çıkıyoruz. Niye karşı çıktığımızı iyi bilmemiz lazım.

Şimdi, bir de hep İstanbul’dan söz ediyoruz, niçin? Oysa ben Ankara’lıyım, Ankara’dan söz etmem lazım, İstanbul’lu dostlarım belki bana kızabilirler. Hani, Ankara’da ben bozkırdayım, bozkırda bir yeşil üretiyorum. Bu şehre ne yapsam, bir yeşil üretiyorum. İstanbul öyle değil, haklılar. İstanbul yeşili tüketen bir kent. Ama, bunu nasıl tüketecek? İstanbul’a pasaportla giriş... Bu tür şeylere de inanmıyorum. İstanbul’da dönüşümler olacaktır, buna İstanbullular karar verirler, bunları da plancılar hazırlar diye düşünüyorum.

Bütün dünyanın gayrimenkul sistemleri İstanbul’a odaklanıyor, Hilton Oteli’nden beri biz de “hep bunlar olmasın” diyoruz. Ne olsun? Yani, İstanbul 50’lerdeki gibi kalsın mı? Yani, “Münir Nurettin Selçuk’un rüyaları gibi mi dursun İstanbul?” sorusunun yanıtını ben Ankara’dan vermeyeyim, İstanbul’lular versin. Bu açıdan, kent bir sermayenin yoğunlaşmasıdır. Bunu ilk Harvey de söylememiştir; bunu ben naçizane yüksek lisans tezimde de söylememiştim. Tabii ki bir kentsel mekan sermaye, emek ve kentsel arazi üçlüsünden oluşur. Bunlar hareket ederler, bir yerlere giderler, bir yerlere gelirler ve kentsel mekan ürer. Biz bunda ne kadar hakim olabiliyorsak, ne kadar seçenekler üretebiliyorsak... Sadece karşı çıkmaya inanmıyorum. İlle de birinin para vermesi gerekmiyor seçenek üretilmesi için. Eğer siz idealistseniz, para almadan da seçenek üretmeyi öğrenmek zorundasınız. Hem planlama camiası, hem mimarlık camiası... Ama idealizm o işte; gerçeklik başka olabilir, idealizm başka. Eğer burada bir araya gelip, seçenekler, düşünceler üretip... Ama bunu böyle lütfen grafik tasarım değil... Akıllı, uslu üst yönetimlere sunulacak önermelerden bahsediyorum. Ben artık yorulmuş, böyle de çok iş yaptım. Ama gençler bu yolda düşünüp, yaparlarsa sevinirim.



**O.Ç.-** Özellikle son yıllarda birçok farklı ülkede proje deneyimleriniz oldu. Bunlar masabaşı projeleri de değildi; birebir deneyimlediniz proje alanlarını, buldukları kentleri... Bu anlamda, kafanızda gelişmiş kuzey ve gelişmekte olan güney şehirciliği ekseninde ne tür ayırım noktaları oluştu? Batı ve Doğu karşılaştırmasını çok net yapabiliyor musunuz?

**B.G.-** Batının çekirdek alanları 19. Yüzyılda oluşmuş, yani mülkiyet yapısı, imar hakları, kamusal mekanı geçen yüzyıl oluşmuş, bu yüzyılın ilk yarısı o kentlerin çepere yayıldığı dönemdir. Dolayısıyla, kor zaten tasarlanmış ve biz gidince ona bakıp hayran kalıyoruz. Ben bir yere gittiğim zaman, herkesin gittiği yere gitmiyorum, kimse-nin bilmediği yere gidip resim çekiyorum. Hatta hanım kızar, o kentin pis yerlerine gidiyorum, çeperine gidiyorum, orada da kötü yerler var. Çeperini tartıştığımız altkentler kötü dendi, İngiliz yeni kentleri sıkıcı dendi. Ama bildiğimiz merkez dokusu korundu. Dolayısıyla, o alanlarda bir problemi yok batının. Bugün onu canlandırdılar, onu yeniden düşündüler ve herkes gidiyor ağız açık kalıyor. Doğudan ne kastettiğimiz önemli, çünkü biz de doğuyuz. Bizim kentimiz kurgulanırken böyle kurgulanmadı. Ankara kurgulanırken 2 katlı villalar olarak kurgulandı, 50 yıl sonunda kent yetemez hale geliyor ve o kurguladığımız yerin üstüne imar hakkını yığıyorsunuz, baştan bir kere bunun kaliteli olması çok kolay değil. Çünkü, oyun planı yok, o planı yapan bir iki toplum gördüm. Birisi Singapur. Çinlilerden kalan kimi dokuları almış, yığmış, kimisini birlikte yaşıyor. Dubai'yi gördüm, bunlar son dönemin önemli kentleri, çünkü sıfırdan ortaya çıkmış. Bu olayı paradan çok zihniyete bağlıyorum. Oradaki adam Çin mahallesini de nasıl yaşatırım diye düşünüyor ve koskoca binaların yanında iki katlı Çin evleri durabiliyor. Dubai'de çölün ortasında gökdelenler grubu yaratıyor, bu bilerek yapılmış bir eylem bana göre.

Herk kent dünya pazarında kendini var etmenin yolunu arıyor. Dubai 1950'li yıllarda ('creek' adı zaten, 'creek' dere demek) varla yok arası bir su görüntüsü var, yani seyrü sefere uygun değil. Ama, Dubai 'creek'i kazmış, liman yapmış. Ben artık denizi doldurmaktan çok kazmayı seviyorum. Şimdi bunu Türkiye'de yapsan, bunun yanına şehir yapamazsınız, Kıyı Kanunu bunu size yasaklar. Halbuki müthiş akıllıca ve bugün

Dubai varlığını buna bağlıyor. Başka hiçbir şey değil, petrol geliri yok, şusu yok, busu yok. Bir, havaalanı yapıyorsunuz, göbek; iki bu 'creek'i kazıyorsunuz, üç serbest liman yapıyorsunuz: Dubai bu. Bu, hani şimdi geliyor İstanbul'a da yatırım yapacak Şeyh Maktum var ya, bu aile yapmış Dubai'yi. Siz bu adamı doğru yönlendirebilirsiniz, yanlış yönlendirebilirsiniz. O sizin probleminizdir, o şeyhin değil.

Dubai'nin Uzakdoğu'daki temsilcisi Singapur. Hong Kong daha farklı. Singapur ne yapmış? Bir İngiliz kurmuş Singapur'u, bir sömürge. Onu da son elli yıl içinde var eden bir Koreli, Lee Cam Kek. Dünyanın en büyük limanını oraya kurdurmuş, dünyanın en iyi havaalanlarından birini getirmiş ve de dünyanın en iyi serbest pazarlarından birini... Fakat aynı şey. Hani, küreselleşme, yeni kent falan deniyor ya, bu iki kenti anlamadan küreselleşme anlaşılabilir.

Bunların ikisinde de planlama var. Bizim hepimizin hayalindeki planlama var. Bu kadar denetlenen mekan iki tane görmedim. Her şey denetim altında, her şeyde plancılar en öndeler. Plancının üst yönetimle ilişkisi çok iyi. Çin Mahallesi'yle Kenzo Tange'nin Kulesi yan yana. Kenzo Tange, yani ciddi bir isim... Ve de belki şu anda yapıyor olsaydı bunlar homurdanırdık, ama bunlar gökten zembille inmediler. Şimdi bu ikisi öyle bir yarışma alanı oluşturdular ki, bu benim gözlediğim, birçok kent bunlarla yarışmaya girdi. Singapur'la yarışan Kuala Lumpur'u biliyorum, Bangkok'u biliyorum. Cakarta hatta ki inanın bana Cakarta'daki gökdelenler İstanbul'da yok, yani, oradaki sermaye birikimi.

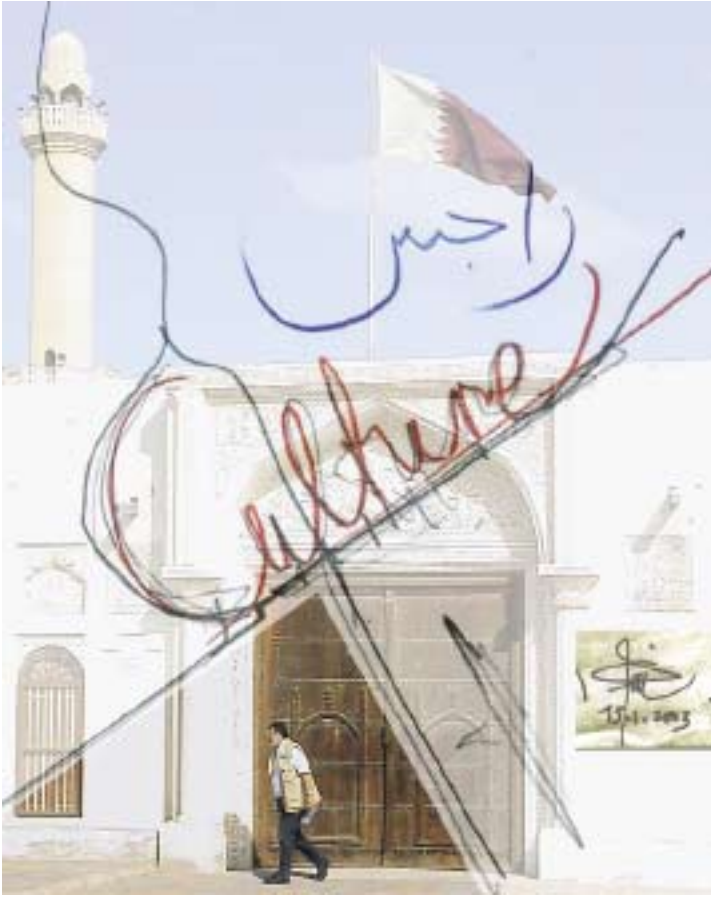
**O.Ç.-** Bundan iki yıl önce Katar'ın Doha kentinde gerçekleştirilmesi öngörülen projeleri yönlendirecek bir strateji planı ve tasarım kılavuzu çalışmanız vardı. Rahmetli Raci Hoca ile birlikte... Buradaki deneyiminizi aktarabilir misiniz?

**B.G.-** Az önce sözünü ettiğim yarışmanın Orta-doğu'daki dışavurumlarından birisi de Doha. Arap Körfezi'nin çıkışındalar: Doha, Abu-Dabi ve Dubai. Dubai bunlardan en önde gidene ve de dünyanın en iyi iki havayolu şirketinden birisi Emirates, Dubai merkezli; öbürü Singapur Air-line, Singapur merkezli. Bunlarla yarışacaksınız ciddi bir hava sistemi kurmanız lazım. Ben ilk Doha'ya tesadüfen 1995 yılında gittim. Dubai'de bir konferans vardı, İstanbul HABİTAT'I öncesi

bir konferans. Yiğit Gülöksüz hocam beni uygun bulmuş. “Gider misin?” dedi “gözlemci olarak...”, “giderim” dedim. Acente de bana “Hocam, sizi Doha’da bir gün kaldırıyorum” dedi, “Allah Allah bu neymiş?” dedim; kaldım bir gece orada. İlk gidişimde havaalanı döküntüydü. ‘Free-shop’ta da içki yoktu. Ama, şehrin içinde o zaman farkına varamadığım bir korniş alanı (kordon) o zaman. Daha ilginç bir kent. Bedevilerden kalan Doha’nın önündeki deniz dolduruluyor ve Doha orada inşa ediliyor. Bunu Türkiye’de yapamazsınız, yani Doha diye bir kent olmaz... Doha ise, doldurarak bir kent üretmiş, ama biz bu modelleri tartışmıyoruz. Bir kıyı yasası var tutturmuşuz tutuculuğun dik alasıdır. Bunu kıyı yasasına göre yapamazsın, iki modeli de uygulayamazsın. Doha bir korniş üretmiş, yani İzmir kordonu gibi, ama biraz kapalı. Bu kordona o zaman da dikkat etmişim detayları çok güzeldi, yani denizle birleştiği yer çok güzel.

Sermaye eski feodal ilişkileri bozmuyor, bunu bozmamak için önündeki denizi dolduruyor ve de denizin olduğu yerde bir bulvar, bir korniş, (korniş kıyı boyu yürüme yolu diyelim, kordon diyeyim İzmir’deki...) ve de onun arkasında kamu yapılarından oluşan bir mekan. Bunun hepsinin bittiği yerde de bir Sheriton var. Sonra sıkıldım, gittim Dubai’ye... Kader beni 2003 yılında rahmetli Raci’yle birlikte bir daha Doha’ya gönderdi. Konu şuydu: oradaki şeyh alanın yeniden düzenlenmesini istiyor, Ağa Han burada örgütlü arabulucu rolü oynuyor. Bu nasıl ele alınır? Bunu bize Ağa Hancılar söyledikleri zaman, kafalarında basit bir mimari program var. Biz bir mimari program geliştireceğiz. Halbuki, biz onlara bir şehirselleşme programı verdik.

Raci’yi rahmetle anacağım, sonuna kadar var olamadı bu projede. Ve de bir tasarım şartnamesi hazırlayacağız, bu tasarım şartnamesine bağlı olarak tasarım ekipleri çağrılacak ve proje üretecekler, model bu. Bazı talepleri var, ama bunu tam formüle edemiyorlar ve de biz oraya ilk gittiğimizde, bir de bir tepkiyle karşılaştık. Oradaki plancılar bize bilgi vermiyorlar, kıskançlık yapıyorlar... Neyse, biz Ağa Han tarafından da çok beğenilen bir tasarım şartnamesi hazırladık. Ama bu bir program değil; bu aslında kentin orayla olan ilişkisini yeniden kurgulamaya çalışan ve kenti tarif eden bir program. Şeyh şunu demiş bildiğim kadarıyla: “Şimdi şehrimi anladım” demiş. Bize o basit görünen analizimize göre ertesi gün onlara onların şehri anlattık, şöyle bir dolaştık; o da bizim uzmanlığımız. Kenti kavradık, zenginler ne yapıyor, fakir ne yapıyor, devlet nedir, neler yapmak istiyor gibisinden... Ve de bu çalışmaya göre Zaha Hadid, Jean Nouvel, Patrick Berger, Martha Schwartz, Kamel Louafi bir de Diella Haddad olmak üzere altı grup proje göndermiş sonrasında. Örneğin, Frank Gehry “ben o paraya o işi yapmam” demiş; bunlara 50 bin dolar verdiklerini biliyorum, o 500 binden aşağı taksimetre çalıştırmıyor... Orada da o büyük mimarların içyüzünü de gördük. Yani, biz onları hep ürünleriyle tanıyoruz, onların ne müthiş tüccarlar olduklarını, kimlerle nasıl içli dışlı olduklarını orada gördüm.



**Resim 3:** Raci Bademli’nin Doha’ya gitmeden önce yapmış olduğu ‘korniş’ eskizi. (Kompozisyon: Baykan Günay)

Jüriye Harvard'ın Dekanı Peter Rowe, Jay Charterjee ve de Hashim Sarkis gelmişlerdi. Tek tek sunuldu projeler, ilginç bir sunuştu. İki gün bunlar dinlendi, sonra ne oldu bilmiyorum? Bu biraz da bir fikir yarışması gibi düşünüldü. Bence üç tanesi çok iyiydi, öbür üç tanesi buradan herhangi biri daha iyisini yapardı diye düşünüyorum. Martha Shwartz ve Jean Nouvel'in sunuşları çok profesyoneldi. Zaha Hadid kendisi gelmedi, yerine iki kişi göndermişti. Onun derdi çarpıcı formlar... Ben orada Martha Shwartz'ın yaklaşımını çok zengin buldum.

Benim için çok hoş bir deneyim oldu. Ama şunu söyleyeyim: bu gidişimde havaalanında içki satılıyordu, yalnız içki içeri gönderilmiyordu. Süha içkileri bize götürüyormuş, almamışlar içeri. Çıkarken rahmetli "ben onları alırım, bana bak" dedi, "polis içeri atarsa bırakırız" dedik; on dakika sonra geldi, gümrükçüden koparmış... Televizyonları izleyenler şuna dikkat etsinler: Katar Havayolları müthiş bir atılım yaptı. CNN'de sürekli reklamları çıkıyor. Ben son bir yere giderken, Ankara'ya Katar Havayolları inmişti. Halbuki ben 1995'te Katar Havayolları'na bindiğimde, Amman'a kadar beş kişiydik. Amman'da biraz doldu, dönüşte de Amman'a kadar doluydu. Amman'da onlar bir indi, bir baktım, aynı beş kişi İstanbul'a koca uçakla dönmüştük.

Uzgörü bu... Ulusal hava yolunu öldürme uzgörü değildir. Yani, akıllı adamlar planlama yapıyorlar,



Resim 4: "Doha Korniş'i İçin Tasarım Şartnamesi" (2003)

bir... Ölmemiştir planlama, herkese söylüyorum. Uzgörülerini sağlam koyuyorlar iki... Ama biz?... Ya tutuculuğumuzdan... Bunu beceremiyor, yapamıyoruz, hepimiz suçluyuz. Yani, bütün suç suiyasetçilere, işte rantiyecilere, şuydu, buydu, kara paraydı buna atarak mekan üretilmiyor; ona inanıyorum.

Uzgörü bu... Ulusal hava yolunu öldürme uzgörü değildir. Yani, akıllı adamlar planlama yapıyorlar. Ölmemiştir planlama, herkese söylüyorum...



Resim 5: "Doha Corniche" tasarım yarışmasına Martha Shwartz (solda) ve Zaha Hadid'in teslim etmiş oldukları projeler (Kaynak: yarışma sunumları, 2003)

# Nazım Plandan Nesir Projelere *Kentsel Tasarım*

Yüksek Şehir Plancısı

**Ali VARDAR**

## **ABSTRACT**

### **Urban Design: Between Master plan and Random Projects**

*Municipalities and planners in fast expanding Turkish cities have mainly been busy with regulating urban growth and trying to define quality and quantity of land use by developing two-dimensional legal plans. Three-dimensional visual projections that are formed as a result of a collective performance with other participants (citizens, investors, land-owners, politicians) are rare. The recently emerging urban issues, especially in the revitalizing areas, make it necessary to redefine the role and the products of city planning institutions.*

*A new task for urban planners is to create a project-oriented teamwork to develop a mid-scale planning during the formal or informal planning process. Urban design is the basic communication tool to reach the common objectives among participants in such process. In addition to the scale and the contents of the design product, the steps of communication need to be adjusted and effectively defined by the specific project goals. This tool helps to formulate and to reach an agreement on visual objectives of a particular urban project or a master plan for that area. Urban Design, which is a part of preliminary urban development process, allows the participants evaluate the proposed changes for the urban space better and it is expected that more municipalities will integrate project-oriented urban design process in the Turkish planning practice.*

## **Kent Geliştirmenin Bir Aşaması Olarak Kentsel Tasarım**

**D**ilimizde “planlama” kavramı eski tabirle “tanzim etme”, “nizam verme”, “tertipleme” anlamına gelen “düzenleme” fiilini çağrıştırır ve yapılan iş halk arasında mühendislerce yapılan bir hendese işi olarak algılanır. Buna karşılık “tasarım”ın sadece bir düzenleme ve dizme zanaatı olmadığı, onun ötesinde yaratıcı bir eylem (sanat) olduğu konusunda herkes hemfikirdir. Böy-

lece kent planlaması ve kentsel tasarım işleri genellikle, biri teknik, diğeri sanat vurgulu, iki farklı uğraşı olarak algılanır<sup>1</sup>. Oysa bu iki öge de “kent geliştirme” işinin farklı aşamalarıdır; ayrı uzman ve ekiplerce yapılsa bile aynı sürecin içinde yer alırlar. Kent geliştirme faaliyetinin sadece fen ve sosyal bilimlerin analiz ve sentez yöntemlerini ve yaratıcı tasarımsal içerikler içeren bir iş olmakla kalmadığını, ayrıca farklı başka disiplinlerin yöntemlerini ve politik tercihleri de kapsayan bir süreç olduğunu en iyi şehir plancıları bilir. Her ne kadar farklı bakış

açılımlarına ve hedeflere göre farklı tanımlar mümkün olsa bile, genel olarak, kentsel tasarım yeni kent parçalarının oluşmasına ve mevcutların geliştirilmesine yönelik proje üretme ve uygulama etkinliği olarak tanımlanabilir<sup>2</sup>.

Yazının amacı, kentsel tasarım kavramının ortaya çıkışına kısaca değindikten sonra kentsel projelerle kent tasarımının iç içeliğinin altını çizmek, bugün ülkemizdeki kent planlama ve geliştirme süreçlerinde kentsel tasarımın olması gereken taşıyıcı rolünü vurgulamaktır. Tasarım konu ve vesilelerinin çeşitliliği yurt içi ve yurt dışı örneklerle sunulacaktır. Tasarım içeriğinin ve tasarım sürecinin amaca göre değiştiği, her özel durumda, somut kentsel gelişme hedef ve projeleri ışığında, bu öğelerin yeniden tanımlanması gerektiği hatırlanacaktır.

### Kavramın Ortaya Çıkışı

Kentsel fiziki çevreyi şekillendirmek için soyut kent planlamasıyla somut mimarlık projeleri arasındaki ilişkileri kurmaya yönelik “kentsel tasarım” eyleminin adı dilimize muhtemelen aynı anlamı taşıyan İngilizce “urban design” kavramının tercümesiyle girmiştir. İlgili literatürden bu kavramın bugünkü anlamda ilk kez 1956 yılında ABD’de, Harvard Üniversitesi’nde yapılan ve planlamanın fiziki boyutunun öne çıkartıldığı kentsel tasarım konferansında tartışıldığını okuyoruz<sup>3</sup>. Daha sonra bu kavram 1957 yılında Amerikan Mimarlık Enstitüsü (American Institute of Architecture) yayınlarıyla meslek kamuoyuna ulaştırılıyor ve 1960’larda Kevin Lynch ve Jane Jacobs’un, 70’lerde Christopher Alexander, Leon ve Rob Krier, Robert Venturi ve diğerlerinin çalışmalarıyla daha geniş çevrelere yayıldığı görüyoruz<sup>4</sup>. Kentsel tasarım tartışmalarının Amerika’da ortaya çıkış nedeni, o yıllarda ABD kentlerinde uygulanan “modern” mimarlık ve planlama anlayışına ve fiziki boyutu ihmal

edilmiş bir kent planlama pratiğine tepki olarak açıklanabilir. Bu tartışmalarda kendisi plançı olmayan Jane Jacobs’un ifade ettiği ana tezler belirleyici rol oynuyor. Jacobs’a göre kentlerin canlı ve yaşanabilir olabilmesi için o günlerde ihmal edilen özellikle şu koşulların yerine getirilmesi gerekiyor:

- Kentsel dokuda yüksek yoğunluk sağlanmalı,
- Kentsel fonksiyonların karışımı ve çeşitliliği hedeflenmeli,
- Küçük ölçekte, yaya insanları ön planda tutan yapılaşmalar planlanmalı,
- Eski yapıların planlama sürecinde dikkate alınmalı ve değerlendirilmeli.

Jacobs’a göre ekonomik ve sosyal çeşitlilik kentlerin yaşamı için hayati önem taşıyor ve fiziki planlamalarla (yani kentsel tasarımlarla) kentlerdeki canlılığın desteklenmesi gerektiğini belirtiyor<sup>5</sup>. Jacobs’un bu ilkelerini değerlendirebilmek için 2. Dünya Savaşı sonrası kentlerin gelişiminde esas alınan “modernlik” kavramlarına göz atmakta yarar var.

Avrupa’da kentlerin inşa edilmelerinde dikkate alınan ilkelerle ilgili tartışmalar, uygulamalar ve yayınlar 19. yy’dan başlayarak 20. yy.ın ilk yarısında modernlik tartışmalarıyla birlikte sürü-



Resim 1: Ildefons Cerda'nın 1863 Barselona genişleme planı

<sup>2</sup> Kentsel tasarımın tanımlarıyla ilgili olarak bakınız: Vardar, Ali; “Kentsel Tasarımın Farklı Çehreleri”; Planlama 97/2; sayı 16, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara

<sup>3</sup> www.udg.org.uk

<sup>4</sup> Arida Ayssar, Quantum City, London 2002, S. 108; www.quantumcity.com

<sup>5</sup> Wickersham, Jay; Jane Jacob’s critique of zoning: From Euclid to Portland and beyond; Boston College Environmental Affairs Law Review; Summer 2001

yor. 19. yy.ın uygulayıcılarından iki isim -her ne kadar bugünkü anlamda tasarımcı olmasalar da- gerçekleştirdikleri işler bakımından ön plana çıkıyor: Paris'i yeniden yapılandıran Hausmann<sup>6</sup> ve 1859 Barselona genişleme planının müellifi Cerdà<sup>7</sup> Avrupa'nın iki büyük kentinin gelişme çerçevelerinin kurulmasında belirleyici rol oynadıkları için incelenmeye değer kişilikler. Daha sonraki yıllarda özellikle Sitte<sup>8</sup>, Stübben<sup>9</sup> eserleri, 1928 de İsviçre'nin La Sarraz Şatosundaki 1. CIAM (Uluslararası Modern Mimarlar Birliği – Congres Internationaux d'Architecture Moderne) bildirisi<sup>10</sup>, 1933 yılında Patris II vapurunda yapılan CIAM 4 toplantısından sonra Le Corbusiers'in kaleme aldığı ve literatürümüzde "Atina Bildirgesi" olarak anılan "La Charte d'Athènes"<sup>11</sup> Avrupa'da kent tasarımıyla ilgili tartışmaların ana referansları olarak belirtilebilir.

Her ne kadar Atina Bildirgesi'nde kent planlama "iki boyutlu değil, üç boyutlu bir bilim" olarak tanımlansa da (Madde 82) özellikle işlevselliği ve kentsel dört ana işlevin (konut, dinlenme, çalışma ve ulaşım) birbirlerinden ayrımını savunan, yapıların planlanmasında güneşi, açık hacimleri ve yeşili ön planda tutarak geleneksel kent dokularından uzaklaşmış uygulamalar sonucu gerek ABD'de gerekse Avrupa'da 1960'lardan sonra modern kent planlama yaklaşımına eleştiriler arttı. Jacobs' un yukarıda başlık olarak verilen eleştirileri de kentlerin yeni yapılaşmalarında var olana duyarsız planlama anlayışına yöneliktir. Bu bakımdan ABD'de doğan "kentsel tasarım" yaklaşımının kentlerin mevcut potansiyellerini göz ardı eden modern yaklaşıma bir tepki olarak doğduğunu söylemek yanlış olmaz.

Bu yazının amacı kentsel tasarımın tarihi gelişmesi üzerinde durmak olmadığı için, sadece kavramın çıkış noktasını hatırlatmak üzere belirli referans isimleri anmakla yetiniyoruz.

## Tasarımın Değişkenleri

Kavramların ve adlandırmaların nispeten yeni olmalarına karşın, kentsel tasarım ya da kentsel çevreyi şekillendirme işinin kendisinin çok eski olduğunu biliyoruz. İlk ortaya çıkışından beri kentler, ya hemşerilerin kendi çabalarıyla kendi kendilerine, ya da uzmanlarının katkı ve yönlendirmesiyle tasarlanmış bir değişim ve gelişim içindedirler. Ülkemizde genellikle tesadüfi oluşumlar, tek amaca yönelik projelendirmeler sonucu oluşan kentsel çevrede, yapıların ve ara mekanların birbirleriyle ilişkisini kuran, bütüncül tasarım ürünlerine pek nadir rastlanıyor.

Tasarımlar ülkemizde henüz pek sık görülmeyen, ancak önümüzdeki yıllarda Avrupa kentlerindeki uygulamalar gibi artması beklenen, kentsel gelişme projelerinin ayrılmaz öğeleridir. Böylece herhangi bir kentsel projeye dönük olarak hazırlanacak tasarımın değişkenlerini (ölçek, proje ifadesi ve içeriği, farklı uzmanlık alanlarının katkısı, iletişim süreci, katılım, bağlayıcılık vs.) parçası olduğu kentsel gelişme projesinin amacı belirler.

## Muhtemel Amaçlar

Kentsel tasarım farklı amaçlar için yapılabilir<sup>12</sup>; yaygın hedefler şöyle sıralanabilir:

- Kentsel alanlardaki yatırım veya arsa pazarlama kararlarına temel oluşturmak,
- hukuki planlama belgelerinin (imar planları) elde edilmesi,
- kentsel gelişmeye yönelik fikir üretmek, alt projeleri tanımlamak ve olabilirliklerini sınamak,
- planlanan büyük projelerin kentle ve yakın yakın çevresiyle bütünleşmesini sağlamak,
- mevcut kentsel kimlik profilini güçlendirmek veya yeni mekansal kimlik profili oluşturmak,

<sup>6</sup> Benevolo Leonardo, Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, Band 1, 1994, s. 107

<sup>7</sup> Cerdà, The Barcelona Extension (Eixample); Generalitat de Catalunya, Barcelona 2001

<sup>8</sup> Sitte Camilo, Der Staedtebau; Wien 1909; Reprint Braunschweig; Wiesbaden 1983

<sup>9</sup> Stübben, Joseph, Der Staedtebau. Reprint der 1. Auflage von 1890. Braunschweig, Wiesbaden 1980

<sup>10</sup> Le Corbusiers "Charta von Athen" Texte und Dokumente, Kritische Neuausgabe, Herausgegeben von Thilo Hilpert 2. Auflage, Braunschweig /Wiesbaden 1988

<sup>11</sup> a.g.e.

<sup>12</sup> Kentsel tasarımın işlevleriyle ilgili olarak bakınız: Vardar, Ali; "Kentsel Tasarımın Farklı Çehreleri"; Planlama 97/2; sayı 16, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara

- yerel politik karar vericilere tavsiye ve öneri getirmek,
- uygulamaya dönük inşaat projelerini hazırlamak.

Tek bir işveren için uygulamaya dönük kentsel tasarımlar olmakla beraber, genelde kentsel tasarım bir alandaki mekansal gelişme hedeflerini ana hatlarıyla tanımlayarak, tüm arsa sahiplerinin ve yatırımcıların kolektif performansına ve münferit projelerine esnek bir çerçeve oluşturmak için yapılır.

Kentsel tasarım her ne kadar mimarlıkla iki boyutlu kent planlama arasında bir “ara ölçek” gibi görünse de, kentsel tasarım projelerine özgü tek bir mekansal planlama ölçeği yoktur; ele alınacak kentsel projelerin tanım ve hedefleri tasarım projelerinin ölçeğini belirler. Önemli olan üç boyutlu mekansal gelişme hedeflerinin amaca yönelik yeterli ölçüde görsel ifadesidir. Önerilerin hassaslık ve somutluk derecesi, tasarımın uygulama aşamasına yakınlığıyla doğru orantılıdır. Genellikle kentsel tasarım projelerinin hedefleri daha sonraki yatırım aşamasında mimarlık, peyzaj düzenleme ve altyapı projeleriyle somutlaştırılacağı için önerilerde esneklik esastır. Mekansal hedeflerin kavranmasını sağlamak için önceden geliştirilmiş benzer proje örneklerinden veya tipolojilerden yararlanılabilir.

Kent parçalarının şekillendirilmesiyle ilgili meselelerin çok boyutluluğu ve konunun farklı disiplinleri ilgilendirmesi nedeniyle tasarımlar ayrı uzmanlık alanlarını kapsayan takım çalışmasıyla yürütülür. Özellikle kentsel meydan tasarımlarında kent peyzajcılarıyla altyapı mühendislerinin birlikte çalışması esastır.

Tasarımların referans noktası projenin yer aldığı kent parçası olduğu için, projeler tek başlarına değil, kentsel bağlamda ele alınırlar. Kent gelişme sürecinde daha sonra bireysel yatırımcıların parselleri için hazırlanacak mimarlık ve uygulama projelerinin birbirleriyle bütünleşmesi kentsel tasarım konsepti çerçevesinde olur. Kentsel tasarımın ana özelliği sürece katılımcılardan beklenen kolektif performansa zemin oluşturmasıdır. Kentsel tasarım konsepti (kavramı /yaklaşımı) ayrıca

verilecek imar hakları için gerekli yasal belge olan “imar planları” na da bir temel oluşturmak durumundadır.

Kentsel tasarım çerçevesinde herhangi bir kent parçası için bütüncül vizyon arayışları olabileceği gibi tekil kentsel proje uygulamalarına yönelik ayrıntılı gerçekleştirme projeleri de hazırlanabilir<sup>13</sup>. Yurt dışında bazı örneklerde kentsel gelişme önceliği olan alanlar için bir taraftan enformel (gayri resmi) kentsel tasarım nazım planları (masterplan) yapılırken, diğer taraftan da bu bütünsel hedefin gerçekleşmesine dönük noktasal somut alt projeler geliştirilmektedir. Örneğin kent yenileme konseptleri (taslakları, kavramsal projeleri), meydan ve sokak düzenlemeleri alt ölçek düzenlemelerine örneklerdir. Burada söz konusu olan yukarıdan aşağıya doğru emir komuta zinciri içinde birbirini belirleyen planlar değil, karşılıklı olarak birbirlerinin hedef ve gerçekleştirilme durumlarını sorgulayan, sımayan ve uygulamalarla birbirlerini güncelleştiren alt ve üst projelerdir. Bu tür projeler arası diyalogların ortaya çıkabilmesi için zamana yayılmış, uygulamaya dönük kentsel gelişme projelerine ihtiyaç vardır. İlk aşamada kentsel tasarım dilinde çalışılan farklı ölçeklerdeki resmi bağlayıcılığı olmayan planlar, daha sonra bürokrasi içinde, yerel politikada ve kamuoyundaki tartışmalarla olgunlaşarak bağlayıcı planların da hazırlık aşamasını oluşturmaktadır.

### Hangi Alanlarda Kentsel Tasarım?

Kentsel tasarım kent gelişme sürecinin ayrılmaz bir parçası olmakla beraber ülkemiz kent planlamasında bu ara ölçekten yeterince yararlanılmaz. Planlanan yapıların ruhsatlarını alabilmek için kentin düzenli değişen her yerinde bilinçli veya bilinçsiz tasarım faaliyetleri cereyan etmektedir: Toplu konut ve sahil siteleri, düzenlenen parklar, küçük sanayi siteleri, kamu yapıları, çarşılar, metro inşaatları, kavşaklar, iş yapıları vs kolektif kentsel tasarım süreçlerinin bir parçası olmaksızın, çoğunlukla sadece yatırımcısının koyduğu hedefe yönelik hazırlanmış, olağan, münferit projeler olarak her gün karşımıza çıkmaktadır. Kentlerin sıradan alanlarındaki projeler çoğunlukla önceden

Kentsel tasarım kent gelişme sürecinin ayrılmaz bir parçası olmakla beraber ülkemiz kent planlamasında bu ara ölçekten yeterince yararlanılmaz

<sup>13</sup> Vardar, Ali; “Kentsel Tasarımın Farklı Çehreleri”; Planlama 97/2; sayı 16, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara

kentsel tasarımdan geçmeksizin tanımlanmış plan haklarına göre (imar planı) belediyelerce onanırlar. Böylece içinde yer aldığı özgün kentsel çevreyle bağlantılarını yeterince kuramamış yapılaşmalar oluşur. Kentlerin hızla büyüdüğü süreçlerde imar planlarına esas olacak özel ayrıntılı tasarım çalışmalarının yapılmaması genişleme alanlarının büyüklüğüne ve belediyelerin olanaklarına bakarak doğal karşılanabilir.

Ancak kentlerin özellikle değişmesi beklenen veya önemli kimlik ve gelişme potansiyelleri barındırdığı için, diğer kesimlerden daha “düzenli” değişmesi istenen benzeri az bulunan alanları daha da özenli planlamaları hak ederler. Tasarıma konu olacak bu özgün kent kesimleri hem sundukları potansiyellerin doğru değerlendirilmesi, hem de bu alanlara yatırım yapacak kişi ve kuruluşlar arası ortak hedeflerin saptanması bakımından kolektif tasarım süreçlerinde ele alınmalıdır. İstenecek ortak tasarımın gerçekleşmesinde rol oynayabilecek tüm aktörler sahneye konan süreçte belirlenen ortak hedefler çerçevesinde kendilerine düşen katkıları yapmak durumundadır. Elde edilen tasarımın uygulama başarısı aktörlerin takım oyunundaki ortak performanslarına bağlıdır. Böyle süreçlerde kent plancıları sadece tasarımcı değil, aynı zamanda aktörler arası iletişim ortamını hazırlayan bir arabulucu, sürecin sahneye koyucusudur. Tasarımdaki özen hem içerikte hem de süreçte erişilen kaliteyle ölçülmekle beraber, niteliğin ana belirleyicisi uygulama sonucudur. Kentsel tasarıma konu olması gereken öncelikli mekanlar ağırlıklı olarak iki başlıkta toplanabilirler:

- Konumları itibarıyla sundukları potansiyel yüksek gayrimenkul fiyatları dolayısıyla ekonomik açıdan beklenen yapılaşmaları kendi kendilerine finanse edebilecek, kentin güzide yerlerini oluşturan alanlar. Örneğin İstanbul’un Haydarpaşa, Tophane gibi kıyı kesimleri kentin “seçkin” yerleridir. (Verimli alanlar)
- Yaşam şartları açısından ortalama kent standartlarının altında olanaklar sunan, emlak piyasasında düşük değerleri olduğu için henüz yatırımcıların ilgisini çekmeyen çöküntü halindeki özgün alanlar. Bu tür alanlara örnek olarak özellikle bir çok Anadolu kentinde bulunan ve içinde çoğunlukla eski

ve özgün yapıların yer aldığı viran sit alanı gösterilebilir. (Verimsiz alanlar)

Yatırımların geri dönüşlü olduğu mümtaz yerlerde belediyenin girişimiyle yapılacak tasarımlarla özel yatırımcılara, içlerinde kamu yararıyla girişimci çıkarının dengelendiği, kentin genel gelişme hedefleriyle tutarlı proje çerçeveleri tanımlanabilir. Böylece bu tür yerlerde üzerinde anlaşma sağlanmış bir kentsel tasarım konsepti (yaklaşım ve hedefi) olmadığı durumlarda ortaya çıkabilecek ve tüm kentin imajını etkileyebilecek muhtemel olumsuz değişikliklerin önü alınabilir, kentin cazibesi geliştirilebilir.

Son örneklerde görüldüğü gibi kentsel tasarım projeleri mal sahibi ilgili kurumlarca, elindeki gayrimenkulları değerlendirmek için de hazırlanabilir. Tasarım sonucu alanların pazarlanmasını sağlayacak gayrimenkul değerleri oluşturulur. Bu gibi durumlarda yerel yönetimlerin ve yerel politikanın tasarım sürecinin başından sonuna kadar belirleyici rol almaları şarttır. Aksi takdirde planlama girişiminin özel çıkarlara bırakılması, kamu – özel çıkar dengelerinin adil kurulamamasına yol açarak, projelerin demokratik denetimleri ve içerikleri konusunda kuşku doğar. Bu bakımdan özel kişi ve kuruluşlarca yaptırılacak kentsel tasarım projelerinde, tasarıma veri olacak niteliksel ve niceliksel programatik gelişme hedeflerinin belediyelerle mal sahibi kişi veya kurumlar arasında işbirliği ve mutabakatla hazırlanması esastır. Sürece hemşerilerin katılımını sağlayacak olanakların kurgulanması ve meraklı kamuoyuyla iletişimin canlı tutulması, planlama kararlarının yurttaşlarca benimsenmesine yardımcı olur.

Birden fazla mal sahibinin bulunduğu ve değişim beklentileri sunan, tüm kent ölçeğinde “müstesna” olarak nitelendirilebilecek alanların geliştirilmesinde de imar planı ötesi kentsel tasarım yöntemi yararlıdır: Ortaklaşa tasarım yapılmaksızın, mal sahiplerinin kendi parsellerinin yapılaşmasına dönük hazırlayacakları tekil projelerle, ne kentsel tasarımın tüm mal sahipleri için kazandıracığı sinerjik etkiler, ne de müşterek çevrenin kimlik profili oluşabilir. Kolektif tasarım sonucunda alt projeler için öz ve biçime yönelik birlikte düşünülmüş hedefler konularak tasarlanan kesimin müşterek kimliği ortaya çıkartılabilir, bu seçkin çevrede mevcut değerler daha dikkatli korunarak, aynı zamanda münferit gerçekleşecek projeler



arası entegrasyon sağlanır. Özenle tasarlanacak mekanın varan olan “ruhu” (genius loci) korunarak daha da geliştirilebilir.

Tarihi çevrenin geliştirilmesine yönelik projeler en azından başlangıç aşamasında ekonomik geri dönüşlü olmadıkları için, gerçekleştirmeleri ancak mali kaynakların bulunmasına, kamunun özel kesime finansman desteğine ve kaynakların proje hedefleri doğrultusunda eşgüdümlü kullanılmasına bağlıdır. Kentsel tasarımda finansman kaynaklarının göz ardı edilmesi durumunda gerçekçi olmayan projeler yaratılarak, kamuoyunda planlamanın inandırıcılığı sarsılır, vatandaşlar mağdur olabilirler. Strateji olarak ilk aşamada istenmeyen gelişmelerin durdurulması ve ikinci aşamada istenen gelişmelerin mali desteklemelerle teşvik edilmesi makuldür<sup>14</sup>. Sadece yasakçılığa dayanan plan kararlarının getirdiği olumsuzluklar herkesçe bilinmektedir. Sınırlı kaynakların belirli kriterlere göre tespit edilmiş gelişme öncelikli teşvik alanlarına yönlendirilmesi yurt dışında yaygın bir uygulanan olup, Avrupa Birliğinin fonlarının kullanılmasına da olanak sağlar. Kamu destekli kent yenileme süreçlerinde hazırlanan kentsel tasarım konseptleri (kavramsal projeleri) planlamanın finansman, organizasyon, teşvik vs boyutlarının belirlenmesinde taşıyıcı rol üstlenir.

### Tematik Planlama

Kentsel tasarımın diğer bir konusu “tematik” planlama olarak adlandırabileceğimiz, kentteki belirli bir sorunun çözümü veya bir potansiyelin değerlendirilmesi için yapılır. Enformel bir süreç dahilinde uygulamalara geçmek amacıyla **tek konuyu** ön planda tutarak farklı disiplinler arası işbirliğiyle hazırlanan kentsel projelere ve eylem planlarına bir çok örnek verilebilir:

- Çocukların veya yaşlıların gereksinmelerine dönük, onların yaşam koşullarını iyileştirici projeler,
- çarşı veya kentsel meydanları canlandırma planları,

- turistik kentsel altyapıyı cazipleştirme konseptleri,
- trafiğin olumsuz etkilerini azaltıcı, ana bisiklet ve yürüyüş yollarının altyapısını oluşturacak projeler,
- yeşil alanlar sistemini kurma projeleri,
- arkeolojik alanları kente kazandırma projeleri

özel uzmanlarla çalışmalar gerektiren ilk aklı gelen örneklerdir.

Ayrıca kentlerimizdeki akarsu, göl ve deniz kıyılarının çoğunluğunun bugünkü kötü durumu bu kesimlerde öncü projeler hazırlamayı zorunlu hale getirmektedir. Örneğin Ankara'nın ortasından geçen çaylar hala çöp ve moloz dökülen alanlar olarak kullanılıyor; birçok kentte akarsular bilinçsizce kapatılıyor ve yer altına alınıyor. Turizm kent veya kasabası olduğu ileri sürülen birçok yerde turist ve yurttaş denize ulaşamıyor. Oysa su kıyılarının kentlerin en seçkin alanlarını oluşturduğunu kentlilere gösterecek projelere ihtiyaç var<sup>15</sup>. Büyük kentlerimizde sel felaketlerini önlemek için yapılan dere ıslah çalışmaları sadece bir altyapı projesi olarak değil, aynı zamanda bir kentsel peyzaj projesi olarak ele alındıklarında kentler için çok cazip dinlenme ve ekolojik alanlar ortaya çıkabiliyor<sup>16</sup>. Kıyı kullanım sorunları ve çözümlerdeki yetersizlikler sadece ülkemizde sınırlı olmadığı için akarsu kenarlarını çevre insanlarını da önlemlerin geliştirilme sürecine katarak kente kazandıran örnek projeler Avrupa Birliği fonlarından da teşvik edilmektedir<sup>17</sup>. Kentsel tasarım projeleri bu tür hazırlıklar için en uygun dildir. Benzer şekilde başka konuları ön plana alan proje örnekleri daha çoğaltılabilir.

### Ülkemizde Kentsel Tasarım Çalışmalarına Bir Bakış

Gerek belediyelerin mali olanaksızlıkları, gerekse anlayış alışkanlıkları nedeniyle kentsel tasarımların parçası olduğu kentsel projeler, yani belediye-

Özenle tasarlanacak mekanın varan olan “ruhu” (genius loci) korunarak daha da geliştirilebilir

<sup>14</sup> Vardar Ali, Kentlerin Yenilenmesi Üzerine, Şehir Kent Kültürü Dergisi, Sayı 19, Eylül 1988, İstanbul; s. 82-85

<sup>15</sup> Bir akarsu kenarı projesi için bakınız: Zir Vadisinin Düşündürdükleri: Vardar Ali, İletkent, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara, Sayı 4-6, 1997, s. 11

<sup>16</sup> Milliyet Gazetesinde 30.8.2005 de yayınlanan bir haberde sadece İstanbul'da 400 kilometrelik dere için 2 milyar dolarlık yatırım gerektiği ileri sürülüyor ve İSKİ'nin 2005 yılı yatırım programında 242 milyon YTL ayrıldığı belirtiliyor Bu kaynaklar kısmen kentsel gelişme projelerine entegre edilebilir.

<sup>17</sup> www.b-sure-interreg.net



**Resim 2:** İzmir Agora ve Çevresi Koruma Geliştirme ve Yaşatma Projesi 2002 yılından beri sürdürülüyor



**Resim 3:** İzmir Kemeraltı bölgesinde İzmir Büyükşehir ve Konak Belediyelerince yürütülen yenileme çalışmaları



**Resim 4:** İstanbul Karaköy'ün bir kentsel geliştirme projesi çerçevesinde ele alınması gerekiyor

lerce birden fazla yatırımın aynı çerçevede planlanmasını sağlayan projeler, ülkemizde yaygın değildir. Belediyelerin kentsel proje uygulaması konusunda bir fikir edinmek isteyenler belediyelerimizin web sayfalarında küçük bir tura çıkarak genel bir izlenim edinebilirler<sup>18</sup>.

İnternet ortamında yer alan projelerin yanında şu aralar kamuoyunu meşgul eden birkaç kentsel tasarım projesine değinmek konuların ve süreçlerin çeşitliliğini sergilemek bakımından yerinde olur: İstanbul'da Karaköy Limanı ve Salıpaza-

<sup>18</sup> Örneğin bazı belediyelerin web sayfalarında yaptığımız küçük bir gezintinin sonuçları şöyle sıralanabilir:

- Kentsel projeler belediyelerin web sayfalarında nadir görüntüyor; söz edilen projelerin tanıtımı yetersiz: Hemen hemen hiçbir belediye web sitesinde "kentsel projeler" başlığı altında bütüncül, çok boyutlu projelerden söz edilmiyor. Sadece İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Kadıfakale çalışması kentsel proje niteliğinde. İzmir, Konak kesimindeki yenileme çalışmaları, Agora bölgesinde arkeolojik çalışmaların kentsel proje çerçevesi içinde ele alınması, liman bölgesi için düzenlenen yarışma gibi konularla kentsel proje çalışmaları bakımından önde giden kentlerimizden biri.
- Kentsel tasarım projeleri olarak adlandırılan projeler Trabzon, Kadıköy, Gaziantep Sitelerinde olduğu gibi sadece kıyı, sokak meydan düzenlemeleri ya da tek yapı ölçeğindeki uygulamalara yönelik, bütüncül yaklaşımdan uzak alt yapı projelerine yönelik tanıtımlar,
- Tarihi dokunun çok yoğun olduğu Afyon, Şanlıurfa, İstanbul Beyoğlu ve Eminönü belediyeleri gibi belediyelerin sitelerinde bile tarihi çevre koruma planlarıyla ilgili açıklama ve tanıtımlar yok. Birçok sitede projelerden çok belediye başkanları tanıtılıyor ve kent gelişmesiyle ilgisiz konular ele alınıyor. Eminönü Belediyesi sayfasında tarihi yarımada kentsel tasarım proje çerçevesinde tüm bina cephelerinin boyanması amaçlandığı belirtiliyor.
- Kent tasarımına yönelik proje yarışmalarının tanıtımları belediye sitelerinde yer almıyor.
- Kentsel gelişme stratejileri, kent bütünü veya semt gelişme konseptleri tanıtılmıyor,
- Kentsel projeler çerçevesinde belediyelerin hemşehrilerle iletişim arayışı yok.
- Üsküdar Belediyesi gibi bazı belediyeler de ne kadar hızlı planlama yaptıklarını kamuoyuna övünerek duyururken planlamanın ciddiyeti konusunda kuşku yaratıyorlar: Örneğin 29.9.2005 de Üsküdar Belediyesi web sayfasında yer alan bir habere göre Büyük - Küçük Çamlıca Bölgesinin 350 hektarlık 1/1000 ölçekli uygulama imar planının yapımına Planlama Müdürlüğüne 15.8.05 tarihinde başlanıp, 31.8.05 tarihinde tamamlandığı ve plan 16.9.05 de Büyükşehir Belediyesine onanarak 32 günde "hayata geçirildiği" vurgulanıyor. Bunca büyük bir alan için bu ölçekte bir planı bu kadar kısa zamanda yasal belge olarak hazırlamak tüm dünya çapında bir "başarı" (?) olmalı. Zira tasarımların hazırlanması, planların kamuoyuna duyurum ve askı süreleri, plan içerikleriyle ilgili ilgili kurumların muvafakatının sağlanması, yerel politikacıların planlama içeriğini seçmenleri açısından değerlendirmeleri vs için gerekli süreler düşünüldüğünde sonuca şaşmamak elde değil. Bu bakımdan bu planlama sürecinin üniversite projelerinde değerlendirilmesinde büyük yarar var.

rı'nın arasında kalan yaklaşık 10 hektarlık liman alanının bir "turizm bölgesine" dönüştürülmesi amacıyla birkaç yıl önce Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Tabanlıoğlu Mimarlık bürosuna bir kentsel tasarım projesi hazırlattı. Projeye yaygın kamuoyu ilgisi ancak özelleştirme ihalesinin Ağustos 2005'te sonuçlanmasından sonra ortaya çıktı<sup>19</sup>. Bir uluslararası şirketler birliği tarafından 49 yıllığına kiralanarak ilk üç yılda 300 – 400 milyon dolarlık yatırımlarla rıhtım ve çevresinin turizm ağırlıklı işlevlerle yeniden yapılandırılmasını öngören proje basında geniş yer buldu. Gazetelere yansıyan tartışma konusu projenin içeriğinden çok, projenin hazırlanma, onanma ve ihale süreciyle ilgili. Özellikle alanın turizm bölgesi statüsünden dolayı belediyenin yetkisiz kalması tartışılıyor ve imar planlarını hazırlama yetkisinin 5398 sayılı Kanun Hükmündeki Kararı'ya göre Özelleştirme İdaresi Başkanlığına (ÖİB) bırakılmasının hukuka uygunluğu sorgulanıyor<sup>20</sup>. Tophane – Salıpazarı kesiminin 17.2.1995 tarihinde Bakanlar Kurulunca "Turizm Merkezi" olarak ilan edildiği<sup>21</sup> göz önüne alındığında, projenin hazırlık sürecinin on yılı geçtiği hesaplanabilir.

Belediyelerin ve dolayısıyla kent demokratik denetiminin devre dışı bırakıldığı bir diğer güncel proje Galataport'un karşısında Haydarpaşa'da sahneye konuluyor. Belediyece 2001 yılında düzenlenen tasarım yarışması göz ardı edilerek, merkezi yönetimce kamu elindeki liman alanlarından ekonomik olarak en yüksek geliri sağlamak üzere mimar Şefik Birkiye'ye bir tasarım konsepti (kavramsal planı) hazırlatılıyor<sup>22</sup>. 17.9.2004 tarihinde kabul edilen 5234 sayılı yasanın geçici 5. maddesiyle bu alan için imar düzenleme yetkisi Bayındırlık ve İskan Bakanlığına veriliyor<sup>23</sup> ve İstanbul Büyükşehir, Kadıköy ve Üsküdar Belediyeleri devre dışı bırakılıyor. Planlama sürecine belediyelerin katılmamasının yanında proje içeriğiyle ilgili eleştiriler de yoğun: Özellikle o bölgenin ve yakın çevresinin özgün niteliklerinin tasarımda göz önüne alınmaması ve kule yapılar önerilmesi eleştiriliyor. Proje mimarı



**Resim 5:** Karaköy kentin en özgün mekanlarından biri olmakla beraber potansiyeli yeterince kullanılmıyor



**Resim 6:** Galataport Projesi çerçevesinde düzenlenecek meydandaki saat kulesi



**Resim 7:** Galataport Projesi çerçevesinde ele alınacak alanın mevcut durumu

<sup>19</sup> Milliyet 25.8.05;17.9.05, 20.9.05; 22.9.05; Radikal 17.9.05; Vatan 18.9.05; Cumhuriyet 19.9.05

<sup>20</sup> Milliyet, 30.9.2005

<sup>21</sup> Cumhuriyet, 19.12.1995

<sup>22</sup> Radikal 3.9.2005

<sup>23</sup> www.mimarlarodasi.org.tr



**Resim 8:** Marmaray Projesinin istasyonlarının çevreyle ilişkileri kentsel tasarım projelerinde ele alınmalı



**Resim 9:** Marmaray Projesinin İstasyonunun yer alacağı meydanda arkeolojik kazılar yürütülüyor

kule yapıların olmadığı yeni bir öneri üzerinde çalışıldığını belirtiyor.

Bu örneklerden görüldüğü üzere merkezi idare ekonomik değeri yüksek alanlarda girişim ve karar verme yetkisini belediyelere bırakmayarak, dönüşüm alanlarının değerlendirilmesini kendisi yönlendirmek istiyor. Değişim alanlarının ekonomik değerleri ve belediyelerin şimdiye kadarki uygulamaları göz önünde tutulduğunda bu tutum anlaşılabilir olsa da, demokratik kent yönetimi anlayışıyla bağdaşmaz. O bakımdan merkezi yönetimde yönlendirilen planlama süreçlerinde kentsel demokratik katılımların güvenceye alınması ve en azından geliştirilmesi istenen alanlarla ilgili programa yönelik hedeflerin belediyelerle birlikte tanımlanması şarttır.

### İmarcı Planlamadan Projeci Planlamaya

Ülkemizdeki kent planlama pratiği ağırlıklı olarak kent ve kasabalarda verilecek imar haklarını belirleyen yasal belgelerin (imar planlarının) üretilmesine yönelik yapıyor. İki boyutlu ifadelerle hangi alanların ne şekilde, ne kadar yapılaşacağını tanımlayan ürünlerin hazırlanmasında kentsel tasarım hemen hemen hiçbir rol üstlenmiyor. Sadece imar düzenlerini tanımlayan pasif anlayışla başarılı bir kent gelişmesi sağlanmadığı için modern planlama anlayışında zaman zaman belediyelerce proje inisiyatifi ele alınarak, kentsel projeler hazırlanmakta, kamu – özel girişim ortaklıklarına zemin hazırlanmaktadır. Çeşitli gerekçelerce zaten yapılması gereken metro istasyonları, kültür ve spor merkezleri, fuar yapıları, resmi yapılar gibi tekil projeleri kentsel çevreyle bütünleştirerek, o projenin harekete geçirebileceği potansiyeller değerlendirilerek tek projenin getireceği kazanımların ötesinde, gerektiğinde var olan imar hakları da yeni proje çerçevesinde yeniden gözden geçirilerek o kentsel çevre için ek değerler yaratılabilir. Kültürel, idari, ticari, rekreasyon, sanayi vs sektörel projelerin başlangıç ivmesi o çevrenin yeniden yapılanmasında tetikleyici rol oynayabiliyor ve ilk ivmenin değerlendirilmesiyle kentsel çevre için artı değer sağlıyor. Ancak burada söz edilen artı değer sadece ekonomik anlamda bir artı değer değil, çevre niteliğinin değerindeki yükselmedir. Kentsel projelerin hazırlanmasında

“deniz feneri” projeleri olarak adlandırılacak ve istenen gelişmeler için çevrelerinde bir çekim yaratabilecek projelerin hazırlanmasına özellikle önem verilmeli ve zaten düşünülen projeleri doğru yerlere yönlendirerek ve o projeleri bir kentsel bütünde ele alarak, hedeflenen kentsel gelişme için onlardan bir çekim merkezi olarak yararlanılabilir. Örneğin bir şehirde ana pazar yeri yeniden düzenlenirken çevre yapı ve parsellerin kullanımını, çevre yol ve meydanların düzenlenmesini planlamaya dahil etmemek olmaz. Mevcut kent ve kasabaların içine veya yakınına yapılacak yeni sıradan olmayan projelerin mutlaka kentsel tasarım çerçevesinde kentle ilişkilerinin kurulup, yeni yapılanmaların çevreyle tutarlılığının sınanması ve imar haklarının ona göre verilmesiyle kentsel bütünleşme sağlanabilir. Tasarımın en önemli parametrelerinden olan “denge” unsuru ancak üç boyutlu ortaklaştırılmış ve bütüncül kentsel tasarım süreçlerinde değerlendirilebilir.

Bütünleştirme yaklaşımında projeler ya belediye inisiyatifiyle, belediyelerin kendi uzmanlarıncaya, ya da belediyelerce görevlendiren serbest planlama ofislerince hazırlanabilir. O bakımdan ülkemizde “imarçı planlama” anlayışından “proje planlama” anlayışına geçiş zamanı gelmiştir. Sadece imar planı anlayışıyla her ne kadar “düzenli” kentler yaratılsa da, “cazip” kentler ortaya çıkmamaktadır. Kentsel proje hazırlama ihtiyacı hem belediyelerin iç organizasyonunda ve eleman profilinde değişimleri getirir, hem de özel tasarım ve planlama ofisleriyle ortak çalışmaları zorunlu kılar.

Başarı kontrolü planlama sürecinin gerekli bir aşamasıdır. Bu çerçevede şimdiye kadar ülkemizde yapılan yarışmalar sonucunda veya başka yollarla elde edilip gerçekleştirilen kentsel tasarım projelerinin şimdi ne durumda olduğunun önyargısız sistematik değerlendirilmesi tüm meslektaşlara bundan sonraki çalışmaları için yararlı olacaktır.

### **Kentsel Tasarım Ortak Kültürünün Geliştirilmesi**

Bir kentteki kentsel tasarım düzeyi o kentin kültürel düzeyiyle doğru orantılıdır. Kentsel tasarım değerlendirmelerinin sağlıklı olabilmesi, başarılı çalışmaların kamuoyunda kabul görebilmesi, toplum bireylerinin ve özellikle karar vericilerin, nitelikli ortak değerlerle donanımlı



**Resim 10:** 1990'ların sonunda yeniden düzenlenen Ankara Hacı Bayram Meydanı şimdi otopark olarak kullanılıyor



**Resim 11:** Kentsel meydan olarak düzenlenen Ankara Hergelen Meydanında şimdi bir “gecekondu” çarşı yer alıyor

olmasına bağlıdır. Bu değerlerin gelişip yerleşebilmesi bilindiği gibi toplumsal kültürün değişim sürecinde olur ki, bu en zahmetli iştir ve nesiller sürer. Bu süreçte okullara, ailelere, akil kişilere, siyasetçilere, meslektaşlara, medyaya önemli görevler düşer. Kamuya açık süren tartışma ve değerlendirme süreçleriyle duyarlılık artırılabilir. ABD ve Avrupa kentlerin farklılıklarının altında farklı değer yargılarının ve yaşam biçimlerinin yattığı bilinen bir gerçektir. Anadolu kentlerinde görülen yapılanmayla ilgili değer yargılarının eleştirel sorgulanması, uzun dönemde toplumun kentsel çevre zevklerinin gelişimine olumlu katkı sağlar. Nitekim başarılı tarihi çevre projeleri sonucu tarihi çevreye olumsuz bakan toplumsal tutumlar değişmekte, Beypazarı'nda olduğu gibi

Avrupa’da kentsel projeler genellikle kentlerin eskiden yapılaşmış, ancak ekonomik ve sosyal değişim sonucu işlevleri kaybolmuş veya zayıflamış alanlarında geliştiriliyor

böyle kentlerde tarihi çevreye duyarlı yeni değer yargıları ve normlar kendiliğinden yerleşmektedir. Toplumdaki maddi ilerlemeyle bağlantılı olarak kültürel ilerlemenin de güvenceye alınması için çabaların arttırılarak sürdürülmesi lazımdır. Kentsel ortak kültürel değerlerin yerleşmediği ortamlarda kentsel suçlar hemşerilerce fark edilmez, sadece duyarlı kişileri üzer ve kentlerin uluslararası standartlarda değer kaybına yol açar. Kentlerin ruhaniyeti kültürlerinin ifadesidir.

### Yurtdışından Örnekler

Türkiye kentlerinde gördüğümüz sürekli büyüme olgusu birçok Avrupa kenti için geçerli değildir. “Daralan” Avrupa kentlerinin demografik ve ekonomik yapılarındaki değişim sonucu kentlerin işlevleri kaybolmuş veya zayıflamış kesimlerinin yeniden yapılanması söz konusudur. Eski sanayi ve liman işletmelerinin faaliyetleri durduğu için bu alanlar metruk kalmıştır. Zayıflayan ekonomik hayatın ve dolayısıyla değişen istihdam yapısının bir sonucu olarak, bazı kesimlerde boş konut yapılarının yoğunlaşması, orada hala kalmış kiracıları da semtlerini terk eğilimine sokmuştur. Avrupa’da kentsel projeler genellikle kentlerin eskiden yapılaşmış, ancak ekonomik ve sosyal değişim sonucu işlevleri kaybolmuş veya zayıflamış alanlarında geliştiriliyor. Kent bütünü içinde böyle alanları canlandırmak üzere kentsel çerçeve projeler ve bu çerçevelere göre tanımlanmış kesimlerde çeşitli projeler için olabirlik ve uygulama tasarımları, diğer sosyal, ekonomik önlemlerle birlikte bir geliştirme stratejisi olarak öne çıkmaktadır.

Yeniden yapılanma süreciyle ilgili Avrupa ülkelerinde farklı kavramlar kullanılmaktadır: Fransa ve İngiltere’de “kentlerin regenerasyonu”ndan veya “yenileme”den söz edilirken, Almanya’da “yeniden yapılanma” (Stadtumbau) ve “yenilenme” (Stadterneuerung) kavramları kullanılmaktadır. Bu çerçevede ülkelerin milli yapısal gelişmeyi teşvik fonları, Avrupa Birliği (AB) fonlarıyla birlikte belirlenen alanlara yönlendirilmektedir. Ekonomik olarak cazip olmayan kesimlerdeki yeniden yapılanma projeleri için Almanya’da son yıllarda hem yeni teşvik olanakları yaratılmış, hem de yasal düzenlemelere gidilmiştir.

Milli ölçekteki teşviklerin belediyelerce öncelikli gelişme alanlarında kullanılmasını sağlamak üzere dağıtılmasında Avrupa ülkeleri arasında farklı yöntemler izlenmektedir<sup>24</sup>: İngiltere ve Fransa’da milli kaynakların dağılımında merkezi idare ağırlıklı rol üstlenirken, Almanya’da idari yapının sonucu eyalet idareleri belirleyici olmaktadır. Fransa’da teşvik kaynakları belediyelerle merkezi idare arasında imzalanan bir “kent sözleşmesi” (Contrat de ville) çerçevesinde belirlenen proje ve önlemler için verilmektedir. İngiltere’de merkezi kaynakların dağılımı ülke çapında saptanan “yoksulluk endeksi”ne (Index of Multiple Deprivation) göre yapılmaktadır. Almanya’da ise federal bakanlıkla eyalet bakanlıkları arasında yapılan yıllık sözleşmelerle eyaletlerin nüfus ağırlıklarına ve diğer kriterlere göre federal kaynaklar eyaletlere aktarılmakta ve eyaletler de bu kaynakları belediyelere öngörülen önlemler için vermektedirler. Kaynak kullanımında “karışık finansman” esas olup, belediyelerin merkezi teşvik kaynaklarını kullanabilmeleri, kendi bütçelerinden tamamlayıcı finansman bulmaları önkoşuluna bağlıdır. Önlemler genelde 1/3 federal bakanlık, 1/3 eyalet ve 1/3 belediye katkılarıyla finanse edilir.

Kentsel gelişmelerin yönlendirilmesi büyük ölçüde kamu – özel sektör işbirliğiyle olabileceği için, belediyelerle - girişimciler arasında proje bazında sözleşmelere gidilerek, kimin hangi katkıyı sağlayacağı belirlenir. Kentsel tasarım projelerine bu tür önlemlerin belirlenmesinde ve kamu – özel işbirliği çerçevesinin oluşturulmasında ve uygulama stratejilerinin belirlenmesinde taşıyıcı bir rol düşer. Örneğin kullanılmayan eski hastane alanları, kent içinde terk edilmiş askeri alanlar, havaalanları vb. kentsel tasarım sonucu elde edilen konseptlere (yeni kavramsal yaklaşımlara) göre hazırlanan sözleşmelerle kamu – özel sektör işbirliğiyle yeni işlevlerle geliştirilir.

Kentsel projelerin ve buna bağlı olarak kentsel tasarımın farklı boyutlarına başka örnekler de verilebilir:

Hamburg’da Wihelmsburg semti yaklaşık 50.000 kişinin yaşadığı Elbe nehri üzerinde yer

alan kent merkezine yakın bir adadır. Ağırıklı olarak liman ve endüstri faaliyetlerinin yer aldığı semtte yabancı kökenlilerin oranı diğer semtlere göre daha fazladır. Semt kentsel olumsuz çevre nitelikleri nedeniyle Hamburg'un cazip yaşama semtlerinden değildir. Son yıllarda belirginleşen liman ve endüstri sektörlerindeki yapısal değişiklikler sonucu kentsel alanların daha değerli olarak yeniden geliştirilmesi Hamburg Senatosu'na istenmektedir. Böylece birkaç yıl önce merkeze yakın liman alanlarının teşvikler olmaksızın bir kentsel proje çerçevesinde iş, konut ve kültür alanlarına dönüşümünü hedefleyen "Hafen City" projesinin<sup>25</sup> devamı sağlanacaktır. Kent merkezindeki atıl alanların güneye geliştirme hedefine uygun olarak alınan stratejik kararlarla hazırlıklar yapılmakta, projeler geliştirilmektedir. Bu konudaki ilk düşünceler kentin bir kaç yıl önce yapmış olduğu olimpiyat oyunları başvurusu çerçevesinde ortaya çıkmış ve düşünceler giderek kentsel gelişme stratejilerinin yeniden gözden geçirilmesine yol açmıştır.

2003 yılında ilk aşama olarak düzenlenen uluslararası tasarım atölyesinde Wilhelmsburg'un belirli kesimleri için projeler geliştirilmiştir<sup>26</sup>. Farklı proje ekiplerinin kısmi alanlara yönelik önerilerinden yararlanılarak elde edilen resmi bağlayıcılığı olmayan bir nazım planla (masterplan) semtin kent içindeki konumunu iyileştirecek bir dizi önlem öneriliyor. Kentin ilgili dairelerine değerlendirilerek değişikliklere uğrayan nazım plan temeline oturtulan bir gelişme strateji raporu hazırlanarak eyalet meclisine sunuluyor. Bu çalışmada mekansal önerilerin yanında, organizasyon, gelişme stratejileri ve idari sınırlarla ilgili öneriler de getiriliyor. Kentsel gelişmenin önünü açmak üzere serbest liman bölgesi sınırlarının yeniden gözden geçirilmesi tavsiyelerden sadece biri. Plan önerilerinin gerçekleşmesini desteklemek ve gelişme stratejisine uygun olarak bir cazibe yoğunluğu yaratmak üzere semtte 2013 yılında gerçekleşecek metropol ölçeğinde önemli iki sergi hedefi konuluyor. "Uluslararası Yapı Sergisi (Internationale Bauausstellung -IBA-)" çerçevesinde uluslararası ölçekte ilgi uyandırabilecek yapılar inşa edilecek ve bu yapılar uluslararası ilgili kamuoyuna bir sergi çerçevesinde yerinde sunulacak. Sergi projelerinin o tarihe kadar tamamlanabilmesi ve etkinliklerin tanıtılabilmesi için gerekli şirket kurulma aşamasında. Semtin cazibesini arttıracak diğer girişim ise serbest alanların değerlendirilmesine yönelik: Uluslararası Bahçe Sergisi<sup>27</sup> (Internationale Gartenschau IGS) 2013 yılında bir yaz boyunca bölgesel ölçekte park ve bahçe düzenleme konularında bir çekim merkezi olacak ve semtin olumlu bir simgeyle anılmasına yardımcı olacak. Sergi alanının düzenlenmesi amacıyla hazırlanan peyzaj yarışması 2005 de karar aşamasına ulaştı. Ayrıca semtin başka kesimleri için alt yenileme projeleri üzerinde çalışılıyor. Örneğin atıl duran ve gelişme açısından stratejik bir mevkide olan bir arsanın kullanımına yönelik fikir elde etmek üzere bu kesim tüm Avrupa genç mimarlarına açık *European 8* yarışmasına dahil edildi<sup>28</sup>. Kentin mevcut kentsel proje teşvik programları bu bölgeye odaklanarak özel ve kamu yatırımlar destekleniyor, 2013 yılına kadar planlanan gelişme sürecinde uzman kişilerin ve hemşeri katılımını sağlamaya yönelik mekanizmalar oluşturuluyor.

Kısaca anlatılmaya çalışılan Hamburg deneyiminde öne çıkan özellikler şöyle sıralanabilir:

- Kentsel gelişme yatırımlarının öncelikli olarak hangi tarafta yapılacağına dair kent yönetiminin politik bir tercihi var ve kentsel projeler ağırlıklı olarak zamanlama hedefleri konarak bu öncelikli kesime yönlendiriliyor.
- Kentsel tasarım bu stratejik kentsel geliştirme projesinin çeşitli aşamalarında ve ölçeklerinde farklı amaçlar için yer alıyor. Nazım plandan uygulamaya, ya da fikir üretmeye yönelik küçük proje paketlerine kadar kentsel tasarım genel sürecin önemli bir ögesi. Küçük proje paketlerinden uygulama projelerine geçiliyor.
- Gelişme stratejileri rapor haline getirilerek kent ve ilçe meclislerine sunuluyor, plan ve

<sup>25</sup> www.hafencity.com

<sup>26</sup> Sprung über die Elbe – Leap Across the Elbe, Documentation of the International Design Workshop 17.-24. July 2003; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Hamburg; www.hamburg.de/stadt/aktuell/behoerden/stadtentwicklung-umwelt

<sup>27</sup> IGS 2013

<sup>28</sup> www.european.

projelerin kamuoyunda değerlendirilmelerine dönük iletişim mekanizmaları tanımlanıyor.

- Üst ölçek kentsel tasarım projesi (ana plan) çerçevesinde sektörel hedefler arasındaki dengeler, kurumlar arası görüş alışverişiyle kurulmaya çalışıyor; gelişme programına yönelik hedefler tanımlanıyor.
- Elde edilen tasarımlar ilgili kamuoyu, planlamalardan etkilenen kurum ve kişiler, meraklı hemşeriler ve yerel politikacılar arasındaki fikir alışverişini canlı tutuyor ve alınan kararların şeffaflığına katkı sağlıyor.

### **Sonuç Olarak: “Kent Plancısı” Yerine “Kent Geliştiricisi”**

Yukarıda ele alınan kentsel projeleri hazırlama ihtiyaçları ülkemizde bugünkü “kent planlama” mesleğinin hem eğitiminin, hem de uygulama alanlarının yeniden değerlendirilmesini gerektirmektedir. Genelde şimdiye kadar gözlediğimiz yasal “plan belgesi” elde etmeye yönelik çalışan ve planın bitmesiyle devreden çıkan pasif rollü tavsiyeci “kent plancısı” rolünün yeniden tanımlanarak genişletilmesi çözüm bekleyen güncel bir konudur.

Gerçi bazı meslektaşlar uzun zamandır sadece bir “plancı” olarak değil, bir “geliştirici” olarak kamu veya özel sektörde projeler üzerinde çalışsalar da, kentlerin sayısı düşünüldüğünde bu oran çok düşüktür. Kentsel projeler üzerine çalışan plancı, “plan belgesi” elde etmenin ötesinde, kentsel gelişme hedeflerinin sadece resmi / gayri resmi ya da bağlayıcı olan / olmayan süreçlerde tanımlanmasına katkı sağlamakla kalmayıp, bu hedeflere ulaşılması için gerekli süreci ve projeleri de tanımlayan ve onların uygulanmasına yönlendirici olarak eşlik eden, inisiyatifli bir uzmandır. Her ne kadar bir ekip içinde yer alacak da olsa, kentsel tasarım, finansman, gayrimenkul ve iletişim bilgisi bu uzmanlığın ana donanımlarındandır. Tasarım yaratıcı bir etkinlik olduğu için sadece öğrenilmiş bir iş değil, aynı zamanda bir yetenek meselesidir. O bakımdan bu iş özellikle kentin müstesna kesimlerinde, yarışma yapılmadığı durumlarda, konu üzerine uzmanlaşmış ve gerçekleştirdiği ürünlerle kendini ispat etmiş yetenekli ekiplere, plancılara, mimarlara, peyzajcılara bırakılacak bir görevdir. Ancak, kent tasarımlarının ortaya

çıkacağı süreçleri hazırlayarak yönlendirmek ve tasarımların çerçeve koşullarını tanımlamak kent geliştiricilerinin olağan işidir.

Kentlerimizdeki yaşam kalitesini yükseltmek için hem kentsel projelere, hem de proje geliştiricilerine ihtiyaç olduğu şüphesizdir. Bunun için hem belediyelerin, hem de merkezi idarenin projeci ve önlemleri özendirici anlayışla yeniden yapılması ve bu anlamda projeler üretmesi şarttır. Üretilen yeni projeler hem üniversitelerdeki eğitim programlarının yeni gereksinimlere göre farklılaştırılmasına, hem de özel sektördeki uzmanlık bürolarının çoğalmasına yol açabilecektir.

### **Kaynakça:**

- Arida Ayssar, Quantum City, London 2002; [www.quantumcity.com](http://www.quantumcity.com)
- Benevolo Leonardo, Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, 1978, 6. Auflage; 1994
- Cerdà, The Barcelona Extension (Eixample); Generalitat de Catalunya, Barcelona 2001
- Le Corbusiers “Charta von Athen” Texte und Dokumente, Kritische Neuausgabe, Herausgegeben von Thilo Hilpert 2. Auflage, Braunschweig / Wiesbaden 1988
- Sitte Camilo, Der Staedtebau, Wien 1909, Reprint Braunschweig; Wiesbaden 1983
- Sprung über die Elbe – Leap Across the Elbe, Documentation of the International Design Workshop 17.-24. July 2003; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg 2004
- Stadtumbau in europaeischen Staedten mit Strukturkriese; Werkstatt: Praxis; Heft 37, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2005
- Stübgen, Joseph, Der Staedtebau. Reprint der 1. Auflage von 1890. Braunschweig, Wiesbaden 1980
- Vardar Ali, “Meydansız Kentler”, Planlama 90/3-4; sayı 8; Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara 1991
- Vardar Ali, Kentlerin Yenilenmesi Üzerine, Şehir Kent Kültürü Dergisi, Sayı 19, Eylül 1988, İstanbul; s. 82-85
- Vardar, Ali; “Kentsel Tasarımın Farklı Çehreleri”; Planlama 97/2; sayı 16, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara 1998
- Wickersham, Jay; Jane Jacob’s critique of zoning: From Euclid to Portland and beyond; Boston College Environmental Affairs Law Review; Summer 2001



# Bir Tasarım Öyküsü

Oruç ÇAKMAKLI

Tasarım Öğretmeni,  
Ressam,  
İTÜ Mimarlık  
Fakültesi

## ABSTRACT A Design Story

*Is there a difference between designing a chair and a city? Can a city be as clean and peaceful as a new born baby's face? Is it wrong for urban planners to declare VanGogh Frank Stella, as well as other artists and poets as city planners and designers? Can a city be an organism similar to a tree that grows as one in an organic and natural form?*

*André Verdet once wrote:*

*If your door has slightly opened on its own  
It is the spirit of the green tree  
from head to toe*

*Is that why Edward Munch painted his famous Scream? Was it those spirits he was painting; the scream of trees warning us, designers, about the "Built Future". VanGogh also worked as if he knew what the new century was going to bring upon us. He painted village homes, mountains, farmers, plateaus; expressions of nature that were 100% in harmony with its habitants. With his vibrant paintings, he was telling us that the most important aspect in design is reaching entirety between the natural and unnatural. He might have well been the founder of sustainability!*

*Marilyn Monroe also contributes to the understandings of this current complex malfunctioned organism: the city. Marilyn, with her white dress was doing much more than just posing. As she traversed from one street to the next, every eye turned each street corner with her. A fundamental principal for a city is to be as vibrant as she; one needs to have similar beauties and variety that explain the city and give it meaning.*

*Picabia once said: "The head exists to turn everywhere, especially towards what is beautiful."*

*Similar to Marilyn's pure dress, Frank Stella used the color white to express the importance of voids in relation to volumes. As he filled the gallery walls with his white canvases, he might have simply been expressing his longing for openness in a city.*

*"Sensitivity" towards earth is and must be, the most vital principal in designing everything, especially cities. For the above mentioned artists, design consists of elements that are used in unity, justice and equality; similar to how earth exists in harmony with its soil, water, air and fire.*

*Aralanıyorsa kapınız  
Kimi zaman kendiliğinden  
Tepeden turnağa yeşil  
Ağacın ruhudur gelen  
Andre Verdet*

Beyaz bir sayfanın ortasına bu şiiri yazıp, başka hiçbir şey yazmak istemiyorum. Çünkü bu şiir kanımca, tasarımı, planlamayı ve ilgili tüm konuları anlatacak güçte. Sadece bu şiir mi?... Tabii ki hayır! Van-Gogh'un Ayçiçek, Edward Munch'un Çılgık, Marilyn Monroe'nun beden, Frank Stella'nın beyaz çalışmaları da aynı güçte anlatıyor: tasarımın, planlamanın ne / nasıl olması gerektiğini.

Örneğin Frank Stella, 60'lı yıllarda yalnızca üzerilerini beyazla: süt beyazı boyadığı tuvaleriyle açtığı sergide, Central Park'ın New York şehrinde kalan son açık, ferah, saf, temiz, kurtarılmış tek bölgesi olduğunu mu söylüyordu! Açık ve net olarak tasarımda doluluk ve boşluk ilkelerinin hayati önemini vurguluyor, aynı zamanda uygulamada ne kadar önemsiz hale getirildiğini mi söylüyordu?

Acaba plancılar nasıl düşünüyor? Yoksa Central Park'taki o muazzam boşluğu görüp burayı nasıl bir an önce doldurup şehrin ekonomik göstergelerini daha da yükseltebiliriz mi diyorlar?... Bunu yaparken de şehrin yeşil, mavi, kahverengi, sarı göstergelerini mi yok ediyorlar: Su, Toprak, Ateş, Hava...

Neydi VanGogh'un hüznü?... Neden Kesmişti Kulağını VanGogh?... Ya o resim: çıplak, ağlayan beden altına, büyük harflerle ACI (sorrow) yazdığı! Kim bilir, belki de gelecek yüzyılda insanlığı perişan eden uğultuları duymuş, beyni çatlayacak hale gelmiş ve "duymak istemiyorum" der gibi kesmişti kulağından birini. "Bundan daha açık anlatamazdım bu uğultu kirliliğini" der gibi. Acaba duyuyor muydu o kusursuz insan 100 yıl önce, 100 yıl sonrasının uğultulu ve acı seslerini. Ya biz, 100 yıl sonra bu sesleri temizledik mi?... Yoksa çoğalttık mı? Bizler emperyal göstergeler uğruna tasarlanıyor muyuz yoksa!

O da ne?... Şehrin kapısı aralandı ve içeriye beyaz elbiseli tanıdık bir yüz girdi:

Marilyn Monroe. André Verdet'in şiirine gelmişti, beyaz elbisesinin etekleri uçuyor, nereye gitse orası şehrin merkezi haline geliveriyor, tüm başlar ona doğru dönüyor, kafiyeyi devamlı bozuyordu. Hareketleriyle, adeta bir plançı gibi, şehrin çekim noktalarını oluşturuyor ve sanki: bir şehri tasarlariken o şehrin eşdeğer güzellikte, anlamda, çeşitte odak noktaları olmalı diyordu: şehrin tebessüm noktaları.

Jack Prévert'de aynı konuyu paylaştığı şiiriyle görünürdü. O da tasarımın gizemli yüzünü açıyor, şehrin görülesi, kucaklanası, öpülesi yerleri olmalı mı diyordu?

*Karanlıkta tek tek yakılmış üç kibrit  
İlki görmek için tüm yüzünü senin  
Gözlerini görmek için ikincisi  
Sonuncusu dudaklarını  
Ve kollarımda sararken seni  
Koyu bir karanlık bütün bunları bana hatırlatmak için*

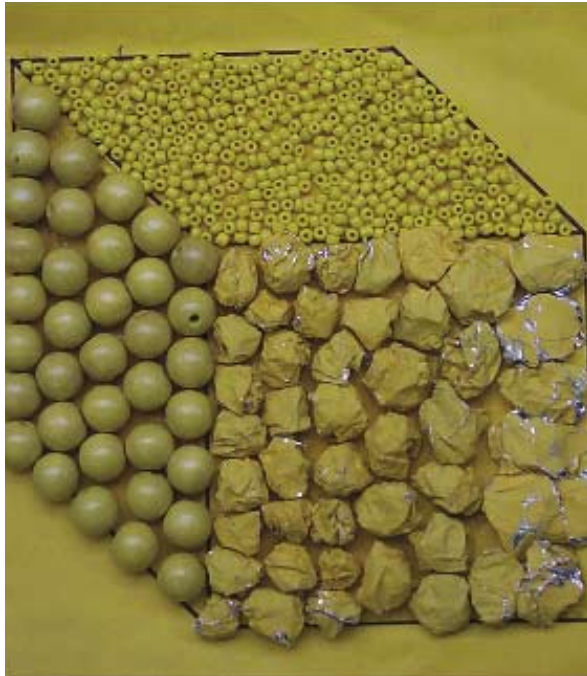
Prévert, kuşkusuz detayın öneminden söz ediyor bu şiirde: şehir yüzündeki renk, koku, tat ve ses detaylarından... Şu yeni doğmuş bebeğin yüzündeki saf, kusursuz detaylardan. Daha başından kusursuzluğu ilke edinip az kusurlu tasarımlar yapabilir miyiz acaba?



Didem Arkut

Odak noktaları:  
bütünün her noktasının  
her noktasıyla  
iletişimde olduğunu  
vurgulamaya çalışan  
buluşmalar. Birbirine  
çok yakın ya da  
birbirinden çok uzak  
noktalar bütünü  
oluşturan parçaların/  
şehri oluşturan  
bölgelerin anlam  
bütünlüğü.

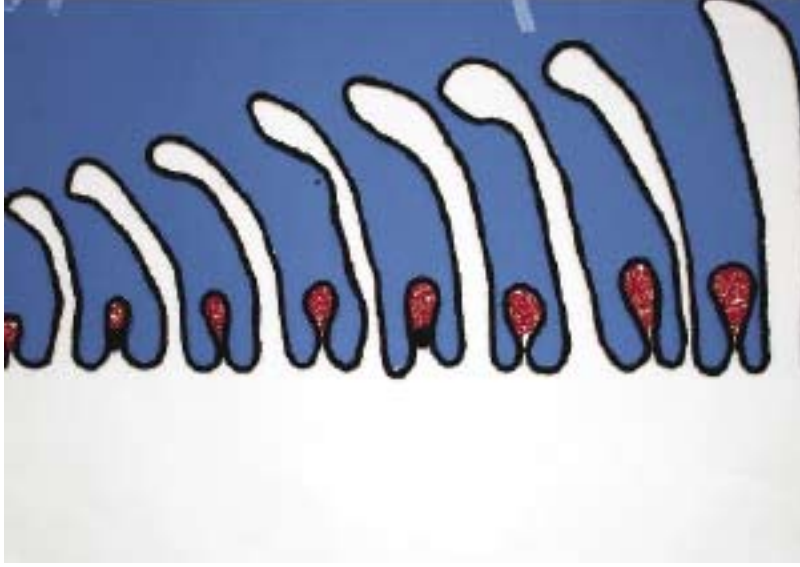
Malzeme, anlamı bütünleyen dil olarak çıkar  
karşımıza. Çok önemli bir dil, elbise dili de  
denebilir bir ürünün ya da şehrin giydiği. Bütünün  
kendi içinde ki çeşitlenen dilleri. Her malzeme,  
düşünsel ve görsel kapılardır. Dili devam ettiren  
elementler bölgelerarası devamlılığı renk, doku,  
koku özellikleriyle sağlar.



Didem Arkut

Kompozisyon: Oruç Çakmaklı, 2005

**PLANLAMA**  
2005/3



Bütünün dialektik dengesi, doluluk ve boşluk ilişkisi, elementler arası diyalog, anlam bütünlüğü...

Didem Arkut

Yazıda geçen tüm deyişleri ve soruları şöyle noktalayabiliriz. Bir bütünü tasarlarken, evi ya da şehri, başımızı şiire, resme, müziğe, denize, dağa, ateşe suya çevirsek daha doğal, daha dünyalı tasarımlar gerçekleştirebilir miyiz? Tıpkı Picabia'nın dediği gibi: "Baş her yöne dönmesi için yuvarlaktır". Fakat biz, plancılar ve şehir tasarımcıları, ya da günümüz insanları olarak, başımızı neye ne kadar çeviriyoruz? Çevirmek istesek, arzu etsek dahi, bu isteğe karşı çıkan güçler öylesine güçlü ki; şehirlerimiz doğal değerlerden çok uzaklaşmış durumdadır. Bu karşı gücü EMPERYAL GÜÇ olarak tanımlayabiliriz. (yalnızca kar ve zarar hanesiyle ilgilenen planlama gücü). Emperyal güç göstergelerinin tüm dünyada ne tür planlamalar gerçekleştirdiğine bakarsak, yalnızca kendi ekonomik dengelerini koruma uğruna çalıştığını, diğer tüm doğal dengelerin önemsemediğini açık olarak görüyoruz.

Yukarıda anlatılan tüm şair ve sanatçıların günümüz dünyasında önemli yerleri olduğunu biliyoruz. Öyle önemliler ki onların rolleri dünya planlama platformunda yerlerini çoktan bulmuşlardır. Jimi Hendrix'in ses tasarımları, Che Gueveranın ada ve kıta tasarımları, VanGogh'un, Munch'un doğa ve insan tasarımları, Orhan Velinin gözleri kapalı İstanbul tasarımı ve buna benzer yüzlerce örnek var görmek ve duymak istersek!

Kaleme almakta zorlandığım bu yazıyı aşağıdaki sorularla tekrar ele almak istiyorum:

Şehir tasarlamakla sandalye tasarlamak arasında bir fark var mı?

Bir şehir yeni doğmuş bir bebeğin yüzü gibi aydınlık, temiz, saf olabilir mi?

Şehir tasarlamakla resim yapmak arasında bir fark var mı?

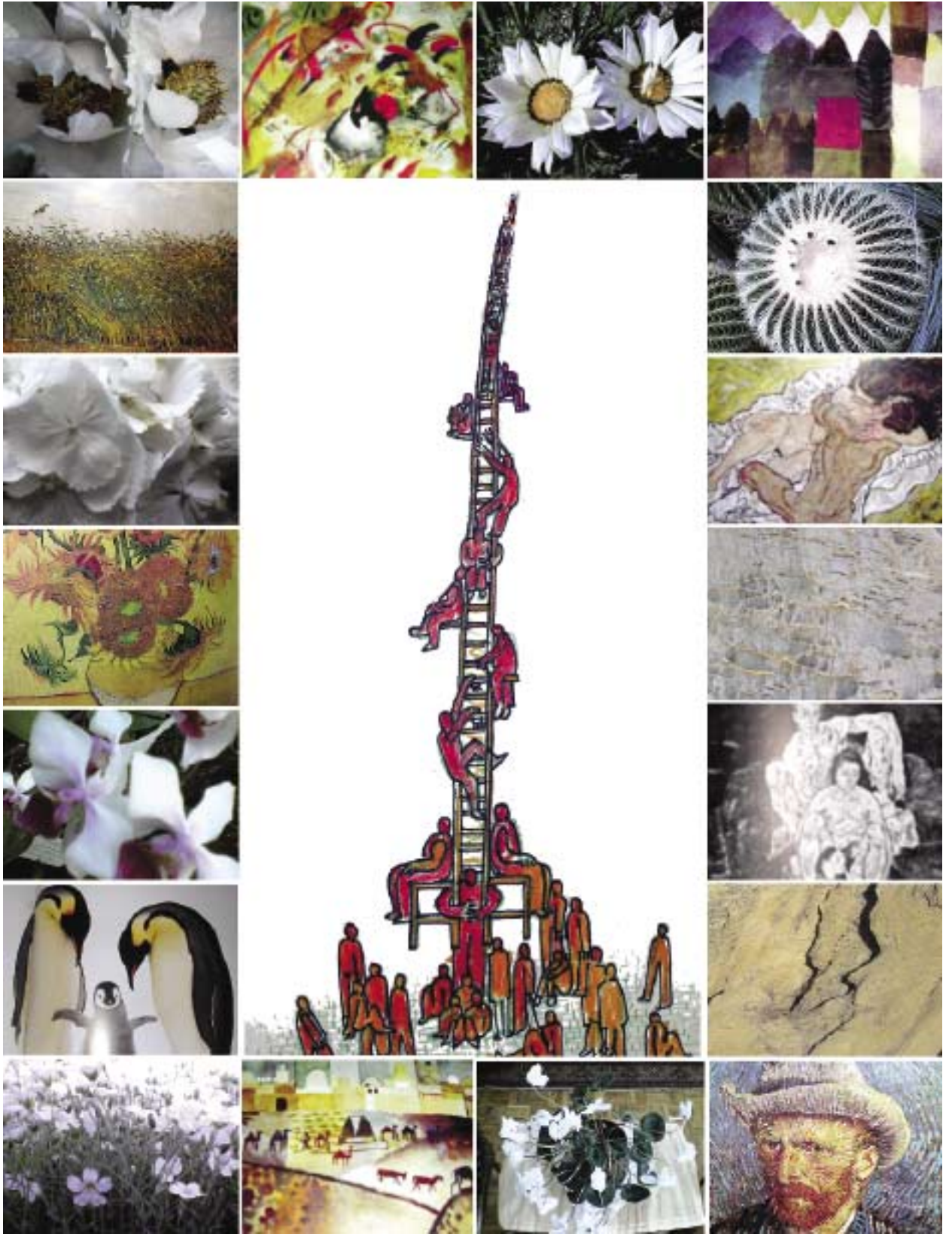
Bir şehir bir ağaç gibi organik, uyum içinde büyüyen bir bütün olabilir mi?

Bir şehir Louise Aragon'un dediği gibi Elsa'nın Gözlerine benzeyebilir mi?

Kaleme almakta zorlandığım bu yazıyı aşağıdaki satırlarla noktalıyorum:

*Düşünüyorum. Durup tekrar düşünüyorum...*

*Aklıma hiçbir şehir gelmiyor Elsa'nın gözleri dışında...*



Kompozisyon: Oruç Çakmaklı, 2005

# Kentsel Programı Tasarlamak...<sup>1</sup>

Doç. Dr.,  
ODTÜ  
Mimarlık Fakültesi,  
Mimarlık Bölümü

Güven Arif SARGIN

## ABSTRACT

### Designing Urban Program...

*Despite the discrepancies in their definitions and all the ambiguities in their relations to space, such themes as “hybrid” and/or “no man’s land” as operationalized in architectural design studios refer to an interaction of space-making in urban scale in order to characterize both the process and the end-product at once with which the boundaries of infinite programs, bodies, spaces, and spheres can now merge for constructing interconnected structures, systems, relations, materials, and representations. As a result, the abovementioned themes are the amalgam of differences for the separation of incompatible elements for further interactions, and a course of action of its own where interconnected processes are believed to be the variable capital of systemic organizations. Neither the term “hybrid” nor the “no man’s land” are thus an end in themselves, but constantly evolving progressions for simultaneous fragmentation, superimposition, de-formation, de-configuration, and so on. What we have here is, therefore, a conflicting network of any combination of intersecting or interconnecting thoughts and practices.*

*The operational use of such themes is to engender a space that contests the rigid polarities of any opposition, and it is the locus of movements generated by mutations, flows, oscillations, interplays, and ambiguities that characterize the very nature of post-industrial conditions. As a result, such an intricate disposition can now be summarized as a “condition”, the emerging “in-between”, where displaced politics and ideological systems, discrete memories, hovering representations and spatio-temporalities for further fabrications are all relentlessly located side by side.*

*Accordingly, what is thought to decipher such conditions should not be solely railed as a method of spatialization, but also reframed as an inquiry into our present time that is unstable and constantly varying in favor of unremitting production and/or consumption historically contingent upon capitalism’s cultural and social environments. Knowing their capacity for lodging the above conditions and believing their potentials to project the lesser expected enclaves for partial emancipation, such themes are then chosen not as lone concepts to generate a form of space-making in order to respond to those contradictions as well as the most needed expectations, but it should be chosen as a kind of activity that would continue to confront the nature of recent developments (exploitation, land-allocation, commodification, private ownership, and so on), and that would critically engage with issues of contemporary needs (emancipation, appropriation, use-value, public ownership, and so on).*

<sup>1</sup> Metin, 2004 yılı içerisinde Yeni Mimar Dergisi için hazırlanmış bir dizi yazıdan derlenmiştir.

**M**imarlık eğitimi süresince, gerek tasarlanması beklenen yapının, gerekse ona ilişkin bağlamların karmaşıklığı, tasarımcıyı zorlayan bir biçimde tanımlanır. Karmaşıklık hem işlevle, hem de tasarlanması istenilen çevresel verilerle ilintilidir ve çoğu eğitimci için, eğitimin son aşamaları, bu tür bir karmaşıklığın sınanması açısından uygun ortamlar sunmaktadır. Ancak bilinmelidir ki, karmaşıklık, salt yapının mekan listesinin kabarıklığının çok daha ötesindedir ve kentsel ölçeğe taşınmış bir tasarım, tanımlı çevrenin maddesel niteliklerini zorlayan bir mecrada yeniden kurulmayı beklemektedir. Karmaşıklığın bu tür bir bağlama taşınması, mimar ehliyetini almayı istemleyen çoğu tasarımcı için, belirgin güçlükleri de beraberinde getirir: tek bir işlevin ötesinde, çoklu işlevleri göreve çağıran program mekan listesinin yerini almıştır ve kentsel ölçek tüm bileşenleriyle, tasarım süreç ve yöntemlerini değişime zorlamaktadır. Sanırız, program ve kentsel mekan bileşenlerinin sorgulanması ve örgütlenen sürecin örneklerle verilmesi, karşılaşılan güçlükleri ve bunların aşılması için gerekli araçları, çok daha anlamlı kılacaktır. Program salt işlevsel değil, ilişkisel nitelikler üzerinden yeniden kurulmalıdır: burada, hem mekanın maddeselliğinden, hem de o mekana göndermeyle örgütlenen toplumsal/sosyal iletişim biçimlerinin ilişkiselliğinden bahsetmemiz, yanıltıcı olmayacaktır. Tasarımcıdan beklenen, davranışsal izlerin birbiri ardına dizimi ve bu izlerin, diyagramatik (çizeneksel) bir soyutlamaya taşınması değil, tam tersine davranışsal açıklamaların ötesinde kalan diyagramatik soyutlamaların dışındaki alanların, yeniden araştırılması ve tanımlanması olmalıdır. Farklı olduğu varsayılan ilişki türlerinin (örneğin, doğrusal yerine dairesel, yan yanalık yerine üst-üstelik, teklik yerine çokluk, vb.), “öteki” sosyal aktörler (örneğin, kullanıcı yerine gezgin, vb.) aracılığıyla kurulmaya çalışılması, hem bildik olanın ötesine geçebilmenin ortamlarını tasarım sürecine dahil edecek, hem de tanımsız kalan, kıyıda köşede bırakılmış, marjinal aktörün, ilişki düzeneği içerisinde üstlendiği/üstleneceği olası rolleri sorgulamaya başlayacaktır. İşte bu noktada, “kentsel ölçek”e ilişkin bileşenlerin yeniden tanımlanmasına gereksinim vardır. Mimari programa bağlı karmaşıklığı daha da çetrefilli bir konuma sürükleyecek kentsel programın, ölçeği genişletilmiş mekansal örgütlenmelerden öte

olduğu bilinmelidir. Eğer, program ilişkisel olansa, kentsel program da, kente dair ilişkiselliği tasarım süreç ve araçlarına taşımaya çalışmalıdır. Kentsel ilişkiselliğin ise, üç bileşen üzerinden sınanması gerekir: “maddesel, algısal ve sosyal”.

Maddesel mekan, aktörler ve coğrafi veriler arasında süregelen ilişki biçim ve sonuçlarını tanımlar. Sosyal aktörün çevresini değiştirmeye yönelik her müdahalesi, gerçekte, ilişkisel bir müdahaledir ve zamansal/toplumsal bağlama bağlı kalmak kaydıyla, sınırsız öneriler içerebilir. Algısal ilişki düzenekleri ise, maddesel olanı dönüştürmeye yönelik tasarımların, “zihinsel” bir çerçeveye bağlı kılınması, toplumsal haritalar üzerinden, mekansal üretim ve ilişkilerinin “ne” ve “nasıl” olması gerektiği konusunda sistemli bir bilgi tabanının oluşturulmaya çalışılmasıdır. Örgütlenen bilgi tabanının, toplumsal algı haritaları olduğu kabul edilmelidir; dolayısıyla, sürece etkisi olacağı varsayılan, tasarlama ve üretme erkini yönlendiren bilgisel yaptırımların, politik bir ilişkiselliği de göreve çağırdığı anımsanmalıdır. Bir başka deyişle, algısal ilişkisellik, politik mecrada kotarılmış bir ilişkisellik anlamına gelecektir ve tasarımcı, bu tür bir politik yapılanmayı çözme yetisine de kavuşturulmalıdır. Bu noktada, son bir ilişki düzlemi ise, sosyal mekan tanımı üzerinden kurulmayı beklemektedir. Eğer, algısal haritalar, maddesel olanı değiştirmeye/dönüştürmeye yönelik sistemli bir ilişkiyi örgütleyorsa, bu örgütlülük sosyal bir bağlam üzerinden kurulacaktır. Sosyal aktörler arasında süregelen (ya da sürdürülmesi istenilen) ilişki biçim ve süreçleri, hem algısal haritaların meşru kılınmasının bir aracına dönüşecek, hem de sosyal ilişkilerin yeniden-üretimini ortamlarını sağlayacaktır. Sosyal ilişkilerin, gizil veya değil, sosyal aktörler arasındaki iletişimin bir “aracı” ve sosyal bağlamların bir “tutkalı” olduğu anımsanmalıdır. Kentsel program, işte bu noktada, üç eksenle süregelen etkileşimi tasarım sürecine taşımaya amaçlar: burada istenilen, ilişkilerin doğru resmedilmesi ve “tarihsel” olanla “doğal” olan arasındaki ayrıçların ayırıtına varılmasıdır. Sanırız, kentsel programı ön plana çıkararak, bu tür bir karmaşıklığı örgütleyen eğitim süreçlerinin örneklenmesi, yukarıda özetlemeye çalıştığımız arayışı daha da anlamlı kılacaktır. Dolayısıyla, ODTÜ, Mimarlık Bölümü, Lisans ve Yüksek Lisans programlarında sürdürdüğümüz stüdyo çalışmalarının örneklenmesi, bu kısa metnimizin asal içeriğini oluşturacaktır.

**Algısal ilişkisellik, politik mecrada kotarılmış bir ilişkisellik anlamına gelecektir ve tasarımcı, bu tür bir politik yapılanmayı çözme yetisine de kavuşturulmalıdır**

İşte bu noktada, kavramsal bir çatki eşliğinde, savımızı bir anlamda biçimlendiren sözcük/tema/kavramlara, karmaşıklık-program-ilişkiselik üçlemesini anlamak adına gereksinim duyacağımızı bir kez daha yineleyelim Yazımız boyunca,

son yıllarda sürdürdüğümüz farklı tasarım stüdyosu süreçlerine yeri geldiğinde değineceğiz; ancak, ilk örneklememize, *Arnavutluk-Pogradec Kentsel Merkezi Yenileştirme Projesi* 'nden başlamak, yukarıda kısaca açılımını yaptığımız sorgu alanlarını sınavabilmek adına, bizlere yeterli kadar ipucu verecektir.<sup>2</sup>

*Karmaşıklık*: Pogradec kenti, özellikle son on yıl içerisinde önemli dönüşümleri içselleştirmeye çalışan ve mekansal anlamda ciddi sorunlarla boğuşan bir yapıyı içermektedir. İkinci Dünya Savaşı sonrası, sosyalist bir örüntüyü kendi iç dinamikleriyle kurgulayan, dolayısıyla öykünülen politik yapıya bağdaş bir mekansallaşmayı tüm örgütlenmeleriyle birlikte çatkılayan Arnavutluk, bir tür Modernleşme Projesi'ni, ulus-devlet-sosyalizm dizgisinin bağlayıcılığında kurmaya çalışmıştır. Bu bağlamda, tasarım erkini elinde tutan ve bunu kentsel ölçüğe taşıyan merkezci devletin, üst-sosyal aktör kimliğiyle salt maddesel bir öngörü değil, sosyal mühendisliği ön plana çıkaran Moderniteyi cepheye sürdüğü savlanabilir. Bütün bunların sonucunda ise, akılcı, işlevsel ve Modernist kent planlama ve buna takılan toplumcu-sosyal mimarlığın izlerini yakın dönemde yakalayabilmek olasıdır. Öte yandan, seçmeci bir ideolojik tabana yaslanan onca yatırıma karşın, 1990'lı yıllara bağlı politik dönüşüm ve ekonomik tercihler, salt ülkenin değil, irili ufaklı tüm kentlerin bir anlamda, değişmesini/dönüşmesini gerekli kılmıştır. Bölgesel bir endüstri merkezi olarak örgütlenen Pogradec kentinin de, "sermayenin mekansallaşma"sını göreve çağırdığı, dolayısıyla mekansal karmaşıklığın, toplumsal karmaşıklığı yeniden-üreten sistemik bir üst-dili/örgütülülüğü/tercihi istemli veya değil üstlendiği söylenebilir. Burada, eski-yeni, kalıcı-geçici, merkezi-ademi merkezi, toplumcu-bireyci benzeri karşıtlıkların, ikililiklerin kentsel mekanı yeniden kurmaya çalıştığı, mekansallaşmanın çatışmalar sonucu ortaya çıkan başkalaşımalar üzerinden kurulduğu görülecektir.

<sup>2</sup> Örneklediğimiz çalışma, Ayşen Savaş ve Kerem Yılmaz'la birlikte, 2003-2004 Akademik Yılı'nda ODTÜ Mimarlık Bölümü, Advanced Architectural Design Studio kapsamında yürüttüğümüz ve Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Urban Design Yüksek Lisans Programı ile ilişkilendirdiğimiz bir dersi içermektedir.



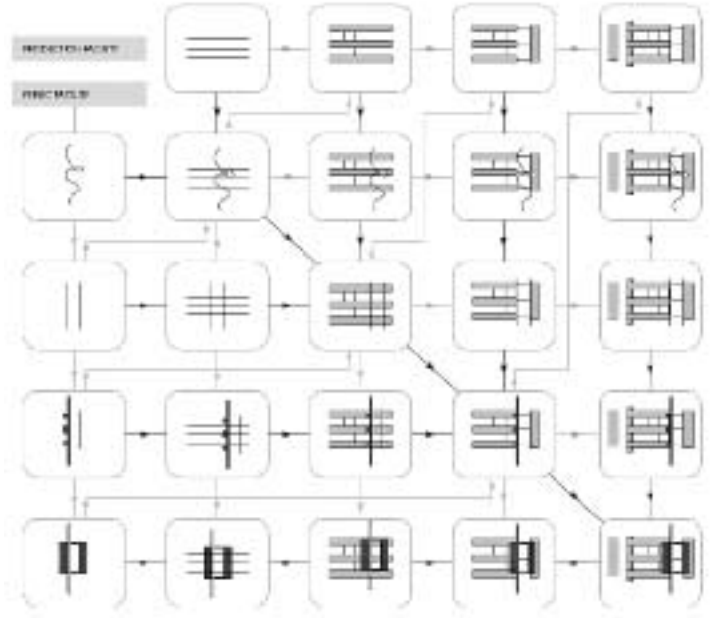
**Resim 1:** 'Aradalık'ın Operasyonel Aracı Olarak Sanayi: Proje alanının kentsel yapı içindeki konumu (Proje Müellifi; Özlem Mutlu)



*Program:* Karmaşıklığın farklı boyutlarıyla resmedilebilmesi ve kendisine gittikçe yoğun bir biçimde yer edinen bu tür bir çatışma ortamının, hem kentsel hem de mimari tasarımın olası amaçlılığını üretebilmesi adına, “durumu” niteliksel anlamda sınavacak bir tema/kavramın tasarım sürecine sokuşturulması gerekmektedir. Bir başka deyişle, cepheye sürülecek tema/kavram, bize göre, gerek durumun çözünürlüğünü artırarak, mekansallaşma türlerinin okunabilirliğini sağlayacak, gerekse karmaşıklığın olası dirençlerini, yeni baştan mekansallaşma üzerinden gündelik hayatın detaylarına indirgeyecektir. İşte tam bu noktada, uzlaşılan ve stüdyo süresince içinin yeniden-doldurulmasını istemediğimiz tema/kavram “melez”, mekansallaşmasının sınanması bağlamında tasarlamaya çalıştığımız “şey” ise, melez mekanlar”ın kendisidir (hybrid, hybrid spaces). Bu noktada, aykırı arada kalmışlığı, dolayısıyla başkalaşmışlığı betimleyen “melez”, sorun alanlarının giderilmesine yönelik, işleve indirgenmiş bir listelemenin ötesinde, diyagramatik bir sunuşun içermediği ilişkiselliği sınavan program(ları) göreve çağırabilecektir.

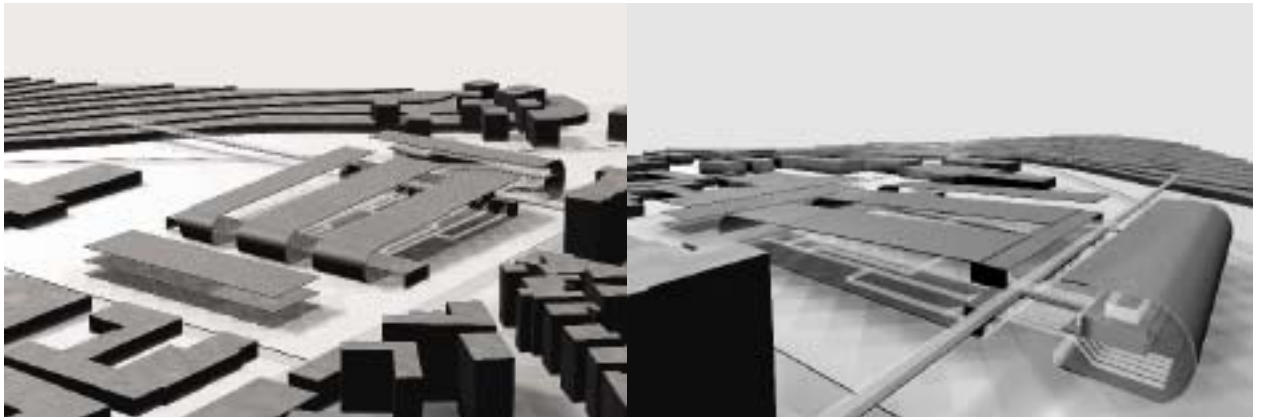
*İlişkisellik:* Pogradec kentinin üstlendiği karmaşıklığın ilişkiselliği, “melez”in imlediği hem maddesel aradalığın gönencini, hem de ona takılı sosyal başkalaşım/dönüşümlerin görece özgür yeni “kimlik”lerini, tasarım sürecinin asal elemanı kılabilecek, dolayısıyla madde ve maddeye takılı temsiliyetleri, tasarımın nesnesine dönüştürebilecektir.

Arada kalmışlığı, öteki (the other) olmayı imleyen “melez” sözcük/tema/kavramının açılımı, daha da

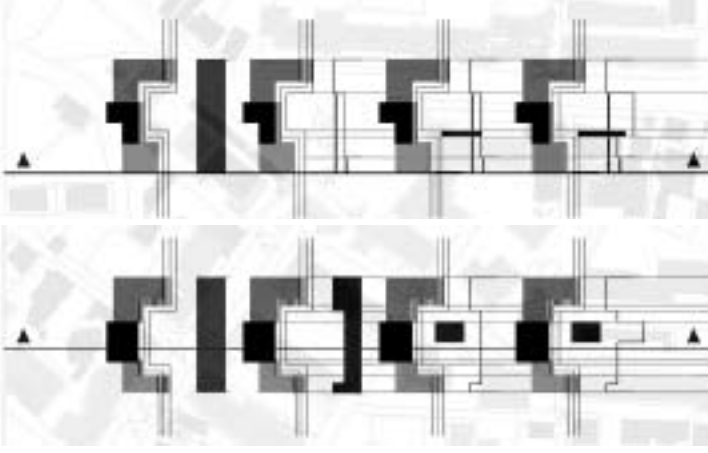


**Resim 2:** Tasarım Süreci içerisinde iki ayrı programın melezlenmesi (Proje Müellifi; Özlem Mutlu)

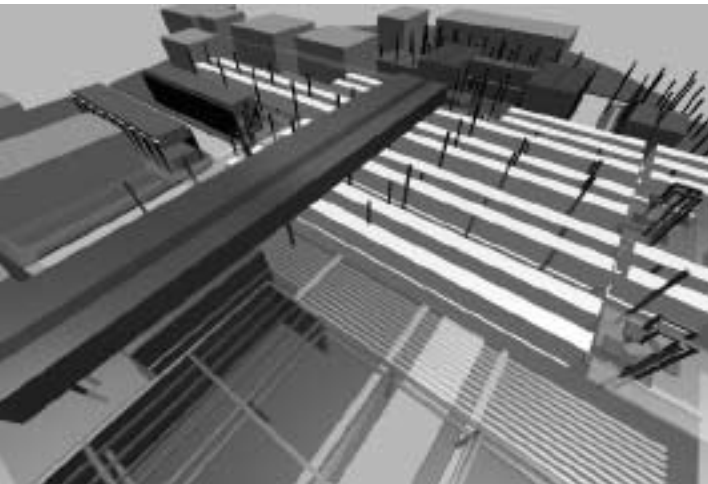
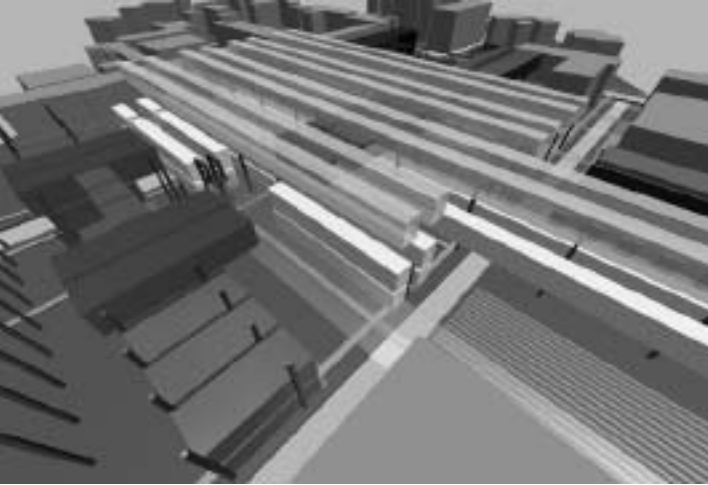
ötesi, gereksinim duyulan ve tasarımcı için bir tür düşünsel araca dönüşen “melezin ilişkiselliği”, hem Amavutluk’un itelendiği toplumsal dönüşümü anlamaya yönelik ortamları işlevsel kılacak hem de, tartıştığımız geçiş anı/durumunun mekansal örgütlenmesini betimleyebilecek mimari sorgu elamanlarını eylemselleştirebilecektir. Bunun yanı sıra melez mekanlar, öngörülen çıkarsamalar aracılığıyla, olası gelişim modellerinin mekan üzerinden sınanabilmesine “icazet” verecektir. *Hybrid Spaces*’de uzun uzadıya tartışıldığı gibi, melezin nasıl tanımlanabileceği gerek stüdyo



**Resim 3:** ‘Aradalık’ın Operasyonel Aracı Olarak Sanayi: Aksometrik görünüm (Proje Müellifi; Özlem Mutlu)



**Resim 4:** Kamusal mekanın planlanması: Özel mülke ait planlı alandan kamusal alan türetme; arada-melez mekanlar yaratımı: Plan (Proje Müellifi; Ali Özer)



**Resim 5:** 'Mimari Çaprazlama: Yarı Kamusal Melezlik': Perspektif görünüm (Proje Müellifi; Ali Özer)

eleştirmenleri gerekse sorun alanına program ve tasarım ortamlarıyla yaklaşan kitle için farklılıklar gösterebilir; eninde sonunda melez, düşünsel gönencini salt eko-sistem veya biyolojiden değil, toplum biliminden kültürel çalışmalara, kent tarihi ve ekonomisinden mimari tasarıma kadar uzanan alanlar bileşeninden almakta, dolayısıyla çeşitlilikten kaynaklanan karmaşıklığı, karşılıklı, çelişkiyi ve çatışmayı deneyleyen bir mecrayı imlemektedir. Burada sözü edilen melezin ilişkiselliği de, *paradigmatik* sıçramaların hem toplumsal izdüşümleri hem de mekansal uzanımları aracılığıyla ortaya konan karmaşıklığın algılanmasına yardımcı olacak bir tür bilgi-ağını örgütlemekte, Pogradec kenti özelinde yoğunlaşan çok-katmanlı birliktelikleri, değiştirici/dönüştürücü/iyileştirici mekansal deneyimlere indirgemektedir. Bize göre de melezin ilişkiselliği, tasarım süresince istenilen mekan üretim araçlarının gelişimine katkıda bulunabilecek, bir tür düşünsel yoğunluk olarak algılanmalıdır: burada tanımlanmaya çalışılan düşünsellik, mevcut durumu kullanabilme yetisini içeren, ancak arada kalmışlığın mekansal dönüşümlerini olumlayıcı (affirmative) bir yaklaşımı da beraberinde getiren bir eylem anı olarak görülmelidir. Tasarımcının bu tür bir süreçten, iki farklı kazanımının olacağı bilinmelidir. Çok-katmanlı sorun alanının parçalar üzerinden yeniden-okunulabilmesi artık kaçınılmazdır ve buna bağlı olarak da, tasarımın araçları (gerek stratejik kavrama ve gerekse taktiksel yanıtlama), tasarım sürecine eklenilebilmektedir. Bu noktada, program yazımını, her katılımcının düşünsel gönencine bırakalım ve ilişkiselliğin bir tür okuma ve tasarım aracına dönüşümü üzerine, kendi yazımızda ele aldığımız bazı notlarla tartışmamıza devam edelim. Bize göre, sermayenin mekanlarından, direnişin mekanlarına geçişi imleyen araçlar, mevcut durumun mekansal olumlama üzerinden nasıl dönüştürülebileceğinin de ip uçlarını verirler. Dolayısıyla burada söz konusu olan ve bizim kentsel taktikler olarak adlandırdığımız, altı farklı okuma biçimi ve ilişkisellikler:<sup>3</sup> yeniden-akılcılaştırma (re-rationale), yeniden-süreçlendirme (re-process), yeniden-kullanma (re-use), yeniden-yerleştirme (re-placement), yeniden-üretim (re-production) ve yeniden-temsiliyet (re-presen-

<sup>3</sup> Sargin, G.A., 2004, "Hybrid Spaces", Hybrid Spaces, Ed. Sargin, G.A., METU, Faculty of Architecture Press, Ankara, pp. 3-13.

tation). Bu altı madde'nin ne tür okuma yüzleri sunduğu, ilişkiselliklerinin nasıl tanımlandığı ve bütün bunların sonucunda, altı mekansal araca nasıl ulaşıldığını, daha detaylı olarak ele alacağız. Ancak burada üzerinde bir kez daha durulması gereken şeyin, herhangi bir sözcük/tema/kavram olarak ortaya atılan melez/melez mekanların ortak bir dili üretiminin, tasarım ortamı içerisindeki etkinliği olduğunu belirtelim. Melez olma durumu ve niteliğinin, Arnavutluk'un birbirine başat politik tercihler ile ona takılan ekonomik ve toplumsal yapılanma sonucu ortaya çıkan ve "ne o, ne o"yu betimleyen bir gerçeklik olduğunu da yineleyelim. Hiç şüphesiz ki, bu gerçekliğin içerisinde oluşan mekansal örgütlenmelerin, "ne o, ne o" durumunu yeniden-üreten bir düzeneği de etkinleştirdiği görülmelidir. Bir tür çözülmeyi beraberinde sürükleyen böylesi bir durumun mekansal üretkenliğinin ise, arsız kapitalist istemlere koşulsuz "biat" edeceği öngörülebilir. Bütün bunlara karşın, küreselleşerek tüketmeyi bir ön koşulmuşcasına ortaya koyan ve sonuçta, sermayenin mekanlarını (spaces of capital) bir tür beğeni düzeyine indirgeyen dönüşüm süresince, melezin, direnmenin olasılıklarını üretip üretmeyeceği de sınınamayı beklemektedir. İşte tam bu noktada, tasarımcının öncül görevlerinden bir tanesinin de, "aradalık"ın olası direnç noktalarını yakalayabilmek ve sermayenin mekanlarına başat, direncin mekanlarını (spaces of resistance) koyabilmek olduğunu bilmeliyiz. Sanırsız, yukarıda sıraladığımız ve daha sonra üzerinde duracağımız altı kentsel taktik, bu tür bir görevi üstlenebilirliğin araçlarını bize verecektir.

Dolayısıyla bu noktada, söz konusu olan ve bizim kentsel taktik olarak adlandırdığımız, altı farklı okuma biçimi ve ilişkiselliği üzerine, biraz daha duracağız:

a. Yeniden-akılcılaştırma, standartların ötesinde mekanı yeniden örgütlemeye iteleyen bir tür "algısal haritalama" olarak görülebilir. Yapısal kurgu, işlevsel örüntü ve beğeniye ilişkin göstergeler, hiç şüphesiz ki, toplumsal bir haritalama sonucu tanımlanır, yerleşik olanla özdeşleştirilir ve/veya zamanı gelince değişime zorlanır. Toplumsal haritalama ve mekanın akılcılaştırılması arasında doğrusal bir ilişkisellik söz konusudur. Pogradec'in bize sunduğu ise, melezleşebilmeye bağlı yeni bir algısal haritalama ve onun tanımladığı yeni akılcılıktır. Burada artık, egemen olana başat standart dışı (non-standart) yapısal bir kurgu, standart dışı işlevsel bir örüntü ve standart dışı bir beğenin varlığını kabul etmek gerekir. Tasarımcının görevi ise, standart ve standart-dışı arasındaki gerilimin bir tür tasarım aracına dönüştürülmesi üzerinedir.

b. Yeniden-süreçlendirme, 'mekanın mutlak, dolayısıyla durağan ve değişmez' olduğunu savlayan söylemleri gözden geçirmemize yarayan, kentsel bir "taktik"tir. Pogradec, bu bağlamda, mekanın bir son-ürün olduğu, dolayısıyla durağanlaştığı konusundaki öğretilerimizi yalanlayan bir süreci örgütler. Kısacası mekan donmuş bir son-ürün değil, sürekliliği yadsınamayan bir sürecin hem nesnesi hem de öznesidir; bir başka deyişle, mekanın akışkan zamana takılı ilişki niteliğiyle, değişime zorlanan yapısı, yeniden-süreçlendirme "an"larında, tasarımcının kullanımına sunulabilmektedir. Gereksinime bağlı anlık değişimlerden, uzun erimli programatik dönüşümlere değin uzanan, bir tür döngüden bahsettiğimizi burada yinelememiz gerekir.

**Tasarımcının öncül görevlerinden bir tanesinin de, "aradalık"ın olası direnç noktalarını yakalayabilmek ve sermayenin mekanlarına başat, direncin mekanlarını (spaces of resistance) koyabilmek olduğunu bilmeliyiz**



**Resim 6:** Mekanları Arkadlama: Eski Sanayi Bölgesinin Melezlenmesi: Tepeden tasarım alanın görünümü (Proje Müellifi; Öznur Peker)

c. Yeniden-kullanma, bir tür “ kolektif oyun”-dur ve aslında, bizlerin çok da alışık olduğu kentsel pratikleri yeniden örgütler: burada sözü edilen sürdürülebilir mekansallaşma ve dönüşerek, her seferinde yeniden işlev kazanan mekansal niteliklidir. Pogradec’in mekanları da, sermayenin istemediği tek atımlık kullanımları, dolayısıyla tüketimleri red edecek kadar, sürdürülebilirdir. Sermaye, anlık olanı istemlerken, direncin mekanları “çoklu” olanı göreve çağırır.

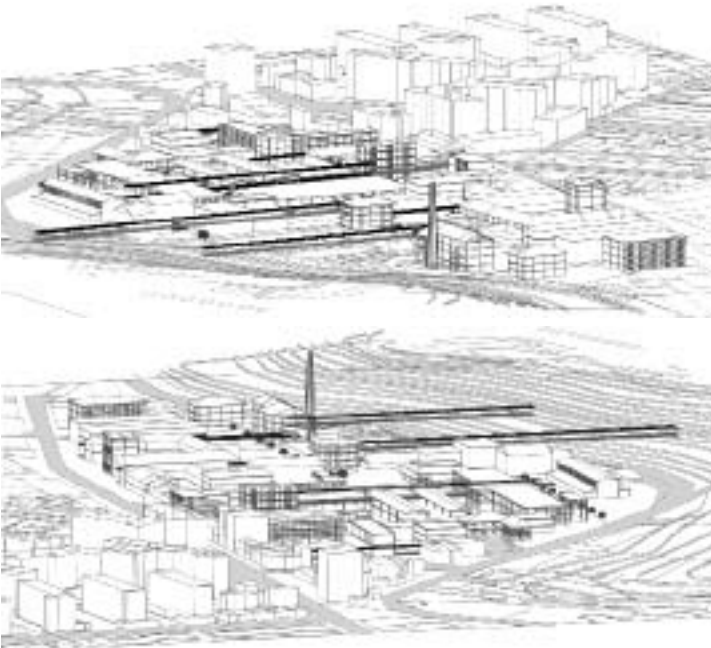
d. Bir diğer kentsel taktik, çoklu ilişkisellikleri istemleyen yeniden-yerleştirme’dir. Yer, salt mekansal sabitlenmeyi imlemez, zamana bağlı programatik yoğunlaşmayı da betimler. Dolayısıyla, ‘yer’den uzaklaşmak hem mekansal hem de programatik kaymayı beraberinde getirir; “deplase olmak”, bir yerden bir başka yere geçişin, kısacası, farklı ilişkiselliklerin deneylenmesi olarak algılanmalıdır. Ancak Pogradec’in yeniden-yerleştirilmesi, yukarıda sıraladığımız diğer kentsel taktikler göz önüne getirildiğinde (çoklu süreçler), kayma anlarını, farklı ilişkiselliklerin beraberliği (üst-üsteliği, yan yanlığı) olarak örgütler. Burada, kutupsal ayrışmalardan çok kutupsal çatışmalar söz konusudur: kamusal/özel, kapalı/açık,

içerisi/dışarı, içselleştirici/dışlayıcı benzeri temalar, mekan üretiminin asal elamanlarıdır. Bir diğer deyişle, biri diğerine başat olandan öte, hepsini aynı anda deneylemeye çalışan kaymalardır söz konusu olan.

e. Yeniden-üretim, bir tür yeniden-kullanım olarak da görülebilir; ancak burada özellikli olan, üretim anının özgün olanı dışlayıcı niteliğidir. Pogradec’in üretmekten geri kalmadığı direnç mekanlarında, özgün olanı ayırt edebilmek, hemen hemen olanaksızdır. Bir tür sanallığı (simulation) çağrıştıran yeniden-üretim süresince, özgünlüğün dolayısıyla tekil ürünün ve ürünü tasarlayan sosyal aktörün kimliği çok da önemli değildir. Bütün kent, kendisini sonsuz kez yineleyen bir tür mekansallaşma olarak görülebilir. Bütün bunlara karşın burada, Modern-sonrası söylemleri temsil eden mekansallaşmalardan söz etmediğimizi anımsatmak gerekir: özgünlük ve tekillik arkasına sığınan, ancak çoklu üretimler aracılığıyla, genel geçer bir tüketim kültürünü yaygınlaştırmayı amaç edinen sermayenin mekanlarına karşı, özgün olanı yadsıyan ve bir o kadar da tüketime sırtına dönen, bir tür mekansallaşmadır karşımızdaki.

f. Son olarak, yeniden-temsiliyet aracılığıyla “kollektif beğenilerin” yaygınlaştırılmaya çalışıldığı savlanabilir. Ancak burada söz konusu olan, salt ikonografiye indirgenmiş simge sistemlerinin kamusalılığı değildir. Yeniden-akılcılaştırma süresince, toplumsal kabulleri örgütleyen algısal haritalara bağlı kültürel işaretler kaçınılmazdır ve çoğu zaman mimarlık, benzer işaretler aracılığıyla kendisini temsil etmeye çalışır. Pogradec için de geçerli yeni kültürel işaretlerin oluştuğu savlanabilir; üstelik bu işaretlerin, mimarlığın dilini yeniden-kurgulayan süreçleri de etkin kıldığı bilinmelidir. Söz konusu olan, sermayenin işaretleri, dili ve sunumunu içselleştiren bir tür mimarlığa başat, yeni işaretler, diller ve sunumlardır.

Sonuç olarak, altı kentsel taktik üzerinden, kentin ve kentsel pratiklerin yeniden-okunabilirliğini irdeledik. Gerçekte, yukarıda sıraladığımız kentsel taktiklerin “nasıl işlevsel kılındığı ve olumlayıcı süreçler sonrası, ‘direnç’in nasıl edinildiği”, stüdyomuza katılan tasarımcıların asal soruları oldu. Kısacası, *Hybrid Spaces*



Resim 7: Mekanları Arkadlama: Eski Sanayi Bölgesinin Melezlenmesi: (Proje Müellifi: Öznur Pekeren)

(melez mekanlar) örneğinde olduğu gibi, bütün bu anlatılarda üzerinde özellikle durmaya çalıştığımız şey, kentsel tasarımın biçimsel tanımlamaları ya da bu tanımlamalara bağlı operasyonel süreç ve yöntemlerin meşruiyeti değildi. Saygın eğitim kurumları bünyesinde özerk bir konum edinmeye çalışan kentsel tasarımın, uzun erimli kurumsal beklentileri, kısacası, bizim üzerinde uğraş verdiğimiz sorunların asal eksenlerini oluşturmuyordu. Dolayısıyla bu noktada, bizim yaklaşımımızın nasıl başkalaştığına ilişkin bazı yinelemelerde bulunmak gerekebilir: Üzerinde yoğunlaştığımız çalışmaları ayrıcalıklı kılan şeyin, daha önceki yazılarımızda belirttiğimiz gibi, tasarımın salt nesneye, nesnenin biçem ve beğenisine indirgenmesine başat yeni tasarım süreç ve yöntemleri olduğu savlanabilir. Üstelik m<sup>2</sup>lere indirgenen “ihtiyaç listesi”nin de, programlar aracılığıyla yeniden tasarlanabilir olduğu savı, önceliklerimiz arasında yerini alıyor. Kısacası, burada temel iki sorunu açmaya çabalayan detaylı bir araştırmaya yöneldiğimiz görülecektir: bunlardan birincisi, “arazi mimarlığı”na karşı durmayı beceren ve yeri geldiğinde “kent mimarlığı” gibi çalışabilen, bir tür mimari erkin yeniden işlevsel kılınabilmesinin olanaklarının sınanması; ikincisi ise, mekansal örgütlenmenin program tasarımıyla eş zamanlı yürütülmesi gerektiği öngörüsüyle, bağlam yazımının mimarlık eğitiminde yer edinebilmesidir. Her iki beklentide de, dikkat edilirse, kesin sonuçlardan çok, olasılıkların sınanabilirliğine ilişkin bir yönelişin ağırlıklı olduğu görülecektir. “Arazi mimarlığı”, benimsemiş bir tür koşuldan öte, tarihsel niteliği olan bir “sonuç-ürün” olarak değerlendirilmelidir. Bir diğer yaklaşımla disiplinler kayma, daha da ötesi disiplinler güç kaybı, uzmanlaşma/yoğunlaşma benzeri istemlerin, mimarlık üzerindeki baskısı sonucu oluşmuştur: bununla birlikte, burada kaybedilen şeyin salt m<sup>2</sup>’ye indirgenmiş bir tür “pratik” yapabilme sorunu olduğu düşünülmemelidir. Gerçekte kaybedilen tasarım erkinin sınırlandırılması, dolayısıyla, çevreye (fiziki veya değil) karşı duyulan toplumsal sorumluluğun, yine toplumsal mutabakatlar aracılığıyla yitirilmesidir. Güç kaybını Modernite Projesi’nin içsel çelişkile-

rine bağlayan yazarlar/düşünürler olabilir; ancak nedenselliği ne olursa olsun bizim için öncelikli olanın, mimarlığın (soyut düzlemlerde ölçüp biçilmiş) parsellere indirgenmiş operasyonel gücü olduğunu, burada bir kez daha teyit etmemiz gerekir. Kentsel parselere indirgenmiş mimari tasarım, biteviye tıkanıklığın bir tür politik temsiliyeti olarak da algılanmalıdır; burada egemenliğini yitirmiş bir mimarlık ve iktidarını mekan üzerinden tüketmiş bir tasarımcının sınırlı-sorumlu tasarlama yetisinden bahsetmek, çok da yanıltıcı değildir (son 50 yıldır kentlerimizde deneylediğimiz böylesi bir gelişmenin sonuçları ortadadır). İşte bu noktada, yukarıda değindiğimiz ikinci önemli sorunu da tartışmaya eklemlememiz gerekir; bir diğer deyişle, mimari tasarım süreciyle program tasarımının ayrılmazlığı üzerine, biraz daha derinlemesine düşünmek iyi olabilir. Program tasarımı, mekanın nasıl örgütlenmesi gerektiğine ilişkin altyapıyı oluşturmakla kalmayacak, salt tasarlanan nesnenin ötesinde, hem tasarım sürecini hem de tasarımcıyı bağlamsal bir çerçeveye yöneltecektir. Ancak burada bahsedilen bağlamın, fiziksel bir mecraya itelenmiş ve tasarıma ilişkin bütün göndermelerini (referanslarını) yakın çevresindeki nesnelere üretmiş bir “şey”den aykırı olduğunu hissetmek gerekir. Bağlam yazımı, tasarlanan nesneyi coğrafi bir sığramayla, sınırlı parselin ötesinde yer tutmaya zorlayacaktır; üstelik coğrafi kayma, fiziki altyapıya bağlı toplumsal hareketlilikleri, beklentileri, üretimleri, çatışmaları, gerilimleri de anlamaya, tanımlamaya ve kullanmaya yönelik bütüncül stratejileri ve daha önceki yazımızda betimlediğimiz taktikleri de beraberinde sürükleyerek, tasarımcının kullanımına ustalıkla sunacaktır.

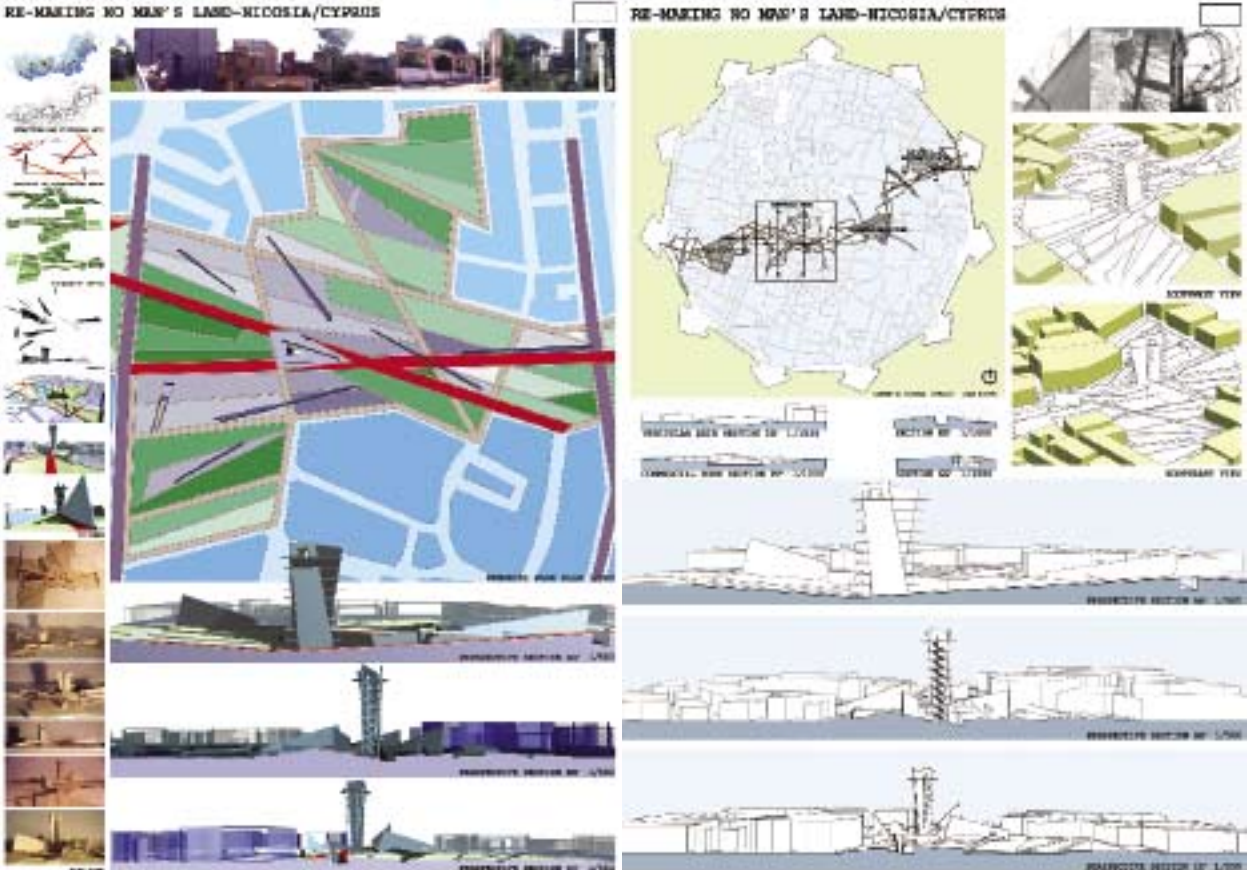
Belki de bağlam ve program yazımı üzerine sürdürdüğümüz söylemlerimizi, örnekler üzerinde vermek gerekir: Kıbrıs, Lefkoşa’da sürdürdüğümüz mimari tasarım stüdyosuna ilişkin süreçleri, yöntemleri ve son-ürünleri irdeleyerek, kimilerince, yeryüzündeki bölünmüş son kenti imleyen Lefkoşa-Nicosia’da yürüttüğümüz mimari tasarım stüdyosuna ilişkin süreç ve sonuçları, ayrıntılarıyla ele almaya çalışalım.<sup>4</sup> Bir dönemlik stüdyo

**Program tasarımı, mekanın nasıl örgütlenmesi gerektiğine ilişkin altyapıyı oluşturmakla kalmayacak, salt tasarlanan nesnenin ötesinde, hem tasarım sürecini hem de tasarımcıyı bağlamsal bir çerçeveye yöneltecektir**

<sup>4</sup> Ancak burada, ele alınan çoğu düşünce ve kuramsal tartışmaların, salt tarafımızı bağladığını özellikle anımsatmak gerekir. Diğer stüdyo eleştirmenlerince geliştirilen ve yazımızda ele aldığımız bakma biçimleriyle örtüşmeyen görüşler de söz konusudur. Stüdyo süresince oluşan bu tür aykırılıkların, mimarlık ortamını zenginleştiren bir katmanlaşma olarak değerlendirilmesi doğru olacaktır. Arch 401, Architectural Design Studio, “Re-making the No-man’s Land: Lefkoşa” Stüdyo Yöneticileri: İlhan Kural, Güven Arif Sargin, Kerem Yazgan, 2003-2004.

sürecine sığdırılmaya çalışılan, mimari program ve kentsel tasarım odaklı bu çalışmada istenilen, daha önce açılımını yaptığımız temaları yeniden işlevsel kılabilmek ve kavramsal göndermeler üzerinden tasarım erkini, çok katmanlı bir düzleme aktarmaktı. Dolayısıyla, ana hatlarını çizdiğimiz bu konuları yinelemeyeceğiz; ancak bizim için, bu özelleşmiş alana indirgenebilecek ayrıntıları paylaşmak, metnin anlaşılabilirliği açısından önemli sonuçlar doğurabilir. Bildik bir sürecin üstüne çıkabilmek adına, stüdyo katılımcılarına iletilen metinde, “m”lere indirgenmiş bir “ihtiyaç listesi”nin ötesinde bir üst-başlık, tema ve bu temayı betimleyen kısa sözcükler söz konusudur: bilgisini, herhangi bir sözlüğün indirgemeci yapısından alan bu betimlemede amaçlanan, doğrudan, tanımlı bir beklentinin iletilmesi değildir. Tam tersine, üst-temayı ve bu üst-temayı karşılayacağı varsayılan kavramlar, stüdyo katılımcılarına iletilmiş, bütün bunun ötesindeki bilgi edinimi ve üretimi, süreç içerisinde tasarımcının sorumluluk alanına terk edilmiştir. Katılımcılara iletilen üst-tema, “Tarafsız Bölgeyi Yeniden-yapmak”tır

(Re-making the No Man’s Land). Lefkoşa-Nicosia için öngörülen “No Man’s Land” gerçekte, üstüne çok şey söylenilmiş, gerek toplumbilim gerekse siyaset bilimlerinde genişlemesine tüketilmiş bir “şey” olabilir, ancak bu üst-temanın, mimari program yazımıyla ilişkilendirilmesi ve kentsel bir tasarım sürecine zorlanması yeni olabilir ve bize göre, üretkenliği yeniden sınanmayı beklemektedir. Uluslararası tanımıyla bir tür “tarafsız bölge”yi işaret eden “No Man’s Land”, gerçekte çok katmanlı, çatışma ve çelişmeleri içeren ve belki de, Fransız düşünür Foucault’un çok daha önceleri öykündüğü ve mezarlıklara kadar indirgediği, heterotopyalara eklemenecek bir yerdir. Ayrıklıklarla bezendiği ve mezarlık benzetişimine uyan kimi nitelikleri kendinde barındırdığı, şüphesiz ki düşünülebilir: örneğin, tarafsız bölge zamansızdır, bir başka deyişle, hem donmuş bir anı sahiplenmesi hem de “o” anı yeniden-üretmek kendi meşruiyetini, uzun erimli bir mecraya itelemesi bağlamında zamanlarüstü bir “muhteviyata” sahiptir; ya da, “tarafsız bölge” sosyal aktörlerinden koparılmış, sadece kaçaklara, sapkınlara



Resim 8: Genel Plan Tasarım Şeması (Proje Müellifi; Adnan Yıldız)



Resim 9: Arazi Modellemesi (Proje Mütellifi; Adnan Yıldız)

ve bildik olmayanlara açık bir tür geçiş mekanını imlemektedir. Benzer nitelikler üzerinden “tarafsız bölge”nin, neler içerdiğine ilişkin başka anlatılar türetebilmek olasıdır; aslında türemeler, stüdyo katılımcılarından beklenen asal bir ödevdir. Bu bağlamda bir başka örnek vermek gerekirse, bütün bu zaman aşımına uğramış sahipsiz mekansızlaşmaya karşın, denetim üstesinden gelinmesi gereken bir başka tema olarak karşımızda durmaktadır. Kısacası, egemenlik ve boş vermişlik arasındaki gerilim, “denetimli sahipsizlik”i göreve çağırılmaktadır: ikircikli bir durum gibi algılandığında da, siyasi iradenin görünür varlığı, yani denetime ilişkin sonsuz istemi, mekansızlaşmanın sürdürülebilirliği ile doğru orantılıdır ve tarafsız bölgeyi etkin kılan taraflarca, sessiz bir uzlaşma sonrası elde edilmiştir. Buradan çıkarsanacak sonuç, planıcı ve tasarımcının alışık olmadığı bir ters-yüz ilişki üzerine yoğunlaşılması gerektiği olmalıdır. Mekansızlaşma aracılığıyla elde edilen denetimin (mekansallaşmanın bir tür egemenlik kurduğu savlarına karşın) Lefkoşa-Nicosia bölünmüş kentini son 30 yıldır nasıl yönettiği, yönlendirdiği ve değişmeye zorladığı, salt toplumbilimsel ve/veya siyaset bilimi alanlarından öte, mekansal çözümlenmeleri de içermelidir. Dolayısıyla, yukarıda sıralamaya çalıştığımız zamansızlaşma, zamanlarüstüleşebilme, yersizleşme, yerleşik kalabilme, denetimsizlik ve/veya denetim üzerinde egemenlik, mekanlaşma, mekansızlaşma, sahipsizlik, sahipsiz geçirgenlik benzeri alt-temalar, stüdyo süresince işlenmiş ve tasarım aşamalarında işlevsel kılınan tasarlama araçlarına dönüştürülmüştür. Burada, tasarım aracı tanımının gerekleri üzerine de söz söylemek gerekir; daha önce örnekleme çalıştığımız program kurgulayabilme/yazabilme becerisi, burada çok daha önceliklidir ve doyurucu açıklamalara gereksinim duyar.

Kısacası bu çalışmada, “tarafsız bölge”nin nitelik ve olası gizilgücü üzerine yoğunlaşan kentsel/mimari program tasarımı öncelikli bir hedefdir. *No Man's Land*, bir diğer tanımlamayla tarafsız bölgenin düşünsel gönence katkısı sınırsız olabilir; ancak yazımıza, tarafsızlığın önemli bir açılımı, “denetimli arada kalmışlık” ve “denetimli aradaki-ötedeki”yle başlamayı doğru buluyoruz. Çünkü, burada sözü edilen tarafsızlığın salt siyasi bir kararla bağlantılı olmadığı bilinmektedir. Tam tersine, tarafsızlığın bir tür sosyal “akite”, uzlaşmaya gereksinim duyduğu ve edinilen “aktin” de mekansallaşarak, denetimi, daha da ötesi tahakkümü meşru kıldığı görülecektir. Denetleme, güce ilişkin karar, süreç ve eylemselliğe gereksinim duyar ve gerçek anlamda sosyal programlamayla ilintilidir. Kentin, bu tür bir çatışma ortamının nesnesi olduğu kaçınılmaz olmakla birlikte, kentleşmenin/kentlinin öngörülen çatışmanın merkezinde, hangi koşullarda yer edindiğine ilişkin soru da, en az kent-çatışma ikililiği kadar önemli sayılmalıdır. Sosyal aktörler arasındaki ilişkiselliğin biçimi, denetimin programa dair beklentileri doğrultusunda tasarlanır ve etkin kılınır: örneğin kimin, kime başat bir konum edinebildiği, ancak denetimle cismanileşir. Bununla birlikte, bizim için burada bir başka önemli konu, denetimin mekansallaşması (mekansallaşmanın siyasası, aktörleri, araçları, vb) olmalıdır: mekan, salt cismani bir niteliğin ötesinde, üretilen siyasalara bağlı sosyal program(ların) nesnesi konumundadır. Bir diğer deyişle, “şey”leri birbirinden koparan bir “aracı”, birini diğerine üstün kılan bir “örgütlenme”, ya da öykünülen “şey”leri “temsil” etmeye yarayan bir araç olarak da değer edinir. Dolayısıyla stüdyo katılımcılarından istenilen, sosyal bir programın tasarlanarak, bunun mekansallaşmasının olasılıklarını tartışmaya açmaktır. Buna bağlı ikincil

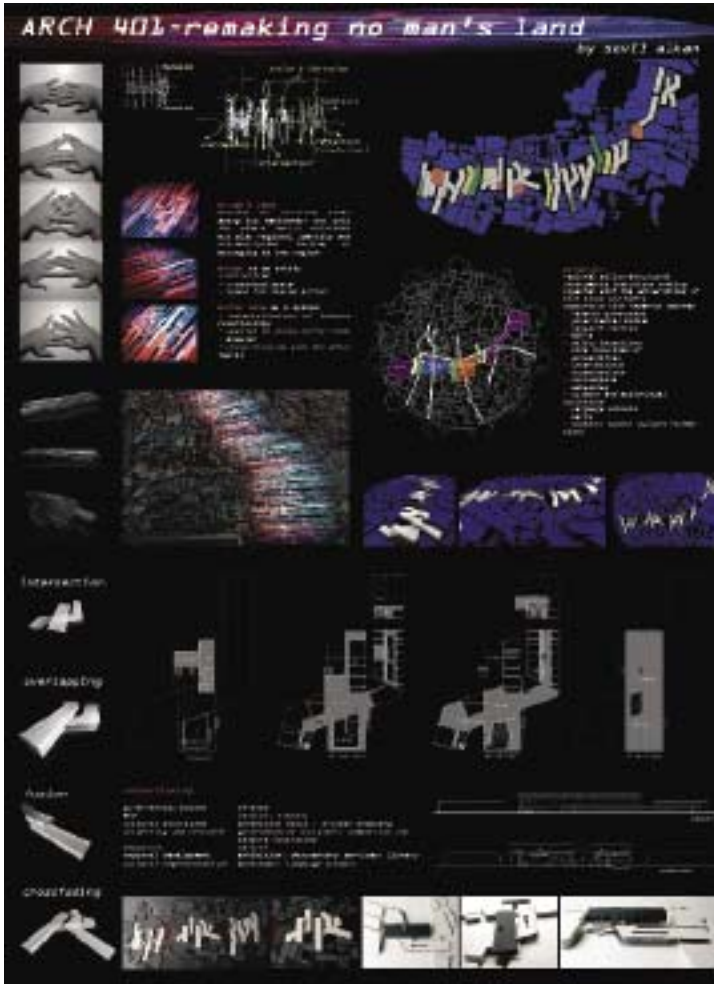
Denetleme,  
güce ilişkin karar,  
süreç ve eylemselliğe gereksinim duyar ve gerçek anlamda sosyal programlamayla ilintilidir

Kenti programlayarak düşünebilmenin, kentsel tasarım açısından önemli olduğu savlanabilir. Program yeniden tanımlanmayı beklemektedir

bir beklentinin olduğu, yukarıdaki açıklamalarımızdan anlaşılmalıdır: arada kalmışlığın çözümü üzerine senaryolar geliştirilmesi gerekmektedir. Arada kalmışlık, kuzey-güney benzeri coğrafi betimlemelerden, zengin-fakir benzeri ekonomi-politik yorumlardan, tarihsel çatışmalardan, etnik bölünmelerden, kültürel başkalaşımardan, vb. tanım bulabilir. Bu tür ikililiklerin, sorun alanının bağlamlarını yeniden kurabilmek adına önemli olduğu, burada bir kez daha teyit edilmiştir; aslında stüdyo sürecinde, bağlamsal altyapısı kurulmuş tartışma ortamlarının oluşturulması istenmiştir. Arada kalmışlığın bağlamını kuran bir başka unsurun da, mekansal çözümleme ve öneriler olduğu gerçeğinden hareketle, sosyal program ile kentsel/mimari program arasındaki gerilimin giderilmesi (veya yeniden kurulması), işte tam bu noktada geçerlilik kazanmaktadır. Lefkoşa'yı iki ayrı bağlama iteleyeni denetimli arada kalmışlığın, yeni mekansal önermelere gereksinim duyduğu

söylenebilir: programın ne olduğu üzerine uzun uzadıya tartıştığımız şeyleri yinelemeyeceğiz; ancak programın her tür ilişkiselliği kurmanın arabulucusu (mediator) olduğunu anımsamamız iyi olabilir. Dolayısıyla, arada kalmışlığın yeniden yorum edinimi programlar aracılığıyla olasıdır ve "ilişkisellik", bağlama ilişkin unsurların (sosyal ya da fiziksel) başka düzlemlerde olası senaryolara taşınmasını gerektirmektedir. Arada kalmışlığın, erişilemezlik ya da sahipsizlik benzeri kimi niteliklerinin de, programlar üzerinden tartışılmaya açılabilmesi, ancak bu tür bir sürecin örgütlenmesiyle olasıdır. Burada bir kez daha anımsanması gereken şey, mekan aracılığıyla yeniden yorumlanan arada kalmışlığın, eninde sonunda başka denetimleri de işlevselleştireceğidir: dolayısıyla stüdyo katılımcılarından beklenen, denetimin bütün bu süreç içerisinde siyasasını nasıl kurması gerektiğidir. Yukarıda tanımladığımız biçimiyle denetim, tahakkümü kaçınılmaz kılabilir, ancak bir başka açıdan bakıldığında, aynı denetimin özgürleştirici ortamları da üretebileceği görülebilecektir. Tahakküm veya özgürleştirici denetim(ler) arasında sıkışıp kalmış, bir tür arada kalmışlığın yeniden yorumlanması kaçınılmazdır ve katılımcılarda oluşturulmaya çalışılan bilinç, yukarıda betimlediğimiz gerilim üzerine de yoğunlaşmaktadır. Bir diğer deyişle, sosyal programın metinleştirilmesi ve mekansallaşması süresince, tahakkümden uzaklaşarak özgürleştirici bir örgütlenmenin olası ip uçlarını veren tasarımların etkin kılınması gerekmektedir ve kentsel yorum ile mimari önerilerin bu tür çıkış noktalarını üretebileceği varsayılmıştır.

Kısacası mekânın, toplumsal denetimin asal aracı olarak öngörülüp kullanılması evresinde, karmaşıklık-program-ilişkisellik üçlemesinin nasıl ve hangi araçlarla kurgulanıp tasarlanabileceğine ilişkin iki stüdyo çalışmamızı örneklemeye çalıştık. Halep'te yürütülen ve arada kalmışlığı modern-gelenek karşıtlığı bağlamında yorumlayan çalışmamız ile Berlin'de sürdürülen *Anımsamayı Çatılamak* (Constructing Remembrance: Berlin) temalı bir diğer çalışmamız da benzer nitelikleri içeren diğer deneysel stüdyo ortamları olarak değerlendirilebilir. Ayrıntılarına girmeyeceğimiz tüm bu çalışmalarda da asal amaç, kente dair bir program tasarlayabilmek, ancak bunu bildik araç ve yöntemlerin ötesinde katabilmektir. Bütün bunların sonunda, kenti programlayarak düşünebilmenin, kentsel tasarım açısından önemli olduğu savlanabilir. Program yeniden tanımlanmayı beklemektedir.



Resim 10: Genel Tasarım İlkeleri (Proje Müellifi; Sevil Alkan)



# Kentsel Dışavurumun Sınır Tanımaz Halleri: Sokakların İç Sesleri

Özgün TANGLAY

Endüstri Ürünleri  
Tasarımcısı, Mimarlık  
Tarihi Anabilim Dalı  
Y.L. öğrencisi, Başkent  
Üniversitesi Güzel  
Sanatlar Tasarım ve  
Mimarlık Fakültesi  
Araştırma Görevlisi

## ABSTRACT

### Street Art: Inner Voice of The City

*Poster, stencil, stickers, tags, graffiti... Street art is becoming more popular each day all around the world. But is it art or a crime? Independent from the discussions whether vandalism should be considered as an art form or not; my primary research interest is the definition of street art as an urban act and evaluation of it as an unplanned experience of space. Discussing the relationship between city and street art, the key point focused here is the evaluation of this action as one of the visual elements of the "living space" of the city.*

Poster, şablon, yapıştırma ya da grafiti... Marjinal sokak sanatı tüm dünyada her geçen gün daha popüler hale geliyor. Ama acaba bu sanat mı yoksa suç mu? Bu sürüp giden bir tartışma, çünkü bazıları onu şehirde çözülmesi gereken bir problem olarak görürken, bazıları da eşsiz bir sanat biçimi olduğunu söylüyor.

Benim araştırmam Vandalizm sanat olarak kabul edilmeli mi, edilmemeli mi tartışmalarından bağımsız olarak marjinal sokak sanatını bir kentsel eylem olarak değerlendirmek ve kent alanının plansızca deneyimlenmesi olarak yorumlamak olacak. Kent ve marjinal sokak sanatı arasındaki ilişkileri tartışarak, bu eylemi "kentten yaşayan alanı"nın<sup>1</sup> görsel elemanlarından biri olarak değerlendireceğim.

Bu çalışma, marjinal sokak sanatına modernist planlamayı eleştiren bir bakış açısıyla yaklaşacak ve modernist önermelere eleştirel yaklaşan

Durumcular (Situationists) ile marjinal sokak sanatçılarının ortak özelliklerini de vurgulayacaktır. Durumcuların bakış açısı, onların yeni tutkuların sınırsız açılımlarıyla örtüşecek şehirler ve çevreler inşa etme çabaları<sup>2</sup> bağlamında tartışılacaktır.

## Kentte "Kaçak" İşaretler

Son 40 yılı aşkın zamandır, bağımsız bir sanat biçimi olarak beliren marjinal sokak sanatı, kamunun görebileceği alanlardaki çeşitli dışavurumcu yasadışı ya da kaçak işaretler olarak tanımlanabilir. Yapıştırma (sticker), poster ve şablon gibi farklı araçlar kullanan ve kent mekanlarını boyayan ya da yerleştirmeler (enstalasyonlar) koyan bu eylemciler sanatçı olmak zorunda değillerdir. Kimi tanınmak için takma bir isim ya da görsel bir simge seçer kendine, kimi politik amaçları doğrultusunda izler bırakır. Sanat olarak tanımlansa

<sup>1</sup> James Donald, 1999, *Imagining the Modern City* (London: Athlone Press), p. 122.

<sup>2</sup> Simon Sadler, 1998, *The Situationist City* (Cambridge, MA.: The MIT Press), p. 1.

Marjinal sokak sanatı, “planlı ve düzenlenmiş” şehri “ev”e dönüştürmek, kamusal alanda kimlik göstermek ve kamusal alanı yeniden tasarlamaya yönelik bir girişim olarak görülebilir

da tanımlanmasa da “sokaklarda karşımıza çıkan (outdoor)” bu görüntülerden (ilk olarak 1980’lerde New York’lu ressamı ve Parisli şablon (stencil) sanatçıları için kullanılmak üzere dile getirildiği gibi<sup>3</sup>) “sokak sanatı” olarak söz edilecektir. Bu makalede marjinal sokak sanatının tümü kamusal mekan kullanımına değişik alternatifler sunduğu için çeşitli üretim biçimleri üzerinden gidilecek, çizim, karalama (scribbling), poster, yapıştırma (sticker) gibi teknikler arasında fark gözetilmeyecektir. Çünkü bu makale, basit bir yapıştırma dev boyutlardaki duvar resimlere kadar tüm işlerin ortak özelliğinin, bunların bir şehir plancısı ya da otorite tarafından tasarlanmamış olması, onların kanun dışı doğası ve bir tür yeraltı (underground) hareketi olması temelinde kurulacaktır.

Bu izlerin üretilme nedeni sanatçının sanatı müzelerden dışarı çıkarma isteğinden, kimlik belli etmeye kadar değişiklik gösterebilir. Kimi tanınmak için bir istek duyuyordur, kimi kamusal bir alanı bir grup ya da kişisel amaçlar için özelleştirmeye çalışıyordu. Pano ve ilan tahtalarındaki legal reklamlara misilleme işler üretmek de bu illegal dışavurum şeklinin varoluş nedenlerinden biri olabilir.<sup>4</sup>

Duvarlar, kayalar, yol işaretleri, panolar, tren vagonları, motorlu araçlar, garaj duvarları, parklar, uygun tuvallere dönüşebilir marjinal sokak sanatı eylemcisi için. Kent duvarları, çöp bidonları, posta kutularıyla kaldırımlar sanatçı/eylemci için boyanacak, yazılacak, yeniden tanımlanacak bir platforma dönüşür. Çünkü marjinal sokak sanatı şehir topraklarının standartlaştırılmış düzenini reddeder.

### Sokak Sanatının Mekansal Boyutları

Marjinal sokak sanatı çalışmaları genel olarak çevresinden bağımsız olarak, bir galerideki resimmiş ya da duvardaki bir yazıymış gibi algılanır; ama aslında marjinal sokak sanatının hem fiziksel hem de görünmez davranışsal çev-

reyle direkt ilişkisi vardır.<sup>5</sup> Bağlam bu işler için önemlidir ve onların mekansal boyutları vardır. İşlevleri kamusal alan üzerinden tanımlanır. Onlar kamusal alanı kitlesel iletişim için bir platform olarak kullanırlar. Kamusal alanı arzuları doğrultusunda korunma, sahiplenme ya da aidiyet için şekillendirirler.<sup>6</sup>

Marjinal sokak sanatı, canlı ve özgün yüzlerinden biridir modern kent kültürünün. Bir kentsel eylem olarak belirir ve gelişimi mekanın plansız deneyimi olarak tanımlanabilir. Bu eylem, kentin yaşayan alanının görsel elemanlarından biridir. Çünkü bu görüntüler şehirde yaratılan ortak deneyimlerin, değerlerin ve tatmin edilmemiş arzuların izleridir.

Marjinal sokak sanatı, modern kentsel stratejilere bilinçli şekilde karşı koymasına rağmen, yaşayan kentin haritalandırılmayan boyutlarının bir elemanıdır; insan faktörünün şehrin fonksiyonel elemanları aracılığıyla kontrol edilemeyeceğinin görsel bir kanıtıdır. Bu eylemcilerin anlatım biçimleri mimari, çevresel ve sosyal bağlamlara sahip olduğundan, onlar çevrelerini dönüştürürler. Bu tavır, rasyonel olarak planlanmış şehrin idealizmini reddederek kent üzerinden harekete geçen ‘Durumcuları hatırlatır. Modern kent stratejilerinin rasyonelliğine karşı koyan Durumcular, “kentin gerçek yaşamının modernlik ve şehirciliğin resmi temsili (reprezentasyonun) ötesinde bir yerlerde doğduğu”nu savunuyorlardı.<sup>7</sup>

Marjinal sokak sanatı, “planlı ve düzenlenmiş” şehri “ev”e dönüştürmek, kamusal alanda kimlik göstermek ve kamusal alanı yeniden tasarlamaya yönelik bir girişim olarak görülebilir. Susan A. Philips şöyle diyor: “Graffiti kişisiz mekanlara kişilik kazandırır, kimlik görünümü inşa eder, kamusal alanı özel mekan haline getirir ve etnik birlik kadar etnik çeşitliliği de destekleyici rol oynar.”<sup>8</sup> Tüm bölgesel izler, amblemler, duvar (aşk acıları ve ya futbol taraftarlığını duyurmak için yazılanlar dahil), kamusal alandaki özel görüntüler olarak belirirler. Onlar bölgeleri

<sup>3</sup> Kirk Semple, 9 July 2004, “Underground Artists Take to the Streets,” The New York Times Late Edition (East Coast), p. B.1.

<sup>4</sup> The Dictionary of Art, London: Macmillan Publishers, s.v. “graffiti.”

<sup>5</sup> Eva Cockcroft, John P. Weber, and James Cockcroft, 1977, Toward a People’s Art (New York: Dutton), p. xiii

<sup>6</sup> Lorri Nandrea, 1999, “Reflections ‘Graffiti Taught Me Everything I Know About Space’: Urban Fronts and Borders,” Antipode Vol. 31 (1), p.113.

<sup>7</sup> Simon Sadler, 1998, The Situationist City (Cambridge, MA.: The MIT Press), p. 15.

<sup>8</sup> The Dictionary of Art, London: Macmillan Publishers, s.v. “graffiti.”

imzalarla parçalara ayırırlar. Nancia bu durumu “şehrin tüm çizgilerini yeniden çizmek” şeklinde açıklar. Bu çizgiler, legal ve politik sınırların ve haritada görünen sınırlardan farklıdır. Kamusal alana yapılan bu saldırı, sosyal olarak kabul edilmiş kanalları istila ederek otoriteye meydan okumanın bir yoludur.<sup>9</sup>

Durumcuların bakış açısına göre, mimarlık ve tasarım, dünyanın sterilizasyonunu önermişti ve bu her türlü kendiliğinden oluşu (spontaneity) ya da “oyunculuk (playfulness)”u tehdit ediyordu. Bu eleştirel yaklaşımı göz önünde bulundurarak, marjinal sokak sanatçılarının da “sterilize” edilmiş şehri reddettiklerini ve şehri iletişim için bir araca dönüştürdüklerini söylemek mümkün. Kentsel peyzaj onların kolektif deneyimleri için tuvale dönüşüyor. Marjinal sokak sanatçıları/ eylemcileri ile Durumcular arasındaki ortak özellikler bunlarla sınırlı değildir. Onlar aynı zamanda kentin gücünü kendine karşı silah olarak kullanmaktadırlar. Kirk Semple, NY Times’ta yayınlanan makalesinde sokak sanatçılarıyla yaptığı röportajlara yer vermiştir. Röportajına yer verilen New York’lu sanatçılardan biri, şehir tabelalarını heykellere dönüştürdüklerini, panoları mesajları için kullandıklarını söylüyor ve girişimlerini “şehri kendine karşı kullanmak” olarak tanımlıyor. Durumcular da toplumda devrimsel bir dönüşüme ulaşmak için kitle kültürünün gücünü amaçlarına uygun şekle aktardıkları için, marjinal sokak sanatçılarının bu yaklaşımı onları hatırlatıyor. Durumcular, popüler kültür imajlarını kullanarak, onlar aracılığıyla tüketimin toplum yaşamı üzerinde etkilerini hicvetmişlerdi.<sup>10</sup>

Marjinal sokak sanatı/eylemi çalışması, böyle iddiaları var olsa da olmasa da bölgesel kimlik sembolleri olarak görülebilir. Onlar bir bölgenin nirengi işaretleri (landmarks) haline gelirler. Onlar, var olan sosyal gerilimleri yüzeye çıkarır ve görünür kılar, şehrin sosyal ve mekansal düzeninin anlaşılmasını sağlarlar. Durumcuların daha önce de belirttiği gibi, sokaklar, şehirdeki gerçek yaşam alanlarıdır.<sup>11</sup> Marjinal sokak sanatı ise çevre ve insan davranışları arasındaki ilişkileri göstererek bu durumu görünür kılar.

## Ankara Yaşam Alanlarının Sokak Sanatına Yansımaları

Ankara kent sakinleri çok da alışıktır değildirlirler aslında şehirlerinde marjinal sokak sanatı işleri görmeye. Bu durum çeşitli bağlamlarda tartışılabilir, ama şu çok açıktır ki marjinal sokak sanatı işleri üretecek bir çok eylemci grup ya



**Resim 1:** Pano ve ilan tahtalarındaki legal reklamlara misilleme işler üretmek, bu illegal dışavurum şeklinin varoluş nedenlerinden biri. Ankara’da sokak sanatı gruplarından olan blockfactory’nin eylemlerini web siteleri üzerinden de izlemek mümkün: <http://www.blockfactory.org>



**Resim 2:** Blockfactory, sanat galerilerinde çerçevesizleştirilmiş düşünceler yerine sokakta onlarla yaşayan ve ölen işler üretmeyi tercih ediyor

<sup>9</sup> Lorri Nandrea, 1999, “Reflections ‘Graffiti Taught Me Everything I Know about Space’: Urban Fronts and Borders,” Antipode Vol. 31 (1), p.113.

<sup>10</sup> Simon Sadler, 1998, The Situationist City (Cambridge, MA.: The MIT Press), pp. 15-16.

<sup>11</sup> Simon Sadler, 1998, The Situationist City (Cambridge, MA.: The MIT Press), p. 54.



**Resim 3:** Sokak sanatı, kentsel bir eylem olarak değerlendirilebilir. Blockfactory'nin çalışmalarından biri olan Kemal Sunal şablonu, Ankara'da Ayrancı-Kavaklıdere civarlarında her an karşınıza çıkabilir

da birey bulunmaz bu kentte; zaten yaratılan örnekler de disiplinli şehrin çehresinden hızla silinip gider çok uzun bir yaşam süreci olmaz. Benim amacım şehrin üretken olmayan yapısına karşın Ankara'da eylem yapan iki marjinal sokak sanatı grubunu tanıtmak: Blockfactory ve 1TURK.

Ankara'da 2000 yılında kurulmuş "Blockfactory" bir grup genç insandan oluşuyor. Onlar çoğunlukla yapıştırma (stickers) ya da şablon (stencils) gibi; evde hazırlanan ve hızla uygulanan araçlarla çalışıyorlar. Sanatçılar kendi işlerini üretmekte özgürler. Bir anlamda her üyenin işi kendi adına konuşuyor. Grubun ortak kurumsallığından söz etmek zor. Bazı kolektif projeleri de oluyor ama herkes kendi üslubunu yaratmakta özgür. Grup üyelerinin sayısı zaman içinde değişime uğramış ama marjinal sokak sanatı yaratma nedenleri, motivasyonları oldukça tanımlı ve sabit kalmış. Web sitelerinde duyurdukları ortak manifestoları da bunun göstergesi: *"Biz Blockfactory'iz. Kim olduğumuz ve kaç kişi olduğumuz hiç önemli değil ama bildiğimiz ve inandığımız bir şey var ki, sanat galerilerinde çerçevelendirilmiş düşünceler yerine sokakta bizimle yaşayan ve ölen şeyler yapıyoruz. "Bunları" sokağa yapıyoruz; çünkü yaşadığımız zamanın bir parçası olup, dünyaya adımızı kazımak gibi bir niyetimiz yok. Kamusal alanlarda, iznimiz olmadan, bir sürü reklam, tabela, billboardla*



**Resim 4:** Genç insanlardan oluşan "Blockfactory" 2000 yılında Ankara'da kurulmuş. Çoğunlukla yapıştırma (stickers) ya da şablon (stencils) gibi; evde hazırlanan ve hızla uygulanan araçlarla çalışıyorlar



Resim 5: 1 TURK kentte “izler” görmek istiyor

karşılaşıyoruz... Sokaklarımızı geri alıyoruz...”<sup>12</sup>

Grubun kurucusu COBI; Ankara’da sokak sanatı yaratma nedenlerini şöyle açıklıyor:

“Bunu Ankara’da yapıyoruz; çünkü öncelikle burada yaşıyoruz. Bir başka neden de Ankara’nın marjinal sokak sanatı açısından yoksunluğu. Başka şehirlerde pek çok örnekle karşılaşıyoruz, ama Ankara çok bürokratik bir şehir, kamusal binalarla dolu ve devletin varlığını şehirde attığımız her adımda hissediyorsunuz. Biz çoğunlukla zaman geçirdiğimiz alanlarda üretiyoruz; gittiğimiz, ait olduğumuz yerlerde. İşlerimizle Ankara’nın her yerine yayılmak gibi bir çabamız yok. Her ne kadar bu anlayış Türkiye’de pek yaygın olmasa da, bu, yaşam alanınızın sınırlarını çizmekle alakalı. Genelde Graffiti metropollerde, göçmenlerin, sorunları ifade edecek insanların olduğu yerlerde var. Ankara memur şehri, biz göçmen sıkıntısı yaşamadık, hissetmedik. Bizim tavrımız tepkiden çok sanat boyutuyla bakmamızdan kaynaklanıyor; sanatsal bir ifade kullanmayı hedefliyoruz. Şu anki sanat çevresine duyduğumuz tepkiden dolayı sokağa yapıyoruz. Biz istiyoruz ki,

yaptığımız şeyi herkes görsün, herkes yorumda bulunabilsin. Sokakta olunca meşrulaşiyor, kapıcı, taksicisi... Herkesle etkileşime geçiyor. Çünkü onu sokağa çıkardığımız anda yaşamaya başlıyor. Bir anlamda, legal reklamlara illegal yollarla karşıt işler üretmeye çalışıyoruz. Sanatımızın kamu tarafından görülmesini istiyoruz.

Ankara çoğunlukla devlet memurlarının yaşadığı bir şehir; sıkıcı, renksiz ve oldukça disiplinli. Bürokrasi yazılarıyla, mekanlarıyla kendini çok hissettiriyor. Şehirdeki genç nüfusa rağmen Ankara’da yaşayan insanlar alışmışlar disiplinli bir yapıda yaşamaya, özgür değiller. “Mini bar” (Ankara’da Tunus ve Bestekar Sokak civarlarında genç insanların buluşup kaldırımlarda içtiği içtikleri kentsel oluşumun adı) - iyi bir örnek genç neslin bu yapıya verdiği tepkiye. İnsanların patladığı ve bunun dışı vurulduğu bir yer. Daha önce şehirde kendimizi ait hissettiğimiz bir yer yoktu. Bu yüzden sokaklara çıktık ve diğerleriyle karşılaştık, yani bizim gibi düşünenlerle.”<sup>13</sup>

“1TURK” ise Ankara’da faaliyet gösteren bir diğer grup. 2001 yılında kurulmuş olan grup, son iki yıldır aktif değil ama gelecek için planları

“Daha önce şehirde kendimizi ait hissettiğimiz bir yer yoktu. Bu yüzden sokaklara çıktık ve diğerleriyle karşılaştık, yani bizim gibi düşünenlerle...”

<sup>12</sup> <http://www.blockfactory.org> [6 June 2005].

<sup>13</sup> COBI 3 Haziran 2005, yazar tarafından gerçekleştirilen röportaj, bant kaydı, Ankara

“Eylem alanımız, yaşam alanımızla sınırlı değildi. Biz Türk insanların tüketimi deneyimleme şekillerini eleştiren işler üretmeye çalıştık...”



Resim 6: Ankara kent sakinleri marjinal sokak sanatı işleri görmeye çok alışık değiller. İTURK grubunun ürettiği çıkartmalar da şehrin disiplinli çehresinden hızla silinip gittiği için çok uzun bir yaşam süreci olmamış

var. Grubun kurucu üyesi Kutlu Gürelli, grubu ve şehirle ilgili amaçlarını şöyle açıklıyor:

“Bu başlangıcını şöyle bir anlayıştan alan projeydi: “eğer hiç kimse bizim sokaklarda görmek istediğimiz şeyleri yapmıyorsa, biz de onları kendimiz yaratırız”. Grubumuzun ismini o dönemde reklamcılık alanında moda halini alan “pozitif milliyetçilik” akımına referansla koymaya karar verdik. O dönemde neredeyse her marka TURK kelimesini kullanıyordu adının başında ya da sonunda. Bizim amacımız da alternatif bir marka yaratmaktı. Diğerleri kamusal yerlerin duvarlarını kiralarak reklamlar aracılığıyla bizi kolaylıkla bombardımana tutuyorlardı. Oysa bizim kentte görmek istediğimiz şey “izler”di. Bunu hiç kimse yapmadığı için, biz yapalım dedik. Eylem alanımız, yaşam alanımızla sınırlı değildi. Biz Türk insanların tüketimi deneyimleme şekillerini eleştiren işler üretmeye çalıştık. İşlerimizin mekana özel (site-specific) karakteri de oldukça önemliydi bizler için. Örneğin kredi kartlarını eleştiren yapıştırmalar tasarladık, ATM makinelerine yapıştırmak üzere. Bir diğer örnek

de Ankara'nın karakteristik toplu taşıma araçlarından, eski kırmızı renkli EGO otobüsleri için tasarladığımız yapıştırmalardı. Kampanyanın adı “Super EGO” ydu ve otobüs içindeki insanların iç seslerini görselleştiriyordu: “dokunma!” “yerimi vermeyeceğim” “hayır, pasom yok!” gibi. Bu cümleler o eski otobüslerle özdeşti bizim için ve bir başka medyuma taşındığında anlamsız olacaktı. Pek çok aile memur olduğu için şehirde yaşayan aileler devletin kararlarından birebir etkilenen insanlardı. Bunlar üzerine düşündük ve şablonlar (stencils) hazırladık “yine zam” gibi. “İTURK” ismi de bu tabana oturuyordu ve yerel bağları vardı Ankara'da olmakla. Buradaki problem, Ankara'da, otoritenin bireyleri -politik bir söylemi olsa da olmasa da- kamusal alanlarda aktif olarak görmek istememesiyle ilgili... Ama biz düşüncelerimizi seslendirdik ve varlığımızı gösterdik.”<sup>14</sup>

### Kentin İç Sesleri

İTURK ve Blockfactory, şehri bu küçük işlemlerle çoğaltıyor, kimi kent sakinini gülümsetiyor,

<sup>14</sup> Kutlu Gürelli, 6 Haziran 2005, yazar tarafından yapılmış söyleşi, teyp kaydı, Ankara

kimini düşündürüyor, kimini sınırlendiriyorlar. Ama bir şekilde kent sakinleriyle etkileşime geçiyorlar, hem de plansız bir şekilde. Belki bu işler bağırıyorlar, fısıldıyorlar, ama yine de kentin iç sesini duyuruyorlar.

Ankara'da faaliyet gösteren bu grupların ifadelerini de göz önünde bulundurarak, onların girişimleri mekanın bir parçası haline gelme ve Ankara'da yaşam alanlarını tanımlama çabası olarak değerlendirmek mümkün diye düşünüyorum. Onlar, kentsel alanın standartlaştırılmış düzenini reddederek "kentsel karışım (urban mix)"<sup>15</sup> katkıda bulunuyorlar çeşitlilik kazandırıyorlar. Bu durum, şehirdeki insan kitlelerinin objelere indirgenerek matematiksel bir düzenle tasarlanamayacakları anlayışına katkıda bulunuyor. Şehri anlamak için, farkların farkından haberdar olmak gerekiyor.

Kentlerin iç seslerini duymak için, harita analiz etmek yerine sokaklarına dalmalı, orda akıp giden yaşama bakmalı. Marjinal sokak sanatı haritaya bakınca görünmeyen bazı katmanları görünür kılan yollardan biri. Ama şehrin anlatacağı daha pek çok hikayesi var iç sesini dinlemeyi bilenlere...

#### **Kaynakça:**

COBI. 3 Haziran 2005. Yazar tarafından gerçekleştirilen röportaj, bant kaydı. Ankara, TÜRKİYE.

Cockcroft Eva, John P. Weber, and James Cockcroft. 1977. Toward a People's Art. New York: Dutton.

Donald, James. 1999. Imagining the Modern City. London: Athlone Pres.

Gürelli, Kutlu. 6 June 2005. Yazar tarafından gerçekleştirilen röportaj, bant kaydı. Ankara, TÜRKİYE.

Lenz, Michael. September 2001. "Hip-Hop Landscapes." Journal of Popular Music Studies Vol. 13 (2), pp. 245-248. [date accessed], <http://taylorandfrancis.metapress.com>.

Ley, David and Roman Cybriwsky. December 1974. "Urban Graffiti as Territorial Markers." Annals of



**Resim 7:** Yapılan işlerin mekana özel karakteri ITURK için oldukça önem taşıyor

the Association of American Geographers Vol. 64 (4). Grove Art Online. Oxford University Press, 2005. [30 May 2005], <http://www.groveart.com/>

Sadler, Simon. 1998. The Situationist City. Cambridge, MA.: The MIT Press.

Nandrea, Lorri. 1999. "Reflections 'Graffiti Taught Me Everything I Know About Space': Urban Fronts and Borders." Antipode Vol. 31 (1), pp.110-116.

SandercocK, Leonie. 1998. Towards Cosmopolis. Chichester, West Sussex: John Wiley&Sons Ltd.

Semple, Kirk. 9 July 2004. "Underground Artists Take to the Streets." The New York Times Late Edition (East Coast), p. B.1.

Stocker, Terrance L., Linda W. Dutcher, Stephen M. Hargrove, Edwin A. Cook. Oct. - Dec. 1972. "Social Analysis of Graffiti." The Journal of American Folklore Vol. 85 (338), pp. 356-366. [30 May 2005], <http://links.jstor.org>.

Storey, Samantha. 26 September 2004. "Download, Peel and Stick, and All the World's a Gallery." The New York Times Late Edition (East Coast), pp 2.34.

The Dictionary of Art, London: Macmillan Publishers.

<sup>15</sup> Simon Sadler, 1998, The Situationist City (Cambridge, MA.: The MIT Press), p. 25.

# Almanya'da Kentsel Planlama: Şehri ve Çevresini Yeniden Dönüştürmek!

<sup>1</sup> Dipl.-Ing. Mimari ve Şehir Plancısı, Üniversite Profesörü ve "Şehir Planlama ve İmar Planı" Bölüm Başkanı, Mekansal Planlama Fakültesi, Dortmund Üniversitesi  
<sup>2</sup> B.Cp. - ODTÜ, Dipl.-Ing. - Mekansal Planlama Fakültesi, Dortmund Üniversitesi

Christa REICHER<sup>1</sup>

Çeviren: Hasan SİNEMİLLİOĞLU<sup>2</sup>

## ABSTRACT

### Urban planning and design in Germany: Recycling the town and the region!

*In Germany, urban planning is facing a profound change of paradigm. The last wave of large-scale new planning, pushed by the German reunification, slowly is fading out. Decreasing numbers of the population and an increasing number of not used habitations and industrial sites within the towns are demonstrating that priorities of tens of years have to be changed: We need recycling instead of new construction.*

*This should be a rather thrilling period, because right now we have to concentrate on quality of recycling and not yet on quantity.*

*The decisive questions to the future are:*

- *How may we reach more spatial quality with less people?*
- *Will the time arrive to reconstruct the so often desired compact European town?*
- *Has urban planning to qualify the actual status quo of "Zwischenstadt" which is considered as a patchwork of town and landscape?*

*In their widest sense, the answers are lying in urban qualifying with the following accents:*

- *to give priority to the development of the inner cities,*
- *to understand landscape as an urban element,*
- *to treat the existing buildings in a more differentiated way,*
- *to make the industrial history visible,*
- *to look at the town in a regional context,*
- *to promote a "New urbanity" instead of "New Urbanism".*

*The existing buildings in their diversity have to stand at the beginning of acting. We have to qualify and to recycle them. The foundations already exist; we just need a consensus about the plan and the strategies of real construction and reconstruction.*

**A** lmanya'da şehir planlaması bir temel dönüşüm süreciyle yüz yüze. Almanya'nın yeniden birleşmesiyle doğan büyük çaplı mekansal "yeni-planlama" yavaş yavaş hızını kaybediyor. Azalan nüfus ile şehirlerdeki boş evlerin ve boş iş alanlarının çoğalması on yıllarca sürdürülen mekansal planlama yöntemlerinde bir geriye dönüşün kaçınılmazlığına

işaret ediyor: "büyük mekanları yeni planlama yerine şehrsel yenileme."

Bu durum önümüzdeki çok ilginç bir döneme işaret ediyor. Çünkü planlama faaliyetleri, bugüne kadar sürdürülen niceliğe yönelik uygulamaları bırakıp, kentsel yenilemede niteliğe (kaliteye) yoğunlaşmalıdır.



## EĞİLİMLER / YÖNELİMLER VE ÖNGÖRÜLER

Şehir planlamanın görevi var olan eğilimleri ve yönelimleri – “yaşam biçiminden”<sup>3</sup> “teknolojiye”, “nüfus değişkeni”nden “yarının ev ideali”ne kadar her şeyi – değerlendirerek bunları mekansal stratejilere dönüştürüp geleceğin kentsel yapılanmasını yönlendirmek olmalı.

Burada temel çerçeve birçok değişik alanda belirleniyor ve bu sonuçsal genellemeleri zorlaştırıyor: sosyal, politik, iş ve yaşam alanlarına ek olarak demografik dönüşüm, teknolojik ilerleme ve devinim ile altyapısal alanlarındaki eğilim ve yönelimler belirtilmeli.

Bütün bu değişkenler kent planlama ve yapılanma, mimari, ev ve yaşam mekanları alanlarında yeni politikalara zorluyor, geleceğin şehirlerini ve çevresel mekanını<sup>4</sup> belirliyor. Peki bu somut olarak ne anlama geliyor?

### *Sosyal ve politik eğilimler*

Yeni bilgi ve iletişim tekniklerine olan bağımlılık toplumu ikiye bölmüştür: “bilgiyle donanmış” kesim ve “bilgiyle bağı kopuk kesim”. Toplumun giderek hızlanan “bireyselleşmesi”yle artan kişisel yalıtılmışlık, yeni toplumsal birlikteliklere ve yakınlaşmalara olan özlemi tekrar güçlendiriyor.

### *Demografik eğilimler*

Yapıların yarın için şekillendirilmesi nüfus piramidindeki değişimi ve bundan doğan zorunlulukları göz önünde bulundurulmak zorundadır. Aynı şekilde Almanya’da nüfusun azalmasına rağmen yaşam birimlerinin (hane sayısı) artması dikkate alınmalıdır.

### *Teknolojik eğilimler*

Teknoloji sektöründeki gelişmeler bina ve diğer yapılarda yeni (innovative) ve ucuz teknik uygulamaları mümkün kılacaktır.

### *Kentsel Hareket (mobility) ve alt yapısal eğilimler*

Gelecekteki toplum gittikçe hızlanan bir hareketlilikle belirlenecek ve bu fiziksel hareketliliğin yanında elektronik yolları da içerecektir.

### *İş ve çalışma alanlarındaki eğilimler*

Hizmet, bilgi ve iletişim toplumuna geçiş, iş zamanı ve çalışma biçimleriyle birlikte iş mekanlarının da değişime uğradığı yeni iş alanlarının oluşumuna yol açmaktadır.

### *Ev ve yaşam alanındaki eğilimler*

Yarının ev ve yaşam biçimleri esnekliğin önemli bir rol aldığı çok çeşitli bireysel yaşam biçimlerinin renkli bir aynası olacak. Yaşam kalitesi giderek ev konforuna olan beklentiyle tanımlanacak.

## BÜYÜME, DURGUNLUK VE BÜZÜLME<sup>5</sup>

Son iki yüz yılda kentleşme süreci temel olarak sanayileşmeyle belirlendi. Kuşkusuz kentleşme ve sanayi yerleşimi karşılıklı bir etkileşim içinde oldu. Sona ermekte olan (klasik) endüstrileşme sanayileşme süreci kentsel bölgelerde çok çeşitli ve değişik terk edilmiş alanlar bırakıyor. Buna ek olarak şu olguyu dikkate almalı: Avrupa’daki geleneksel kır ve kent ayrımı yoğun bir “kırsal alanların kentleşmesi” ve “kentsel alanların kırlaşması” (Sieverts, 1997) sürecine sahne oldu.

Aynı zamanda belirtmelidir ki, değişik kent ve bölgelerde varolan durum birbirinden çok farklıdır: Hamurg’da hem nüfus hem de iş alanları çoğalırken ve şehir Elbe nehrinin öbür tarafına taşmışken, Leipzig nihayet olumsuz gelişme eğilimlerini durdurmaktan hoşnut durumda. Buna karşın Ruhr Havzası, geleceğe yönelik olumsuz öngörülerin geleceğin planlama faaliyetleri bakımından nasıl bir etkiye sahip olacağını henüz tartışıyor.

Yani, şu anda Almanya’da büyüme, durgunluk ve büzümeye birlikte yaşanıyor. Bu belirsizliklerle

Yarının ev ve yaşam biçimleri esnekliğin önemli bir rol aldığı çok çeşitli bireysel yaşam biçimlerinin renkli bir aynası olacak

<sup>3</sup> Yazar burada İngilizce “Lifestyle” terimini kullanıyor. (Çevirenin Notu - ÇN)

<sup>4</sup> Almandaca “Landschaft” İngilizce “landscape” terimiyle eş anlamlıdır ve Türkçedeki “peyzaj” dan çok daha geniş bir anlamda kullanılır. “Landschaft” büyük ya da geniş bir alandaki (mekandaki) herşeyi kapsar. Dolayısıyla deyim “çevresel mekan” olarak çevirmeyi daha uygun buldum. (ÇN)

<sup>5</sup> Schrumpfung (Almanca) – shrink (İngilizce) – Gerileme, büzülme anlamında kullanılır. (ÇN)

Geleceğin kent planlaması için gerekli (yol gösterici) modeller üzerine tartışma tekrar kabul görmektedir

dolu süreçte mekansal kalite, (bölgeler için) yönelimi belirleyecek. Bu süreçte yavaşlayan kentsel büyüme kent planlaması için aynı zamanda büyük bir şans olarak algılanmalı. Kentsel yenileme planlamasında nasıl bir yol seçilmesi konusunu düşünmek tekrar olanaklı. Geleceğin kent planla-

ması için gerekli (yol gösterici) modeller üzerine tartışma tekrar kabul görmektedir.

Geleceğe yönelik temel sorular şunlardır:

- Daha az insanla daha büyük bir mekansal kaliteye nasıl ulaşılabilir?



Wesseling 1:25.000  
Aachen  
1. Ödül – Genel Konsept rha reicher haase mimarlık + şehir planlama, Aachen



- Hakkında çok konuşulan ve özlemle dile getirilen klasik derişik (kompakt) Avrupa şehrini yeniden hedeflemenin zaman geldi mi?
- Şuandaki durumuyla kent -kır karışımı olan “Ara Şehir“i yenilemek kent planlamasının öncelikli görevi mi?

## KENTSEL KALİTELENDİRMENİN<sup>6</sup> HAREKET NOKTALARI

Yukarıdaki sorulara verilecek cevapların ortak bir yanı var. Cevaplar kaliteyi yükseltmeyi öngörüyor.– Mekansal açıdan –kentsel kaliteleendirmenin hareket noktaları çok çeşitli olmalıdır:

### Merkezlerin Geliştirilmesine Öncelik Verilmeli

Banliyöleşme sınırına erişmiş durumda. On yıllarca merkezlerde oturmak yerine yeşil alanlar içinde tek aile evlerinde oturmak öne çıktı. Şehir merkezlerinde yaşayan insan sayısı büyük oranda geriledi. Daha çok hizmet ve ticari sektör, büyük

kiralar ve rant yoluyla merkezleri işgal etti. Birçok eleştirel gözlemci kentsel geleceği karamsar tablolarla ifade etti. Amerikalı planlama kuramcısı John Friedmann bile “şehir öldü“ tanımıyla oluşumun geriye dönülemezliğini ifade etti.

Bugün – birçok gözlemci ve aktörün şaşırarak baktığı – birçok mekansal alanda bir dönüşüm söz konusu. Bu olgu “Kentsel Rönesans“ veya “kentsel merkezlerin yeniden keşfi“ gibi tanımlamalarda ifadesini buluyor. Her şeyden önce yaşlı insanlar kente geri dönüyor. Yaşamlarının bir dönemini çocuklarıyla birlikte banliyölerde geçiren bu insanlar, yaşamlarının yeni bölümünde kültürel faaliyetlere ve sağlık kurumlarına yakınlığa büyük değer biçiyorlar.

Ekonomik veriler bu eğilimi desteklemektedir. Bankalar banliyölerdeki ev ve arsa fiyatlarının düşeceğini öngörmekte; aynı zamanda gerileyen ekonomik baskı merkezlerdeki arsa fiyatlarının düşmesini ve böylece merkezlerde oturmayı daha çekici kılmaktadır.



**Resim 2:** Wesseling Merkezi, yarışma teklifi, 1. Ödül – trafik yolunun kaldırılması rha reicher haase mimarlık + şehir planlama, Aachen

<sup>6</sup> Qualifizieren (Almanca) – qualify (İngilizce) - kaliteleme, kaliteyi yükseltme anlamında kullanılır (ÇN)

Merkezlerde yeterli arsa sunumu var. Merkezlerdeki arsa sunumu yeterli düzeydedir. Sanayileşmenin yavaşlaması (ve giderek durması) merkezlerde büyük ölçüde yeniden aktifleştirilmeyi bekleyen yeni alanlar yaratmıştır. Merkezlerde ortaya çıkan bu potansiyelin yönlendirilmiş bir kullanımı, kontrolsüz alan kullanımının sınırlandırılmasını ve mekanın ilerleyen parçalanmasını engeller niteliktedir.

Buna ek olarak, merkezlerin (yeniden) geliştirilmesi ve düzenlenmesi bazı caddelerin kaldırılmasını gerektirmektedir. Bu yollar zamanında şehirlerdeki kültürel bağlantıları göz önüne almadan yapılmıştır. Ayrıca merkezlerin geliştirilmesinde demiryolu istasyonlarının geçmişte öngörülen kullanımları değiştiği için yeniden planlanması gerekmektedir. Bu alanların merkezde bulunması önemli bir potansiyel oluşturmaktadır.

sizleşmesi, oluşumu bir yanda doğal alanlar öte yanda yapılarla yamalı bir duruma sokmuştur. Burada peyzajı doğa ile karıştırmamak gerekir. Burada daha çok kültürel bir oluşum söz konusudur. Bu oluşumda eski şehir merkezleri farklı bir anlam ifade ediyor. Bu çerçevede şehir ve çevre artık geleneksel rakip (kır-kent) değil; aksine sadece genel olarak çevremizin farklı kültürel biçimlenmelerini ifade eder. Yani “kırsal kent yapmak” düşüncesi hiç de yabana atılır değil; aksine, gerçeğe çok yakındır.

Bu olgu kent planlaması için şu anlama gelir: kırsal alanlar şehirlerin bir parçası olarak algılanmalı – kentlerin çevresindeki kırsal alanları kentin bütünleyeni olarak görmek, geçmişe ait ve terk edilmesi gereken bir tutum olarak görünmektedir. Tabii kırsal çevrenin rolü durumdan duruma değişmektedir. Şehir merkezlerindeki



Resim 3: Gevelsberg Ennepe parki, yarışma teklifi, rha reicher haase mimarlık + şehir planlama, Aachen lad - Landschaftsplanung Diekmann, Hannover

Weseling şehri gelişme planı yarışmasına sunulan teklifimiz şehir merkezlerinde nasıl bir potansiyelin varolduğunu ve bunun yeniden kullanımını gösteriyor. Kuşkusuz bu kullanımın planlanmasında şu veya bu alanın geçici kullanımlara açılması öngörülebilir.

### Şehir Çevresi (Landscape - Region) Kentsel Bir Eleman Olarak Algılanmalı

Kent, çevresiyle birlikte bir bölge-kent'e dönüşmüş durumda. Kırsal alanların sınırlarının belir-

benzeri mekanlar kentselliği destekleyerek güçlendirebilir niteliktedir

Örnek vermek gerekirse, Gevelsberg Şehrini Geliştirme ve Yenileme Projesi çerçevesinde eski sanayi alanında kurulan yeni bir park, şehrin gelişiminde motor rolü üstlenmiştir. Bu yeşil alan kullanımı, kentsel elemanların kullanım kalitesini yükseltmekle kalmamakta; aynı zamanda kentsel mekana bir rahatlık kazandırmaktadır.

Şehir merkezi yapılanmasının kamusal alanların bir parçası olan serbest alanların kalitesi, bir şehrin konut ve iş alanı olarak çekiciliğinin bir belirtisidir. Konut alanı yapılanmasında geleceğe yönelik eğilimler göstermektedir ki, bu mekanın konforu, yeşil alanlara ve kullanılabilir kamuya açık alanlara yakınlığına bağlıdır. Daha önceki iş ve sanayi alanlarının yeniden kazanılması varolan eksikliklerin giderilmesi ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesinde önemli bir rol üstlenebilmektedir.

### Varolan Yapıya Yaklaşımda Farklılıklara Dikkat Etmeli

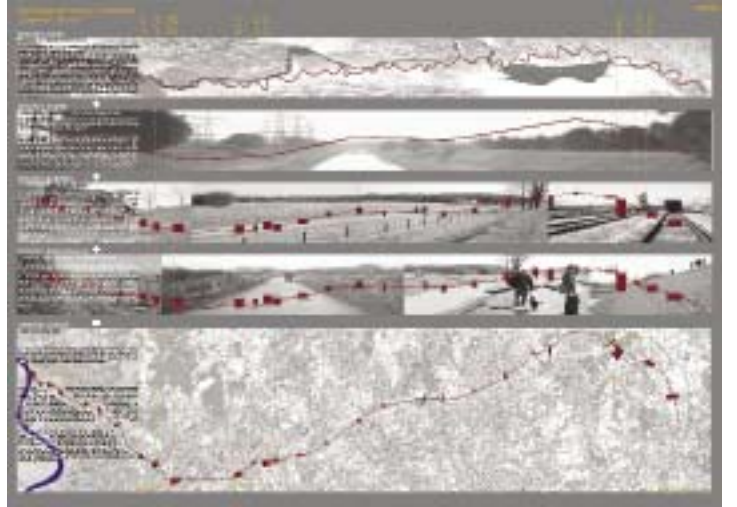
Gelecek için ciddi bir şekilde çözüm bekleyen konulardan birisi İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yapılmış konutların durumudur. Bu alanda kısmen önemli bir yenileme (renovasyon) faaliyeti oluşmuştur. Gelecekte de yenilemenin hızlanması beklenmektedir. Kalitesi pek düşük bölgelerde yenileme yerine varolan bu yapıları yıkmak söz konusu olacak. Özellikle zamanında yeterince onarım görmemiş ve prefabrik yapım tekniği ile düşük teknik standartları ve düşük kentsel kalitesinden dolayı (Doğu Almanya'daki) yeni eyaletlerde bu tür yapıların korunması ciddi bir soru niteliğindedir.

Burada önemli olan kentsel yapı ve kentsel mimari açısından önemli bir değeri olan "mahalle – quarter" ile binaları ayırt etmenin gerekliliğidir – kuşkusuz köhnemiş tekniği ve zamanın kullanımlarına uymayan özelliklerini ve de bazı durumlarda ciddi yenileme çabalarının olumsuzlukları eleyemeyeceğini edemeyeceğini unutmadan-:

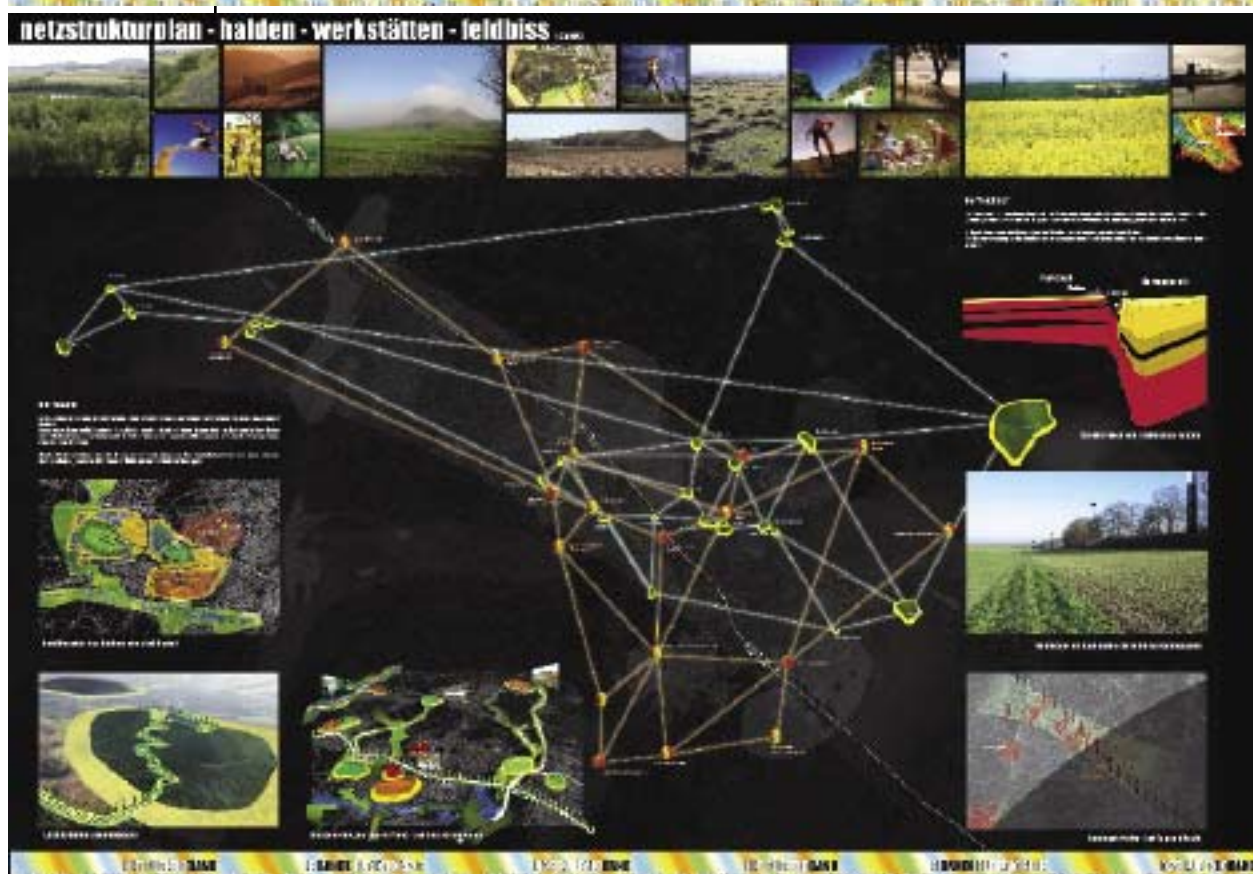
60'lı ve 70'li yıllarda "kentleşme yoğunluktur" modelinin aşırı tarzdaki yorumunun sonucu olarak benzeri problemleri Batı Almanya'da da bulmak mümkündür. Kent planlamada birçok kısıtlamanın kaldırılmasına rağmen, mimariyi bir yana bırakalım, henüz temel yönelimler yeterli kaliteye varabilmiş değildir. Bu ve benzeri sorunlardan dolayı tabuları yıkmalı ve gerekiyorsa yıkımlara başvurabilmelidir. Problemin durumuna göre bir (binanın veya binalar grubunun) yıkımı en iyi çözümü sunabilmektedir

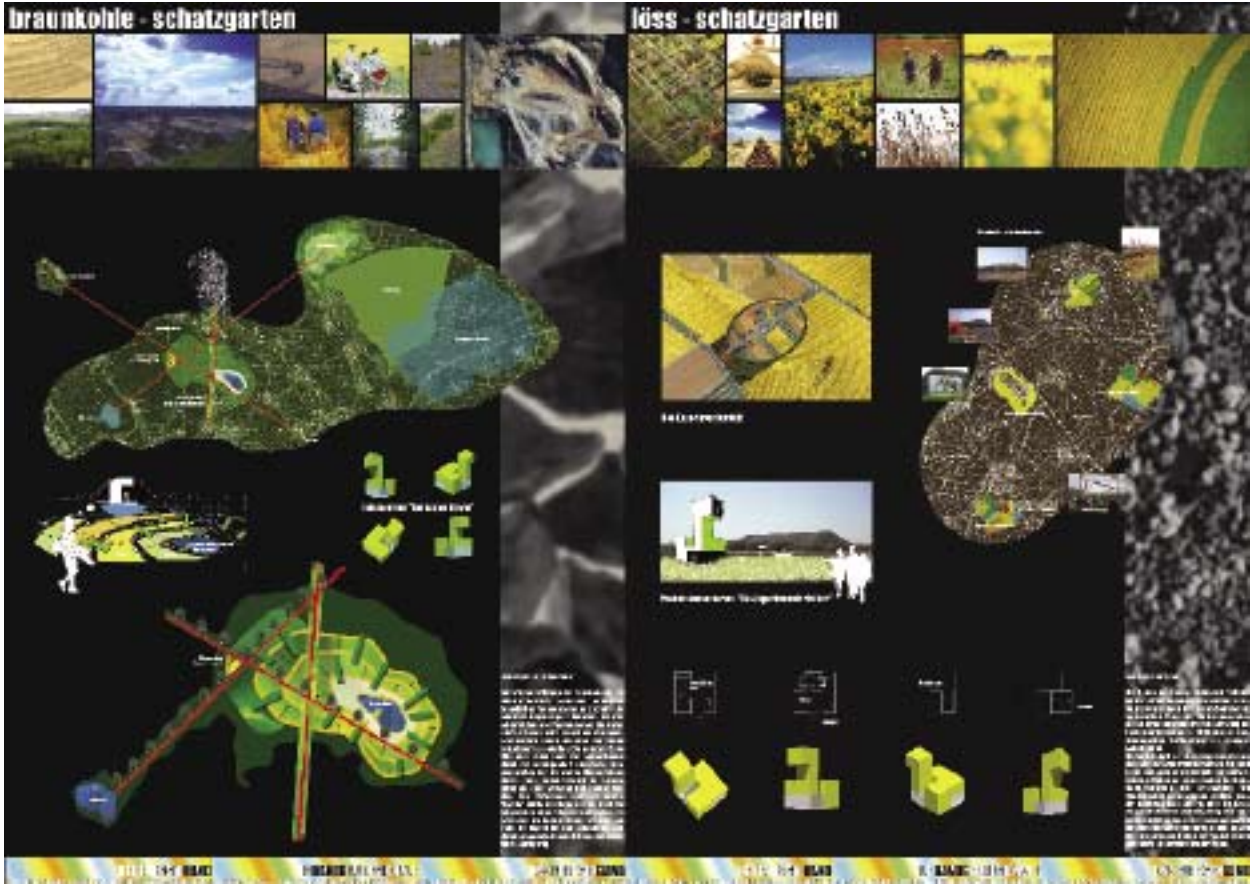
### Endüstriyel Geçmiş Görünürde Bırakmalı

Bir bölgede, bir şehirde veya bir başka yerleşim biriminde – yoğunluğu az ya da çok – görülebilir bir katmanlar dizisi vardır. Bu katmanlar,



**Resim 4:** Emscher'in geleceği, uluslararası yarışma teklifi, rha reicher haase mimarlık + şehir planlama, Aachen lad - Landschaftsplanung Diekmann, Hannover





**Resim 5:** EUREGIONALE, uluslararası yarışma teklifi, Alman-Belçika-Hollanda sınırında endüstriyel bölgesel miras ortak sunuş: 'rha reicher haase mimarlık + şehir planlama, Aachen Afa Mimarlık bürosu, Aachen Mimar Bischeroux, Maastricht, Hollanda

kentin tarihini ifade ederler. Yaşanmakta olan anın uygulamalarının bir sonucu olan geçmişin inkar etmemeli, aksine onu kabullenip korumak gerekir. Sadece geçmişin ilginç yapıları değil, aynı zamanda bugün, kentsel kültürel yapıya önemli bir katkıda bulunan endüstriyel geçmiş de, iz bırakmıştır.

Endüstriyel geçmişin izleri sadece kömür ve demir-çelik üretiminin kalıntıları olan yapılarla sınırlı değildir. Bu izler, eskinin (bugün o özelliklerini kaybetmiş olan) ve sanayileşme sürecinde kirlı su kanalına dönüştürülen ve Ruhr Havzası'nı doğudan batıya kat eden Emscher gibi akarsuları da kapsar. Bu kirlı su kanalının yenilenmesine başlanmış bulunuyor ama bu yeni su yolunun nasıl şekillendirilmesi gerektiği henüz nihai olarak belirlenmiş değil. Açık olan şu ki, bu endüstriyel kalıntının yenilenmesi, işleyen bir ekolojik yapıya ulaşmış ideal bir nehirsel çevre yaratmak olamayacaktır. Ve benzeri bulunmayan bir mühendislik eseri olan kanallaştırılmış Emscher Nehri böylece geçmişe karışacaktır.

Endüstriyel geçmişin inandırıcı bir tarzda geleceğe yönelik korunması, bu endüstriyel gerçeği yansıtmaya ve ciddi bir biçimde kalitesinin korunması ile gerçekleşecektir.

Böylesi bir geçiş süreci nihai biçimlenmeyi belirleyen değil, aksine geleceğin yönelimlerini şekillendirecek geçici, yani belirli bir zaman diliminde geçerli bir planlama anlayışını gerektirir. Bu anlayış aynı zamanda geleceğe yönelik bütünsel bir uzgörüye giden yolun etaplarını oluşturmaktadır.

### **Kenti Bölgesel Bağlamda Ele Almalı**

Şehirlerin ve bölgelerin gelişimi her zaman birbiriyle bağlantılı olmuştur. Bundan en az 30 yıl önce ortaya çıkan "bölgesel kent" kavramı, geçmişte, kent planlama yaklaşımını bölgeye uygulamada öngörülen başarıyı gösterememiştir. Buna karşın birçok kentsel yığılma (aglomerasyon) bölgesinde şehir, bölgeyi göz önüne almadan geliştirilemez. Bu hem Ren-Ruhr-Bölgesi, hem de Almanya, Belçika ve Hollanda sınırötesine taşan bölge

Kentlerde yeşile olan istek – daha kaliteli bir yaşam anlamında – hiç de derişik (kompakt) bir şehir yapısına aykırı değildir

için geçerlidir. Eğer (bir bölgede) problemler benzeri nedenlerden kaynaklanıyorsa (bu bölge içindeki) şehirleri birbirinden ayırmak, planlama için gerekli çözüm stratejilerini engeller. Şehir kavram bölgesel bütünlüğü çerçevesinde yeni bir anlayış üretmelidir.

Yakın geçmişteki politik oluşumlar artık bugün geçerliliğini yitirmiş yeni eğilimlere yol açmıştır. Bu hem Almanya'nın birleşmesi, hem de Avrupa içindeki sınırların giderek ortadan kalkması için geçerlidir. Sınırötesi bir girişim olan ve Almanya-Hollanda-Belçika sınırında oluşan EUREGIONALE, artık yönetsel sınırların planlamayı bağlayıcı olmadığını, aksine mekanın bütünselliğine dayanan gelişim modellerinin oluşabileceğini göstermektedir

Bölgesel bağlantıya yoğunlaşan algılamaya paralel olarak kentliliği içeren yoğun bir tartışma, aynı zamanda şehir ve bölgenin karşılıklı sınırlarını (tartışmayı) da içermektedir.

## “YENİ ŞEHİRCİLİK” YERİNE “YENİ KENTLİLİK”

“Yeni Şehircilik“ (New Urbanism) denilen kent planlama yönelimi ciddi bir şekilde dikkati çekmektedir. Bu hareket, geçmiş yüzyılın 90'larında Amerika'da ortaya çıkmıştır. Bu kentsel yenileme yönelimi gittikçe büyüyen kentsel problemlere çözümler bulmak istemektedir: ölmeye yüz tutan şehir merkezleri, giderek artan “kentsel yayınma“ (urban sprawl)” türü oluşan yerleşimler, büyük ölçekli betonlaşma ve sosyal yalıtılmışlık bu sorunlardan önemli birkaçıdır.

Kuşkusuz bildirgesi, tartışma platformu ve bildirgesinin katılımcı oluşumuyla, “Yeni Şehircilik“ ABD’de başarılı bir bilanço sergilemektedir. Yeni Şehircilik mekansal ilkelerini büyük ölçüde klasik Avrupa Kentinin gelişim modeline dayandırmaktadır. Amerika’dan Avrupa’ya tekrar geri dönen bu reform hareketi Almanya’da da hissedilmeye başlanmıştır. Plancılar, mimarlar ve de politikacılar burada önerilen planlama ilkelerini giderek artan banliyöleşmeye alternatif olarak tartışmaktadırlar – geniş kabul gören bu teorik yönelimin uygulamada nasıl sonuçlara varacağı henüz belli olmamakla birlikte-

Yeni Şehircilik, birçok kongre ve konferansta “kentsel kriz”den çıkış yolu olarak görülmekte

birlikte, yaşlanma, göç, kapasitesi altında kullanılan teknik ve sosyal altyapı, varolan yapıların yenilenmesi ve boş alanlar gibi konularda henüz bir reçete sunmaktan uzaktır. Varolan yapılanmaya dayanan yeni bir kentsellik arayışı burada, yüzey-sel bir yenileme stratejisi olan Yeni Şehircilik’ten daha çok hedefe yöneltici olabilir.

## Uzlaşmaz Görünen Zıtlıkları Uyumlaştırarak Mümkün Değil Mi?

Endüstriyel miras ve gerçek eğilimler, yeşil ve kentlilik, kent ve kır... Karşıtlıklarıyla planlama faaliyetinin köşe taşlarını oluşturuyorlar.

Kentlerde yeşile olan istek – daha kaliteli bir yaşam anlamında – hiç de derişik (kompakt) bir şehir yapısına aykırı değildir. Yeşil alanlar, kentsel gelişim alanlarını birbirine bağlıyor ve kentsel bir karaktere sahip ise bu, yeni bir kentliliğin göstergesi olabilir.

Almanya’da kentliliğin yönelimleri konusunda sürdürülen tartışma, karşıtlıkları artırıcı bir biçimde sürdürülmemelidir. Bu tartışma, bugün varolan duruma bağlı olarak sürdürülmelidir. Bugünkü şehir – bazı istisnaları saymazsak – geleneksel derişik (kompakt) Avrupa kentine çok fazla benzemeyecektir.

Münih şehrinin kentsel gelişim planı ve benzerleri “kompakt-kentsel-yeşil” yönelimleriyle şunu ortaya koymuştur: uzlaşmaz görünen karşıtlıkların uyumlu bir şekilde kullanımı olanaklıdır ve özellikle bu plandaki yeni bir eleman olarak algılanabilir.

Bunu yaparken “yeni” ile “moda“ eğilimler ve “moda“ planlama düşünceleri birbirine karıştırılmamalıdır. Buradaki hareket noktası yapılanmanın çeşitliliği ve çok katmanlılığı olmalıdır. Kaliteyi artırmak ve yeniden kullanım, temel yönelim olmalıdır. Burada eksik olan, yapılanma ve yenilemenin hangi plan ve stratejiler çerçevesinde gerçekleştirilmesi gerektiği sorusuna verilecek yanittir.

## Kaynakça:

SIEVERTS, Thomas (1997): Zwischenstadt, Bauwelt Fundamente

Städtebauleitplanung, Fakultät Raumplanung, UTTKE, Angela; SCHAUZ, Thorsten; UTKU, Yasemin (2004): New Urbanism – ein Modell für NRW?



# Merkez Amman'da Topoğrafik Etmen(\*)

Yusif TİBEH<sup>1</sup>

Çeviren: Olgu ÇALIŞKAN<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Mimar, kentsel tasarım uzmanı

<sup>2</sup> Şehir Plancısı, Kentsel Tasarım Uzmanı; Araş. Gör., ODTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

## ABSTRACT

### The Topographical Factor in Central Amman

*By employing techniques and methods developed within the British and American urban morphology schools, this article endeavors to understand the urban structure of a case study located outside the Anglo-Celtic context. This case differs in its raison d'être, due to the apparent cultural and socio-economical distance, but it shows large consistency in terms of the evolutionary phases it followed.*

*This study does not adopt a pure morphological attitude; instead, it explores a hybrid technique of Morphology and Typology, a "Typo-Morphological" analysis, benefiting from the contributions of the American researcher, Anne Vernez Moudon in this field. The article includes the third dimension of the analysis, as the given location happens to be in a special topographical condition, and for most of the techniques adopted in the morphological analysis tend to obscure this important factor, being largely two dimensional or merely statistical.*

**B**u makalede, belirli bir kentsel alanın ve bu alanla aynı bağlama sahip benzer alanların gelecekteki kullanımları için genel bir açıklama getirilmeye çalışılmaktadır. Bu, ilk olarak alanın niteliğini "tipo-morfolojik" –typo-morphological- çözümlenmeyle, farklı morfolojik bölgeleri tanımlamak ve aralarındaki tekil/ortak nitelikleri ortaya çıkarmak için "Plan Birim" kavramını kullanarak yapılmaktadır. "Plan Birim" kavramı, M.R.G. Conzen tarafından 1968 tarihli Ludlow<sup>3</sup> çalışmasında ortaya atılmıştır (Conzen, 1981b, 1988; Slater, 1990). Bu fikir, kent morfolojisi yazınının önde gelen isimlerinin (özellikle ona tipolojik bir öz aşıl原因 Anne Vernez Moudon)

sonraki çalışmaları tarafından geliştirilmiştir (Moudon, 1986, 1992)<sup>4</sup>.

Makale, alanın konumuna yönelik genel tanımı, bağlamı ya da antik uygarlıkların arkeolojik kalıntılara ek olarak alanın geçmiş iklimsel ve topoğrafik koşullarını temsil eden yapılaşmış çevreyi yaratan ve dönüştüren "fiziksel etmenleri" sunan giriş bölümüyle başlamaktadır. Görgül çalışmada en etkin biçim-yaratıcı etmen olduğu önermesi ile, topografyaya vurgu yapılmaktadır. Bölgede yerleşmiş olan antik uygarlıkların alana verdikleri karşılıklı olduğu gibi son dönem planlama ve gelişim projelerinde de topografyanın güçlü etkisi görünür niteliktedir (bkz. Resim 1).

\*Bu makale, yazarı tarafından 2005 yılında Sydney Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Kentsel Tasarım Yüksek Lisans programına sunulan aynı adlı tezden üretilmiştir.

<sup>3</sup> İngiltere'de tarihi bir kasaba (Ç.N.).

<sup>4</sup> Çalışmanın sınırları dolayısıyla, kent morfolojistlerinin yaklaşımları genel bir aşinalıkla kabul edilmektedir.



Resim 1 Amman'daki son dönem gelişim projeleri (Kaynak: Amman Belediyesi) a) Ras El\_Ain Gelişimi b) Al-Haddada Tüneli c) Abdoun Vadisi Köprüsü

Makalenin son bölümünde, topografik bağlamın fiziksel çevrede alternatif yapılı-topografya üreten bir takım etkiler yarattığı savı tartışılarak, çalışmanın pratik uygulamaları üzerine düşünülmektedir.

### Arka Plan

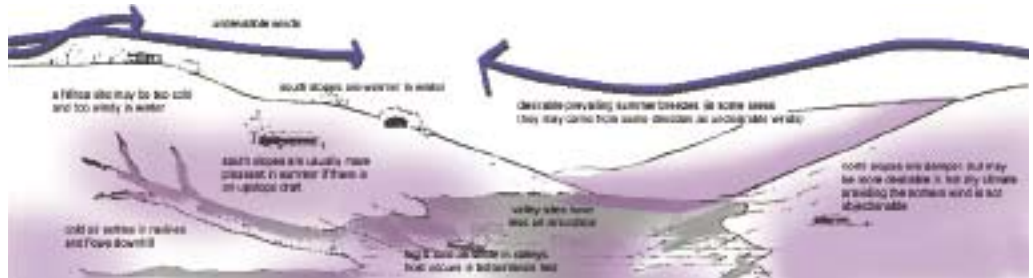
Bu çalışmanın konusu, Ürdün'ün başkenti Amman'dır. Amman, Arap-İslam kültürünün içindeki Ortadoğu bölgesinde yer alır. Batı ve doğu arasındaki ticaret yollarının kesişimindeki bu bölge, yaygın bir kültürel değişim ve farklı uygarlıkların kanlı egemenlik mücadelelerine tanıklık etmiştir. Her kültür bir öncekinin üzerine inşaa edilmiş ve bölgenin tarihsel tabakalaşmasına ek katmanlar eklemiştir. Metin, bu tarihin fiziksel olan ve fiziksel olmayan yönlerine ışık tutmaktadır.

### Fiziksel Bağlam

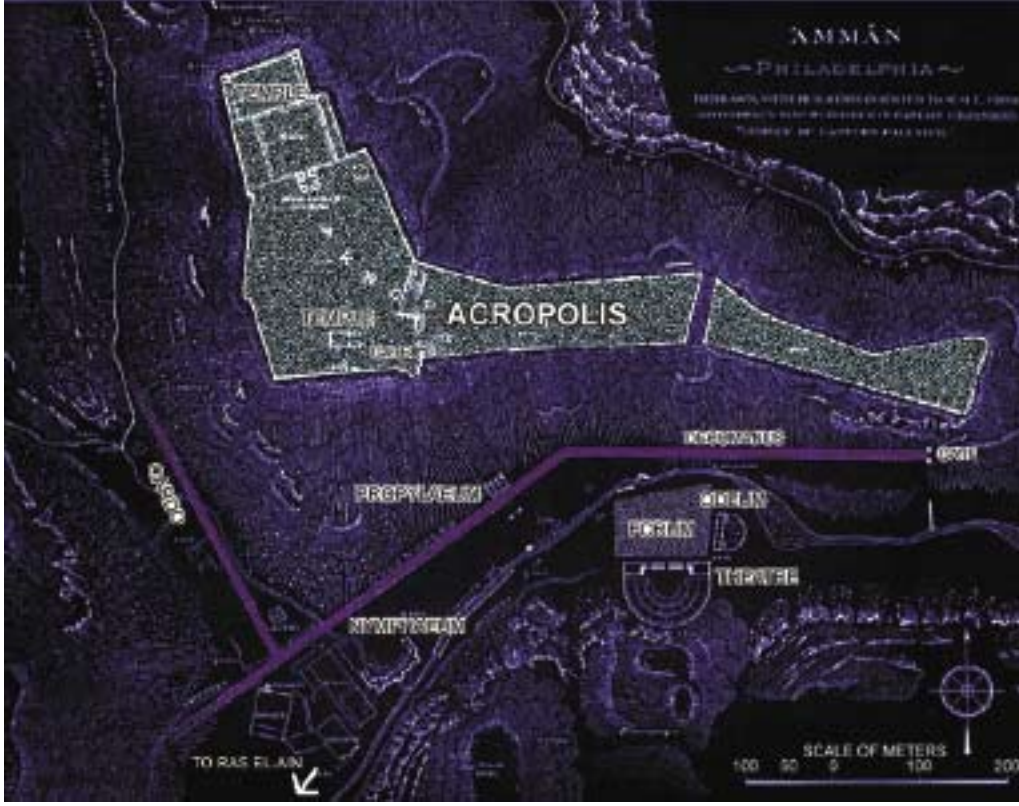
Ürdün merkez alanı dört ayrı mevsimin görülebildiği Akdeniz iklimsel bölgesinde yer alır: sıcak ve kurak yaz, soğuk yağışlı kış ve ılıman bahar mevsimleri (Al-Swarieh, 1996; Dar Al-Handasa Consultants, 1988) yaşanır. Umman merkez bölgesinde topografyadan kaynaklanan mikro-klimatik bölgeler bulunmaktadır (Jordan Rift Valley, 1982) (bkz. Resim 2). Amman, doğu

çölünün doğu dağ sıralarındaki (*Jebal*) Afrika-Asya fay kırığının doğusunda yer alır. Amman bölgesindeki arazi yapısı dik kayalarla çevrili birçok vadinin saçaklanması ile biçimlenir. Vadi içinden birkaç mevsimlik akarsu akar. İklimi ılımanlaştıran ve araziye verimlileştiren suyun varlığı tarih öncesi çağlardan itibaren insanları bölgede yerleşmeye ve yüksek uygarlıklar geliştirmeye teşvik etmiştir.

Bölgede yerleşen uygarlıklar, alanın sunduğu olanaklardan yararlanarak ve kısıtlarla mücadele ederek varolan fiziksel koşullara karşılık vermişlerdir. Kentin kuruluşu, tepeler üzerinde (kale yükseltisi /citadel) gerçekleştirilen inşaa ile olur (Rabbat A'mman). Yunanlılar kenti ele geçirdikleri zaman, kale yükseltisine 'yüksek-yerleşim' (akropolis), vadi tabanına ise 'alçak-yerleşim' inşaa etmişlerdir. Sonraki yıllarda Romalıları bu karmaşık yapı üzerine kendi ideallerini uyguladıkları katı planlama sistemleri ile anırlılar. Yüksek ve alçak yerleşimi ayrı tutarak, kayalıkların arasında bıraktığı alana Forum'u yerleştirerek ve iki ana ulaşım eksenini olan 'Cardo' ve 'Decumanous'u kesişen iki vadinin tabanına yerleştirerek kendilerine miras kalan Helenistik kent sisteminin üzerinde yapılaşmışlardır. Kesişen iki vadinin tabanındaki Decumanous'ta vadiye uyumlu olması için bir dirsek/kıvrım gerekiyordu (Al-Abidi, 2002; Al-Musa, 1985; Bakig, 2002) (bkz. Resim 3).



Resim 2: Mikro-klima (Kaynak: Dechiara et al., 1982, 125)



**Resim 3:** Amman'ın Roma dönemi plan yerleşimi (Kaynak: (Northedge, 1992): 5. tabak Princeton'ın 1907 tarihli Suriye'ye arkeolojik seferi)

Kurucu uygarlıklardan kalan anıtlar, ek kısıtlamalar ve yeni açılımlar yaratılarak kentin fiziksel bağlamının bir parçası olmuşlardır. Bizanslılar, yeni amaç ve gereksinimlerle varolan yapı stokundaki görkemli yapıların işlevlerini değiştirerek yararlanmışlardır. Örneğin, Nymphayom birçok kere ambar ve kiliseye dönüştürülmüştür (Al-Abidi, 2002). İşlevi ne olursa olsun Nymphayom'un değişmeyen biçimi, kentin yapısındaki kalıcılığın bir kanıtı olarak kalmıştır (Rossi, 1982). Bir başka önemli olay, 18. yüzyılda kentin Tetrasyon'un –dört kapılı yapı. Ç.N.- yanına bu yer (*locus*) tarihi içinde bir başka çizgiyi kaydeden, cemaatin bir araya geldiği bir caminin yapımıdır.

Abbasiler tarafından İslam İmparatorluğu'nun merkezinin Şamdan Irak'taki Bağdat'a kaydırılması Amman'ın gerilemesine neden olmuştur ve birçok doğal felaket ve depremler bu gerileyi hızlandırmıştır. Sonunda Amman, Haçlı Savaşları sırasında savunma amaçlı toplanan Eyyübi birlikleri için stratejik konumu nedeniyle kullanılarak

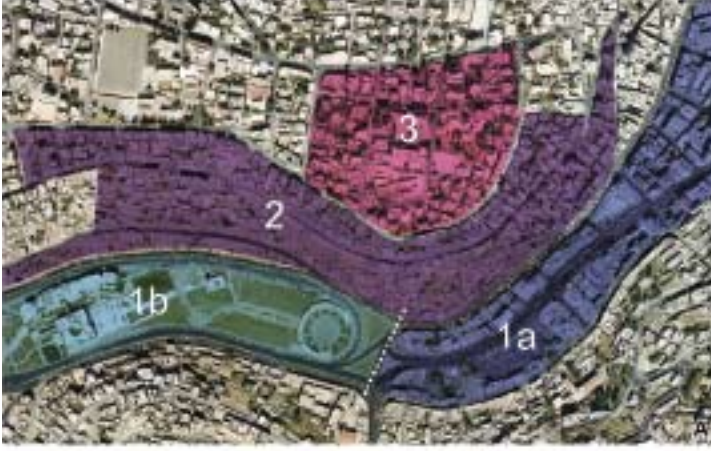
bir miktar önem kazansa da terk edilerek yıkıntı haline gelmiştir. Osmanlı Saltanatı'nın son dönemine kadar yeniden kentsel merkez olarak ortaya çıkmamıştır. 1878'de Osmanlı Hükümeti, bölgede egemenliğini güçlendirmek amacıyla sadık Çerkez göçmenlerini kentin yıkıntı bölgelerine yerleştirmiştir.<sup>5</sup> Diğer göçmenler, eski Ürdün Emirliği ve sonrasındaki Ürdün Krallığı'nın kurulması sonrasında Çerkezlere katılmışlardır.

### Plan Birimleri

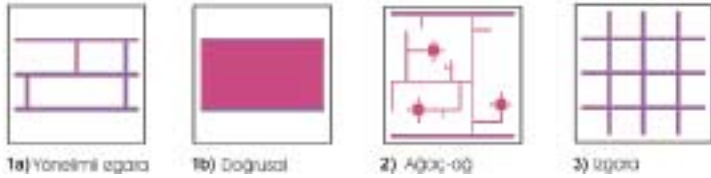
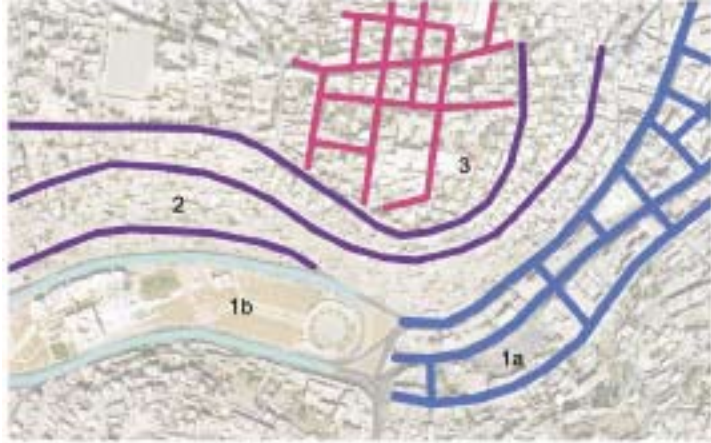
Merkezi Amman, doğuda bütünlük bir yerleşim planının tüm bütünsel yapısını oluşturan ayrı morfolojik bölgelere ve 'plan-birim'lere sahiptir. Birimlerin her biri, zaman içerisindeki evrimi boyunca kendi yaratıcı dönem ve bu dönemlerin özgün koşullarını yansıtır. Burada birçok etmen düşünülebilir. Daha önce de vurguladığımız gibi, Umman özelinde hem daha önce varolan koşullar ya da alanın "fiziksel bağlamı", hem de onu çevreleyen 'zamansal' koşullar, diyalektik bir süreç

Merkezi Amman, doğuda bütünlük bir yerleşim planının tüm bütünsel yapısını oluşturan ayrı morfolojik bölgelere ve 'plan-birim'lere sahiptir

<sup>5</sup> Çerkez Müslümanları, Çarlık Rusyası ile yapılan savaş sonrasında Kafkasya'dan bölgeye iltica etmişlerdir.



**Resim 4:** Merkezi Amman'daki farklı "Plan Birim"leri (Kaynak: 2000 yılına ait Amman hava fotoğrafı, Kraliyet Coğrafya Merkezi / KCM)



**Resim 5:** Merkezi Amman içindeki farklı dolaşım ağları. 1a)Yönelimli ızgara 1b)Doğrusal 2)Ağaç-ağ 3)Izgara

çinde tarihsel biçimde bir araya gelerek kent biçimini yaratmış ve onu değişime uğratmıştır.

Merkezi Amman, bitişik üç ayrı plan birimine ayrılabilir (bkz. Resim 4). Bu farklı plan birimleri üç farklı topografik koşulla ilişkilidir: Ortadaki vadi, iki taraflı kayalıklar, ve tepe sırtındaki yüksek düzlük/plateolar. Plan birimleri ile alanın

topografyası arasındaki çakışma, farklı topografik unsurların başlangıçta kentin gelişiminin farklı aşamaları ve buraya yerleşen topluluklar arasında doğal sınır işlevi gördüğü düşünülürse garip değildir. Özellikle yapılaşma düzenlemeleri ve denetimlerinin zaten varolan yapının meşurlaştırılması için sonradan geldiği Amman gibi bir ortamda, farklı topografik koşullardaki farklı başlangıç formlarına sahip ve farklı sosyo-ekonomik unsurları yansıtan bu plan birimleri farklı sonuç ürünlerine doğru evrilmiş ve gelişmiştir.

Tablo 1, farklı birimlerin özgün niteliklerini özetlemektedir. Plan birimleri kendi topografik durumlarına göre isimlendirilmişlerdir: Vadi, Kayalık ve Plato. Bölgelerin sıralamaları en erken dönem yerleşimiyle başlayan ve sonuncuyla biten kronolojik bir sürekliliğe sahiptir. Bu çalışma, büyük oranda Anne Vernez Moudon tarafından geliştirilen teknikle gerçekleştirilmektedir (Moudon, 1986, 1992). Görgül çalışmanın farklı ölçekleri üzerinde düşünme, ana sokakları ve doğal unsurları kapsayan üst düzey doğal yapıdan başlar ve yinelenen elemanlar arasındaki mekanların tanımladığı başlıca dolaşım ağının gözden geçirilmesi ile devam eder. Bu ikinci ölçek, yapı adalarına ait küçük elemanlardan oluştuğu gibi, yapıların ufak birimleri tarafından meydana gelir. Her bir düzey, kendinin üstündeki düzeye ait öğeler tarafından yapılandırılır ve alt ölçekteki öğelerin birikimi sonucu değişime uğrar.

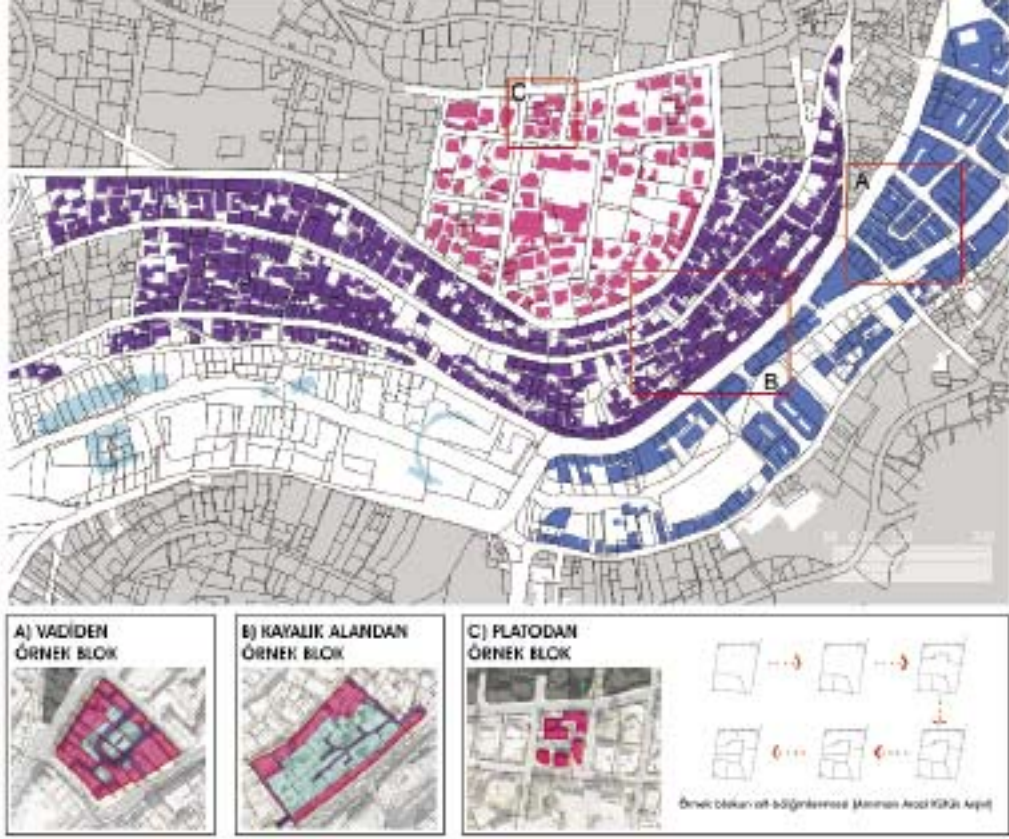
Moudon'un yaklaşımı, kentsel peyzajı erişilebilir, doğrudan gözlemlenebilir ve üzerinde çalışılabilir üç öğeye ayıran M. R. G. Conzen'in çalışmalarından fazlasıyla etkilmiştir (Conzen, 1981a, 1981b, 1981c, 1981d, 1988):

- Yerleşim Planı
- Yapı Tipleri
- Arazi Kullanımı

Conzen, Yerleşim Planı'nı üç ayrı ancak bütünlük öğenin bir araya gelişi ile tanımlar:

- Sokaklar ve sokak dizgesi
- Parseller ve parsel örüntüsü
- Bu örüntüler içindeki yapılaşma düzenleri

Kentsel yapının üst ölçeklerinin en tutucu ve değişime en dirençli iken; daha küçük ölçeklerinin en savunmasız ve değiştirilebilir olduğu önermesi ile Conzen, bu öğeler arasındaki sürekliliği farklı derecelerde tanımlar.



Resim 6: Kent Peyzajı (Amman Arazi ve Kadastro Departmanı haritalarına dayanarak)

Aşağıdaki tablo, kentsel yapının farklı ölçeklerindeki farklı plan birimlerinin bir karşılaştırmasını sunan çözümlenmeyi geniş bağlamdan başlayıp daha ayrıntılı olana odaklanarak özetlemektedir.

### Kentsel Evrim

Ortaya çıkış ve gelişim koşullarını saran farklı sosyo-ekonomik etmenler ve farklı konumları nedeniyle, üç plan birimi çeşitli gelişim evrelerini takip etmiştir:

- Bazı dönemler fiilen (de facto) bir yapının

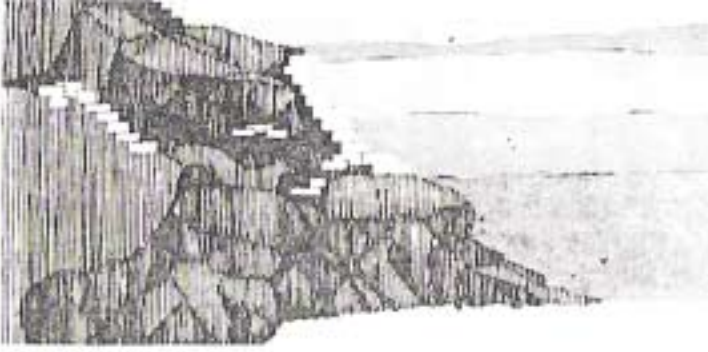
birden fazla parsel üzerinde yerleşmesi ile olmak üzere, vadideki birçok parsel birleşme sonucu ortaya çıkmıştır. Ras El-Ain gelişimi, kavisli bir alanda kendine özgü modernist bir yapılaşma mantığı (raison d'être) ile parsel birleşimi örneğidir (bkz. Resim 4 1b).

- Diğer yandan, kayalık alan farklı bir evrimsel çizgiyi takip eder: Bu alanda arazi örgüsü yapıların inşaatı ardından gelmiştir ki bu yapılaşma ve dönüşüm yasal olmayan yollarla gerçekleşmiştir.

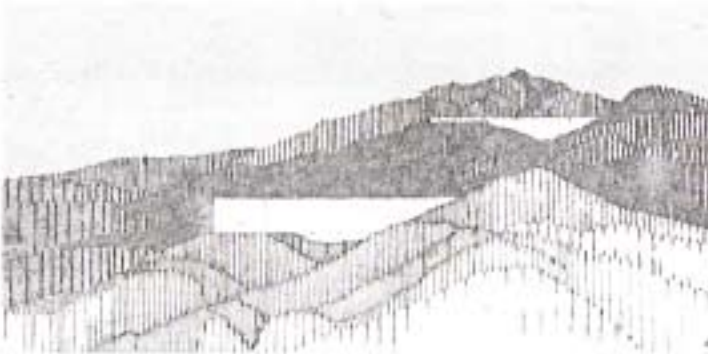
Tablo 1: Plan birimleri karşılaştırması.

KARŞILAŞTIRMA DÜZEYİ	PLAN BİRİM 1	PLAN BİRİM 2	PLAN BİRİM 3
DOĞAL YAPI	Vadi	Kayalık	Plato
DOLAŞIM AĞI	Yönelimli Izgara	Ağaç-ağı kuşatan iki kavisli doğrusal sokak	Değişmeyen Izgara
ARAZİ ÖRGÜSÜ	Uzun ve Dar	Ortada düzensiz, kıyıda geniş ve alçak	Büyük Dörtgen
YAPI ADALARI	Çekirdek Ada	İki belirgin sınırlayıcı kenar içinde içiçe geçmiş	-
TEKİL YAPILAR	Çok-katlı Ticaret	Dış cephelerde ticaret şeridi, aralarda apartman daireleri	Ayrık villalar ve konut daireleri

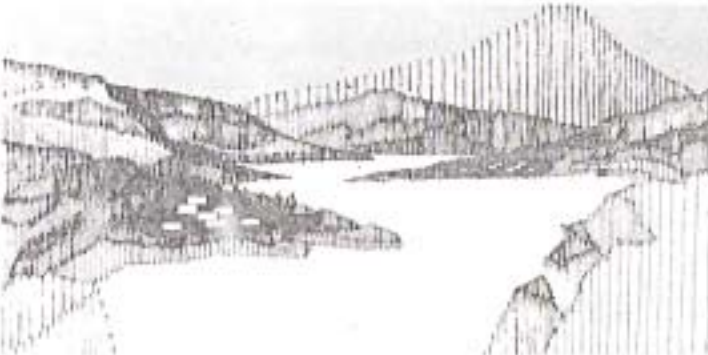
Ortaya çıkış ve gelişim koşullarını saran farklı sosyo-ekonomik etmenler ve farklı konumları nedeniyle, üç plan birimi çeşitli gelişim evrelerini takip etmiştir



Güçlendirilen Karakter



Dönüştürülen Karakter



Korunan Karakter

Resim 7: Yapılaşmanın arazi üzerinde etkisi: Güçlendirilen, dönüştürülen ve korunan karakter (Kaynak: Small ve Untermann, 1977: 119)

- Platoda, geniş tarım toprakları İslamiyet'in miras sistemine göre küçük parsellere bölünmüştür. Bu bölüşüm, planlama hükümlerince düzenlenmiş olup; en küçük parsel büyüklüğü saptanarak diğer İslam kentlerinde görülen arazinin sınırsız bölüşümünün önüne geçilmiştir (Abu-Dayyeh, 2004b).

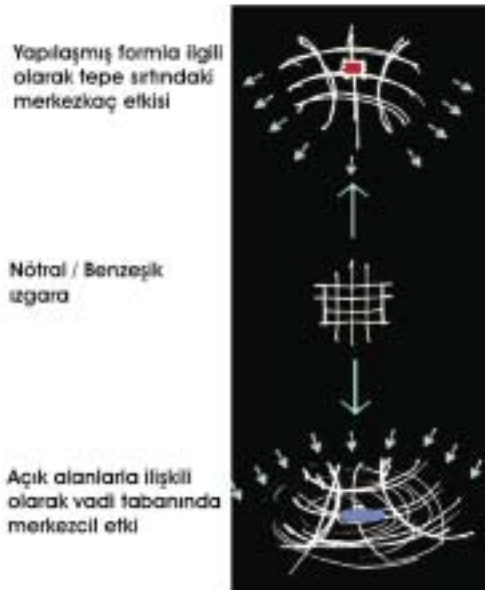
### Sonuç

Merkez Amman'daki gibi birkaç metrede bir yapılaşmış çevrenin niteliğinin değiştiği bir durumda, topografyanın mutlak ve değişmez olduğu farz edilemez. Burada söz konusu değişimlerin en

önemli nedeninin 'topografik etmen' olduğu ortaya konmuştur. Yapılaşmanın yer seçiminde başlangıç eylemi, topografyanın doğasını düşünmek, sonrasında da yapılaşmayı mevcut araziye karşılık verir nitelikte gerçekleştirmektir. Böyle bir karşılık özellikle büyük müdahalelerle alanın karakterini dönüştürme biçiminde, niteliğini koruyarak ya da onu güçlendirerek olabilir (Small ve Untermann, 1977). İnşaa edilen biçim kendi varlık yetkisine sahip alternatif bir yapıyı topografya olan yeni bir gerçeklik yaratma eğilimindeyken; herhangi bir şekilde durum, inşaa sonrasında başlangıç koşullarını aşar.

Amman örneğinde tepeler, tarih boyunca sürekli kutsal ve savunmacı işlevlerini ve ayrık uzaklaştırıcı doğalarını koruya gelmiştir. Amman'ın yüksek sınıfının yerleşim için aynı konumu seçmeleri alışılmadık bir durum değildir. Diğer yandan vadi, Roma dönemindeki Forum'dan İslam dönemindeki camiye ve son olarak Emirlik yıllarından itibaren Kral Faysal Meydanı ve ticaret sokağı gibi kamusal ve toplanma esaslı işlevlerle ilişkilendirilmiştir. Tepe üzerindeki temel işlevler yapılarla; vadi içindikiler ise çoğunlukla açık alanlarla tanımlanmaktadır. Bu önermenin geçerliliği farklı gelişim şemalarında görülmektedir (Abu-Dayyeh, 2004a). Son olarak, Ras El-Ain projesi ile alanın büyük bölümü açık alan olarak bırakılmaktadır. Farklılaşan topografik koşullar içinde, uyarlanan dolaşım dizgeleri çarpıcı ayrımlar gösterir. Amaçlanan ideal dolaşım dizgesi belirli bir koşula uymasa ya da değişimlere gereksinim duysa da bu olgu, Romalıların *Decumanous* örneğinde de açıkça görülmektedir. Buna ek olarak, dolaşım dizgesinin açıklanmasında bir başka boyuta gereksinim duyulmaktadır. Örneğin nötr/benzeşik bir ızgara ağı, dağ sırtında ya da vadi tabanına uygulandığında bozunuma uğramaktadır (bkz. Resim 8).

Her koşulda, kullanılan dolaşım ağının hem de uyarlanan yapı tipolojilerinin nitelikleri yapılaşma düzenlemeleri ile denetlenir ve dönüştürülür. Bu düzenlemeler, alanın olumlu öğelerini korumak için gerekli olsa da bazı dönemler kısıtlayıcı ve yıkıcı/bozucu olmaktadır. Uyumlu yapılaşmış çevrelerin öngörüsünde kabul ettirici olan ve geçerli kılınan bu denetimler, farklı topografik koşulların özel karakterlerini göz önünde bulundurmalıdır.



Resim 8: Üçüncü boyutun dolaşım ağları üzerindeki etkisi

### Kaynakça:

Abu-Dayyeh, N. (2004a) Persisting Vision: Plans for a Modern Arab Capital, Amman, 1955-2002. *Planning Perspectives* (19): 79-110.

Abu-Dayyeh, N. (2004b) Prospects for Historical Neighborhoods in Atypical Islamic Cities: The View from Amman, Jordan. Habitat International.

Al-Abidi, M. (2002) (Amman: Its History and Present). Amman: Municipality of Greater Amman Press.

Al-Musa, S. (1985) (Amman the Capital of Jordan). Amman: Municipality of Amman Publications.

Al-Swarieh, N. (1996) 1864 -1921 (Amman and Its Neighbourhood 1864-1921 A.D.). Amman: Business Bank Publications.

Bakig, A. R. (2002) Amman: A History with Pictures. Amman: National Library.

Conzen, M. R. G. (1981a) Geography and Townscape Conservation. In J. W. R. Whitehand (Ed.), *The Urban Landscape: Historical Development and Management*: 75-86. London, New York, Toronto Sydney, San Fransisco: ACADEMIC press - a subsidiary of Haecourt Brace Joranovich publishers.

Conzen, M. R. G. (1981b) Historical Townscape in Britain: A Problem in Applied Geography. In J. W. R. Whitehand (Ed.), *The Urban Landscape: Historical Development and Management*: 55-74. London, New York, Toronto Sydney, San Fransisco: ACADEMIC press - a subsidiary of Haecourt Brace Joranovich publishers.

Conzen, M. R. G. (1981c) The Morphology of Towns in Britain During the Industrial Era. In J. W. R. Whitehand (Ed.), *The Urban Landscape: Historical Development and Management*: 87-126. London, New York, Toronto Sydney, San Fransisco: ACADEMIC press - a subsidiary of Haecourt Brace Joranovich publishers.

Conzen, M. R. G. (1981d) The Plan Analysis of an English City Centre. In J. W. R. Whitehand (Ed.), *The Urban Landscape: Historical Development and Management*: 25-53. London, New York, Toronto Sydney, San Fransisco: ACADEMIC press - a subsidiary of Haecourt Brace Joranovich publishers.

Conzen, M. R. G. (1988) Morphogenesis, Morphological Regions and Secular Human Agency in the Historic Townscape, as Exemplified by Ludlow. In D. Denecke & G. Shaw (Eds.), *Urban Historical Geography: Recent Progress in Britain and Germany*: 253-272. Cambridge, New York, New Rochelle, Melbourne, Sydney: Cambridge University press.

Dar Al-Handasa Consultants (1988) Greater Amman Comprehensive Development Plan: Presentation Report, Amman: prepared for the Municipality of Greater Amman

Dechiara, J. & Koopelman, L. (1982) *Urban Planning and Design Criteria* (3rd). New York: Van Nostrand Reinhold. Moudon, A. V. (1986) *Built for Change: Neighborhood Architecture in San Francisco*. Cambridge, London: The MIT Press.

Moudon, A. V. (1992) The Evolution of Twentieth-Century Residential Forms: An American Case Study. In P. J. Larkham & J. W. R. Whitehand (Eds.), *Urban Landscapes: International Perspectives*: 170-206. London and New York: Routledge.

Northedge, A. (1992) *Studies on Roman and Islamic Amman*. NY, USA: British Institute in Amman for Archaeology & History by Oxford University press.

Rossi, A. (1982) *The Architecture of the City* (D. Ghirardo & J. Ockman, Trans.). Cambridge, Mass. and London: The MIT Press.

Slater, T. R. (1990) English Medieval New Towns with Composite Plans: Evidence from the Midlands. In T. R. Slater (Ed.), *The Built Form of Western Cities*: 60-82. Leicester and London: Leicester University Press.

Small, R. & Untermann, R. (1977) *Site Planning for Cluster Housing*. New York, Cincinnati, Toronto, London, Melbourne: Van Nostrand Reinhold Company.

# Fin [Suomi<sup>1</sup>] “Şehirciliği”: *Mekan, Planlama ve Tasarım*

Şehir Plancısı,  
Kentsel Tasarım  
Uzmanı;  
Araş. Gör.,  
ODTÜ Mimarlık  
Fakültesi  
Şehir ve Bölge  
Planlama Bölümü

**Olgu ÇALIŞKAN**

## **ABSTRACT**

### **Finnish [Suomi] Urbanism: Space, Planning & Design**

*The main motivation of the article is to illuminate the contemporary Finnish urbanism by means of clarifying the prominent physical planning and design preferences, discourses and principles in practice. Through such an exposition, we try to learn from Finnish urban experience and reach some generalizations in terms of universal planning and design principles, which can especially be applicable in the Turkish urban context. While doing it, we refer the historical background of the urbanization process in Finland as an original case in Europe. Since Finland represents a quite different profile socially, politically and economically as a Nordic country in the European Union; it is worth (re)considering the Finnish mode of thinking on ‘urbanism’. Behind the stylistic and refined urban space structure in Finnish cities, there is this unique [suomalainen] paradigm of urbanism, which is not considered as a solely quantitative issue but primarily as a qualitative one. There is no doubt that, such a perspective is not a ready-made professionally created end-product in Finnish case, rather it is a result of a socio-historically constructed ideology on urban space, which has evolved only through the last century.*

*Before, discussing about today’s urban agenda in Finland, an overall profile on Finnish urbanism will be given. Then, the institutional framework of Finnish urban planning system will be evaluated regarding the main principles during the process of space production and transformation. Finally, an overview of the national urbanization strategies will be carried on via the major urban projects in Helsinki, the capital.*

**B**u yazı ile, Uluslararası Konut ve Planlama Federasyonu’nun (IFHP) her yaz Finlandiya’nın farklı kentlerinde düzenlediği çalıştayların onbirincisi olan “Varolan Kent Peyzajı İçin Kentsellik” temalı çalıştay programı içerisindeki çok sayıda mesleki alan gezileri ve sunuşlar sonrasında ortaya çıkan izlenim ve bilgi birikimini Türk kent plancıları ile paylaşmayı amaçlanmaktadır. Yazıda, Fin şehirciliğinin mekan üretimindeki temel tasarım tercihleri,

özgün planlama yaklaşımlarına göndermelerle tartışılmaktadır. Bu amaçla, Fin şehirciliğinin tarihselliği ve bu tarihsel arka planın çağdaş Fin şehirciliğinde biçimlendirdiği ilkesel duruş farklılıklarını irdeleyeceğiz. Bu çerçevede, genel bir bağlamsal tanımın ardından, Fin şehirciliğinin kurumsal yapısını ve bu yapının fiziksel mekandaki yansımaları başkent Helsinki üzerinden, beş ayrı kentsel proje tanıtımı ile ortaya koymaya çalışacağız.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Suomi, Fince’de Finlandiya anlamına gelen terim.

<sup>2</sup> Metnin son okumasını yapan Doç. Dr. Çağatay Keskinok ve Özlem Çelik’e teşekkürler.



## Finlandiya ve Şehirciliği: Genel Görünüm

Finlandiya: Avrupa'nın kuzeybatısında Botni ve Finlandiya Körfezi ile çevrili, yaklaşık beş milyon ülke nüfusuna sahip; üçte ikisinin orman, onda biri sulak alan /göllerden oluşan; kilometrekareye 15 insanın düştüğü (Türkiye için bu rakam 93); özellikle kuzeyinde yazın yaklaşık on hafta güneşin batmadığı, kışın ise sekiz hafta görünmediği; yüzlerce yıl İsveç, daha sonra Rusya egemenliği altında kalıp 1917'de bağımsızlığına kavuşan; geçmişte gemi yapımı ve ağaç işlerinde, bugün ise NOKIA ile iletişimde dünya liderleri arasında olan; kişi başına ulusal gelirin 27 bin Dolar olduğu ve dünyada intihar oranının en yüksek olduğu; yaşamın her alanın toplumsal kurallar dahilinde işlediği, buna karşın bunun özgürlükçü demokrasi karşıtı bir durum olarak algılanmadığı bir ülke...

Finlandiya Avrupa Birliği'ne üye üç İskandinav ülkesinden biri. Bu yanı sıra AB'nin alışılmış ülke profiline sahip olduğu söylenemez. İskandinav sosyal demokrasisinin bugün dahi ulusal siyasa üzerinde etkinliği tartışılmaz düzeyde. Küreselleşmecilerin modasının geçtiğini ilan ettiği 'refah devleti', Finlandiya'da salt plancıların değil; sokaktaki insanın da en az NOKIA kadar övünç kaynağı.. AB içerisinde Finlandiya, yurttasından kişi başı en yüksek oranda gelir vergisi alan ülke. Buna karşın, bununla ilgili herhangi toplumsal bir muhalefet yok. Çünkü toplanan vergilerin ülke genelindeki sosyal politikaların da kaynağı olarak yine doğrudan topluma/bireye dönmektedir. Bu sosyal politikalarından payını en fazla alan alanlardan biri de şehircilik. Köklü bir modern planlama geleneğine sahip Finlandiya'da kentsel mekan ve altyapı üretimi her dönem toplumsal politikaların en önemli gündem maddesi olagelmıştır.

Finlandiya kentselliğinin bugün geldiği nokta, köklerini 13. yy.a kadar dayandırmakta. Ortaçağ kent dokusu bugün yalnızca üç dört kasaba merkezinde okunaklı olmasına karşın Helsinki'de izini sürebileceğiniz en eski doku 1800'lü yıllara ait. Bunun nedeni, kent 16. yy.da kurulmuş olmasına karşın ilk ciddi kentsel dönüşümü, özerk bir ülke başkenti olmasıyla birlikte neo-klasik üsluptaki ızgaranın inşası ile yaşamış olmasıdır. İsveç'in Finlandiya üzerindeki emperyal etkisi ise kentsel anlamda 17. yy.da başlar ve merkantilist ekonomi, kentleri Rönesans ızgara dokusu ile donatan yeni



Resim 1: Havadan Helsinki (Kaynak: Google Earth, 2005)



Resim 2: Alman mimar Engel'in tasarladığı Katedral, Senato Meydanı (1840'lar) ve çevre çeper-bloğun ürettiği ızgara doku (Kaynak: Helsinki City Planning Department, 2000: 4)

Küreselleşmecilerin modasının geçtiğini ilan ettiği 'refah devleti', Finlandiya'da salt plancıların değil; sokaktaki insanın da en az NOKIA kadar övünç kaynağı..

PLANLAMA  
2005/3



**Resim 3:** Fin kentinin doku tipolojisindeki dönüşüm (Kaynak: Ministry of Interior, 1983: 49)



**Resim 4:** Kuzeyin Beyaz Kenti 1877. –Oskar Kleinh- (Kaynak: Helsinki City Planning Department, 2000: 12)



**Resim 5:** 1841 Kent planı ve ızgara doku (Kaynak: Helsinki City Planning Department, 2000: 12)

estetik bir statüye kavuşturur. Kendini 20 yy'ın başlarına kadar yenileyerek yeniden üreten ve günümüzün 'çeper-blok'unu yaratan düzen, birçok Avrupa kentinde olduğu gibi bu düzendir (Ministry of Interior, 1983: 69-70). (bkz. Resim 2 ve Resim 3)

Helsinki'ye 'Kuzeyin Beyaz Kent'i denmesinin nedeni, Rus egemenliği altında iken Çar 1. Alexander'ın kenti ikinci bir St. Petersburg yapma ideali ile önceki ahşap dokuyu beyaz sıvalı taş yapılarla dönüştürmesi ve Helenistik tarzda bir kent imgesi oluşturması olmuştur. Yine bu dönemde yapılan katedral ve kamu yapıları, büyük meydanları ile birlikte neo-klasik kent biçim ve biçimini yaratmıştır. Endüstri Devrimini 1860'lardan itibaren yaşayan kentte konut dokusu,

2. Dünya Savaşı'na kadar süren dönemde neo-klasik dönem ahşap ve taş mimariden, 4-6 katlı tuğla konut tiplerine doğru değişime uğramıştır. Bu dönüşüm, 1917 Sovyet Devrimi sonrasında bağımsızlığına kavuşan bir ülkenin başkenti için yapılan ana planlarla desteklenmiştir. (Helsinki City Planning Department, 2000: 11-13)

Finlandiya'da mekansal planlamayı "şehirçilik"<sup>3</sup> boyutuna taşıyan, planlamanın niceliksel boyutunun yerini birçok batılı ülke pratiğinden farklı olarak niteliksel olana bırakmış olmasıdır. Bu bakış açısındaki en temel vurgu, mekansal anlamda miktara yönelik kaygıların yerini, tasarıma yönelik kentsel kalite arayışındır. Bu elbette kolay ve kısa bir süre içinde olmamıştır. Görece geç kentleşen ülkelerden biri olarak Finlandiya, 2. Dünya Savaşı sonrasında özellikle 1970'lerin başında kuzey kırsal alanlardan İsveç'e ve güney kentsel merkezlere yoğun göç ile baş etmek



**Resim 6:** Tipik üç ayrı Fin kentsel yerleşim biçimi: Yoğun merkez-çekirdek doku, modern altkent konut dokusu ve düşük yoğunluklu ayrı ve sraevler konut dokusu (Kaynak: Helsinki City Planning Department, 2000: 23)

<sup>3</sup> Yazının başlığına da yansyan buradaki 'şehirçilik' vurgusu için bkz: Günay, B., 2003 "Şehirçilik: Bir Kültür Ürünü Üretme Sorunsalı", Şehirçilikte Reform, TMMOB Şehir Plancıları Odası ve Mersin Üniversitesi: Ankara, sf. 1-17



**Resim 7:** Çağdaş Fin mimarisinden örnekler (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

zorunda kalmıştır. Bu dönemde kentsel nüfustaki artış %50'yi bulmuş; yeni yerleşim alanlarının hızlı inşası, varolan kent merkezlerinden kopuk, ama kentsel hizmetler açısından onlara bağımlı 'uydu kentleri' beraberinde getirmiştir. 1980'lere geldiğinde geniş coğrafyaya yayılmış dağınık yerleşim deseni ile artan otomobil bağımlılığı, yaygın kentsel altyapının artan yapım ve bakım maliyetleri ile yalıtılmış yaşam çevrelerinin neden olduğu sosyal sorunlar planlama gündemindedir artık. Bu anlamda 80'lerin ortaları, söz ettiğimiz kırılmanın yaşandığı dönemdir artık. Nüfus artış hızının da sabit duruma geldiği süreç ile birlikte yaratılan çevrenin niteliği sorunsal birincil derecede önem kazanmıştır. İşte bu dönemde yeni yerleşimlerin varolanlarla bütünleştirilmesini amaçlayan 'derişik kent' (compact town) siyasası, bugün de etkisini koruyan ve yeniden üretilen şehircilik ilkesi haline gelmiştir. (Ministry of the Interior, 1983: 5-9; Ministry of the Environment, 1996: 33-36)

Bugün gelinen noktada Helsinki kadar diğer Fin kentlerinde de üç temel konut alanı tipi görülmektedir: Merkezde avlulu, 5-6 katlı yoğun; altkentlerde nokta blok ve küme tipi orta yoğun çok katlı; ve çeperde az katlı, ayırık ve bitişik nizam, bahçeli geleneksel ahşap konut dokusu. Bu dokuya alternatif konut tipi ise çelik ve betonun



**Resim 8:** Alvar Aalto: Fin kültürünün ürettiği en büyük marka. Nokia'dan sonra bile (Kaynak: www.allscandinavia.com ve kişisel belgelem, 2005.)

ağırlıklı olduğu, yer yer ahşapla çeşitlilik kazanan çok katlı konutlardan oluşan sokak ve küme yaratıcı derişikliğe sahip yeni konut alanlarıdır. Bu alanlardaki yapı biçemi, 'yeni-modern' alternatif arayışlara olanak sunan çağdaş Fin mimarisinin gösteri alanları konumundadır.

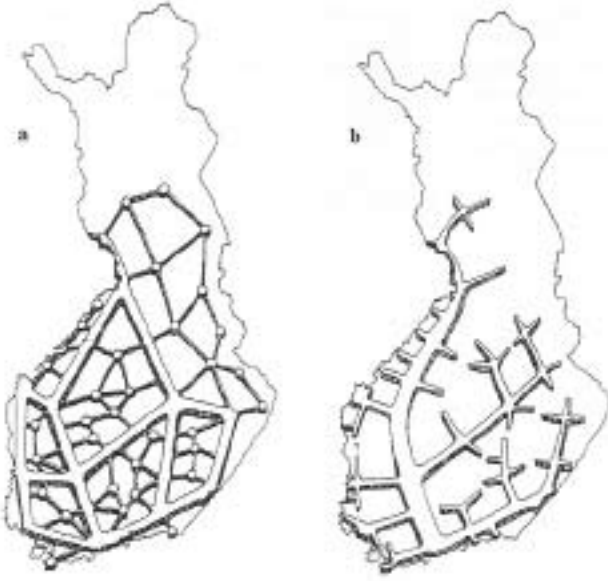
Fin mimarisi konusunda Alvar Aalto'dan (1898-1976) söz etmemek olanaksız. Finlandiya dışında yetiştirdiği tasarımcı ile bu denli bütünleşen, yarattığı stili bu derece içselleştiren bir ulus var mıdır bilinmez ama; Finler üzerinde 'Aalto Etkisi' –Aalto-Effect<sup>4</sup>- çok açık bir biçimde gözlemlenmektedir. Bunun nedeni, sanırım Aalto'nun sanılanın aksine yalnızca bir mimar olmaması, yaşamı boyunca mobilya tasarımından, kent (hatta bölge) planına kadar tasarımın ve mekan / nesne

Finlandiya dışında yetiştirdiği tasarımcı ile bu denli bütünleşen, yarattığı stili bu derece içselleştiren bir ulus var mıdır bilinmez



**Resim 9:** Alvar Aalto tasarımlarından Finlandiya Salonu, Synatsalo Kent Salonu, Helsinki Teknoloji Üniversitesi Merkez Binası/ Jyväskylä Üniversitesi Konferans Salonu Binası (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

<sup>4</sup> Deyiş, şehir plancısı Mustafa Gönen'e aittir.



**Resim 10:** Yapılaşmış çevreyi (yapıyı/biçimi) ülke ölçeğinde düşünebilmek: J. Manty; 'Olası Finlandiya -A Possible Finland- (Kaynak: Manty, J., 1999: 86)

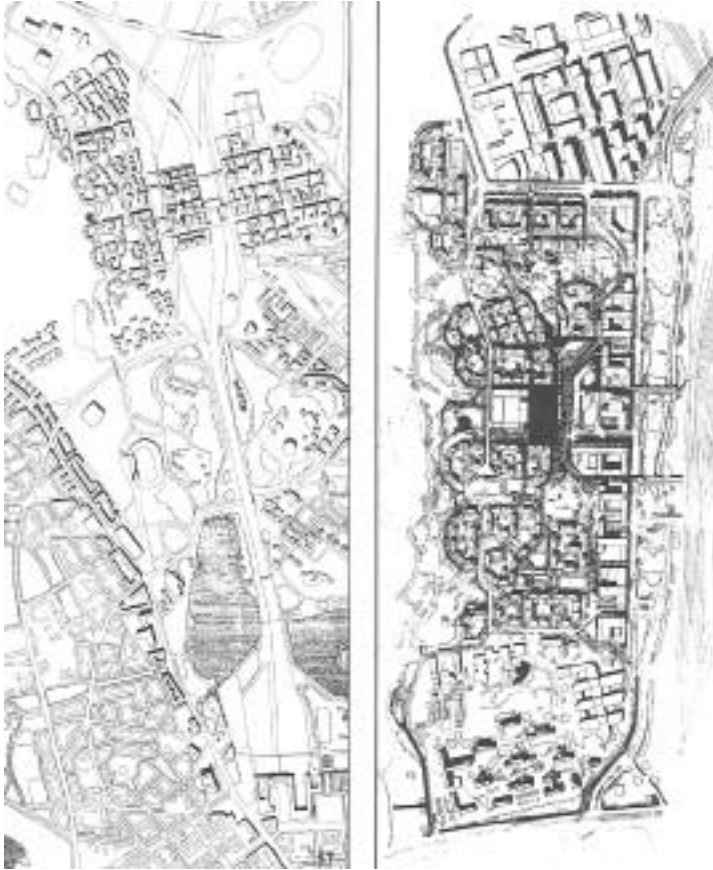
kurgusunun her alanında yer almış olmasıdır. Ürettiği, doğayla bütünleşen, boşluğu kütlelerin içine sızdıran modern biçem, doğayla kentselliği bütünleştirmiş Fin yaşam biçimi ile son derece uyumludur.

### Fin Şehirciliğın Kurumsal Yapısı ve İlkeselliği

Beş ana bölge ve il düzeyinde on iki ayrı kentsel merkeze ayrılan ülke bütününde fiziksel planlama süreci ve düzeni, 1960'larda olduğu gibi bugün de en üst ölçekte "Ulusal Fiziki Plan"la tanımlanmaktadır. Bakanlıkça hazırlanan bu planlar bölge düzeyinde illerin Bölge Planlama Kurumları'na hazırlanan "Bölgesel Plan"larla uygulama aşamasına geçmektedir. Avrupa'nın kamu yönetimindeki özerk kent 'City' geleneği Finlandiya'da egemen olduğunda "Kent Ana Planları" (master plan) belediyelerin planlama birimlerince üretilmektedir. 'Kent Planlama ve Kentsel Tasarım' birimleri, iki düzeyde plan üretmektedir: Yerel Ana Plan (local master plan/general plan) ve Yerel Ayrıntılı Plan (local detailed plan/town plan). Yerel Ana Plan ile kentsel yapı, arazi kullanımı, yeni yerleşim alanlarının konumları ve proje alanlarına yönelik kararlar üretilirken; Ayrıntılı Plan'lar ile yapılaşma hakları, yapı tipi ve konumları, biçimleri ve görünüşleri, kentsel ve doğal peyzaj değerleri ile kodlanmakta ve denetlenmektedir. Bu iki plan birbirini bütünlerken planlama ile tasarım arasındaki köprü de farklı uzman kadroların bir aradalığı ile sağlanmaktadır (Sandelin, 2005; Ministry of Interior, 1983).

İlginç olan, Ayrıntılı Plan'ların ayrıntı düzeyidir. Bu planla yapılaşma *biçimi* kadar (hacimsel ilişki, kütleli konumlanış vb.), yapının malzemesi, rengi ve hatta kapı-pencere oranlarına kadar yapılaşma *biçimi* de denetlenebilmektedir. Bunlar, her belediyenin kendince belirleyebileceği kadar değişken de değildir. Burada ülke bütünündeki 'uyum' ve 'dengeyi' sağlama amacıyla, İçişleri Bakanlığı'nın (Ministry of Interior) hazırladığı üst-ölçek kodlar devreye girmektedir. İlginçtir ki bu durum, mesleki anlamda tasarımcılar tarafından herhangi bir biçimde yaratıcı özgürlüğü karşısına alan bir kısıtlama olarak görülmemektedir.

Kent Planlama ve Kentsel Tasarım Ofisi'nin yanı sıra, Sokak Peyzajı (Cityscape Committee) ve Sokak Adı (Street Name Committee) olmak



**Resim 11:** 80'lerden Ayrıntılı Plan örneği: Pasila kentsel gelişimi, Helsinki (Kaynak: Ministry of Interior, 1983: 41)

üzere iki ayrı kurul planlama birimi ile eşgüdümlü çalışmaktadır.

Plan üretimi aşaması, bütünde 16 ana ve 180 alt aşamalı uzun ama verimli bir süreçten oluşmaktadır. Plan, ortaya çıktıktan sonra doğrudan kent meclisinin onayına sunulmamakta, ayrıntılı bir 'Etki Değerlendirme' (impact assessment) aşamasından geçmektedir. Değerlendirme, çevresel ve ekonomik olduğu kadar (doğal çevre, flora, fauna, enerji, trafik vb.) kentsel peyzaj, doku ve estetik gibi başlıkları da içermektedir (age). Bu, planda yapılı çevre üzerindeki kurumsallaşmış duyarlılığın bir göstergesidir.

Planlama sürecinde 'katılım', fetişleştirilen ve uygulama sürecini tıkayan saf 'sivil' bir kavram olarak değil; kamunun öncülüğünde uygulanan demokratik karar alma modeli olarak yaşama geçirilmektedir. Dönüşüme konu olan alandaki tüm paydaşlar, kamu otoritesi olarak planlama kurumunun ortaya koyduğu uzgörü çerçevesinde bir araya gelmekte ve kamusal yarar kavramı somut olarak uzlaşılabilir bir ilke olarak mekanın üretimine yansımaktadır. Aslında, bu sürecin mekandaki yansıması salt ilkesel olanı belirlemekte, aynı zamanda fiziksel olana da nitelik kazandırmaktadır. Buna karşın, mekandaki denetim, fiziksel çevrede dışardan hemen algılanabilir bir standartlaşmaya ve tipleştirilmeye yol açmaktadır. Tıpkı bugün, Fin planı ve mimarların tartıştığı gibi bu durumu olumlu ve olumsuz iki farklı biçimde değerlendirebiliriz. Nitekim, kamunun yapılaşma ilkelerini bu denli açık biçimde belirlediği bir kentsel çevre, kimileri için tek biçimli ve hatta tekdüzedir. Kendi içinde sürprize, kendiliğinden (spontane) farklılaşmalara izin vermiyor oluşu nedeniyle bir bakıma 'kentsel' bile sayılamaz.. Bir başka görüşe göre de bu, Fin modernizmini biçimsel ve biçimsel ayakta tutan şeydir. Mekan üzerinde sıkı bir kamu denetiminden vazgeçmek Fin kentselliğinden taviz vermek ve kimliksizleşme anlamına gelecektir.. Düzensizliğin düzen olarak içselleştirildiği, farklılığın kirlilik yarattığı, alaturka liberalizmin egemen olduğu bir ülke planıcısının mesleki anlamda tercihini hangisinden yana koyacağı ise açıktır sanırız.

Kentsel mekandaki planlı denetimi sağlayan iki ana unsur, üst ve alt ölçekte kendini göstermekte-

dir. Ulusal ölçekten başlayan denetim, kamunun kentsel arazi stokunu elinde bulundurması sayesinde uygulama şansı bulmaktadır. Helsinki'deki tüm yeni gelişim alanlarında yerel yönetimin (Kent) arazi mülkiyetinin bütününe sahip oluşu ve yerleşik alan dışında da her geçen gün kamu arazisi stokunda artışa gidilmesi, Helsinki Kent Planlama Ofisi'nin övünçle anlattığı bir gerçek idi (Olin, 2005). Kamusal arazi stokunun varlığı, spekülasyon gelişmeyi engellediği gibi uygulamada ilk maliyetleri kamu yararına aşağı çekme olanağı sağlamaktadır. Bunun yanı sıra, yukarıda değindiğimiz mekansal standartlaştırma olanaklı hale gelmektedir. Nitekim, 'Ayrıntılı Plan'ların tamamına yakını belediyelerin kendi planı/tasarımcı kadrosu tarafından üretilmektedir. Ayrıntılı planlar üretildikten sonra üstlenici firmalar inşaat sürecine tüm bu tasarım ilkelerini ve maliyetlerini kabul etmektedir.

Bir diğer plan elde etme yöntemi ise yarışmalar- dır. Ancak yarışmalarla seçilen projelerde ortak yön, öncül olarak belirlenen tasarım ilkelerinden taviz verilmemesi. Bu anlamda yarışma projeleri ile kamu planlarının tasarımları arasında içerik ve biçim açısından büyük farklar görülmektedir. Gelişmeye açılan yeni kent arazilerinde farklı nitelikteki tüm yapılar mimari tasarım ile elde edilmektedir.

Finlandiya genelinde daha fazla olsa da, Helsinki'de ortalama konut büyüklüğünün 75 m<sup>2</sup> ve kişi başına düşen kapalı iç-mekânın 33 m<sup>2</sup> olduğu düşünüldüğünde ülkemizde hızla artan konut büyüklüğünün ulusal gelirimize oranla ne denli lüks tüketim niteliğinde olduğu kolaylıkla anlaşıl- maktadır.<sup>5</sup> Helsinki'deki küçük konut dairelerden oluşan derişik kentsel dokunun alt kademe yerleşimlerde geçerli olmadığını görmekteyiz. Birçok kasabada bugün hala geniş alana yayılan, tek-aile konut tipine dayalı, doğal alanla bütünleşmiş düşük yoğunluklu geleneksel Fin şehirciliğinin yeniden üretildiğini görmekteyiz. Bu, Finlandiyalı planı D. Gordon'un adlandırdığı gibi bir anlamda 'özelleştirilmiş toplum'un (privatized society) özgün Fin yorumudur (Gordon, 2005).

Helsinki'nin yoğun kent dokusunun sağladığı bir dizi olanağın arkasında salt yoğunluğun kendisi değil; ama birçok Avrupa ülke kenti ile karşılaş-

Planlama sürecinde 'katılım', fetişleştirilen ve uygulama sürecini tıkayan saf 'sivil' bir kavram olarak değil; kamunun öncülüğünde uygulanan demokratik karar alma modeli olarak yaşama geçirilmektedir

<sup>5</sup> Helsinki'de konut stoğunun yalnızca %8'inin dört kişilik ailelere göre olduğu belirtmek gerekir. Geri kalanı ise tek kişi yada çiftlerin yaşayabileceği büyüklüktedir.



**Resim 12:** Helsinki’de kentsel yeşil alanların dağılımı (Kaynak: Helsinki City Planning Department, 2000: 20)



**Resim 13:** Helsinki merkezindeki Esplanadi kent parkı ve Olimpiyat Stadyumu’nun da bulunduğu ‘Central Park’ (Kaynak: kent posta kartı)

ırdığımızda özellikle son elli yıldır kararlı bir biçimde sürdürülen şehircilik politikaları olduğu görülmektedir. Nitekim, kentsel yoğunlukla topluluğun uyumlu birlikteliği sayesinde kentçi toplam yolculuğun %75’i metro, tramvay ve otobüs filoları ile yapılmaktadır. Bu yoğunluk, dolu-boş oranında sürdürülebilirlik ölçütleri ile %35 düzeyinde açık alanların varlığı ile sonuçlanmaktadır. Fin plancılar şunu özellikle vurgulamaktadırlar ki, söz konusu açık alanların hepsi (Londra’daki yeşil kuşak ağırlıklı yeşil alanlardan farklı olarak) ‘aktif’ ve sürekli kullanılabilir nite-



**Resim 14:** Helsinki kent merkezindeki bisiklet parkı ve merkezin her noktasına ulaşan bisiklet yolları (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

liktedir Bunların çoğu, doku içine sızmış parçalı ve büyük ölçü/ölçeklerde değildirler. Herhangi bir konut alanından en yakın rekreatif alana ortalama uzaklık 400 metre. (Gordon, 2005) Bu anlamda sıkça gönderme yaptığımız ‘kuşak’ ya da ‘kama’ tipi kent yeşil alan yapısına göre çok daha ‘sürdürülebilir’ niteliktedir.<sup>6</sup> Toplulaşım ve açık alanlar sistemi bir arada, yoğun kent dokularına atfedilen ‘hava kirliliği’ problemini ortadan kaldırmaktadır. Helsinki bugün, AB ülke başkentleri içinde hava kirlilik düzeyi en düşük olanıdır.

Helsinki’deki derişik kentsel biçimin sağladığı bir diğer somut üstünlük ise, merkezi ısıtmadır. Kentin bütününde yapıların %93’ü, bölgesel merkezi ısıtma sistemleri ile birim başına düşük maliyette ısıtılmaktadır. Bu oran Oslo’da %12, Londra’da ise sadece %3’tür. Bu anlamda Helsinki, kentsel altyapısı en gelişmiş Avrupa kentlerinden biridir. Kentin altı, elektrifikasyon ve ısıtma sistemini taşıyan çift borulu uzunluğu 200 kilometreyi bulan granit tüp ve tünellerle örülüdür (age).

Kentsel açık alanları canlı tutan unsurlarından biri de tüm kente yayılmış ve toplam uzunluğu 100 kilometreyi bulan bisiklet yollarıdır. Kent merkezi ve yakın çevresinde araç trafiğinin ortalama hızı yer yer yirmi metre arayla yerleştirilmiş hemzemin yaya geçitleri ile saatte yaklaşık 30 kilometredir. Bu durum, kent merkezine yaya ve bisikletle erişilebilirliği ciddi bir biçimde artırmaktadır.

‘Avrupa’nın En İyi Toplulaşım Ödülü’ne sahip kentte farklı ulaşım biçimlerinin belli odalarda çakışması, toplulaşımın verimli işleyişini sağlayan en önemli unsurdur. Yeni bir kentsel alanın yerleşime açılması önündeki birincil koşul ise kamusal erişim (public access) şartını yerine getiriyor olmasıdır. Böylece, metropoliten ölçekte işletim maliyetleri düşük bütünlük bir kentsel yapı ortaya çıkmaktadır.

İstanbul ve birçok kıyı kentimizde gerçekleştiremediğimiz kıyıya kamusal açık alanlarla etkin erişim Helsinki mevcut kent ve yeni yerleşim alanlarında öncelikli tasarım ilkesidir. Kentte yıllar yılı uygulanan kıyı dönüşüm ve rekreasyon projeleri ile etkin bir biçimde kullanılan kentsel

<sup>6</sup> AOÇ gibi kentin ortasında etkin kullanım dışında kalmış yeşil alanı ve kent içindeki tüm atıl açık alanları da hesaba katarak ‘Avrupa’nın kişi başına ortalama en fazla yeşil alanına sahip kentiyiz’ açıklamasını defalarca yineleyen Ankara Büyükşehir Belediyesi’nin ‘kentsel’ yeşil alan konusunda Helsinki örneğinde öğrenmesi gerekenler olduğunu düşünüyorum.

kıyı uzunluğu 220 kilometreyi bulmuş durumdadır (age). Bu rakam, toplam nüfusu 80 Bin'i bulmayan bir kent için çok yüksek bir mekan standardı sunmaktadır.

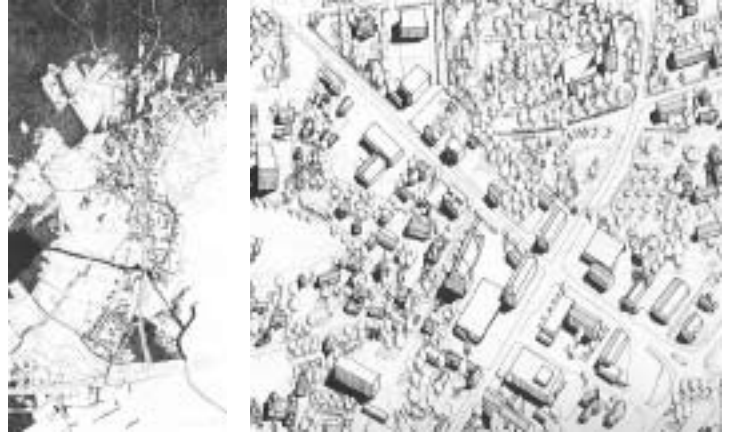
Bir diğer önemli nokta, Fin şehirciliğinin kuramda ve pratikte koruma olgusuna çok yabancı olmasıdır. Kurumsal anlamda koruma/restorasyona yönelik herhangi bir planlama birimi olmadığı gibi, yüksek öğretim düzeyinde bu konuda herhangi bir eğitim verilmemektedir. Bunu iki nedene bağlayabiliriz: Birincisi, Fin Kenti kıta Avrupa'sına kıyasla çok genç ve yapı stoku, korumaya gereksinim duymayacak kadar diridir. İkincisi, ülkede yapı malzemesi (özellikle granit) ve işgücü ucuz olduğundan, yık-yap birçok durumda varolanı korumaktan daha ekonomik olabilmektedir. Buna karşın ülkenin tarihsel sanayi kültürü, kentsel dönüşümün yaşandığı alanlarda kentsel belleği yitirmemek adına özenle korunmaktadır. Buna yönelik 'iz'ler tüm sanayi-sonrası dönüşüm alanlarında okunabilen tasarım öğeleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Fin mekan planlama geleneği, salt kentsel alanları değil, kırsal alanlarda 'Town and Country Planning' anlayışı içinde kırsal yerleşimlere 'biçim verme'yi de içermektedir. Alıştığımız anlamda kırsal bir nitelikte olmasalar da Fin köylerinde planlama düzenlemeleri, mekan altyapı ve arazi kullanımından, yapı boyutu, rengi ve malzemesine kadar denetleyebilmektedir (bkz. Resim 16).

### Helsinki Kentsel Gelişim Stratejisi

Helsinki, Finlandiya'daki tüm ülke nüfusunun üçte ikisinin yaşadığı en büyük üç kentsel yığılmadan biri olup; %1.5 ile şu anda Avrupa'nın en yüksek yıllık büyüme oranına sahip kentidir. Kestirimler kentte 2020-30'a kadar yılda ortalama 3500 yeni konuta gereksinim duyulacağını göstermektedir (UIA Group Habitat, 2005: 4).

Buna göre Kent (City), yaklaşık ondört ayrı gelişim alanı belirlemiş durumdadır. Resim 17'deki planda, doğu uçtaki alan, şu an kentin içinde kalan limanın taşınacağı yeni alanı göstermektedir. Yeni gelişim alanlarının birçoğu bugün, liman, sanayi ve askeri alanlardan oluşmaktadır. Dönüşüm sonucu 660 hektarlık yeni kentsel alan varolan kent yapısına kazandırılmış olunacaktır (age).



**Resim 15:** 1980'lerden 'Köy Restorasyon Planı': Amaç, kentsel hizmet sunumu ile özgün fiziksel karakter arasında uyumu yakalamak (Kaynak: Ministry of Interior, 1983: 69-70)



**Resim 16:** Kentselleşen kırsal alanda konut projesi (Kaynak: National Housing Board, 1983: 24)



**Resim 17:** Helsinki 2002 Ana Planı: Kentsel gelişim ve yeniden dönüşüm alanları (Kaynak: Helsinki Kent Planlama Ofisi)

Fin Kenti kıta Avrupa'sına kıyasla çok genç ve yapı stoku, korumaya gereksinim duymayacak kadar diridir



**Resim 18:** Jatkasasaari proje alanı: Bugünkü durum ve dönüşüm sonrası yapılaşma düzeni (Kaynak: City Planning Department, 2004)

Bu gelişimi yönlendiren 2002 tarihli Ana Plan ‘sürdürülebilir yoğunlaştırma’yı kendisine ilke edinmiştir. 80’lerden bu yana, etkin olan ‘Derişik Kent’ modeli bugüne, ulaşım-arazi kullanımı bütünlüğü ilkesi ile taşımış, yaratılan ulaşım ağı, sonrasında odaklarda yoğun yapılaşma ile desteklenmiştir. Mevcut dokuda yer alan boşluklarda yapılaşma özendirilirken, tarihsel dokunun bundan zarar görmesinin önünde geçici önlemlere önem verilmiştir. (Ministry of Interior, 1983). İlginç olan şu ki, tarihsel olarak coğrafyaya yayılmış bir yerleşim biçimine alışmış Finlandiya halkı çok daha ‘kentsel’ bir yaşam biçimi öneren yoğun konut dokusu ve onun projelerini benimsemektedir<sup>7</sup>. Yaratılan yeni konut dokularının ortak özelliği ‘orta-az katlı, yüksek yoğunluk’ (medium-low rise, high density) yaklaşımını yeniden üretiyor olmalarıdır. Bunun nedenlerinden birinin 1970’lerde Fin modern şehirciliğinin ürettiği toplu konut yerleşimlerine ‘yeni şehirciliğin’ yaşayan bir seçenek sunuyor olması gerçeği olarak değer-

lendirilebilir. Bununla birlikte ‘yaşayan’ ifadesini kullanırken ikinci bir kez düşünmekte yarar var. Nitekim, son dönemlerde planlı gelişen konut alanları içindeki ortak alanlarda ve kamusal açık alanlarda değil mekanı dolduran bir kalabalık; insan görebilmenin güçlüğü yaşanmakta. Bu anlamda, yaratılan mekan kalitesi ile mekanı kullanan insan yoğunluğunun ters orantılı olduğu saptaması yapılabilir.

Buna karşın Fin plancılar, bu stratejiden vazgeçecek gibi görünmemektedir. Planın yeni yerleşimlere yönelik yoğunlaştırma temelli ana hedefleri ise şunlardır:

- Canlılığa gereksinim duyan kent merkezi ve çeperinin birlikte ele alınması,
- Herbiri 5000-15.000 nüfusu besleyen on ayrı kentsel alanın özgün kimliklere sahip olması,
- Alanın bütünü %49’unun yeşil alanlara ayrılması,



**Resim 19:** Tasarım alanının kütle düzenini gösterir maket ve plan (Kaynak: City Planning Department, 2004 ve kişisel belgelem, 2005)

<sup>7</sup> Helsinki nüfusunun %85’inin apartman bloklarında yaşadığı düşünülürse bu tercihin ardındaki neden anlaşılabilir.





**Resim 20:** Dönüşümünü tamamlamış Ruoholahti konut bölgesi (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

- Toplam ulaşımın %70-80'inin toplulaşıma dayalı olması,
- Alanlar içindeki mevcut yapılarda çatı katı eklemeleri ve konut dışı eski yapıların konuta çevrilmesi yoluyla yoğunlaştırma,
- Yoğun ve kentsel yaşam alanlarının doğal alanla etkileşim halinde olması ve olanaklar ölçüsünde ahşaba dayalı geleneksel Fin konut mimarisi (age).

**Jatkasasaari**, kent merkezine uzaklığı 2.5 km olan 90 hektarlık alan bugün, ülkenin en büyük limanı konumundadır. Limanın 2008 yılında kentin dışına taşınması ile birlikte, 15.000 kişilik bir konut alanıyla 6.000 kişiyi istihdam edecek işyeri mekanlarının bir aradalığına dayalı karma kullanımlı kentsel gelişim bölgesinde, merkezde 6-7 katlı yoğun ve kıyıda düşük katlı az yoğun yapılaşma hedeflenmektedir. Tasarımın kütle yapılandırılması (konfigürasyonu) denizden gelen rüzgarı önleyerek ara-iç açık alanları rahatlatır niteliktedir.

İçinde NOKIA ofis bloklarını da içeren Ruoholahti bölgesi, gelişimine daha önce başlayarak liman alanındaki dönüşüme hız vermiştir. 1990'ların başında açılan kentsel tasarım yarışması ile alanın tüm tasarım ayrıntılarını belirlemiştir. Alanın tasarımı ise yarışmayı kazanan ve tasarım eğitimi almamış bir grup gence aittir. Nitekim, Finlandiya'da kentsel tasarım yarışmalarının şartnamelerinde, katılımcıların profesyonel mimar ya da plançı olmaları beklenmemektedir. Ruoholahti konut bölgesinin en başarılı yanı ise su kıyısı olup, yaklaşık yüzer metre arayla yer alan dört ayrı yaya köprüsü<sup>8</sup> ve ayaklarında yaratılan platformlar alanın karakteristik öğeleri niteliğindedir.



**Resim 21:** Arabianta: Gelişim plan şeması (Helsinki City Planning Department: 1998: 7)

Yapımına 1998'de başlanan ve 2013'te tüm etaplarıyla tamamlanması düşünülen **Arabianta**, yaklaşık 40 hektarlık kıyı parkı ile birlikte 7000 kişiyi barındıracak 85 hektarlık yeni konut bölgesi, kentin doğu kıyısında yer almaktadır. Parkın hemen hemen bütünü kıyının ıslahıyla yeniden kazanılmıştır. Konut alanı tasarımının temel kaygısı ise, kıyı yerleşimi ile deniz arasındaki görsel

Finlandiya'da kentsel tasarım yarışmalarının şartnamelerinde, katılımcıların profesyonel mimar ya da plançı olmaları beklenmemektedir

<sup>8</sup> Fin tasarımcıların özeleştirisi olarak kabul ettikleri gerçek, köprü mimarisinde çok başarısız olduklarıdır. Bu nedenle Jatkasasaari'nin kuzey batı girişinde olduğu gibi son dönem yapılan köprülerde özel bir (çoğunlukla Hollanda yapım tekniği ve biçimine benzer) tasarım yaklaşımı geliştirmeye özen göstermektedirler.

'Kentsel Köy'  
(Urban Village)  
yaklaşımının Fin sürümü olan Pikku-Huopalahti, kent kimliği tartışmalarına da somut katkı koymaktadır



Resim 22: Arabianta: konut grupları (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



Resim 23: Arabianta: konut külerinden birinin yaya girişi (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

ve fiziksel etkileşimin sağlanmasıdır. Bu nedenle U-blokların konumlanışında, açılı kırılmalar ve avlularda teraslama tercih edilmiştir. Arabianta konut bölgesi projesinin en olumlu özelliği, kent estetiğine proje maliyetinin %2'sinin estetik projelerine ayrılmasıdır (Mattila, 2005). Arabianta da diğer tüm yeni gelişim alanları gibi ticaret birimleri, okul, kütüphane/müze ve günlük bakım merkezi gibi konut dışı kullanımlarla tanımlı kendine yeterli bir alt-merkeze sahiptir.

**Pikku-Huopalahti**, kent merkezine 5 km uzaklıkta kuzey-batı merkezi kentsel gelişim alanıdır. Diğer projelerden farkı görece merkezi konumda oluşudur. Yeni-Şehircilik akımının sıkça tercih ettiği yeşille iç içe yoğun dokulu yerleşim tipi anlamındaki 'Kentsel Köy' (Urban Village) yaklaşımının Fin sürümü olan Pikku-Huopalahti, kent kimliği tartışmalarına da somut katkı koymaktadır. Toplam 150 hektar olan alan dört ayrı alt-parçada çözülmüştür. Merkezde, tepe üzerinde piramit konutlar, ofis alanı ve alışveriş sokağı ile alanın kalbini oluşturmaktadır (bkz: Resim 23). Diğer alanlar ise daha düşük yoğunluklu ancak



Resim 24: Pikku-Huopalahti merkez alanı: Plan şeması ve ürettiği konut tipolojisi (City of Helsinki City Planning Department: 2004: 7)

çevre açık yeşil alana açılım sağlayan sokak dokusu yaratabilen görece düşük yoğunluklu konut dokusundan oluşmuştur. Alanın bütününde 'kimlik inşaası' kamusal alan kademelenmesine, kamusal alandaki canlılığı besleyen yoğunluk düzeyine (500-625 kişi/ha) ve ticaret hacminin dokunun bütününe sızmasına verilen özel önem bu yeni kimliği yaratan en önemli unsur olmuştur (City of Helsinki City Planning Department: 2004).

sonucu elde edilen proje ile metro istasyonu ile bütünleşen alış-veriş kompleksi ve çok-katlı ofis bloğu ile kendini gösteren, yapımı süren bir kent alt-merkezi tanımlanmıştır. Konutlar 3-9 katlı apartman bloklarından ibaret olup; konumlanışı itibariyle var olan yeşil dokuyu koruyarak alanın %35'ini 'boş' bırakmıştır. Yine bu alanda kıyıya erişim ve içeri giren kanallarla su ögesi, öncelikli tasarım elemanıdır.



**Resim 25:** Vuosaari merkez alanı ve Kallaste konut bölgesi (Kaynak: City of Helsinki Planning Department, 2000)



**Resim 26:** Kallaste konut alanı: Rıhtım bölgesi. Tasarım eskizi ve bugünkü durumu (Kaynak: City of Helsinki Planning Department, 2000 ve kişisel belgelem, 2005)

Limanın kentin doğusuna taşınması ile bu bölgede oluşacak istihdamın gereksinim duyacağı konut alanına yanıt verme amacıyla 1990'ların başında başlatılan **Vuosaari** Projesi, 2010 yılında 37.000 kişilik nüfusu hedeflemiştir. Bu anlamda yeni-kent niteliğindeki alan, Avrupa'nın şu an en hızlı büyüyen başkentinin en önemli gelişme merkezidir. Bu nedenle, alanın merkez tasarımına büyük önem verilmiş ve yarışma

**Viiikki**, temel vurgusu ekoloji olan tematik kentsel gelişim alanıdır. Bu özelliğiyle proje, mekan örgütlenmesinden mimari tasarıma ve mühendislik çözümlerine dek 'ekolojik' olma savını taşımaktadır. Bu savı uygulamaya dönüştüren güç ise, alana yönelen yüksek teknolojili ekolojik tarıma yatırım yapan sermaye ve bu alanda araştırma ve eğitim birimlerini, laboratuvarlarını 1960'lardan bu yana bölgeye yoğunlaştıran Helsinki Üniversitesi'dir. Çok-ortaklı (hükümet, kent ve özel sektör)



Resim 27: Viikki ekolojik konut alanı planı (City of Helsinki Planning Department, 2002)

200.000 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip Bilim Parkı, içinde ofis alanı, deneysel konut ve tarım alanı ve müzesiyle alanın merkezi niteliğindedir.

Bilim Parkı'nın doğusunda gelişen konut bölgesinde, yapı tip ve örüntüsü ile, soyut 'ekolojik' olma ilkesi, somut uygulama projesi haline getirilmiştir. 1000 hektarlık alanda toplam 1250 m<sup>2</sup>'lik sekiz ayrı güneş toplacı (kolektörü) ile konutların yarısı merkezi güneş enerjisi sisteminden yarar-



lanmaktadır. Enerji tasarrufu, yapılar arası sıkı kütleli ilişki (derişik konut gurupları), doğru konumlama ve yönlendirme ve yapı içi etkin hava dolaşımı ile sağlanmaktadır. Bu sayede bölge, kentin diğer alanlarına göre %50 daha az fosil yakıt tüketmektedir. 'Yeşil Parmaklar' denilen açık alanlarda her konutun serası ve aktif tarımsal üretimin yapıldığı bahçesi, katı atık ve yağmur suyu biriktirme birimleri bulunmaktadır. Ahşap işçiliği, ahşap iskeletli konut mimarisi ile deneysel bir niteliğe kavuşmuş durumdadır. Kanımızca, Viikki şehircilerin kafasındaki doğaya yayılmış tek katlı konut dokusundan oluşan ekolojik yerleşim imgesini, çok-katlı apartman ve sıraevler konut düzenlemeleri ile değiştirebilecek etkiye sahip gözükmektedir.

## Sonuç

Tarihi boyunca hiçbir yayılmacı ilişkiye girmemiş, kendi iç dinamikleri ile kalkınmayı her dönem özgün koşulları içerisinde modelleyebilmiş Fin ulusu, ürettikleri çağdaş mimarlık ve şehircilik kültürü ile de uluslararası düzlemde saygın yerini korumaya devam ediyor. Bunu, uzun dönemde evrimleşen, olgunlaşan yerleşim kültürünü yenilikçi arayışlarla diri ve devingen tutmalarına borçlular. Geleneksel ve çağdaş olanın devingen bir aradalığı, yerleşik kurumsal yapı ile bütün-



Resim 28: Viikki ekolojik konut alanını (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

leştiğinde ise tartışma konusu ağırlıklı olarak tasarım ürününün kendisi oluyor. Finlandiya şehirciliğinde yazının başında vurguladığımız nicelikten niteliğe dönüşen duyarlılık düzeyinin ardındaki temel neden de budur.

Bu çerçevede, önlerinde beliren en önemli sorun alanı; Avrupa'nın en hızlı büyüyen başkentine sahip olarak yeni kentsel alanlarında kalıcı olabilecek ve Fin modern kültürüne özdeş kent kimliğini yeniden üretebilmektir. (Maenpaa, 2005) Bu sürecin başarıyla sonuçlanması ise modern kentsel ve mimari kalıtı geleceğe taşımak kadar onun katı duruşunu esnetip 'yeni' olanın yaratılabilmesine bağlı görünüyor.

### **Kaynakça:**

City of Helsinki City Planning Department, 2000, Vuosaari, Helsinki

City of Helsinki City Planning Department, 2004, Pikku-Huopalahti, Helsinki

City of Helsinki City Planning Department, Town Planning Division, 2002, Viikki: A University District and Science Park For The 2000s

City Planning Department, 2004, Jatkassari-an inner city district with a maritime character,

City of Helsinki Economic and Planning Center: Helsinki

Gordon, D., Helsinki Urban Profile, 17 Ağustos 2005, saydam sunumu, Helsinki Planlama Departmanı, Helsinki

Helsinki City Planning Department, 1998, Arabianranta, Helsinki

Helsinki City Planning Department, 2000 Urban Guide Helsinki, (ed: P. Perkkiö, R. Salastie, S. Tynilia), F. G. Lönnberg: Helsinki

Maenpaa, P., Urban Sociology, 16 Ağustos 2005, saydam sunumu, Helsinki Teknoloji Üniversitesi, Helsinki

Manty, J., 1999, On The Principles of Architecture, Department of Architecture Tampere,

Mattila, H., Urban Aesthetics, 16 Ağustos 2005, saydam sunumu, Helsinki Teknoloji Üniversitesi, Helsinki

Ministry of The Environment, 1996, Sustainability As A Challenge: Finland's national Report To The Second U.N Conference on Human Settlements (Habitat II), (ed. O. Berghall, M. Mansikka, M. Tahvanainen, H. Tuunanen)

Ministry of the Interior, 1983 Planning: Urban and Rural Areas in Finland, Government Printing Centre: Helsinki

National Housing Board, 1983, Housing in Finland, Government Printing Centre: Helsinki

Olin, J., Urban Future, 16 Ağustos 2005, saydam sunumu, Helsinki Teknoloji Üniversitesi, Helsinki

Sandelin, A., "Town planning in Jyväskylä", 18 Ağustos 2005, saydam sunumu, Jyväskylä Planlama Departmanı

UIA Group Habitat, 2005, Densité:: Qualitté:: Density:: Quality

University of Technology Occational Papers: Finland

# Kentsel Estetik: Kuramsal Bakış Açısı ve Finlandiya'daki Kent Planlamasının Çağdaş Örnekleri

<sup>1</sup> Mimar, Araştırma görevlisi, Helsinki Teknoloji Üniversitesi, Mimarlık / Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

<sup>2</sup> Şehir Plancısı, Kentsel Tasarım Uzmanı; Araş. Gör., ODTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Hanna MATTILA<sup>1</sup>

Çeviren: Olgu ÇALIŞKAN<sup>2</sup>

## ABSTRACT

### Urban Aesthetics – Theoretical Viewpoints and Contemporary Cases of Urban Planning in Finland

*The paper takes a look at the aesthetic or design dimension of urban planning. It focuses in particular on Finnish urban planning, within which design orientation has always been quite strong. Contemporary international discussion in the field of planning theory, especially the currently popular theory of collaborative planning, seems to suggest, by contrast, that the issue of urban design is in a marginal position within planning, or may even be excluded from planning.*

*While contemporary planning theorists largely ignore the aesthetic issues, aesthetics and urban design have recently gained a central position within the practice of urban planning in all post-industrial countries. The paper asks, just as many Finnish planners have done, whether the contemporary planning theorists' aim to democratize urban planning by increasing the use of participatory methods fits together with the current design-emphasis in planning. In other words, the question is whether it is possible to create aesthetically good quality urban environments by using participatory methods, or would it be better to guarantee the artistic autonomy of the designers' instead? The paper introduces three different cases of contemporary Finnish urban planning, and argues that both artistic autonomy and public participation have their merits.*

**B**u makalede ilk olarak ana başlıkla ilgili kuramsal fikri ve sonrasında Fin planlamasının özgün durumunu kentsel tasarım ve estetik kaygıları özellikle vurgulanıp tanıtılarak kent planlamasının estetik boyutuna göz atacağız. Peki kentsel tasarımın estetik boyutuna yoğunlaşmanın ardındaki neden nedir? Planlamada teknik, pratik ya da etik etmenler gibi daha önemli yönler yok mudur? Estetik ya da tasarım kaygılarını planlamadan dışlanan, temel arazi kullanım işlerine sonradan eklenen bir şey olarak düşünemez miyiz?

Konuya Fin bakış açısı ile baktığımızda Finlandiya plancılarının kentsel tasarım ve kentsel estetiğin planlama içindeki konumunu bu şekilde ele almadığı açık bir biçimde görülmektedir. Bunun

temel nedeninin Finlandiya'daki planlamanın 20. yüzyıl boyunca mimarların özel meslek alanı tarafından egemenlik altına alınmış olması olduğunu düşünüyorum. Mimarlığın tasarım yönelimli meslek alanının Finlandiya'daki kentsel planlamayı anlamadaki konumlanışı nedeniyle Finlandiya'daki kent planlaması hiçbir dönem salt işlevsel arazi kullanım planlaması olarak ele alınmamış; ama aynı zamanda kentsel tasarımın güçlü boyutunu kapsamıştır. Bu biçimdeki anlayış, Fince'de tasarım ve planlama gibi ayrışık terimlerin bulunmaması ve "suunnittelu" sözcüğünün her ikisini de kapsaması nedeniyle Fin plancılar için doğaldır.

Uluslararası planlama kuramı bakış açısından kentsel estetik ve planlama ilişkisine baktı-

ğımız zaman durum bütünüyle farklıdır: Son yılların planlama kuramsal tartışmasının, tasarımın planlamadan hayli dışlandığını belirttiği görülmektedir. Örneğin, Nigel Taylor'ın (1998) Anglo-Amerikan dünyasındaki planlama kuramının tarihsel gelişim çizgisi çözümlemesine göre başlangıçta planlamanın en önemli bakış açılarından biri olan estetik bakışın daha 1950'lerde ortadan kaybolmuştur. O dönemden başlayarak, planlamanın estetik paradigması aşamalı olarak teknik ve rasyonel yönelimli ve son zamanlarda iletişimsel ve katılımcı planlama modelleri ile yer değiştirmiştir. (age) Bu değişim, Finlandiya'dan farklı olarak Anglo-Amerikan dünyasında mimarlık disiplininin kent planlama alanında konumunu yitirdiği anlamına da gelmektedir.

Anglo-Amerikan dünyasının planlama kuramcıları planlamadaki tasarım ve estetik konularında hayli sessiz kalsalar da, açıktır ki İngilizce konuşulan ülkelerde estetik konular planlama pratiğinden uzak değildir. Nitekim, bir kısım sosyal ve kültür kuramcıları, tüm sanayi sonrası ülkelerde ve kentsel planlamayı da içine alan çeşitli sosyal uygulama alanları içinde estetik bakış açısının fevkalade önemli bir konum kazandığını tartışmaktadırlar. Örneğin Wolfgang Welsch, kültür ve toplumun 'estetikleştirilmesinden' söz etmekte ve bu sürecin en açık savunusunun kentsel mekanda görüldüğünü savlamaktadır (Welsch 1998: 1-8). Ancak, mekanın estetikleştirilmesi Welsch'in gördüğü gibi salt olumlu bir olgu değil; aynı zamanda estetik değer'in 'eğlence' değeri olarak, genellikle 'yüzeyle estetikleştirilmesi' ya da mekana 'kozmetik müdahale' olarak yansıtılan yüzeysel bir anlayışa da yol açabilmektedir. (age) Bana göre, 'yüzeyle estetikleştirilmesi'nin tehlikesi kamusal planlama kurumlarınca hem uluslararası hem Finlandiya'da göz önünde tutulmalıdır; çünkü bugün planlama içindeki karar vericiler estetikle olduğu biçimiyle değil, kent-pazarlama ve mekan promosyonundaki araçsal değeri nedeniyle ilgilenmektedirler.

Eğer Welsch ve diğerleri estetiğin yeni merkeziliği hakkında haklılarsa yalnızca kentsel tasarıma planlama içinde yer öneren Fin planlama bağlamı üzerinde yeniden düşünülmemelidir. Kanımca soru, özellikle planlamayı iletişimsel planlama kuramcılarının yaptığı gibi salt siyaset ve etik bakımdan anlayıp anlayamayacağımıza yönelik ortaya çıkmaktadır. Ya da bunun yerine Welsch

ve diğer kültür kuramcıları ve birçok çağdaş kent planlama uygulaması önerilerinde görüldüğü gibi planlamayı estetiğe yönelik bir eylem olarak kavramamalı mıyız? Ya da buna ek olarak planlamayı toplumsal ve demokratik karar almaya dayalı hem estetik hem de siyasal eylem olarak kavrayamaz mıyız? Welsch'in önerdiği üzere bugün 'kentsel estetiği' nasıl anladığımızı oldukça karşıt olarak bu, önemli bir sorudur. Bu, Fin kent planlaması için de önemli bir sorudur; çünkü Fin mimar-plancıları kent estetiğinin niteliğini tanımlamadaki özerk bir konuma sahip olmaya alışmışlardır ve son dönemde bu tür özerkliklere halkın katılımcı planlama yöntemleri için büyüyen talebi ve estetiğin kent-pazarlamadaki araçsal rolü ile ilgilenenler tarafından meydan okunmaktadır.

### **PLANLAMANIN TASARIM BOYUTU VE KATILIMCI PLANLAMANIN GELİŞİMİ**

Bugün geçerli olan ve Fin belediyeleri kamusal planlama projelerinde katılımcı yöntemlere zorlayan 'Finlandiya Arazi Kullanımı ve İnşaat Yasası (2000)'nin hazırlanması süresince fikir ilk olarak ortaya atıldığında, Finlandiya'da mimar-plancılar katılımcı planlama düşüncesine karşı çok eleştirel bir duruşa sahiplerdi. Özellikle, Fin mimar-plancılar planlamanın estetik boyutunu açmaktan katılımcı karar almanın kentsel çevrenin estetik kalitesine zarar vereceği gerekçesiyle korkmuşlardır ve çoğunlukla hala korkmaktadırlar.

Bir yönüyle birçok felsefik estetik kuram, mimarların iletişimsel karar almaya yönelik şüphelerini destekler gibi görünmektedir. En azından doğası gereği her sanat alanında profesyoneller ayrık ve bireysel olma problemleri ile çalışıyor oldukları için, toplumsal karar alma süreçlerinin tasarımcının profesyonel deneyimini gereksiz kılacağı genel uygulanabilir çözümler sunabileceğini umamayız. Ve hatta eğer özel sorunlar olarak tasarım problemlerini tartışıyorsak biri bu problemlerin –ve de olası çözümlerinin- asla bütünüyle tartışmalara ve sözel anlatımlara indirgenemeyeceğini savlayabilir.

Ancak, estetik sorunların tartışılmasındaki güçlükleri bir kenara bırakırsak, planlamanın estetik boyutunun birtakım halk katılımı biçimlerini açma gereksinimi açıkça bulunmaktadır. Özellikle modernist mimar-plancılarının birçok

Anglo-Amerikan dünyasının planlama kuramcıları planlamadaki tasarım ve estetik konularında hayli sessiz kalsalar da, açıktır ki İngilizce konuşulan ülkelerde estetik konular planlama pratiğinden uzak değildir.



Resim 1: Arabianranta, kıyıdan görünüm (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

başarısızlığından sonra (ki birçok çevre ‘mekansız’ ve tekdüze bulunmakta) halk, kentsel estetik sorunu içindeki tasarım profesyonellerinin yetkili konumlarını sarsmak için neden bulmuş durumdadır. Yine de Finlandiya’da halkın tercihlerinin kentsel tasarıma dahil edilmesi için yol bulma girişimleri bugüne dek sınırlı kalmıştır.

Aşağıda, Finlandiya’nın hızla gelişen metropolen alanı içindeki Helsinki, Vantaa ve Espoo olmak üzere üç büyük kentteki çağdaş kamusal



Resim 2: Arabianranta, Arabia Porselen Fabrikası’nın eski binaları (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

kent planlama örneklerini sunacağım. Örneklerin hepsi kentsel estetikle özel ve her biri kentsel tasarımda katılımcı yöntemlerin kullanımı ile farklı bir ilişkiye sahiptir.

### Arabianranta – Sanat ve Tasarım Kenti

Arabianranta, 7.000 yerleşimci için yeni bir alan ve Helsinki’deki yeni yerleşim alanları için ‘amiral gemisi’ niteliğindedir. Arabianranta’nın planlamasında özel ilgi odağı alanın estetik kalitesi üzerine olmuştur. Arabianranta’nın mimarisi, modernist ruhlu çağdaş Fin mimarlığının ana görüşünden fazla farklılaşmaz. Alanda ayırt edici olan, alan içerisindeki hemen hemen tüm kamusal ve yarı-kamusal alanların çevresel sanat (environmental art) ile düzenlenmiş olmasıdır. Sanat projeleri, inşaa maliyetinin 1-2%’sini sanat-projelerine yönlendirilmesini zorunlu hale getiren Arabianranta tasarım politikası ile yapılabilir (feasible) kılınmıştır.

Bazıları, tüm ana planlama çözümleri şekillendikten sonra zorunlu tutulduğu için Arabianranta’nın tasarım projelerinin ‘yüzey-estetiği’ olduğunu savlamıştır. Ancak, bununla birlikte sanatın mekan-yaratımı olarak kullanımı Arabianranta örneğinde yapay değildir. Bunun nedeni, Arabian-



Resim 3: Arabianranta, öğrenci konutlarının ve araştırmacılar konukevinin girişinde Hannu Aaltonen’in heykelleri (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



ranta'nın on yıllardır Helsinki Endüstriyel Sanatlar Üniversitesi'nin mevkii olması ve üniversitenin alanın sanat projeleri için yerel kaynakları –örn. sanatçılar, çalışma mekanı- sağlıyor olmasıdır. Yine daha önce alanın mutfak eşyası tasarımcıları ile dünyaca ünlü olan *Arabia* porselen fabrikasının mekanı olması nedeniyle tasarım, Arabianranta'nın tarihinin bir parçasıdır.

Her şeyi hesaba katarak, bence Arabianranta, halkın düşüncesinden fazlaca etkilenmemiş planı ve mimarisi nedeniyle profesyonelce tanımlanan bir kentsel estetik örneğidir. Ancak, birtakım sanat projeleri gelecek yerleşimcilerin projelere katılımına olanak verecek şekilde yürütülmüştür. Sanatçıların özerkliği kısmen halkın tercihlerine feda edilmiş olsa da Arabianranta'daki çevresel sanat politikası sanatçıların yaratıcı özgürlüklerini ekonomik ve ticari ilgilere korumakta başarı sağlamıştır. Bu olanaklı kılınmıştır; çünkü siyasa projeyi finanse etmeyi garanti altına almış ama içerik tanımını sanat projelerinden sorumlu sanatçılar ve kurula bırakmıştır.

### Kartanonkoski'da Popüler Estetik

Vantaa kentinin potansiyel yeni vergi mükellefleri için ana çekim noktası, 3.000 yerleşimci için planlanan Kartanonkoski yeni yerleşim alanıdır. Alan yeni-geleneksel biçimde tasarlanmış ve tasarım yaklaşımı, alanın tasarımının halkın estetik zevkini çekmek anlamında açık bir biçimde popülist olmuştur. Bundan dolayı, Kartanonkoski'nin görünüşü Arabianranta'ninkinden ve Helsinki kentsel bölgesindeki diğer yeni alanlardan farklılık gösterir. Alan dikkatlice ve ayrıntılı bir biçimde tasarlanmış olsa da, Helsinki-Vantaa havaalanı yanındaki konumu, birçok hiper-maketler ve otoyollar proje için en azından estetik açıdan çıkış noktası vermemiştir.

Kartanonkoski'daki biçimsel tecihler ona yönelik fikirleri bölmüştür: Kartanonkoski'nin renkli ve neşeli genel görünüşü, kesinlikle genel olarak modernizm-egemen Fin kent planlama ve mimarlığına karşı durmaktadır. Ancak, bazı eleştirmenler, Kartanonkoski'nin görünümünü yeni-geleneksel yüzeyin yalnızca modern yapı teknolojisini maskeleyiği için gerçek dışı bulmaktadır. Dahası, geleneksel kentsel yapı biçiminin sokakta kent yaşamını üretmekte yeterli olup olmadığı kuşku uyandırmıştır. Özellikle çevredeki hiper-maketler, sokak düzeyini çevreyi canlandı-



**Resim 4:** Arabianranta, J.Vikberg'in alanda yaşadığı tespit edilen 82 kuş türünü ayrı ayrı betimleyen dökme tunç heykelleri (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



**Resim 5:** Arabianranta, Bir seramik çalışmasından -P. Kiuru, M. Mäkelä ve J. Rytkölä- ayrıntı: Arabia fabrika binalarının geçişini betimliyor (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



**Resim 6:** Arabianranta, K. Kivivirta'nın 'Konuşan Duvarlar' çalışmasından ayrıntı. Bu cephe bisiklet ve bisiklete binmenin öykülerini anlatıyor. Mimar ve sanatçı ortak çalışması (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



Resim 7: Kartanonkoski, sokak görüntüsü (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



Resim 8: Kartanonkoski, merkez park (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



Resim 9: Kartanonkoski, sıraevlerin renkli cepheleri (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

racak dükkanlar ve diğer hizmetlerle donatmayı oldukça güç hale getirmektedir. Bazıları, alanın İsveç'ten gelen ve İsveç'te şu anda popüler olan, ancak modern-ruhlu çözümleri tercih eden Fin mimarlarca genel olarak benimsenmeyen “yeni-kentselci/new urbanist” biçemi temsil eden önde gelen tasarımcıları nedeniyle Kartanonkoski'nin tasarımını eleştirmişlerdir.

Kartanonkoski, halkın estetik zevki için –profesyonel tasarımın değil- tasarlanmış olsa da, halk katılımının rolü tasarım sürecinde en düşük düzeyde kalmıştır. Kartanonkoski hala tasarım profesyonellerinin bugün bile halkın çekici bulabileceği mekanları üretebileceğini kanıtladığı bir örnektir. Yatırımcılar, alandaki dairelerin satışında güçlük çekmemiş ve Vantaa kent yönetimi Kartanonkoski projesinin sonuçlarından yeterince memnun kalmıştır. Bundan dolayı, gelecekte de benzer projelerin Vantaa'da sürdürüleceği umulabilir.

### **Katılımcı Tasarım ve Leppävaara 'da Estetik Çeşitlilik**

Espoo kentindeki en büyük yeni planlama projelerinden biri, South-Leppävaara projesi olmuştur. South-Leppävaara, 5.000 kişilik yeni yerleşim alanında yer almakta ve projeler çeşitli planlama ve tasarım çözümlerini barındırmaktadır. Burada yalnızca South-Leppävaara projesinin küçük bir parçası olan Säterinmetsä projesi ile ilgileneceğiz. Yoğun yapılaşmış kentsel tek-aile konut blokları bulunmakta ve ilginç olan, bu blokların katılımcı tasarım yöntemlerinin kullanılarak tasarlanmış olmasıdır. Şimdiye dek, her ne kadar planlamadaki uygulamalı ve teknik konular sıklıkla kamuoyunca tartışılıyor olsa da, Finlandiya'da kentsel tasarım ve mimarlığı halkın katılımına açmak oldukça az rastlanılır bir durumdur.

Säterinmetsä'da alanın planı ayrıntılı tasarımdan oldukça farklı olarak sıkı bir biçimde profesyonel planlar tarafından belirlenmiştir. Plan, şuanda popüler olan ekolojik ‘kentselci’ yoğun ama insan ölçeğindeki yapılaşma biçimini yansıtır. Belki de Finlandiya'nın geniş ve dağınık yerleşilen bir ülke olması ve insanların çevrelerinde çokça mekan kullanmaya alışkın olmaları nedeniyle, ne zaman Finliler bir seçeneğe sahip olsa, genellikle yoğun yapılaşmış alanları tercih etmezler. Säterinmetsä'da parseller çok küçüktür ve ayrıntılı plan konutların parsel içine nasıl yerleştirilmesi

gerektiğine yönelik hayli katı düzenlemeler sunar. Bununla birlikte, bölge sakinlerine kendi mimari biçimlerini belirlemede ve alanın genel görünümünü etkilemede birçok özgürlük verilmiştir

Säterinmetsä tek-aile konut blokları tasarım süreci kolay ve çabuk olmamıştır. Tersine, Espoo planlama görevlilerinden ve projenin katılımcılarından çok fazla zaman ve kaynak talep edilmiştir. Özellikle süreç, tartışma temelli karar alma yönteminden başka alışılmışın dışında müzakere yöntemlerine gerek duymuştur. Tasarımcılar ve bölge sakinleri yalnızca birlikte konuşmamış; aynı zamanda eskizler yapıp birlikte tasarlamışlardır. Süreç içindeki birtakım güçlüklerle karşı sonuç kendi kendini göstermektedir: Säterinmetsä, ilgi çekici, zengin ayrıntılara sahip ve her şeyin ötesinde sakinlerince sevgiyle özen gösterilen bir bölgedir.

## SONUÇ

Bir araya getirdiğimizde, Fin kent planlamasında süregelen eğilimler nelerdir? Kesin olarak, Finlandiya’da bu durum yeni olmasa da estetiğin merkeziliği ya da planlamanın tasarım boyutu çağdaş planlamanın en temel eğilimlerinden biridir. Ancak, planlamada estetiğin tasarım sorunları ve çözümlerinin özel konumu ile ilgili olması nedeniyle muhtemelen çağdaş planlama ve kentsel tasarımda genel bir eğilim çokça bulunmamaktadır. Yukarıdaki üç örnekte gösterildiği biçimde; estetikçe iyi kalitede çevrelerin çok farklı görünüş biçimlerine sahip olmaları gibi, estetik bakımdan iyi kaliteli çevrelerin yaratılabilmesinde birçok yöntem mevcuttur.

Bununla birlikte kesin olan tek şey var ki; kentsel estetik şu anda planlama sürecinin farklı paydaşlarının çıkarları içinde siyasal bir sorun olarak anlaşılmalıdır. Bu nedenle, Fin ve diğer birçok ülke kent plancılarının iddiası kuşkusuz



**Resim 10:** Säterinmetsä, Leirikaari Caddesi’nde cephe düzeni (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

farklı çıkar gruplarının estetik tercihlerini kentsel çevrenin süregelen estetik değerlerini “yüzey estetiği”ne kurban vermeden planlama ve tasarım süreçlerine katmaktır.

## Kaynaklar:

Art-project of Arabianranta in the website of the University of Industrial Arts of helsinki: <http://arabianranta.uiah.fi/>

Kartanonkoski-project in the website of the city of Vantaa (in Finnish): [http://www.vantaa.fi/i\\_perusdokumentti.asp?path=1; 135; 137; 221; 222; 11863; 11864](http://www.vantaa.fi/i_perusdokumentti.asp?path=1; 135; 137; 221; 222; 11863; 11864)

Taylor, Nigel (1998): *Urban Planning Theory since 1945*. SAGE, London

Säterinmetsä-project in the website of the city of Espoo (in English): [http://english.espo.fi/xsl\\_perussivu\\_alasivuilla.asp?path=5731; 6623; 10950; 14448; 21831; 21833](http://english.espo.fi/xsl_perussivu_alasivuilla.asp?path=5731; 6623; 10950; 14448; 21831; 21833)

Welsch, Wolfgang (1997): *Undoing Aesthetics*, Transl. A. Inkipin. SAGE, London

...Kesin olan tek şey var ki; kentsel estetik şu anda planlama sürecinin farklı paydaşlarının çıkarları içinde siyasal bir sorun olarak anlaşılmaktadır

# Kent Mobilyası Tasarımından Disiplinlerarası Etkileşim

Endüstri Ürünleri  
Tasarımcısı, Araş.  
Gör., ODTÜ Mimarlık  
Fakültesi Endüstri  
Ürünleri Tasarımı  
Bölümü

Serkan GÜNEŞ

## ABSTRACT

### Interdisciplinary Interaction In The Design of Urban Furniture

*The necessity to improve the city is experiencing a new orientation in the design of the furniture of the public thoroughfare and urban image. Urban furniture is an element of urban identity regarding design and space/place selection criteria to arrange public space and cover basic necessities. Therefore, urban furniture is a study subject for both industrial products and urban design. In this context, the aim of this study is to discuss how we gain collaboration about urban furniture among in effective disciplines and institutions.*

**B**u yazıda “Kent Mobilyası” kavramı üzerinde durulacaktır. Kent mobilyası, kamusal mekanı düzenlemek ve temel gereksinimleri karşılamakla beraber, tasarım ve yer seçimi ölçütleri açısından kent kimliğini destekleyecek veya kargaşaya itecek potansiyellere sahiptir. Birçok farklı disiplinin zorunlu olarak ortak çalışmaları gereken bu konu üzerinde elbette farklı literatürlerde tasarım ve yer seçimi ölçütleri açısından birçok kaynağa ulaşmak mümkündür. Ancak, yazındaki eksikliği gidermek amacıyla bu yazıda konuya müdahil disiplinlerin veya kurumların, böyle bir konuda kent kimliğini olumlu yönde etkileyecek yönde nasıl ortak davranabileceklerinin yolları incelenecektir. Çünkü, konumuz şehir veya onunla ilgili bir konu olduğunda, karşımıza gelen sorunlar belirli bir grubun özel problemleri değil; o şehri belleklerinde kayıtlı tutan ve tutacak bütün insanların problemleri olduğu görülecektir. Bu nedenle tüm *amel-i salih* kurumların işbirliği kaçınılmazdır. Meselenin bu boyutu ele alındığında artık birlikte çalışmama lüksüne sahip olmadığımız ortaya çıkacaktır.

Metin içerisinde, kent mobilyası tasarım ölçütlerinden farklı olarak, mevcut kent kimliğini koruyacak tasarım yönetim modelleri üzerinde durulacaktır. Bu amaca yönelik olarak kent mobilyası kavramının disiplinlerarası bir biçimde ele alınması gerektiği vurgulanacaktır.

### Kent İçin Kent Mobilyası

Ürün tasarımı ve şehir planlama gibi iki kavram yan yana geldiğinde, bu iki disiplini birleştirebilecek ortak nokta çoğu zaman kent mobilyası olarak algılanmaktadır. Ölçek temelinde yapılan ve eksik olan bu çözümleme aslında başka ortak çalışma alanları için elbette potansiyeller taşımaktadır. Ancak bu potansiyellerin ortaya çıkması iki disiplinin birbirini anlaması ve kolektif çalışma yolları üzerinde yapıcı bir uyum üzerine fikir birliği sağlamaları ile mümkündür.

Yukarıda belirtildiği üzere, anılan işbirliğinin yapısal modeli mevcut gereksinimin tatmini açısından önemlidir. Kolektif tasarım hizmetlerinde temel iki tür model bulunmakla beraber, bu modelleri birbirinden ayıran nokta fonksiyonlar

arasındaki iletişim ağıdır. Çoğu doğrusal model, fonksiyonel sınırları dahilinde eylemlerini gerçekleştirdiklerinden dolayı ihtiyaç duyulan iletişim ağları zayıf olmakta ve geri besleme süresinin uzunluğundan dolayı gecikmelere ve eksik bilgiye yol açmaktadır [1]. Grup temelli ağ modellerinde ise fonksiyonlar arası iletişim kurulmakla birlikte, zengin bir bilgi havuzu dahilinde amaca doğru, sürekli iletişim halinde hizmet vermektedirler [2]. Ancak grup temelli modellerin böyle bir yapısal modeli oluşturabilmeleri için öncelikle zorlu bir takım deneyiminden geçmeleri gerekmektedir. Bu deneyimin temel kazancı disiplinlerarası iç direncin köreltilmesi ve çalışmalar süresince oluşturulacak kolaylaştırıcı ortak dilin yaratılmasıdır. Amprik olarak incelendiğinde çoğu disiplinlerarası takım deneyimleri uzlaşma ve performans açısından yükselen lineer bir doğru çizmemekte takım çalışmalarının ilk etapları belirli anlaşmazlıkların ortaya çıktığı takımın ya büyük oranda dağıldığı ya da tekrardan faydalı dersler çıkarılıp performansa yönelik tesis edildiği bir süreçten geçmektedir. Görülüyor ki yüksek performanslı takım çalışmaların arkasındaki temel etmen etkin iç iletişimdir [3]. Bu yüzden kent mobilyası gibi bir kavram üzerine çalışmanın ilk koşulu disiplinler arası ekip çalışması, diğer koşulu işe bu ekibin sürekli iletişim ve paylaşım içinde olmasıdır.

Böyle bir model için aşılması gereken en önemli husus beraber çalışmak zorunda olan disiplinlerin diğer disiplin ile temas ettiklerinde kendi pozisyonları konusunda gösterdikleri iç dirençtir [4]. Bu nedendir ki disiplinlerarası kavramı tartışmalı ve hala çekinceler ile yaklaşılan bir konudur. Çünkü 1980'li yıllardan sonra uzmanlık kavramı anlamını kaybetmiştir. Artık birkaç disiplin ile yetişmek gerekmektedir. Bu çoğulluk ihtiyacı kişilerin yeteneklerinin zayıflığından değil, uğraşılan meselelerin daha karmaşıklaşmasından kaynaklanmaktadır. Toplumlarda görülen gelişme ve demokratikleşme ile birlikte bireyciliği kaldırıp grup çalışmalarına ve katılımcı yönetim modellerine hızlı bir geçiş gözlemlenmesi değil disiplinlerarasında da kendini hissettirmektedir.

Bir olgunun disiplinlerarası olmasına karşı çekinceleri olan grubun genel hatası analiz boyutunda o olguya yoğunlaşmış disiplinin değil; bahse konu sorunun disiplinlerarası bir çalışma zorunluluğu gerektirdiğini görememelerinden kaynaklan-

maktadır. Elbetteki her disiplinin kendi için kendi modellerine dayandırdığı bir kuramsal çerçevesi olmakla beraber genel şikayet edilen nokta bu modellerin arkasındaki temsillerin arasındaki müştereklik kurma sırasında karşılaştıkları tutarsızlık ve kan uyuşmazlığıdır. Bu yüzden, disiplinlerarası çatışmanın ve arzulanandan az olan işbirliğinin arkasındaki temel neden uğraşılan mesele üzerine olmayıp, konuya müdahil olan her disiplinin kuramsal çerçevesinin sorun üzerinde iktidar savaşıdır. Böyle bir rekabette disiplinlerin yer almalarının temel gerekçesi ise kendilerini meselenin bir parçası olarak görmeleri ve sonrasında çözümünde bir parçası olma isteklerinden gelmektedir. Ancak bilginin gücü getirdiği yeni toplum yapısında disiplinler kendilerini vazgeçilmez kılmak için ortak çalıştıkları disiplinlerden bilinçli olarak bilgi esirgedikleri hala görülmektedir. Ne yazık ki disiplinlerin bugünkü çizgilerini korumaya harcadıkları enerji, disiplinlerarası çalışmalarına harcadıkları enerjiden daha fazladır [5]. Elbette ki burada bahsedilen konu o disipline ait bilgi, deneyim ve kabiliyetin kullanıldığı işlerde yetki devri değildir. Arzulanan yetki paylaşımı ve katılımcılıktır.

Sahipsiz problemler, çözümü güç problemler olarak karşımıza çıkıyor. Aynı şekilde kent mobilyası gibi çok disiplinli problemler ise katılımcılığın düşünsel ve fiziki sınırları dahilinde ortak bir yol bulunmadan çözümsüz kalmaktadır. Çünkü genel algıda katılımdan beklenen fikir birliğidir. Oysa ki katılım diğer kişilerinde sorunlarla ilgilenmeleri, öneri ve karşı öneriler getirmeleri, şüphe ve çekinceleri dile getirmeleri ve ortak bağlılığı gerçekleştirmek için çalışmaları demektir.

Kent mobilyası kavramına geri döndüğümüzde disiplinler çatışmaların arasında kalmış bir yapı görüyoruz. Meselenin çoğu disiplinin ara kesitinde yer alması mevcut karmaşıklığı ürkütücü boyuta taşımaktadır. Çünkü kent mobilyası o kentin fonksiyonel ve estetik değerlerinden biri olmakla beraber hizmet ettiği çerçeve açısından tanımlı bir yaş, cinsiyet veya gelir durumuna bağlı olmayıp geneli içinde kapsar [6]. Bununla beraber kent mobilyaları kent kimliği açısından önemli bir öğedir. Bu durumun ortaya çıkması kent mobilyalarının fiziki konumları itibari ile kentlilerinin algıladığı, tüm kentsel ilişkilerin

**Toplumlarda  
görülen  
gelişme ve  
demokratikleşme  
ile birlikte  
bireyciliği  
kaldırıp  
grup çalışmalarına  
ve katılımcı  
yönetim  
modellerine hızlı  
bir geçiş  
gözlemlenmesi değil  
disiplinlerarasında  
da kendini hissettirmektedir**

oluştugu mekanlarda bulunmalarından kaynaklanmasındandır. Belirtilen nedenle tutarlı bir kent kimliğinin oluşturulmasında kent mobilyalarının bilinçli bir şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Kent kimliğini şehir mobilyası üzerinden tariflemeye çalışırsak aslında aranan şeyin kentte mevcut olan veya zaman içinde benimsenmiş yığılma ile oluşturduğu tutarlılık olduğunu fark edeceğiz. Bu yönde bütünsel bir yaklaşım bu tür mobilyaların estetik değerleri kadar işlevlerinin tanımlanmasında ve işlevlerine yönelik konumlandırması ile açıklanabilir. Estetik değerler açısından da kent mobilyasında iki önemli değer ortaya çıkmaktadır. Bunlardan birincisi o mobilyanın konumlandırıldığı çevre ile o çevrenin kimliğine yönelik ortak bir dil yaratma çabasıdır. İkincisi ise mobilyaların kendi içinde oluşturmaları gereken standartlaşmadır.

İnsan yapısı mekanlarda çevre, doğal olan üç boyutlu algısal çevresi kadar insan tarafından yaratılan ve mekanı anlamlandıran ürünlerden oluşur. Böyle bir çevrenin karakteri o yerde bulunan nesnelere, şekiller, dokular ve renklerden tekabüldür [7]. Mekana eklenen her nesnenin o mekanın var olan kimliğinin desteklenmesi veya yıpratılmasında rolü büyüktür. Bu nedenle mekana eklenen her nesnenin mekanın barındırdığı fonksiyonları destekleyen nitelikleri kadar ortak dile hizmet etmesi bir zorunluluktur. Burada ki ortak dil mekanın estetik değerleri ile ürünün çatışmaması kadar ürünün yerin ruhuna hizmet edecek nitelikte olmasıdır [8].

Böyle bir ortak dil oluşturma çabasının önünde pratikte belirli kısıtlar olduğunu gözlemlemekteyiz. Bu kısıtlardan ilki yerel yönetimlere aittir. Yerel yönetimlerin sürekli değişmesi ve mali kısıtları şehir mobilyalarının kent kimliğini destekleyecek nitelikte yaratılmasında önemli bir engeldir. Her yönetimin kendine ait estetik beğenileri dönem dönem egemenliğini sağlamış ve bu beğeniye hizmet eden mobilyalar zaman içinde konumlandırılıp, zaman içinde eklektik bir yığılma oluşmuştur.

Başka bir kısıt ise diğer kamu ve özel kuruluşlarına aittir. Birbirinden bağımsız kamu ve özel kurum ve kuruluşlarının (Telekom, Elektrik İşletmeleri, GSM Şirketleri vb.) altyapı ve hizmet amacıyla kentte konumlandıkları donatı çeşitlerinin ve

sayılarının artması ile görsel karmaşaya neden olmakta, işlevlerine yönelik tasarımlarından dolayı ortak bir dil kaygısı taşımamaktadırlar.

Diğer bir kısıt ise kentte yaşanan hızlı değişimdir. Hızlı değişim ve teknolojik ilerleme ile şehir zaman içinde altyapıya yönelik yeni donatı elemanları kazanmaktadır. Bununla beraber kimi kent aksesuarları yok olmaktadır.

Görülen o ki, ister ortak dil ister eşgüdüm bağlamında kent mobilyalarının konumlandırılması ve tasarımında konuya müdahil olan taraflar arasında bir işbirliği kaçınılmazdır. Bu işbirliği için evvela taraflar arasında işbirliğine karşı iç dirençleri yok etmek gerekmektedir.

İşbirliği için belki de en yerinde çaba eşgüdüm sağlayıcı bir komisyonun oluşturulmasıdır. Çünkü belediyelerin kent mobilyasına yönelik mevcut donanımı incelendiğinde, bu mobilyaların ya kendi işletmelerinde üretildiği ya da özel kuruluşlardan satın alındığı gözlemlenmektedir. Endüstriyelleşen bu sektörde belediye işletmeleri daha çok anonim donatı elemanlarına yöneldiği için tasarımcı etkisi azdır. Özel kuruluşlarda ise tasarım fonksiyonu seri üretime yönelik olduğu için genel beğeniye hizmet eden, fonksiyonel tasarımlara yönelmektedir. Aitlik ve kimlik hissi ancak standart tasarıma eklenen belediye logosu ile sağlanmaktadır.

Bu yazıda kent mobilyası tasarımında geleneksel yapıdan farklı olarak tasarımcı, üretici, komisyon ve belediyenin teşekkülünden oluşan bir model önerilmektedir. Tasarımcı ve komisyon bu sürecin doğal bir parçasıdır. Tasarımcı kent kimliğine yönelik tasarım yapmakla sorumlu iken, komisyon ise kamunun sorumluluğu altında kentsel mekanlara kent mobilyası yerleştirmeye yetkili kurumlar arasında koordinasyon ve kent kimliğinin korunmasından sorumludur.

Komisyonun, belediye hizmet alanı içindeki kent mobilyalarının tanımlanması, planlanması ve yatırım projelerinin hazırlanması, denetimi, hizmete alınması ve belediyenin mevcut yasa, yönetmelik ve talimatlarına uygun olarak işletilmesi; kent mobilyası koymaya yetkili ilgili kurum ve kuruluşlarla ilgili koordinasyonun sağlanması temel görevleridir. Komisyonun oluşumu varsa, büyükşehir belediyelerinin konu ile ilgili idare ve işletmeleri ile bağlı kuruluşların genel müdür

veya müdürleri, kent mobilyası koymaya yetkili ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının belediye hizmet sınırları içindeki genel müdür veya bölge müdürleri, büyükşehir ise görev alanlarına giren konuların görüşülmesi sırasında ilçe belediye başkanları ve konuya müdahil disiplinlerin oda temsilcilerinden oluşabilir.

Bu komisyonun işlemleri ve geçerliliğinin temini Büyükşehir belediyeleri, Büyükşehir dahilindeki belediyeler ve büyükşehir sınırları içindeki bütün kamu kurum ve kuruluşlarıyla diğer ilgililer için bağlayıcı olması ile sağlanabilir. Komisyonun katılımı sağlanması diğer kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler, ilgili vakıf ve dernek temsilcileri görev alanlarına giren konularda oy hakkı olmaksızın görüşleri alınmak üzere toplantılara davet edilmeleri ile sağlanabilir.

Her ne kadar birçok şehrimizde bu amaca yönelik komisyonlar bulunsun da, mevcut estetik komisyonlar daha çok kent silüetini etkileyen yapılara inşaat izni verip vermeme yetkisine yoğunlaşmış durumdadır. Bu komisyonların diğer kamu kurumlarının altyapı donatı elemanlarına müdahalesi kısıtlı olup, kent kimliğine yönelik ilişkilendirme zayıftır.<sup>1</sup>

Bu nedenden dolayı konuya yönelik ihtisaslaşmış bir komisyonun teşkil edilmesi şarttır. Belediyelerin sağladığı veya ürettiği kent mobilyalarının kent kimliği ve kent mobilyalarının kendi içindeki tutarlılığının sağlanması ana görevlerinden biri olmalıdır. Kurumlararası ve disiplinlerarası bu yapı, iç iletişim ve eşgüdüm için tamamlayıcı nitelikte olacaktır.

## Sonuç

Kent mobilyası kamusal mekansal düzenleme unsurları içinde önemli bir yere sahiptir. Kent kimliği açısından taşıdığı kritik önem yüzünden, bu tür unsurların tasarım aşamasından yerleştirilmesine kadar belirli bir eşgüdüm ve bilince ihtiyacı vardır. Mevcut sistem yapısı gereği buna izin vermemekle beraber, disiplinlerarası işbirliğini

de destekler nitelikte değildir. Bu yüzden katılımcı bir işbirliği için konu ile ilgili disiplinler ortak çalışma niyeti ile iç dirençlerinden kurtulmalı, belediyeler ise yetki paylaşımına yönelmelidir.

Kent kimliğini destekleyecek kent mobilyası için öncelikle o kente ait tasarımların üretilmesi gerekmektedir. İkinci olarak görevleri arasında mevcut kent mobilyaları arasında ortak dili ortaya koyacak bir kent mobilyası eşgüdüm komisyonunun oluşturulması gerekmektedir. Bu sayede seçmeci (eklektik) yığılmanın ve karmaşanın önüne geçilebilir.

## Kaynakça:

- [1] Güneş, S., 2002. *Effective Internal Communication Issues in Cross-functional Design Teams: The Case of a Graduate Course in Industrial Design*. Master Thesis. Middle East Technical University, Ankara.
- [2] Katzenbach, M. and Smith, A. And Smith, E., 1993. *The Wisdom of Teams*. Massachusetts: Harvard Business School Press.
- [3] Güneş, S., 2002. *Effective Internal Communication Issues in Cross-functional Design Teams: The Case of a Graduate Course in Industrial Design*. Master Thesis. Middle East Technical University, Ankara.
- [4] Donnellon, A., 1996. *Team Talk: The Power of Language in Team Dynamics*. Massachusetts: Harvard Business School Press.
- [5] Drucker, P., 1992. "There is More Than One Kind of Team." *The Wall Street Journal*, Feb, A 16.
- [6] Gürsu, H., *A New Approach To Urban Environmental Design Based on Man and Product Relations*. Ph.D. Thesis. Middle East Technical University, Ankara.
- [7] Strauss, A., 1961. *Image of The American City*. New York: The Free Press
- [8] Norberg Schulz, C., *Genius Loci: Towards A Phenomenology of Architecture*, Rizzoli. New York, 1984.

Kent kimliğini destekleyecek kent mobilyası için öncelikle o kente ait tasarımların üretilmesi gerekmektedir

<sup>1</sup> 1.03-5 Belediyeler tasarruflarındaki yol, otopark, park, yaya bölgesi, kaldırım gibi yerler ile bunlar üzerindeki kamu hizmetlerinin yürütülebilmesi için gerekli büfe, hela, trafo, 10 m2 yi geçmeyen muhtarlık binaları ile ulaşım ve haberleşme noktaları, sinyalizasyon ve aydınlatma elemanları, çöp kutusu, bank, reklam ve bilgilendirme levha ve panoları gibi kent mobilyaları ile peyzaj elemanlarına o yerin özelliğini korumak, Türk Standartları Enstitüsü standartlarına uymak koşuluyla, Büyükşehir Belediyesi Danışma Kurulu kararı ile izin verilir. ESKİŞEHİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İMAR YÖNETMELİĞİ, 2003.

# Kamusal Odak Olarak Kent Meydanları(\*)

<sup>1</sup> Yüksek Şehir Plancısı  
<sup>2</sup> Dr., Yüksek Şehir Plancısı

Mehmet Nazım ÖZER<sup>1</sup>  
Mustafa Asım AYTEN<sup>2</sup>

## ABSTRACT

### URBAN Squares As Public Nodes

*Urban squares are authentic urban elements, which determine and define cities identity and culture. However, today in our country urban square's original forms began to lose. For example, vehicle traffic pressure leads to lose its pedestrian space peculiarities. On the other hand, big closed spaces -squares exist in high buildings to correspond for increasing population needs. As We seen that Urban square's formal and functional characteristics in Turk cities have been changed in historical development process. Therefore, under development of public square culture is basic reason the non-square*

**T**arihten günümüze kentsel yaşamın en yaygın kullanım alanı **kentsel açık mekanlardır**. Kent meydanları, kentsel açık mekanların en etkin kullanılan ögesidir. Kent meydanı, kentli tarafından özel günlerde sosyal, kültürel, siyasi ve ticari amaçlar için kullanılan, kısaca kentsel yaşamın geçtiği önemli bir **kamusal mekandır**. Bu mekanlar antik dönemden Cumhuriyetin ilk dönemlerine kadar kentin temel ögesi olarak kent kültürünün önemli bir parçası olmuştur. Ancak Türkiye'nin 1950'li yıllarda başlayarak hızlanan gelişme sürecinde yaşadığı hızlı kentleşme olgusuyla birlikte kentler sürekli büyümekte ve nitelik değiştirmektedir. Kentsel mekanlar; tasarımın ekonomik rasyonellik baskısı altında kalmakta ve geçmişteki Anadolu kentlerinin kent imgesinin (kenti tanımlayan öğeler olarak meydan, sokak, avlu, insan ölçeği...) ve kent kültürünün (kentlilik, kentli olma bilinci ve kentte yaşanan değerler, gelenek, görenek,...)

unutulmasıyla **kimliksiz, niteliksiz ve benzer karakterde** mekanlar ortaya çıkmaktadır.

Bu nedenlerden dolayı **kent meydanları**, tarih boyunca **kentlerimizin kimliğini ve kişiliğini** ortaya koyan önemli bir **kentsel yaşam odağı** iken günümüzde taşıt meydanları veya otopark olarak kullanılarak özgün değerlerini yitirmişlerdir. Vardar (1990), kentlilerin dini, siyasi, kültürel ve ticari nedenlerle açık bir mekanda toplanma gereksinmesinin kentsel hayatla yaşıt olduğunu belirtmektedir. Kent meydanları, agora, forum, plaza, *campo*, *piazza*, *grand place* olarak adlandırılan açık mekanlar, o günün siyasi şartlarına göre biçimlenen ve birçok işlevin gerçekleştiği toplanma mekanlarıdır. Kent meydanları tarihsel süreç içerisinde yaşadığı değişimlerle birlikte kentli tarafından farklı amaçlar için kullanılmıştır. (bkz. Tablo 1.) Tabloda, geçmişten günümüze kadar olan süreçte varolan değişik medeniyetlerin



oluşturduğu kent meydanları incelenerek, günümüzde **kent meydanı** oluşumu için planlama ve tasarım çalışmalarına ipuçları çıkarılması amaçlanmaktadır.

Bu çalışmada tarihten günümüze meydan anlayışının irdelenmesi için kent meydanları şu alt başlıklar altında incelenmiştir.

**Dönemin Özellikleri;** bu bölümde dönemin, sosyo-ekonomik yapısı, kent ve yerleşmelerin oluşum ilkeleri ve sanat anlayışının temel / belirgin özellikleri kısaca tanımlanmıştır.

**Mekanın Fiziksel Özellikleri;** çağın ve dönemin özellikleri ve belirgin meydan örnekleri seçilerek meydanın formu ile birlikte kent meydanını

tanımlayan yapıların işlevleri ve imgeleri belirtilerek o dönemin **meydan kullanımı (meydan işlevi)** belirlenmiştir.

Ayrıca kent meydanının **mekansal yapı niteliği**, Çakmaklı'nın (1992: 5) kentsel mekan değerini oluşturan görsel etki verileri dikkate alınarak yapılmıştır. Seçilen kent meydanı örnekleri; Çevreleyen Elemanların Niteliği, Çevreleme Düzeyi, Biçim Karakteri, Aktivite Karakteri ve Çevreleyen Elemanların Düzeyi ana başlıkları altında incelenmiştir. Buna göre mekanın **yumuşak** veya **sert**, **serbest** veya **kapalı**, **negatif** veya **pozitif**, **durağan** veya **devingen**, **düzenli** veya **düzensiz** nitelikleri ortaya konulmuştur.

**Tablo 1:** Mekansal Yapı Niteliği (Çakmaklı, 1992, 5)

	MEKAN TÜRÜ	MEKAN ETKİSİ
ÇEVRELEYEN ELEMANLARIN NİTELİĞİ	<b>YUMUŞAK MEKAN</b>	DOĞAYA YAKINLIK, BÜTÜNLÜK, MEVSİMİ ALGILAMA, RAHATLIK
	<b>SERT MEKAN</b>	STRÜKTÜR HİSSİ, KORUMA / GİZLENME, DİSİPLİN, ETKİNLİK POTANSİYELİ
ÇEVRELEME DÜZEYİ	<b>SERBEST MEKAN</b>	MEKAN ALGILAMADA BELİRSİZLİK, ÖZGÜRLÜK, GENİŞ BAKIŞ AÇIŞI
	<b>KAPALI MEKAN</b>	MEKAN ALGISINDA NETLİK, KOLAY DENETİM, SOSYAL ETKİNLİĞE UYGUNLUK
BİÇİM KARAKTERİ	<b>NEGATİF MEKAN</b>	BİÇİM ALGISINDA BELİRSİZLİK, İŞLEVSEL VE GÖRSEL RAHATSIZLIK,
	<b>POZİTİF MEKAN</b>	BÜTÜNLÜK, KUŞATILMIŞLIK, RAHATLIK, İŞLEVSEL UYGUNLUK
AKTİVİTE KARAKTERİ	<b>DURAĞAN MEKAN</b>	OTURMA, DİNLENME, MEKAN ALGISINDA NETLİK, BÜTÜNLÜK
	<b>DEVİNGEN MEKAN</b>	SİRKÜLASYON, CANLILIK, İLGİNÇLİK
ÇEVRELEYEN ELEMANLARIN DÜZEYİ	<b>DÜZENLİ MEKAN</b>	DİSİPLİN, TEKDÜZELİK OLASILIĞI, KARARLILIK
	<b>DÜZENSİZ MEKAN</b>	ÇEŞİTLİLİK, İLGİNÇLİK

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde çağdaş bir sosyal yaşamın uzantısı olarak tasarlanan meydanlar bugün daha çok park ve tören alanı olarak kullanılmaktadır

Avrupa kentlerinde meydanlar, kent yaşamının odağı olan dış mekanlardır. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde çağdaş bir sosyal yaşamın uzantısı olarak tasarlanan meydanlar bugün daha çok park ve tören alanı olarak kullanılmaktadır. Günümüzde ise kentlerde artan nüfusun kentsel alan ihtiyacını karşılamak üzere noktasal yükselmeler (gökdelenler) yoğunlaşmış ve yeni kent meydanları daha çok bu yapıların içerisinde yer alan büyük kapalı mekanlar olmaya başlamıştır. (Migros, Atakule, vb.)

Doğan Kuban “*Eski Türk kentlerinde, genellikle, meydan bulunmadığı*” saptamasını yapmakta ve Türk kentlerinde Avrupa’daki gibi belirgin bir meydan anlayışı olmadığını, bu meydanların işlevini yerine getiren camiler ve cami avlularının bulunduğunu ve toplumsal yaşantının merkezi zaten cami olduğu için ayrıca kent meydanının gelişmesini teşvik edecek bir toplumsal isteğin de oluşmadığını belirtmektedir. Türk kentlerinde meydan kültürünün gelişmemiş olması meydan-sızlığın temel nedenidir.

Hürriyet Gazetesi 2 Eylül 2005 tarihinde Türkiye’nin en güzel 10 meydanı seçti. Bunlar;

1. Konak Meydanı - İzmir
2. Sultanahmet Meydanı -İstanbul
2. Saburhane Meydanı - Muğla
3. Hükümet Konağı Meydanı - Kastamonu
4. Orhangazi Meydanı- Bursa
5. Prominand Alanı - Amasya
6. Mevlana Meydanı -Konya
7. Balıklıgöl ve Dergah Platformu Meydanı - Urfa

8. Alaçatı Meydanı -İzmir
9. Birgi Meydanı - İzmir
10. Cumhuriyet Meydanı - Kars

Görüldüğü gibi ilk ona giren meydanlar genelde Cumhuriyetin ilk dönemlerinde planlanan meydanlardır. Günümüzde ise ülkemiz kentlerinde kaliteli kentsel mekanların eksikliği, yerel yönetimlerin daha önemli gördüğü sorunlar nedeniyle hep göz ardı edilmiştir. Ancak son yıllarda birçok kentimizde belediyeçilik anlayışının; sadece ulaşım ve altyapıya yönelik bir mühendislik anlayışı olmadığı benimsenerek **kentlere kimlik - kişilik** kazandıracak ve **kentsel yaşam kalitesini** yükseltecek projeler üretilmeye başlanmıştır. Bu amaçla çıkarılan Konyaaltı Kent Meydanı, Van Beşyol Meydanı ve Gebze Tarihi Kent Merkezi yarışma projeleri ilerleyen sayfalarda sizlerle paylaşacağız.<sup>3</sup>

#### **Kaynakça:**

Çakmaklı, D., (1992), Bina Kentsel Çevre İlişkisi, ITU Yayınları, İstanbul, s.5.

Özer, M.N., Ayten, M., (1995), Tarihsel Süreç İçerisinde Meydanlar ve Gelişimi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Kentsel Doku Değerlendirme Dersi Ödevi, Ankara.




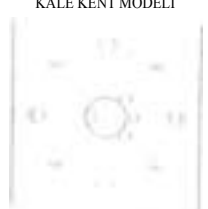

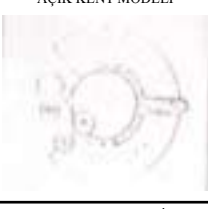
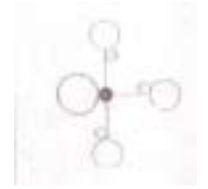
Tanyeli, U., (1989), Anadolu Türk Kentlerinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.










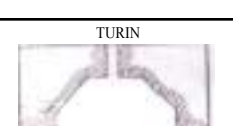
Vardar, A., (1990), Meydansız Kentler, Plalama Dergisi 90/3-4, Şehir Plancıları Odası Yayını, ss. 30-42, Ankara.









<sup>3</sup> Bizlerle bu bilgileri paylaşmamıza olanak tanıyan Konyaaltı Belediyesi, Van Belediyesi ve Gebze belediye Başkanlarına, yarışmacılara ve ARKITERA.COM’a teşekkürü borç bilirim.

**Tablo 2:** Antik Çağ'dan bugüne meydan tipolojileri

ÇAĞ	DÖNEMİN ÖZELLİKLERİ	DÖNEM	MEYDAN FORMU	MEYDANI SINIRLAYAN YAPILAR	MEYDAN İMGELERİ	MEYDANIN İŞLEVİ	MEKANSAL YAPI NİTELİĞİ			
ANTİK ÇAĞ	<p>1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- KENT DEVLETLERİ (POLİS CİVİTAS),</li> <li>- SOSYAL AYRIM (KODAMANLAR, HALK VE KÖLE),</li> <li>- DOĞRUDAN DEMOKRASİ,</li> <li>- FELSEFE, TARİH, TIP, MATEMATİK VE COĞRAFYA GİBİ BİLİMLERDE İLERİ DÜZEY</li> <li>- TARIM TOPLUMU,</li> <li>- MESLEK ÖRGÜTLERİ (LONCA – ZANAATKAR)</li> <li>- KOLONİ DEVLETLERİ,</li> <li>- TİCARET DENİZ ULAŞIMI, MADENCİLİK, ÇÖMLEKÇİLİK, KÖSEÇİLİK VE GEMİ İNŞAATÇILIĞI GELİŞİMİ</li> <li>- KENTLER, KIRSAL ALANIN PAZAR DURUMUNDA.</li> <li>- ÇOK TANRILI İNANİŞ. GÜNLÜK YAŞAMDA YOĞUN EĞLENCE VE YIKANMA.</li> </ul>	ESKİ YUNAN UYGARLIĞI	ASSOS	KENT MECLİSİ (BOULTUTENION) STOA TAPINAK HAMAM	KENT MECLİSİ (BOULTUTENION) STOA TAPINAK	AGORA KENT SALONU	SERT KAPALI NEGATİF DEVİNGEN DÜZENSİZ			
			PRIENE	STOA TAPINAK HAMAM	STOA TAPINAK	AGORA KENT SALONU	SERT KAPALI NEGATİF DURAĞAN DÜZENLİ			
			AİGARİ	STOA TAPINAK TİYATRO	STOA TİYATRO	AGORA KENT SALONU	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ			
			MİLET	TİCARET LİMANI, GYMNASIUM, DEPOLAR, STOA, TAPINAK, PAZAR YERİ, TÖREN YOL, HAMAM, KENT MECLİSİ (BOULTUTENION), ÇEŞME	STOA KAMU YAPILARI	AGORA FORUM	YUMUŞAK KAPALI NEGATİF DURAĞAN DÜZENLİ			
	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KİYİ KENTLERİ, TEPELERİN GÜNEY YAMAÇLARI,</li> <li>- KENTİN DIŞ FORMU DOĞAL EŞİKLERE UYGUN,</li> <li>- İZGARA VE DAMA GELİŞME,</li> <li>- DENİZİN VE SUYUN PEYZAJ ÖGESİ OLARAK KULLANIMI, KENTLERİN UYGUN RÜZGARA VE GÜNEŞE YÖNLENDİRME.</li> </ul>	ESKİ YUNAN UYGARLIĞI	PERGE	STOA, TAPINAK, PAZAR YERİ, ÇEŞME	STOA TAPINAK	FORUM	YUMUŞAK KAPALI NEGATİF DURAĞAN DÜZENLİ		
	APHRODISIOS			TİYATRO TAPINAK PAZAR YERİ HAMAM KENT MECLİSİ (BOULTUTENION),	KENT MECLİSİ (BOULTUTENION) TİYATRO KAMU YAPILARI	FORUM	SERT KAPALI POZİTİF DEVİNGEN DÜZENLİ			
	CYRENE			STOA HAMAM KENT MECLİSİ (BOULTUTENION)	KENT MECLİSİ (BOULTUTENION) STOA	FORUM	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ			
	GENEL NİTELİKLER			STOA, TAPINAK, PAZAR YERİ, TİYATRO KENT MECLİSİ (BOULTUTENION) ÇEŞME AĞAÇ HEYKEL	TİYATRO ANIT ÇEŞME AĞAÇ KAMU YAPILARI	AGORA FORUM TOPLANMA MEYDANI KENT SALONU	YUMUŞAK KAPALI NEGATİF DEVİNGEN DÜZENLİ			
	3			<ul style="list-style-type: none"> <li>- TANRILARIN İNSANA BENZETİLMESİ VE MİMARİDE İNSAN ORANLARININ KULLANIMI.</li> </ul>	ROMA UYGARLIĞI					
	2									

ORTAÇAĞ	1	- LONCALARDA ÜRETİM, - KIRSAL HAYATIN AĞIRLIĞI, - KIR VE KENT YAŞAMI ARASINDAKİ SOSYAL FARKLILAŞMA, - KİLİSELERİN ETKİN ROLÜ, - ARTAN TİCARİ KAPITALLE BİRLİKTESEYAHAT EDENTÜCCAR SINIFININ DOĞUŞU, - AŞIRI KALABALIKLAŞMA TÜKETİM FAZLALIĞI, - BÜYÜK TOPRAK SAHİBİ (LORD-DEREBEYİ), KÖLE – FERT İLİŞKİSİ	FEODAL DÖNEM	ST. GALL, İsviçre 	KİLİSE DİĞER İDARİ YAPILAR	KİLİSE	YAYA DOLAŞIMI MAL VE HİZMETLERİN SATILMASI TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ	
		2		- ETRAFI SURLARLA KAPALI, YILDIZ FORMU KENTLER, - DÜZENLİ KENT PLANI, - BİRBİRİNİ KESEN YOL AĞI, ROMA DÖNEMİNDE KALMA YOL AĞININ YENİDEN İNŞA EDİLMESİ, - BİREYSEL TERCİHLERİN KENTSEL MEKANI BELİRLEMESİ	MONTPAZIER, Fransa 	KİLİSE İDARİ YAPILAR	KİLİSE (ORTADA)	YAYA DOLAŞIMI MAL VE HİZMETLERİN SATILMASI TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
		3		- GOTİK ANLAYIŞI					
	2	1	- TARIMA DAYALI KAPALI YAŞAM BİÇİMİ, - THEMADAN KAYNAKLANAN MERKEZİ DEVLET YAPISI, LONCA ÖRGÜTLÜLÜĞÜ - ÇİFTÇİ, ASKER, BÜYÜK TOPRAK SAHİBİ SINIFLARI,	BİZANS DÖNEMİ	ÇOK PAÇALI KENT MEYDANI 	AKROPOL	KİLİSE	PAZAR TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
		2	- SURLARLA ÇEVİRİLİ DAİRESEL FORMDA SAVUNMA AĞIRLIKLILIK KENTLER		KALE KENT MODELİ 	SURLAR	ASKERİ YAPI YÖNETİMSEL YAPILAR	BAYRAM - PANAYIR YERİ KENT BALKONU TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
		3	- ANTİK DÖNEMİN DEVAMI NİTELİĞİNDE						
	3	1	- ETNİK AYRIŞMA, - TARIMSAL YAPININ HAKİMİYETİ, - KİLİSENİN ETKİNLİĞİ	SELÇUKLU DÖNEMİ	KAPALI KENT MODELİ 	SURDIŞI	ESNAF ÇARŞILARI SOSYO - KÜLTÜREL YAPILAR	İHTİŞAŞLAŞMIŞ PAZAR TOPLANMA MEKANI PLAZA	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
		2	- DAİRESEL FORM, SURLARLA ÇEVİRİLİ KENT		AÇIK KENT MODELİ 	ULUCAMI HANLAR İDARİ BİNA (SARAY)	ULUCAMI SARAY	YÖNETİMSEL YAPI PAZAR TOPLUM MEKANI	YUMUŞAK SERBEST NEGATİF DEVİNGEN DÜZENSİZİ
		3	- BİZANS İSLAM ETKİSİ		UÇ KENT MODELİ 	SUR TİCARET YAPILARI	HAN MESCİT CAMİİ	PAZAR KENT BALKONU	YUMUŞAK KAPALI NEGATİF DURAĞAN DÜZENLİ

YENİ ÇAĞ	1	- TARIMSAL TOPRAKLA MIRİ DÜZEN - İSLAM DİNİNİN ETKİSİ VE MEKANDA YARATTI KURUMLAR, - LONCA ÖRGÜLENMESİ, - ARTIK ÜRÜN İLE YÖNETİMSEL KADEMELENME TAŞRA MERKEZ AYRIMI ETNİK FARKLI LAŞMA	OSMANLI DÖNEMİ	AFYON 	EKSENSEL BİR DÜZEN İÇİNDE DİNİ VE TİCARET YAPILAR YOLAĞINDAKİ ŞİŞMELER	KAHVEHANELER CAMİ VE AVLUSU HAN HAMAM KULLİYE	TÖREN ALANI SPOR ALANI PAZAR YERİ KENT EVİ TOPLUM MEKANI KENT BALKONU TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
	2	- SURLARLA KAPALI ORGANİK KENT DOKUSU, - YOL AĞINDA KADEMELENME OLMAMASI, - ÇIKMAZ SOKAKLARIN VAR OLMASI,		ANKARA 	EKSENSEL BİR DÜZEN İÇİNDE DİNİ VE TİCARET YAPILAR YOLAĞINDAKİ ŞİŞMELER	KAHVEHANELER CAMİ VE AVLUSU HAN HAMAM KULLİYE	TÖREN ALANI SPOR ALANI PAZAR YERİ KENT EVİ TOPLUM MEKANI KENT BALKONU TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
	3	- İSLAM, SELÇUKLU VE BİZANS ETKİSİ						
	1	- ARTAN TİCARET VE YENİ TÛCCAR SINIFININ KENTLERDEKİ ARAZİYE SAHİP OLUŞU, - EV İMALATI BİÇİMİNDE ÜRETİM, - TOPRAK GELİRLERİYLE YAŞAYAN SOYLULARIN FAKİRLEŞMESİ, - MERKEZİ KENT DEVLETLERİNİN KURULMASI,	RÖNESANS DÖNEMİ	PIAZZA SAN MARKO 	TİCARET KONUT	YÖNETİMİN EGE-MENLİĞİNİ VEREN YAPILAR KİLİSE ÇEŞME SAATKULESİ	PLAZA TOPLANMA MEKANI TİCARET YAPILARI DİNİ YAPI YÖNETİMSEL ALAN	YUMUŞAK KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
	2	- KENTLER ETRAFINDAKİ YILDIZ BİÇİMİNDEKİ SUR DUVARLARI, - İDEAL KENT MODELLERİN YARATILMASI, - İNSAL ÖLÇEĞİNDE ÖNEM VERİLMESİ,		PIAZZA DEL CAMPO 	TİCARET KONUT	YÖNETİMİN EGE-MENLİĞİNİ VEREN YAPILAR KİLİSE ÇEŞME SAATKULESİ	PLAZA TOPLANMA MEKANI TİCARET YAPILARI DİNİ YAPI YÖNETİMSEL ALAN	SERT KAPALI POZİTİF DEVENGEN DÜZENLİ
	3	- HUMANİZM						
	1	- MONARŞİLERİN ORTAYA ÇIKIŞI - SOSYAL SINIFLARIN KRALA VE ARİSTOKRASIYE ÇALIŞMASI- BURJUVA SINIFININ ÖN PLANA ÇIKMASI,	BAROK DÖNEMİ	PALMA NOVA 	BULVARLAR SARAYLAR VE DİĞER YAPILAR YEŞİL DOKU	SARAY YÖNETİM YAPILARI HAVUZ ANIT ÇEŞME AĞAÇ	İDARİ KENT SALONU TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DEVENGEN DÜZENLİ
	2	- MERKEZDEN ÇEVREYE DOĞRU SAVUNMA AĞIRLIKLI ORGANİZASYON, - RADYAL YOL AĞI, - YAY ÖLÇEĞİNDE AT ARABASI ÖLÇEĞİNE GEÇİŞ - İDEAL KENTLERİN DEVAMLILIĞI,		AMAİLEN BORG 	BULVARLAR SARAYLAR VE DİĞER YAPILAR YEŞİL DOKU	SARAY YÖNETİM YAPILARI HAVUZ ANIT ÇEŞME AĞAÇ	İDARİ KENT SALONU TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
	3	- KLAZİM; - GEOMETRİK DÜZEN-SİMETRİ MÖNÜMENTALİZM, DEKORATİF ÖĞELERE AĞIRLIK VERME		PIAZZA NAVONA 	BULVARLAR SARAYLAR VE DİĞER YAPILAR YEŞİL DOKU	SARAY YÖNETİM YAPILARI HAVUZ ANIT ÇEŞME AĞAÇ	İDARİ KENT SALONU TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DEVENGEN DÜZENLİ
				KARSRUHE 	BULVARLAR SARAYLAR VE DİĞER YAPILAR YEŞİL DOKU	SARAY YÖNETİM YAPILARI HAVUZ ANIT ÇEŞME AĞAÇ	İDARİ KENT SALONU TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DURAĞAN DÜZENLİ
				TERRACINA 	BULVARLAR SARAYLAR VE DİĞER YAPILAR YEŞİL DOKU	SARAY YÖNETİM YAPILARI HAVUZ ANIT ÇEŞME AĞAÇ	İDARİ KENT SALONU TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI POZİTİF DEVENGEN DÜZENLİ
				TURIN 	GÖSTERİŞLİ BÜYÜK İDARİ YAPILAR SOSYO – KÜLTÜREL YAPILAR	İDARİ YAPI (RESMİ BİNALAR, PARLAMENTO, SARAY, ÜNİVERSİTE, TİYATRO, MÜZE) SU ELEMANLARI	KENT EVİ KENT SALONU	SERT KAPALI POZİTİF DEVENGEN DÜZENLİ
	1	- BAROK DÖNEMİNDEKİ SOSYO EKONOMİK YAPI GEÇERLİLİĞİNİ KORUMAKTADIR.	ROKOKO					
	2	- RADYAL YOL AĞI, GENİŞ BULVARLAR, TOPOGRAFYAYA UYUMLU YOLLAR, MÖNÜMENTAL YAPILAR						
	3	- DAHA ÇOK KİLİSE VE SARAY YAPILARINDA EĞRİ ÇİZGİLER VE SÜSLEME YAPILARAK ÇEKİÇLİK VE ZERAFET KAZANDIRILMIŞTIR.						

1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SOSYAL AYRIM (İŞÇİ PATRON SINIF)</li> <li>- TEMSİLİ DEMOKRASİ,</li> <li>- BİLİMDE VE TEKNOLOJİDE HIZLI DEĞİŞİM</li> <li>- ENDÜSTRİ TOPLUMU</li> <li>- TOPLUMSAL ÖRGÜTLENMELERİN ARTMASI,</li> <li>- TİCARET VE ENDÜSTRİ ÇOK GELİŞMESİ</li> <li>- TEK TANRILI İNANIS,</li> <li>- HIZLI NÜFUS ARTIŞI,</li> <li>- (DEMİR, DENİZ VE KARA) ULAŞILMADIGININ ÖNEMİ</li> <li>- KAPİTALİST ÜRETİM (FİNANS KURUMLARIN ORTAYA ÇIKIŞI VE SERMAYENİN ÖNEMİ),</li> <li>- DEVLET VE GÜÇLÜ YEREL YÖNETİM ANLAŞIŞI</li> </ul>	CUMHURİYET TÜRKİYESİ	ADİYAMAN		HÜKÜMET KONAĞI, EĞİTİM TESİSLERİ, TAŞIT YOLLARI, AĞAÇLAR	HÜKÜMET KONAĞI, ANIT	TOPLANMA MEKANI, TÖREN ALANI, PARK ALANI	YUMUŞAK SERBEST POZİTİF DEVİNGEN DÜZENSİZ
			ÜSKÜDAR MEYDANI TASARIM YARIŞMASI PROJESİ		TİCARET YAPILARI, KÜLTÜR YAPILARI, AĞAÇLAR, DENİZ	YAPILAR, AĞAÇ GRUPLARI	KENT BALKONU, KENT EVİ, TOPLANMA MEKANI	YUMUŞAK SERBEST POZİTİF DEVİNGEN DÜZENSİZ
			BEYAZIT MEYDANI TASARIM YARIŞMASI PROJESİ		ÜNİVERSİTE, TARİHİ YAPILAR, DİNİ YAPILAR, AĞAÇLAR	PEYZAJ ÖĞELERİ, ANITSAL YAPILAR	KÜLTÜR EMEYDANI, KENT SALONU, TOPLANMA MEKANI	YUMUŞAK SERBEST POZİTİF DEVİNGEN DÜZENSİZ
			KUŞADASI TİCARET VE KÜLTÜR SİTESİ YARIŞMASI PROJESİ		TİCARET YAPISI, KÜLTÜR YAPISI	YAPI	TOPLANMA MEKANI, KENT SALONU	SERT KAPALI NEGATİF DEVİNGEN DÜZENLİ
			HACI BAYRAM CAMİ MEYDANI		DİNİ YAPILAR, TARİHİ KALINTILAR, TİCARİ YAPILAR	HACIBAYRAM CAMİİ, AUGUSTUN TAPINAĞI	KENT BALKONU, TOPLANMA MEKANI	YUMUŞAK SERBEST POZİTİF DEVİNGEN DÜZENSİZ
			HÜKÜMET KONAĞI MEYDANI		HÜKÜMET KONAĞI	JULYEN SUTUNU	TÖREN ALANI, TOPLANMA MEKANI	SERT KAPALI NEGATİF DEVİNGEN DÜZENLİ
			ALTINDAĞ BELEDİYE SARAYI		BELEDİYE YAPISI, KÜLTÜR TESİSLERİ	BELEDİYE SARAYI	TOPLANMA MEKANI, KENT BALKONU, KENT SALONU	SERT KAPALI NEGATİF DEVİNGEN DÜZENLİ
			KARUM ALIŞVERİŞ MEYDANI		TİCARİ DÜKKANLAR	OTEL KULESİ	TİCARET MEKANI, PLAZA	SERT KAPALI NEGATİF DEVİNGEN DÜZENLİ
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- FABRİKA-DEMİRYOLU-SAĞLIKSIZ KONUTLAR ÜÇLÜSÜ,</li> <li>- HIZLI NÜFUS ARTIŞIYLA HIZLA BÜYÜYEN KENTLER,</li> <li>- ÖZEL MÜLKİYETİN ÖNEMİ V KENTSEL RANTIN ARTIŞI,</li> <li>- İŞ-METRO-EV 3 LÜSÜNE GÖRE İŞİNSAL VE LİNEER KENT FORMLARI,</li> <li>- KENTLERİN ARAÇLAR İÇİN PLANLAMASI,</li> <li>- KİMLİKSİZ KENTLERİN OLUŞTURULMASI,</li> <li>- SON DÖNEMLERDE KENTLERİN YENİDEN CANLANDIRMA ÇALIŞMALARININ BAŞLAMASI,</li> <li>- PLANLAMANIN SOSYAL SORUNLARIN ÇÖZÜMÜ İÇİN YAPILMASI,</li> <li>- KENT PLANLAMASININ FEN ADAMLIĞININ YANINDA SANAT İŞLEVINİN YER ALMASI,</li> <li>- KENTLERDE İZGARA YOL SİSTEMİ,</li> </ul>	3						

BİLGİ ÇAĞI	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ENFORMASYON TOPLUMU,</li> <li>- HABERLEŞME VE ULAŞIM İLERLEMESİ,</li> <li>- EKONOMİDE GİLABALLEŞME</li> <li>- DOĞRUDAN DEMOKRSİYLE KATILIM</li> <li>- İMTİYAZLI SOSYAL SINIFLAR,</li> <li>- HIGH-TECH ÜRETİM,</li> </ul>	SİNGAPUR	
	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- TEKNOLOJİNİN GELİŞMESİYLE YER VE SU ALTI, UZAY KOLONİ KENT MODELLERİ GELİŞMESİ,</li> <li>- ARTAN NÜFUS İÇİN GEREKLİ OLAN KENTSEL ALANLARI NOKTASAL BÜYÜME İLE SAĞLANMASI,</li> <li>- MEYDANLARIN ÇOK İŞLEVLİ OLMASI,</li> </ul>	ULUSLAR ARASI TOKYO FORUM KOMPLEKSİ	
	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- YÜKSEK TEKNOLOJİK ÜRETİM SAYESİNDE BİR ÇOK YENİ EKOLLER ORTAYA ÇIKACAKTIR.</li> </ul>		

# Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım

Mimar, Araştırma  
Görevlisi, YTÜ Mimarlık  
Fakültesi, Şehir ve  
Bölge Planlama  
Bölümü

Cenk HAMAMCIOĞLU

## ABSTRACT

### Urban Design and the Stages Experienced at the Watergates of the Cities Through the History Until Today

*Starting from the establishment of the first primitive settlements, waterfronts have served very favorable natural habitat for the human beings; water sources, adequate climatic conditions, rich ecosystem of several kinds of plants and animals, easy defense and accessibility for the trade activities between the cities. It is possible to evaluate the use of the waterfronts and the relationship in between the humans and water in the historical chronology as primitive, antic, maritime, industrial, retreat (decentralization) and finally the re-use, re-function or transformation processes.*

*Today, it is apparent that the demands of the society has changed according to the new socio-economic trends in the global platform and the popular urban design projects are the ones foreseeing to re-construct the offended city and water relation in order to promote the cities vision and image. However, most of the re-functioning projects offer similar facilities of huge capacity prestige hotels, offices and entertainment without perceiving the original public life and uniqueness. This article aims to put forward the problems and the subjects which are have to be taken into account according to the urban design of the waterfronts while the Galataport project discussions have marked an era to Istanbul's urban agenda.*

**T**arih boyunca su kenarları insanoğlunun yiyecek, yerleşme, çoğalma ve öğrenmeyi sağlayabildiği en ideal yaşam alanlarından biri olma görevini üstlenmiştir. Su, işlevsel açıdan sağladığı kolaylıklar yanında uygun iklimsel özellikler, manzara ve eğlenceli zaman geçirilebilecek alanlar da sunmaktadır. Bütün bunların dışında su, şüphesiz tüm canlı varlıkların yaşamlarını sürdürebilmeleri için temel bir ihtiyaçtır.

Su kenarları karayolu ile su yolu ulaşımının birleştiği noktada doğal bir ortamdan farklı fiziksel özelliklere sahip diğer bir (doğal) ortama geçiş mekanlarıdır. İnsan yerleşmeleri ve evrimi sürecinde suyun varlığı insanların suya dayalı

bir kültürü oluşturmalarında önemli bir veridir. “Su, kentlerin kurulmasında coğrafya, savunma, ekonomi, teknoloji, ulaşım, sosyal ve kültürel yaşam, ekoloji gibi gelişme süreci dinamiklerinin şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle kara ile suyun karşılıklı ilişkisine bağlı olarak farklı işlevlerin geliştiği ve bu işlevlere bağlı olarak zaman içinde kentin gelişimini etkileyen, rolünü belirleyen, kentle bütünleşerek ona kimlik kazandıran en önemli parçası olmuştur” (Kılıç, 2001).

Su kenarında kente giriş ve çıkış eşikleri olarak inşa edilen limanlar yükleme, boşaltma, depolama, aktarma ve bu işlerin kontrolünü ve idaresini sağlayan çalışma mekanlarının biraraya gelme-



siyle oluşur. İşlevlerinden dolayı su yüzeyinde ve karada gelişen limanlar, farklı işlevsel mekanlar ve tüm bunların sonucunda doğal çevrenin ve yapılı çevrenin düzenlenmesini içeren alanlardır.

## **İNSAN YERLEŞMELERİ EVRİMİ SÜRECİNDE SU KENARLARININ KULLANIMI VE YAŞANAN AŞAMALAR**

İnsanoğlunun günümüze kadar kurmuş olduğu yerleşmelerin su ile olan ilişkisini Hudson ve Hoyle'un hemfikir olduğu süreçler doğrultusunda incelemek mümkündür.

### **İlkel Su Kenarı Yerleşmeleri**

İlk insanlar güçlü ve dayanıklı olmadığından yaşamlarını sürdürebilmek için mağaraları ve sulak alanları yaşam alanları olarak seçmiştir. İlkel dönemde avcılık ve toplayıcılıkla yaşamını sürdüren insanoğlu su kenarlarını;

- tatlı su ihtiyacını karşılamak,
- çeşitli bitki ve hayvan türlerini barındıran zengin bir ekosisteme sahip olması (Hudson, 1996),
- dışarıdan gelebilecek saldırılara karşı savunma kolaylığı sağlaması ve
- kendine yaşayabileceği iklimsel özellikler sunması (Bender, 1993).

gibi nedenlerden ötürü yaşama alanı olarak tercih etmiştir.

Hudson ilkel toplumlara örnek olarak yaklaşık 10.000 yıl öncesinde Mezolitik Çağ'da İngiltere'nin Scarborough yakınlarında Lake Pickering gölü kıyısındaki Star Carr ve Hollanda'da Rotterdam yakınlarında tatlı su gölü kenarında yer alan Bergschenhoek'i göstermektedir. Elde edilen bulgulara göre Star Carr'da insanlar bataklık alanların içinde sazlıklar arasında yapmış oldukları sığınaklarda; Bergschenhoek'te ise su yüzeyinde kazıklar üzerine kurmuş oldukları kulübelerde yaşamlarını sürdürmüşlerdir.

Buna benzer su ilişkisi içinde yaşayan ilkel insan topluluklarına günümüzde de Güney Amerika'nın Titicaca Gölü'nde, Pasifik adalarında, Güneydoğu Asya ülkelerinde ve Şaddül-Arap sularının İran Körfezi'ne boşaldığı delta üzerindeki kara parçalarında rastlamak mümkündür (Hudson, 1996).

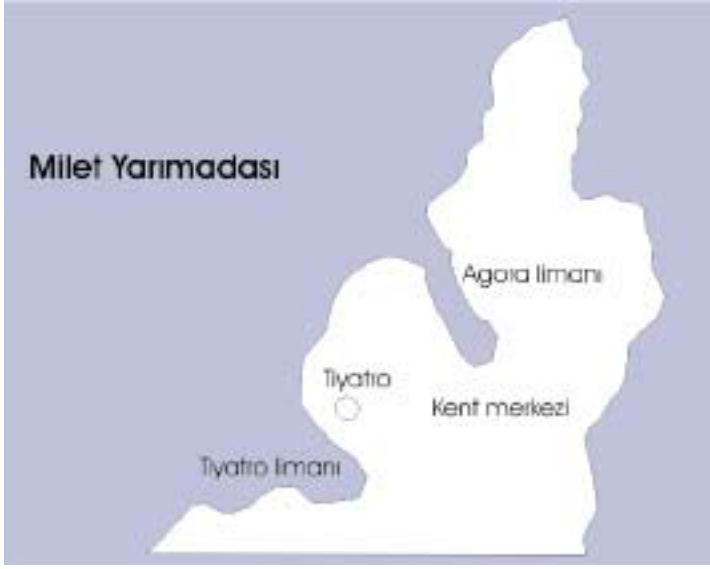
### **Antik Dönem Su Kenarı Yerleşmeleri**

İnsanların avcılık ve toplayıcılıktan tarım toplumuna geçtiği dönemde, özellikle doğal limanlar çevresinde oluşturdukları yerleşmeleri Hudson; kıyı yerleşmeleri açısından "Ancient" olarak nitelendirmektedir. Tarımın gelişmesi bataklıklarda ve kara ile bağlantılı su üzerinde yaşamakta olan ilkel (primitive) toplulukları karada yaşamaya biraz daha yaklaştırmıştır. Tarım toplumlarının, nehirleri çeşitli yapay sistemler kurarak kontrol edebilmeleriyle, önceleri yağmura dayalı gerçekleştirilen kuru tarımdan sulu tarıma geçilmiştir. "Mısır'da olduğu gibi nehirlerin kontrol edilebilmesi, insanların kuru tarım alanlardan nehirlerin yükseldiği hatta zaman zaman sel baskınlarına maruz bıraktığı su kenarlarına, nehir ağızlarına yerleşimlerini kaydurmalarında teşvik edici bir unsur olmuştur.

Tarımın geliştiği ilk dönemlerde insanlar çeşitli malzemelerden yaptıkları farklı sal türleriyle sığ sularda tarım, hayvancılık, avcılık ve el ürünlerini değiş-tokuş amaçlı taşımışlardır. Ancak bu yolculuklar açık denize açılma ihtiyacı duyulana kadar hep kısa mesafeler arasında kalmıştır.

İnsanoğlunun açık denizlere ve uzun mesafeli yolculuklara başlamasının M.Ö. 6000'lere kadar gittiği Mısır uygarlığına ait duvar resimlerindeki gemi çizimlerinden anlaşılmaktadır. "Bu dönemde açık sular insanoğlu için sonu belirli olmayan, sonsuz bir alan olarak görülmekte ve yapılan yolculuklar haftaları hatta çoğu zaman ayları almaktaydı" (Braudel, 1991).

Antik dönemde insanoğlunun açık sularda yolculuğa başlaması, bu yolculuklarda ulaşım aracı olarak kullanılan tekne ve gemilerin doğal etkilerden ve saldırılardan korunabilecekleri, taşınan yükleri rahatlıkla indirebilecekleri, depolayabilecekleri mekanlara (limanlara) olan ihtiyacı doğurmuştur. Bu nedenlerle toplumlar gerek savunma kolaylığı olan gerekse ticari ilişkilerini sürdürebilecekleri ada, yarımada ve tepelik arazilerde bataklık çamurundan yaptıkları pişirilmiş tuğlaları kullanarak inşa ettikleri sur duvarları ile tanımlı yerleşmeleri kurarken, su kenarlarında gemileri için korunaklı bir ortam sunan girintili alanları, körfezleri ve koyuları doğal liman olarak kullanmıştır (Hudson, 1996). Mısır'da Memphis ve İskenderiye; Ege'de Miken ve diğer eski Yunan uygarlıklarına ait Efes, Knidos, Rodos; Fenikelile-



Resim 1: Antik Dönem Korunaklı Doğal Kent Limanı: Miletus

Antik dönemde limanlar, yerleşmeler açısından daha çok askeri amaçlı dış etkilerden ayırıcı ve gerektiği zamanlarda sefer veya ticaret amaçlı açık sulara çıkılabilen bir giriş-çıkış mekan özelliği taşımaktadır

rin Sur ile Mezopotamya'da Fırat ve Dicle nehirleri kenarlarında kurdukları Ur ve Babil kentleri antik dönem su kenarı yerleşmelerine örnektir.

Antik dönemde limanlar, yerleşmeler açısından daha çok askeri amaçlı dış etkilerden ayırıcı ve gerektiği zamanlarda sefer veya ticaret amaçlı açık sulara çıkılabilen bir giriş-çıkış mekan özelliği taşımaktadır. Bu dönemde insanlar su kenarlarında tasarım açısından ilgi çekici kanallar, göletler, adalar ve yarımadalar arasında dolgu alanlar, yüksek sur duvarları ve anıtsal yapılar inşa ederek kentlerin su yüzeyinden giriş-çıkışlarını kimlikli ve simgesel hale getirmişlerdir. Rodos limanı girişine inşa edilen ancak M.Ö. 226 yılında büyük bir depremle yıkılan 31 metre yüksekliğinde, bağımsızlığı simgeleyen bronz malzemeli Colossus heykeli ile İskenderiye feneri bu döneme ait buldukları liman ve kentin su yüzeyinden girişlerini niteleyen, iki önemli simgesel kentsel tasarım yapıtıdır.



Resim 2: Mezopotamya'da Fırat Nehri kenarında Babil kent planı ve dönemin önemli kentsel tasarım mekanları: Asma Bahçeler (Kaynak: www.yediocak.com/indexs/harikalar/babil.htm)



Resim 3: Colossus Heykeli-Rodos ve bugünü (Kaynak: Rhodes Tourist Guide Book, 2003, Encyclopedia Britannica Inc, 1994: 301)

PLANLAMA  
2005/3

## Ticarete Dayalı Su Kenarı Yerleşmeleri

Antik dönem koşullarında su kenarı yerleşmeleri arasında değiş-tokuş ile yapılan sınırlı ticaret zamanla yeni gemi icatları ve paranın bulunmasıyla insanoğlunun açık denizlere açılmasını kolaylaştırmıştır. Bu durum ticaret ağırlıklı liman kentlerinin gelişmesine neden olmuştur. Bu dönemden günümüze kadar ticaret ağırlıklı gelişen kentlerin limanları beş ayrı süreçte ele alınmaktadır. Buna göre;

## Antik Ticari Kent Limanı (sanayi devrimine kadar)

Gemicilik ve deniz ticaretinin gelişmesi gemilerin rahatlıkla konaklamaları için gereken kanal, dalgakıran, mendirek, rıhtım ve limanların ihtiyaçlara yönelik tasarımında çeşitli düzenlenmeleri gerekli kılmıştır. Bu dönemde başlayan liman mühendisliği daha çok su kenarlarının ve su kenarlarına yakın alanların doldurması üzerine odaklanmıştır. Kentlerin ticaret ağırlıklı gelişen su kenarları dışı açık, farklı sosyo-kültürel düzeylerden birçok insanın biraraya geldiği, ekonomik aktivitelerinin yer aldığı, kentsel tasarım açısından zengin odak ve simgesel mekanlarıdır (Bruttomesso, 1993). Hoyle'e göre bu dönem 19.yy sonuna kadar sürmüştür.

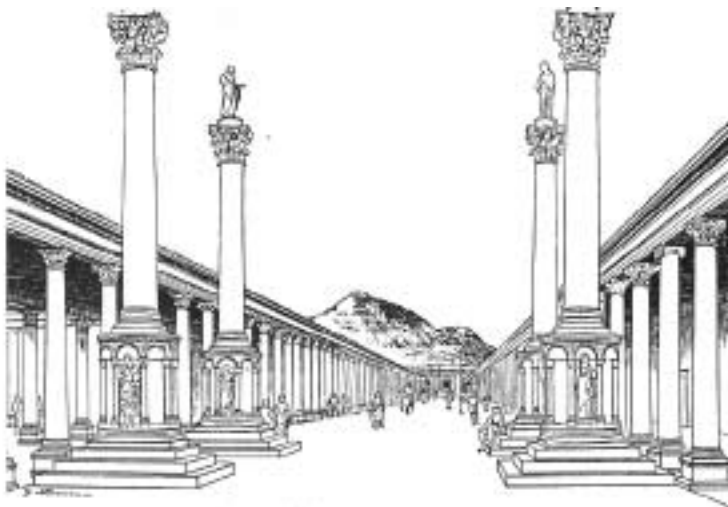
Antik ticari kent limanına örnek olarak Fenikelilerin Doğu Akdeniz'de kurmuş oldukları Sur kentini göstermek mümkündür. Sur kenti kıyıya 600 metre mesafede bulunan iki adanın binlerce



Resim 4: Efes Kent Planı (Kaynak: Erdemgil,1988: 6)

işçi tarafından yıllar boyunca süren dolgu çalışmaları sonrasında birleştirilerek kurulmuştur. Kent, yerleşme alanının darlığı ve nüfus yoğunluğunun yüksek olması nedeniyle günümüzün Hong Kong veya New York'u gibi dönemin yüksek yapılarının yer aldığı, kıyılarında dolgu alanlarının inşa edildiği antik dönemin önemli bir su kenarı kentidir (Ana Brittanica, 1994, Hudson, 1996).

Diğer bir örnek ise, M.Ö. 10.yy.da Ege denizi kenarında kurulmuş İonya kentlerinden Efes'tir. Efes, İskenderiye'ye kadar uzanan su yolu bağlantıları ile hızla gelişme göstermiş bir antik dönem su kenarı ticaret kentidir. Ancak günümüzde antik kentin limanı Küçük Menderes Irmağı'nın yüzyıllar boyunca taşıdığı alüvyonlar nedeniyle



Resim 5: Efes'te Liman Caddesi (Kaynak: Erdemgil,1988: 95, 99)



Ticarete dayalı sosyal yaşamın geliştiği, çeşitli yapı düzenlemelerinin ve tasarımların gerçekleştirildiği bir diğer su kenarı kenti ise Venedik'tir



Resim 6: Venedik'in lagün içindeki konumu (Kaynak: Ministry of Infrastructure and Transport, 2003)

4,5 km. kadar kara içinde kalmıştır. Kent limanı, iskeleler ve antropolardan oluşmaktaydı (Erdemgil, 1988).

Kent limana, planda 36 numara olarak gösterilen, 500 metre uzunluğunda ve 11 metre genişliğinde, her iki yanında tabanları mozaikle, üzerleri arkadlarla örtülü dükkanların bulunduğu Liman Caddesi ile bağlanmaktaydı (Erdemgil, 1988). Kentin Agora'sı (pazar yeri) kent planında 31 numara ile gösterilmektedir. Ancak plana bakıldığında Liman Caddesi'nin kentin en prestijli dışarıya açılan girişi olduğundan, denizasırlı ülkelerden getirilen ürünlerin başka bir yol aracılığı ile Agora'ya ulaştırıldığı düşünülebilir. Liman Caddesi'nin kuzey yönünde bulunan ve Efes kent planında 37, 38 ve 39 numaralarla belirtilen hacimler ise çeşitli spor aktivitelerinin gerçekleştirildiği ve bir hamamın bulunduğu mekanlardır. Spor hacimlerinin liman gerisinde ve kent ile limanın birleştiği düzlem üzerinde yer alması bizlere Antik dönemde spora verilen önemi göstermektedir. Bu türde bir yer seçimine gidilmesinin bir diğer sebebi ise, daha çok erkeklerin hakimiyetinde olan liman işlevlerinin gerisindeki alanlarda da yine daha çok erkeklerinin kullanabileceği sosyal mekanlarla kentin entegrasyonunu sağlamak düşüncesi bulunabilir.

Ticarete dayalı sosyal yaşamın geliştiği, çeşitli yapı düzenlemelerinin ve tasarımların gerçekleştirildiği bir diğer su kenarı kenti ise Venedik'tir. Venedik, avcılık, balıkçılık, çiftçilik ve tuz üreticiliğinden, Adriyatik denizi aracılığıyla Doğu ile Avrupa ticareti arasında hızla gelişmiş zengin bir su kenarı kentidir. Kent, üzerinde geliştiği adaların da içinde bulunduğu korunaklı bir lagün içinde kurulmuştur. Bataklık alanlarda kazıklar üzerinde önceleri hafif malzemeler kullanılarak inşa edilen temeller daha sonraları taş ve tuğla malzemelerinin kullanımıyla günümüze kadar varlığını sürdürmüştür. Kentin su kenarında hızla gelişmesi büyük ölçekli su yönetimi ve alanların düzenlenme ihtiyacını gerekli kılmıştır. Buna göre ilk planlama çalışmaları özel iş sahiplerinin kendi başlarına hareket ederek su kanallarını tıkaması gibi kent yaşamını ve toplumu olumsuz yönde etkileyebilecek davranışlarından korumak amaçlı gerçekleştirilmiştir. Venedik, su-kent ilişkisini örnekleyen, kentsel tasarım açısından kendine özgü su kanalları, ahşap tekne kazıkları, köprüleri, tek bir dile sahip yapılı dokusu ve insanın yerini belirleyici nitelikteki referans yapıları ile hafızalarda kalabilen, özgün elemanlarıyla kent imajının kolaylıkla oluşturulabildiği yerleşmelerden birisidir.

### Genişleyen Kent Limanı

18. yy.da zengin hammadde kaynaklarının gelişen denizcilik ve su kanalları ile kentlere aktarılması seri üretimin artmasına ve endüstri döneminin başlamasına neden olmuştur. Ancak Hall'a göre bu gelişme 19.yy.da geleneksel su-kent ilişkisini parçalamıştır. "Su-kent ilişkisinin parçalanmasında limanların kendi başına uzmanlık ve özelliği olan alanlara dönüşmesinin etkisi büyüktür" (Bruttomesso, 1993). Limanların birer uzmanlık alanına dönüşmesi ile su-kent ilişkisinin parçalanmasında aktivitelerin ölçeği, alan ihtiyacı, depo ve ticaret aktiviteleri, yolcu hareketleri, servis alanları, hizmetin gelişmesi, buhar gücünün bulunması ve dolayısıyla demiryollarının gelişmesi ve makineleşme etkin olan faktörlerdir.

Bu faktörlerin yanında kentlerde iş istihdamının gelişmesi ve birçok endüstri kuruluşlarının su kenarlarını kendilerine yer seçmeye başlamasıyla limanlar, kentlerin tek ve önemli giriş-çıkış mekanları olmaktan çıkmıştır. Farklı ulaşım

türlerinin gelişmesi ile şekillenen liman gerisi yapılaşma sonucunda su-kara ilişkisi zedelenmiştir.

Makineleşme ile birlikte yapımına başlanan demiryolları özellikle iç bölgelerdeki idari, askeri, tarımsal ve endüstri için gerekli hammaddelerin kolaylıkla limanlara taşınabilmesini sağlamıştır. Bu gelişme Amsterdam ve İstanbul örneklerinde olduğu gibi su-kent ilişkisini koparmış ve kent silüetinde olumsuz etkisini göstermiştir.

“Bu süreç içinde sudan kente giriş mekanları kentin simgesi olarak ona kimlik veren birer eleman olmaktan çok su kenarlarında sanayinin olumsuz biçimde gelişmesini, sosyo-kültürel yapının ve çevre sağlığının değişimini teşvik edici bir unsur haline dönmüştür” (Kılıç, 1999).

### Endüstriyel Kent Limanı

20. yy.a gelindiğinde liman; farklı iş alanlarının ve sektörlerinin gelişmesi, ayrıca artan hacim, ihtiyaç ve çalışanlardan dolayı kent içinde yer alan sektörlerden yalnızca biri durumuna gelmiştir. Bundan böyle su kenarları;

- insanların giremediği, ulaşım ağları ve limanlarla kendi başına işleyen,
- limanların güçlü etkisi altında kalan merkezi iş ve sanayi alanlarının yakın çevrelerinde, alt marjinal kesimin yaşam alanlarının geliştiği (Hilling, 1998),
- kirlilik ve buna bağlı fiziksel çevre deformasyonun yaşandığı

alanlar durumuna gelmiştir (Kılıç, 2001).

Kentlerin su ile olan ilişkilerinin kopması kentsel imaj, kent silüeti, simgesel elemanlar, kent estetiği, kentin odak alanı olma gibi kentsel tasarım açısından önemli olan özelliklerini zedelemiştir.

Bu durum 1950’li yıllardan itibaren deniz ticaretinde özellikle konteynırların kullanılmaya başlaması ile limanlarda ve limanların yer seçiminde önemli değişiklikleri beraberinde getirmesine kadar sürmüştür. Konteynırlar ticarete hızlılığı, daha fazla yük taşımaya ve hızlı indirme-bindirmeyi sağlamanın yanında limanların genişletilmesini ve kent dışındaki su kenarlarına taşınmasını gerektirmiştir (Hall, 1993). Bu dönemde limanların kent dışına taşınmasını gerektiren bir diğer neden ise, karayollarının gelişmesi ile kent



Resim 7: 1950’lerde Tarihi Yarımada kıyıları (Kaynak: Tarih Vakfı, 1993: 50)

merkezlerinde yer alan sanayi ve ticari kuruluşlarının kent çeperlerinde kendine yer seçmesi ve desantralizasyon sürecinin başlamasıdır.

### Geleneksel Ticaret Limanlarının Terk Edilmesi (kıydan geri çekilme)

Limanların gemi sektöründeki lojistik ve organizasyonel değişiklikleri, yük taşımacılığında gelişen teknolojiler, endüstri faaliyetlerinin suya olan bağlılığının azalması, ekonomik durgunluk ve yeni pazar arayışları kent merkezlerindeki su kenarlarının boşaltılmasını gündeme getirmiştir. Ancak bu değişim bazı kentlerde coğrafi koşullar veya alan kısıtlılığı nedeniyle varolan geleneksel limanların dolgu alanlarla yeni mekansal ihtiyaçlarının karşılanmasını gündeme getirmiştir. Kobe’deki ‘PortAda’ ve Tokyo’daki ‘Teleport Town’ dolgu alanlarla yeni mekanların yaratılmasına örnektir.

Geleneksel limanların terk edilmesi kentsel tasarım açısından tanımsız, boş ve çöküntü mekanların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Kılıç, 2001). Hoyle (1988); limanların kıyılardan geri çekilmesiyle ‘terk edilmiş giriş eşikleri’ nin ortaya çıktığını ve bu durumun su-kent ilişkisinde yeni çekim gücü olan mekanların oluşumunu sağlayacağı savunmuştur.

Geleneksel limanları terk ederek kent çeperlerine yerleşen günümüz limanları; “gemiye, yüke ve/veya yolcuya yönelik çeşitli hizmetlerin verildiği, yüklerin depolandığı, hinterlanda aktarıldığı, bu amaçlara uygun tesis ve araç-gerece sahip, geniş alanlara gereksinimi olan bir ticari ünite”

Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imkanları doğurmuştur.

olarak tanımlanmaktadır (Akten vd., 2001). Bu koşullarda günümüz kentine su yüzeyinden giriş mekanlarını;

- ticaret veya sanayi limanı (sıvı, katı, gaz ve teknoloji ürünlerini taşımak amaçlı su kenarı veya su yüzeyine yakın doldurularak elde edilen mekan),
- yolcu limanı veya iskelesi (yolcu ve yolcu yüklerine hizmet eden, konaklama birimlerinin bulunduğu mekan),
- marina (turizm ve rekreasyon aktivitelerine yönelik bireysel veya gezi teknelerinin konakladığı mekan),
- balıkçı limanı (ticari bir aktivite olarak balıkçılıkla uğraşan kişilerin teknelerinin bulunduğu mekan),
- tersane (gemi bakımının ve üretiminin yapıldığı mekan)

olarak sınıflandırmak mümkündür.

Ticari ve sanayi limanlarındaki gelişme süreci limanlardan terminal odaklarına yönelme şeklindedir. Klasik limanlarda ise hizmet ambalajlı yüklere yöneliktir. Ancak diğer tüm iş sektörlerinde olduğu gibi yük çeşitlerinde de uzmanlaşmaya gidilmesi limanların içinde yüklere göre farklı terminallerin gelişmesine neden olmuştur (kömür, tahıl, yolcu, konteynır, vd.). Bugün terminaller sadece bir yüke hizmet veren uzman liman ünitesidir ve terminallerin bütününe liman denilmektedir (Akten vd., 2001).

Birbirine binlerce kilometre mesafede bulunan üreticiler, sanayiciler, dağıtıcılar, perakendeciler arasında bir bağlantı noktası olan limanların asıl görevi “yükleri ve insanları ucuza, seri biçimde, güvenli ve kaliteli hizmet sunarak alt ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir” (Akten, 2001, Öztürk vd, 2003). Bu nedenle ticaret ve sanayi limanları günümüz ihtiyaçları doğrultusunda işlevlerini rahatlıkla yerine getirebilecekleri geniş alanlarda kendine yer seçmektedir.

### **Terk Edilen Liman ve Kıyı Alanlarının Yeniden Yapılanması (dönüşüm)**

Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imkanları doğurmuştur. Bu imkanlardan en önemlisi genişleyen limanların

ve gelişen endüstrinin tamamen parçalandığı su-kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsattır. Ortaya çıkan bu tür alanlar günümüzde uzmanlık alanlarına dönüşen limanlarla sanayi yapıları, demiryolları ve en son dönemde tüm kentin karayolları ile koparılmış olan sosyal yaşamının geri kazanılabileceği, yitirilmiş olan kent kimliğinin ve imajının yeniden sağlanabilmesi için gereken ortamları sunmaktadır. Terk edilen geleneksel liman ve su kenarı alanlarının sunduğu diğer imkanları ve çekim güçlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değeri yüksek alanlar olması (Hall, 1993),
- ekonomide servis sektörlerinde meydana gelen büyük dalgalanmaları durduracak yeni imkanlar sunması (Hall, 1993),
- insanların suya olan ilgisi (Hall, 1993),
- günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su aktiviteleri ve manzara potansiyelleri nedeniyle su kenarlarını tercih etmesi (Hudson, 1996),
- yoğun yapılaşmalardan sıkılan insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara duyulan ihtiyaç (Hudson, 1996),
- ekoloji döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi (Hudson, 1996),
- kentte yeni gelir ve istihdam olanaklarının yaratılması,
- kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilebilmesi için gereken alana sahip olması (Kılıç, 2001),
- katılımı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması (Kılıç, 2001),
- günümüzün geçmişle bağlantılarını sağlayan önemli mekan izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilebilmesine olanak sağlamasıdır (Kılıç, 2001).

Dünya üzerinde 1960’lı yıllarda başlayan su kenarından geri çekilme hareketi su kenarı kentlerinde iki farklı dönüşüm biçimini yaratmıştır.

Söz konusu birinci dönüşüm biçimi ticaret ve hizmet sektörlerine yönelik, daha çok kentlilerin sosyal yaşamına hitap eden yeni kullanımların yaratılmasıdır. Örneğin;

**Barrio La Marina/San Juan-Puerto Rico:**

1521 yılında keşfedilen adanın başkenti konumundaki San Juan günümüzde 1.2 milyon (ada nüfusunun 1/3'ü) metropoliten nüfusa sahip, Karayiplerin turistler tarafından en fazla ilgi gören kentlerinden birisidir. Etkileyici limanı ile San Juan/Barrio La Marina büyük kapasitede yolcu limanı ile dünyanın sayılı, Karayiplerin ise en işlek limanı konumundadır.

San Juan'ın kent merkezinde yaralan limanı perakende, ticaret, servis, ulaşım ve turizm işlevi görmektedir. Diğer geleneksel limanlarda olduğu gibi gemi teknolojilerinin gelişmesiyle birçok kullanımlar körfezin güney bölgesine kaymıştır. Bir zamanlar ticaret faaliyetlerine yönelik kullanılan liman 1980'li yıllardan sonra yeni ve daha büyük kapasiteli yolcu vapurlarının yanaştığı liman konumuna gelmiştir.

Ancak ticari faaliyetlerin limanı terk etmesiyle ortaya çıkan boş depolar ve diğer yapılar kent ile liman arasında istenmeyen çöküntü mekanlarına ve bariyer niteliğine bürünmüştür Bunun üzerine 1986 yılında limanın dönüşümü, limanın kente ait ardbölgesini de içine alacak biçimde bir kentsel tasarım projesiyle ele alınmıştır. Çalışmada amaç kentin tarihi dokusunun korunarak kent yaşamının limana doğru genişletilmesi ve işlevsel açıdan kentli yaşamıyla bütünleştirilmesidir. Dönüşüm sürecinde devlet kurumlarının ve özel sektörün katılımı desteklenerek eski depo yapılarının kamulaştırılması veya satın alınmasına gidilmiştir. San Juan/Barrio La Marina limanının kentsel tasarımı ile ilgili olarak;

- kentte yaşayanlar için liman ve çevresinin çekici ve eğlenceli bir kent mekanına dönüştürülmesi,
- eski kent dokusunun korunması,
- limanda turistlere yönelik ek yolcu terminal kapasitesinin artırılması,
- liman çevresinde ve limanın tarihi kente bağlanmasında yaya dolaşımının geliştirilmesi,
- araç akışının düzenlenmesi ve yüzey otopark

alanlarının kaldırılarak uygun otopark alanlarının yaratılması,

- toplu ulaşım ağırlık verilmesi,
- sosyal ve ekonomik yaşamın güçlendirilmesi ve
- dört aşamalı gerçekleştirilecek olan dönüşüm çalışmalarında eğlence, konut, ofis, otel işlevlerine yer verilmesi

kararlaştırılmıştır (Bruttomesso, 1991).

**Darling Harbour/ Sydney-Avustralya:**

Sydney'in Darling Harbour projesi kamu ve özel yönetimlere ait konferans, sergi, eğitim, kültür, rekreasyon, eğlence ve ticaret gibi farklı işlevlere sahip Avustralya'nın en kapsamlı dönüşüm projesidir.

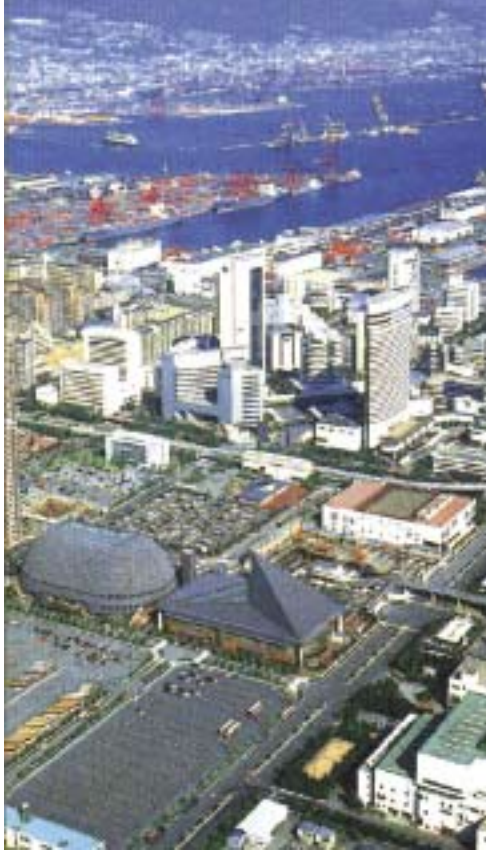
Yıllık yaklaşık 16 milyon insanın ziyaret ettiği liman, Sydney'in tarihi iş merkezi mahallesiyse (CBD) bütünleştirilmesinin yanında kent merkezi ile Prymont yarımadasının entegrasyonunda sahip olduğu işlevler sayesinde bütünleştirici bir görev üstlenmiştir (Bruttomesso, 1991).

İkinci biçimde gerçekleşen dönüşüm ise liman kenti kimliğini kaybetmek istemeyen, coğrafi koşulları nedeniyle alan kısıtlılığı olan kentlerin su kenarına yakın alanların doldurulmasıyla kurulan dolgu kara parçalarında günümüzün liman anlayışına hizmet eden ve üzerinde farklı kullanımlara olanak veren alt merkezlerin kurulmasıdır.



**Resim 8:** Sydney Darling Harbour (Kaynak: <http://travel.yahoo.com/p-travelguide-2754552-action-imgsearch->)

Günümüzde yoğun rekabet ortamında su kenarlarının yeniden değerlendirilmesinde ve yapılanmasında kent içinde farklı gruplardan farklı talepler ve öneriler gelmektedir



Resim9: Rokko Adası (Kaynak: <http://images.search.yahoo.com/search/images/rokko+island>)

#### *Port ve Rokko Adaları/Kobe-Japonya:*

Kobe, Kansai bölgesinde Kyoto-Osaka hattında yer alan bir endüstri ve ticaret limanı kentidir. Kent derin sulara sahip bir körfezde Pasifik Okyanusu'ndan korunan, gelişmiş demiryolu ve karayolu ağları bulunan avantajlı bir konumda yerleşmiştir. Coğrafi koşullardan dolayı kıyıya paralel gelişme göstermektedir. Ancak liman ticaretinde meydana gelen değişimler nedeniyle liman yetersiz kalmıştır. Bu nedenle geleneksel limanın açığında kent merkezine bağlantısı bulunan iki ayrı dolgu adanın inşa edilmesine karar verilmiştir. Söz konusu adalar Port ve Rokko adalarıdır.

436 hektarlık bir dolgu alana sahip Port Adası'nda kargo ve konteynir ihtiyaçlarına cevap verebilecek gemi yanaşma mekanları, ilgili ofis ve burada görev alacak 20.000 çalışan için konut alanları, okullar, parklar, alışveriş merkezleri, bir hastane, uluslararası standartlarda oteller, uluslararası bir konferans salonu ve bir lunapark bulunmaktadır

Kobe'nin ikinci su yüzeyinin doldurulmasıyla inşa edilen alt kenti Rokko adasıdır. 580 hektarlık dolgu yüzeyine sahip olan ada, Port adasının barındıramadığı daha büyük tonajlı su yolu araçlarının ihtiyacının karşılanmasında kullanılmaktadır. Rokko adasında bulunan ticari ve konut alanları adanın orta bölümünde yükseltilmiş yeşil bir kuşak üzerine konumlandırılmıştır. Ada üzerinde 30.000 çalışanın kullanabileceği kültür, rekreasyon ve spor hacimleri planlanmıştır (Bruttomesso, 1991).

### **KENTLERİN SUYOLU GİRİŞ MEKANLARININ DÖNÜŞÜMÜNDE KENTSEL TASARIM AÇISINDAN ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR VE ÖNEMSENMESİ GEREKEN YÖNLER**

Terk edilen eski liman bölgeleri 21. yy su kenarı kentlerinin yeni kimliklerini yaratmalarında ve kentlerin ihtiyacı olan donatıların yerleştirilmesinde önemli bir yere sahiptir. Günümüzde yoğun rekabet ortamında su kenarlarının yeniden değerlendirilmesinde ve yapılanmasında kent içinde farklı gruplardan farklı talepler ve öneriler gelmektedir. Bazı toplum örgütü kuruluşları kentte barınan insanların sosyal yaşam ve ruh sağlığı açısından parkları ve toplumsal aktivite merkezleri önerirken; yatırımcılar ve şirket sahipleri bu tür alanlarda maksimum ticari potansiyelleri olan ofis, alış-veriş merkezleri, eğlence mekanları veya otel gibi farklı önerilerde bulunabilmektedir (Hall, 1993). Geleneksel su yolu girişlerinin (liman) dönüşümünü, içinde birçok disiplini barındıran stratejik planlamaların bir bütünüdür. Yukarıda örneklerden de izlenebildiği gibi projelerin yapım süreleri on, yirmi hatta otuz yılı aşan süreler almaktadır. Dönüşüm veya yenileme çalışmalarının uzun süreler sonrasında tamamlanması projenin başlangıç tarihinde geçerli olan trendlerin zaman içinde değerini yitirmesi riskini taşımaktadır. Bu nedenle gerçekleştirilen fikirlerin uzun dönemli ihtiyaçları gözetmesinde ve belirli bir esnekliğe sahip olmasında fayda bulunmaktadır. Çok kapsamlı çalışmaları içeren geleneksel su yolu girişlerinin dönüşümü iki önemli etaptan oluşmaktadır:

- geleneksel su kenarı özelliklerinin dikkate alınması ve kentin su ile bağlantının sağlanması,



- arazi kullanımı ve işlevlerin belirlenmesidir (Bruttomesso, 1993).

Dünya üzerinde farklı su kenarı kentlerinde gerçekleştirilen geleneksel liman dönüşüm örneklerinden de görüldüğü üzere bu tür kent parçaları yaşadığımız yüzyılın ve geleceğin kentlerinin fiziki çevrelerinde yaratılmaya çalışılan yeni kent yüzleri, imajları ve kimlikleri açısından ciddiyle önemsenmesi gereken potansiyeller taşımaktadır. Dönüşümlerin barındırdığı bir diğer potansiyel ise sanayi kenti ile parçalanmış olan kentli-su ilişkisinin yeniden kurulması konusudur. Ancak gerçekleştirilen çalışmalara bakıldığında birçoğunun gerek fiziki içerikler gerekse sosyal içerikler anlamında büyük benzerlikler taşıdığı gözlemlenmektedir. Bu süreç, küreselleşme ile ortaya çıkan ve farklı coğrafyalarda birbirinin hemen hemen aynı özelliklerine ve işlevlerine sahip mekanların tasarlanmasıyla sonuçlanmakta, yerin ayırt ediciliği ve kimliği oluşturulamamaktadır. Su kenarı yerleşmelerinin geleneksel liman dönüşümlerinde kentsel tasarım yönünden karşılaşılan önemli sorunları aşağıdaki gibi genellemek mümkündür (Bruttomesso, 1993):

1. Yeni yüzyılın gereklerinin yerine getirilmesi pahasına coğrafi koşulların-verilerin dikkate alınmaması ve kent silüetinin, manzara ve görünümünün bozulması,
2. Kent merkezinde yer alan geleneksel limanın hemen ardında bulunan zengin kent dokusu özelliklerinin göz ardı edilmesi ve doku, oran, ölçek, malzeme, boyut, denge, uyum gibi kentsel tasarım elemanı özelliklerinin bozulması,
3. Geleneksel kent merkezinde kentsel tasarım özellikleri bakımından farklı bir kentin yaratılması (kent içinde kent),
4. Söz konusu kentlerde kentlilerin geleneksel yaşam biçimlerine bağlı olarak isteklerinin ve ihtiyaçlarının dikkate alınmaması ve kentlinin kullanamayacağı yeni kentsel alanlar yaratılmasıdır.

Geleneksel kent merkezlerinde yer alan liman dönüşümlerinde kent içinde yeni bir kent yaratma fikrine sahip yönetim ve işlevlerin getirilmesi daha önce sanayi kenti ile parçalanmış olan değerlerin günümüzdeki tekrarı olma riskini taşımaktadır. Bu nedenle kent sakinlerinin, çalışanların ve turistlerin beklentileri doğrultusunda

hareket edilmesi, o yerin kendine özgü, uyumlu karakterinin yaratılmasında yardımcı olacaktır. Yerleşmenin kendine özgü karakteristik elemanlarının kullanılması yerin ruhunu ortaya koyacak ve insanların nerede olduklarını kavramasında yol gösterecektir.

Son günlerde İstanbul için önemli bir tartışma konusu olan Galataport Projesi aşamasında bilinmelidir ki “fiziksel bir mekanın değerlendirilmesinde doğal kaynaklar, teknoloji, coğrafya ve nüfus temel güçlerdir” (Günay, 1999:45). Buna göre kentte yaşayan tüm insanları çok yakından ilgilendiren ve söz hakkına sahip olduğu su yolu giriş mekanları toplumsal bir politika olarak ele alınırsa kentsel tasarımda başarıya ulaşılabilir. Başarılı çalışmaların gerçekleştirilmesinde bir diğer önemli rol ise planlama kararları ile kentsel çevre arasındaki eşgüdümü sağlayacak olan kentsel tasarımcılara düşmektedir.

#### Kaynakça:

- Akten, N., Alkan, G.B., Akten, E.B. (2001) “AB EşiğindeTürk Limancılığı: Sorunları ve Yeniden Yapılandırılması”, 5.Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Maya Basın Yayın, İstanbul, s:345-346.
- Bender, R. (1993) “Where the City Meets the Shore”, Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Bruttomesso, R., ed., Venice, s.32-35.
- Braudel, F. (1991) Akdeniz: İnsanlar ve Miras, A. Derman, çev., Metis Yayınları, İstanbul, s:31.
- Bruttomesso, R., ed., (1991) Waterfront, Cities on Water, Venice, s:73,109,119.

Dönüşümlerin barındırdığı bir diğer potansiyel ise sanayi kenti ile parçalanmış olan kentli-su ilişkisinin yeniden kurulması konusudur



**Resim 10:** Galataport Projesi'nin uygulanacağı kıyı şeridi: İstanbul (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2004)

Bruttomesso, R., ed., (1993) "Working on the Water's Edge", Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Venice, s.10-11.

Encyclopedia Britannica Inc (1994) Ana Britannica, Ana Yayıncılık ve Sanat Ürünlerini Pazarlama Sanayi ve Ticaret A.Ş., c.28, İstanbul, s:406.

Encyclopedia Britannica Inc (1994) Ana Britannica, Ana Yayıncılık ve Sanat Ürünlerini Pazarlama Sanayi ve Ticaret A.Ş., c.26, İstanbul, s:301.

Erdemgil, S. (1988) Efes, Turistik Net Yayınlar A.Ş., 3. Baskı, İstanbul, s:6,98-99.

Günay, B. (1999) Urban Design is a Public Policy, METU Faculty of Architecture Press, Ankara.

Hall, P. (1993) "Waterfronts: A New Urban Frontier", Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Bruttomesso, R., ed., Venice, pp.12-19.

Hudson, B. (1996) Cities on the Shore, Pinter, London, s:14-39.

Tarih Vakfı, (1993) İstanbul Dergisi, sayı:4, İstanbul, s:50.

Kılıç A. (1999) Kent-Kıyı İlişkisi Bağlamında Kentsel Kıyı Kavramı: İstanbul Örneği, doktora tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s:19.

Kılıç, A. (2001) "Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı: İstanbul İstinye

Tersanesi", Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları 3. Ulusal Konferansı 2001, Kıyı Alanları Yönetimi

Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, s:127-134.

Ministry of Infrastructure and Transport Broşürü

Öztürk, K., vd. (2003) "Handling Possibilities at the Offshore-Based Terminal of Antalya New Port, Turkey", Proceedings of the Sixth International Conference on the Mediterranean Coastal Environment, MEDCOAST 2003, Ravenna, E. Özhan, ed., Reklay Reklam ve Tanıtım LTD. Sti., Ankara, pp.657-667.

Rhodes Tourist Guide Book, Mythology-Archaeology-History, I. Mathioulakis & Co., Athens.

Silier, O. (1996) İstanbul Dergisi, Spring 96 Selections, İstanbul, s:35.

Vallega, A. (1993) "Waterfront Redevelopment: A Central Objective For Coastal Management", Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Venice, pp.24-31.

### Web Sayfaları

[www.sydney.visitorbureau.com.au/page2-02.html](http://www.sydney.visitorbureau.com.au/page2-02.html)

[www.magicspain.com/puerto-rico](http://www.magicspain.com/puerto-rico)

[www.transstudio.com/infracture/213.html](http://www.transstudio.com/infracture/213.html)

[www.galataport.org](http://www.galataport.org)

# Şehircilik ve Mimari Açından Modüler Bir Su Ulaşım Sisteminin Geliştirilmesi: İstasyon/Su Taksisi/Su Otobüsü(\*)

Birsen COŞKUN

Dipl.- Ing., Mimar/Şehir  
ve Bölge Plancısı

## ABSTRACT

**Developing A Modular Water Transportation System In Terms of Urbanism and Architecture: Station / Water-Taxi / Water-Bus**

*The purpose of this study is to share the completion project prepared at the University of Applied Sciences Bremen in the city of Bremen, Germany with the Turkish readers. The objective of the project is to develop a "Water Transportation System" with an inter-disciplinary approach in the foundation of architecture and city and regional planning over the River Weser passing through the city of Bremen and flowing into the Baltic Sea. The development of this project has demonstrated an example of a joint study between urban planning - architecture synthesis at the end of architectural education with the identity of Urban and Regional Planning. The subject of the project is the development and implementation of a modular and flexible "Water Transportation System" which is independent of its location and therefore can be applied in different places. This system, institutionally developed, was applied in the section of the Weser River, which remains within the boundaries state of Bremen and which eventually flows into the Baltic Sea. The system is formed by a Station-Small, Station-Medium, Station-Large + Snack Bar, Café, Water-Taxi, Water-Bus, Administrative Center, and Maintenance Repair Unit and other elements. One of the most important criteria of the project is that the design is perceived as individual components of a whole system. When a water transportation system is implemented in a setting, developing the design with modules is effective in making the users understand that the components with other functions belong to that system. Initially, 5 modules of different sizes were designed. Then, making additions in different numbers and shapes to these 5 different modules connected the elements that constitute the water transportat on system. By working with modules it becomes possible to add new modules or to cancel the existing modules in the manner desired. Said type of a design approach provides a significant flexibility and efficiency to the water transportation system developed.*

\* University of Applied Sciences Bremen, Bremen Yüksekokulu, Mimarlık Bölümü Bitirme Projesi –8. yarıyıl Ağustos 2004 Danışmanlar: Prof. Dr. Ing. Hartmut Ayrl, Bremen (Almanya) Prof. Dipl.- Ing. Ingo Lütkemeyer (Dekan Yardımcısı), Bremen (Almanya) Yazıya konu olan profenin 2004-2005 tarihleri arası aldığı ödüller şunlardır: Ödüller: BDB Preis" Diploma Projesi 1. Ödülü, Federal Alman Mimar ve Mühendisleri Birliği; "BauNetz-Almanya" Diploma Projesi 3. Ödülü; BauNetz: Almanya Merkezli Uluslararası Mimarlık-Mühendislik Dergisi ve Portalı) <http://www.baunetz.de/arch/diplom/>; "Nemetschek Magazin Wettbewerb - Luftschloss Gesucht" 1. Ödülü "Zu Wasser, zu Lande oder in der Luft Avantgardistisches und Schönes" Nemetschek Allplan Yayını "Nemetschek Magazin" dergisinin açtığı "Suda, Karada, Gökte: En Avantgard, En Güzel" yarışması <http://www.cycot.de/cycot/pdf/nm-2005-02.pdf>

Gelecekte  
bir çok  
ülkede yük  
ve yolcu  
taşımacılığı  
konusunda  
su ulaşım  
ve taşıma-  
cılık sistemi  
yeniden  
önem kaza-  
nacaktır

**B**u çalışmanın amacı, Almanya'nın Bremen kentinde Bremen Mimarlık Yüksekokulunda hazırlanan bitirme projesinin Türk okuyucuları ile paylaşılmasıdır. Projenin hedefi, Bremen kentinden geçip Baltık Denizi'ne akan Weser nehri üzerinde, mimarlık ile şehir ve bölge planlama disiplinleri temelinde disiplinlerarası bir yaklaşımla bir su ulaşım sisteminin geliştirilmesidir. Bu projenin geliştirilmesi ile Şehir ve Bölge Plancısı kimliğiyle mimarlık eğitiminin son aşamasında şehircilik-mimarlık sentezi temelinde ortak çalışma yapabilme örneği gösterilmiştir. Projenin konusu belirli bir mekandan bağımsız, başka bir deyişle birçok mekana uygulanabilir modüler, esnek bir "Su Ulaşım Sistemi" geliştirmek ve bunu bir örnek bağlamında uygulamaktır. Kuramsal olarak geliştirilen bu sistem, Almanya'da Baltık Denizine dökülen Weser nehrinin Bremen eyalet sınırları içinde kalan kısmı örneğinde uygulandı.

Sistemi; İstasyon – Küçük, İstasyon – Orta, İstasyon - Büyük + Snack Kafe, Su Taksisi, Su Otobüsü, Yönetim Merkezi ve Bakım-Onarım Ünitesi gibi öğeler oluşturmaktadır. Bunların tasarımları ile bir bütünün başka bir deyişle bir sistemin birer bileşenleri olduklarının algılanması proje için en önemli kriterlerden biri idi. Su ulaşım sistemi bir mekanda uygulandığında, farklı işlevleri olan bileşenlerin, kullanıcılar tarafından o sisteme ait olduklarının anlaşılmasında, tasarımların modüllerle geliştirilmesi etkili olmaktadır. İlk aşamada farklı büyüklüklerde 5 modül tasarlandı. Daha sonra bu 5 farklı modül farklı sayı ve şekillerde birbirlerine eklenerek su ulaşım sistemini oluşturan öğeler tasarlandı. Modüllerle çalışmak, sistem bileşenlerine istenildiğinde yeni modüller ekleme ya da bazı modülleri sistemden ayırma olanağı sağlamaktadır. Böyle bir tasarım yaklaşımı, geliştirilen su ulaşım sistemine önemli bir esneklik getirmektedir.

Gelecekte bir çok ülkede yük ve yolcu taşımacılığı konusunda su ulaşım ve taşımacılık sistemi yeniden önem kazanacaktır. Bu sistemin oluşturulmasında mekanı iyi algılayıp gerekli analiz ve sentezleri yaparak sistem ağını verimli şekilde kurabilecek şehir plancılarının katkısı büyüktür. İstasyon (iskele / durak) ve su taşıma araçlarının tasarımları, mühendis, tasarımcı ve ilgililer yanında mimarları da yakından ilgilendirmektedir.

Weser nehrinin Bremen eyalet sınırları içerisinde kalan uzunluğu yaklaşık 40 km.dir. 1992 yılından beri Weser nehrini odak noktası olarak alan "Nehir Kenarında Kent Gelişimi Konsepti" gündemdedir. Weser nehri, kentte yapılaşma sırasında varlığı ve sahip olduğu potansiyeli ile dikkate alınmadığından, kentsel gelişimi de olması gereken oranda etkileyememiştir. Kent, adeta Weser nehrine sırtını dönmüş bir görünüm sergilemektedir. Bu konseptin ana fikirlerinden biri, değişik noktalarda Bremen kentinin Weser nehrine açılımını sağlamak, nehir üzerinde hızlı bir ulaşım ağı oluşturmaktır. Yakın zamanda, "Weser nehri üzerinde çalışacak deniz otobüsü olarak adlandırılan 'Weserbus' ile konut alanlarıyla kent merkezi (ticaret – iş merkezi) arasındaki bağlantıyı sağlayacak bir sistem nasıl oluşturulabilir?" sorusu gündeme gelmiştir.

Proje geliştirilirken Bremen kentinin sahip olduğu tarihsel ve kültürel değerler, kentin sunduğu geniş eğitim olanakları, sanayi gibi sahip olduğu diğer potansiyeller de dikkate alınmıştır. Geliştirilmek istenen "Su Ulaşım Sistemi"nin ekonomik olması, birbirine bağlanan noktaların sahip olduğu potansiyelle doğru orantılıdır. Yapılan analizler ve bu analizlerden çıkarılan sonuçlar doğrultusunda ulaşım ağını oluşturan noktalar belirlenmiştir. Bremen, 2010 yılında "Kültür Başkenti" olmaya aday kentlerden biridir. Weser nehri etrafındaki tarihi ve kültürel değerlerin bulunduğu mekanların bir su ulaşım sistemi ile birbirine bağlanması, Bremen kentinin "Kültür Başkenti" olma şansını daha da arttıracaktır.

Projede, ayrıca, geliştirilen su ulaşım sisteminin, yeryüzünün farklı noktalarındaki mekanlara da hangi ölçüde uyarlanabileceği irdelenmiştir. Yapılan araştırmaya göre Baltık Denizi'nden Hazar Denizi'ne kadar su otobüsü ile ulaşımı sağlama olanağı bulunmaktadır. Bu bölgede yer alan ülkelerdeki üniversitelerle yapılacak bir işbirliği sonucunda bölgede yaşayan ve ileride yaşayacak insanlar için kendine özgü bir yaşam alanı oluşturma olanağı bulunmaktadır. Uzun vadede bu projeyi, aynı şekilde, Baltık Denizi'nden Cebelitarık Boğazı'na kadar uzatma olanağı bulunmaktadır. Yapılan değerlendirmeler, geliştirilen sistemin Weser nehri dışında da kolaylıkla uygulanabileceğini göstermiştir.

Projenin alt başlıkları sırasıyla aşağıda belirtildiği gibidir:

A. Bir su ulaşım sisteminin verimlilik ve ekonomik açıdan incelenmesi

B. Su Ulaşım Sistemini Oluşturan Öğeler (Su ulaşım aracı, istasyon-iskele-durak, farklı sektörlerden katılımcılar, işletmeciler, alternatif ulaşım ağları)

C. İstasyonların (küçük, orta ve büyük istasyon), Su Taksisi, Su Otobüsü, Yönetim Merkezi ve Bakım-Onarım Ünitesi mimari tasarımları: Tasarımın modüler sistem olarak geliştirilmesi; dolayısıyla sistemin uygulanacağı mekanın sahip olduğu yolcu potansiyeline ve fiziksel koşullara göre istenilen büyüklükte istasyon yapılabilmesi olanağının sağlanması

D. Geliştirilen su ulaşım sisteminin Bremen kentindeki mevcut ulaşım ağına entegrasyonu; bu entegrasyonun gerektirdiği çalışmalar şunlardır:

- Su ulaşım sistem ağının (güzergahın) belirlenmesi
- Merkez durak ile ara durakların yerlerinin belirlenmesi

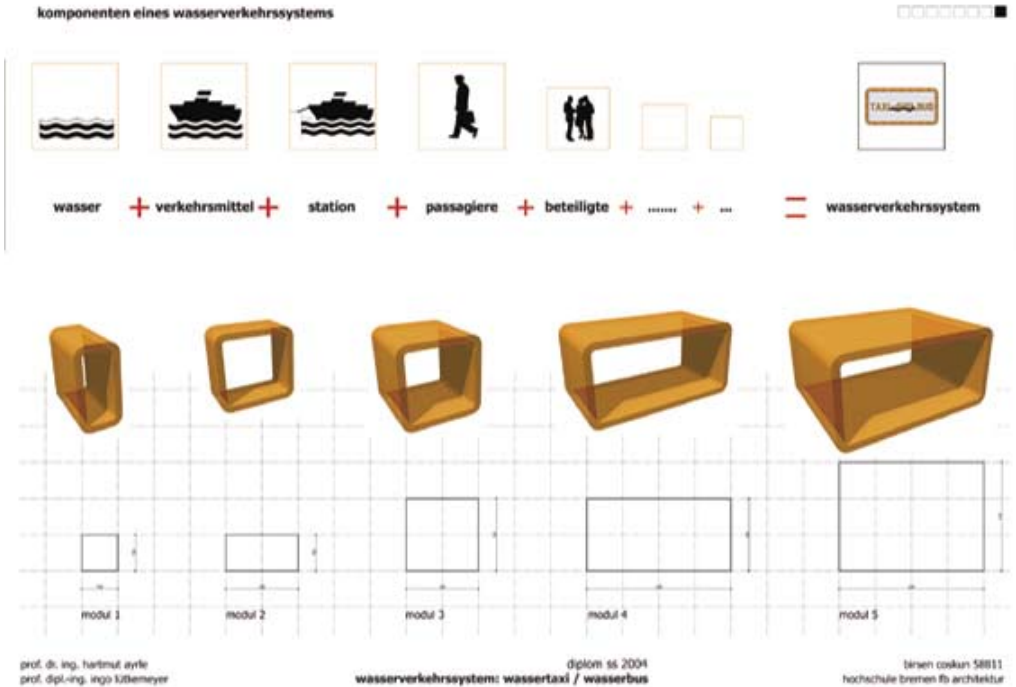
- Bremen kentindeki mevcut özel ve toplu taşıma sistemine bağlantı kurulması, farklı ulaşım sistemleri ile geçişlerin sağlanması (karayolu-otobüs, demiryolu-tren-tramvay vs.)

E. Su ulaşım sisteminin farklı ülke ve kentlerdeki farklı mekanlara uygulanması

## SU ULAŞIM SİSTEMLERİNİN VERİMLİLİK AÇISINDAN İNCELENMESİ

Ulaşım sektörü dünya genelinde artan bir hızla özelleştirilmektedir. Bu durum güçlü yatırımcıların dikkatini çekmekte, ulaşım sektörü için üretilen projeler sağladıkları kazanç oranında yatırımcılar tarafından uygulamaya geçirilmektedir. "İstasyon / Su Taksisi / Su Otobüsü" projesi de verimli olduğu sürece Bremenli yatırımcılar tarafından dikkate alınıp uygulanabilir.

Bremen ölçeğinde, ulaşımında su otobüsü olarak kullanılması düşünülen her biri 35 kişilik, çelik ve pleksiglasdan imal edilmiş 4 su ulaşım aracı ile su taksisi olarak kullanılması düşünülen her biri 6 kişilik, çelik ve pleksiglasdan imal edilmiş 4 su ulaşım aracı öngörülmüştür.



Resim 1: Sistem bileşenleri ve modüller

**İstasyonların yerleştirileceği mekanların fiziksel, sosyal, ekonomik, kültürel durumlarını, sahip oldukları yolcu potansiyellerini, farklı ihtiyaçları gözeterek 3 farklı büyüklükte istasyon projesi gerçekleştirilmiştir**

İşletme bilimlerinde bir girişimciliğin karlılık koşullarının hesaplanmasına ilişkin belirli yöntemler bulunmaktadır (Müftüoğlu 1989: 282 – 349). Burada geliştirilen sistem ekonomiklik açısından uygulanabilir niteliktedir.

## SU ULAŞIM SİSTEMİNİ OLUŞTURAN ÖĞELER

Farklı bileşenler bir araya gelerek sistemleri oluştururlar. Her sistem, bileşenleri birbiriyle uyum içinde çalıştığı sürece vardır. Sistemler çalışırken kimi bileşenler anlamını yitirip bu sistemden ayrılır. Kimi zaman da sistemin işleyişi doğrultusunda sisteme yeni bileşenler eklenir. Bu değişimlerin sonuçları sistemlerin esnekliğiyle doğru orantılıdır. Bir “Su Ulaşım Sistemi” oluşturulurken sistem bileşenleri dikkatli bir şekilde seçilmeli ve farklı bileşenlerin birbirleriyle uyum içinde çalışması sağlanmalıdır.

Bir “Su Ulaşım Sistemi”nin bileşenlerinden bazıları aşağıda verilmiştir:

1. Su
2. Ulaşım aracı
3. İstasyon
4. Ulaşım sistem çizelgesi
5. Yolcu
6. Katılımcı
7. Ulaşım sistemleri arası aktarma
8. Alternatif ağ topolojileri
9. Çevre koruma
10. Yönetim Merkezi ve Bakım-Onarım Ünitesi

## İstasyonların (Küçük, Orta ve Büyük), Su Taksisi, Su Otobüsü, Yönetim Merkezi ve Bakım-Onarım Ünitesi Mimari Tasarımları

Su ulaşım sistemini oluşturan öğeler: İstasyon – Küçük, İstasyon – Orta, İstasyon - Büyük + Snack Kafe, Yönetim Merkezi ve Bakım-Onarım Ünitesi farklı modüller ve bu modüllerin farklı sayı ve şekillerde birbirlerine eklenmesi ile tasarlanmışlardır. Tasarım ve uygulama açısından pratik ve esnek bir su ulaşım sistemini geliştirebilmek için modüllerin ölçü ve konstrüksiyonları şu şekilde belirlenmiştir:

Modüller (x,y,z):

1. 1,5 m x 1,5 m x 3 m
2. 1,5 m x 3 m x 3 m
3. 3 m x 3 m x 3 m
4. 6 m x 3 m x 3 m
5. 6 m x 4,5 m x 3 m

### Modül Konstrüksiyonu:

Bekleme Birimi, Yönetim Merkezi, Bakım-Onarım Ünitesi, Snack Kafe ve WC modülleri çelik konstrüksiyondan oluşmaktadır. Cephe-leri ise altın-turuncu renkli alüminyum sandviç panellerle kaplanmıştır. Gerekli birimlere ısı yalıtımı eklenmiştir. Giriş-Çıkış Birimleri modülleri çelik konstrüksiyon ve cam panellerden oluşmaktadır.

İstasyonların yerleştirileceği mekanların fiziksel, sosyal, ekonomik, kültürel durumlarını, sahip oldukları yolcu potansiyellerini, farklı ihtiyaçları gözeterek 3 farklı büyüklükte istasyon projesi gerçekleştirilmiştir. Tasarımın modüler sistem olarak geliştirilmesi; sistemin uygulanacağı mekanın sahip olduğu yolcu potansiyelinin ve fiziksel koşulların değişiklik göstermesi durumunda, istenilen büyüklükte bir başka istasyon ile değiştirilebilmesi olanağını sağlamaktadır.

İstasyon - Küçük

İstasyon - Orta

İstasyon - Büyük + Snack Kafe + WC

Yönetim Merkezi ve Bakım-Onarım Ünitesi

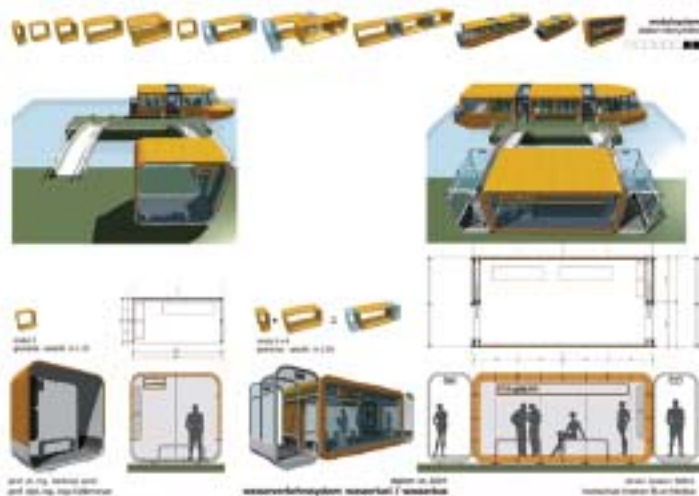
1. İstasyon

1.1. Küçük boyuttaki istasyon:

Üzeri kapalı, önu açık bekleme birimi

Açık Bekleme Birimi (x = 3 y = 1,5 m z = 3 m)

1.2. Orta boyuttaki istasyon:



Resim 2: İstasyon Küçük ve Orta Plan – Görünüşleri

Kapalı bekleme birimi ve üzeri kapalı giriş-çıkış birimleri

Bekleme Birimi  $x = 6 \text{ m}$   $y = 3 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$

Giriş-Çıkış Birimleri  $x = 1,5 \text{ m}$   $y = 3 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$



**Resim 3:** İstasyon-Küçük

1.3. 'Snack Cafe' bulunan büyük boyuttaki istasyon:  
Kapalı bekleme birimi, Snack Cafe ve WC ile üzeri kapalı giriş-çıkış birimleri

Bekleme Birimi  $x = 6 \text{ m}$   $y = 3 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$

Snack Cafe  $x = 6 \text{ m}$   $y = 4,5 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$

Giriş-Çıkış Birimleri  $x = 1,5 \text{ m}$   $y = 3 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$

WC  $x = 3 \text{ m}$   $y = 3 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$

2. Su Taksisi / Su Otobüsü

2.1. Wasser – Taksi (Su Taksisi): 6 yolcu kapasiteli

2.2. Wasser – Bus (Su Otobüsü): 35 yolcu kapasiteli

3. Yönetim Merkezi ve Bakım-Onarım Ünitesi

Yönetim Merkezi  $x = 6 \text{ m}$   $y = 3 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$

$x = 6 \text{ m}$   $y = 4,5 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$

Bakım-Onarım Ünitesi  $x = 6 \text{ m}$   $y = 4,5 \text{ m}$   $z = 3 \text{ m}$

Birimler: 5 Büro - 2 personel, 2 Büro - 1 personel, 1 Arşiv, 1 Personel odası - 16 personel, 1 Cafe, 3 Bakım-Onarım Ünitesi, 1 İlk Yardım, 1 Teknik birim, 2 Duş, 2 WC

## GELİŞTİRİLEN SU ULAŞIM SİSTEMİNİN BREMEN KENTİNDEKİ MEVCUT ULAŞIM AĞINA ENTEGRASYONU

Su ulaşım sisteminin verimli olabilmesi, sistem ağının doğru kurulmasına, istasyonların yer seçiminin doğru yapılmasına ve sistemin kentin

mevcut ulaşım sistemine olan entegrasyonuna bağlıdır. Bremen kenti mevcut ulaşım sistemi (kamu ve bireysel) aşağıdaki bileşenlerden oluşmaktadır:

- Kamu Ulaşım Olanakları
  - Tramvay Sistemi
  - Otobüs Ağı
  - Tren Ağı (Şehirlerarası, ülkelerarası)
  - Uçak Trafiği (Şehirlerarası, ülkelerarası)



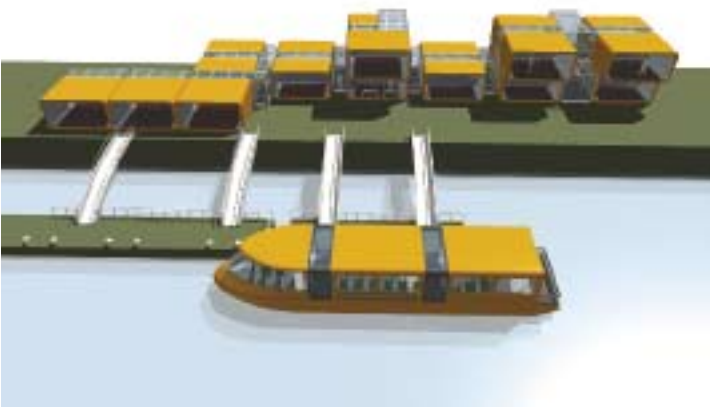
**Resim 4:** İstasyon-Orta



**Resim 5:** İstasyon-Büyük



**Resim 6:** İstasyon Büyük ve çevresi

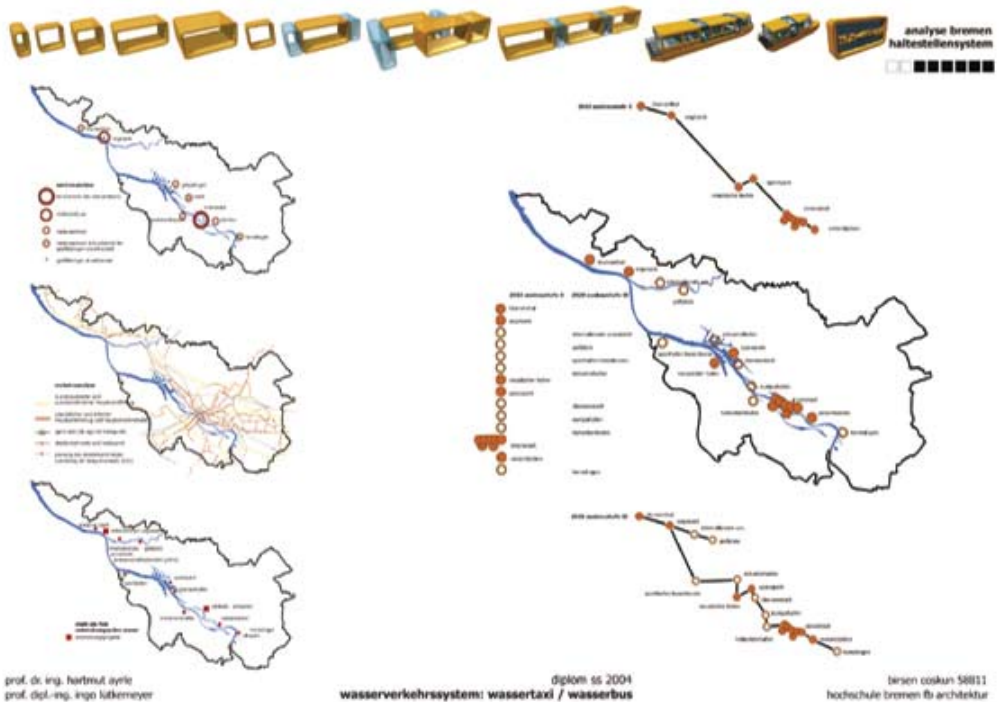


Resim 7: Yönetim ve Bakım-Onarım Birimi

- Bireysel Ulaşım
- Yaya
- Bisiklet Trafığı
- Motorlu Bireysel Trafik

### Su ulaşım sistem ağının (güzergah) belirlenmesi

Su ulaşım sistemi Bremen kentinde 2 farklı boyutta ele alınmıştır:



Resim 8: Bremen Kenti Analizleri, 2010 ve 2020 Yılı Etapları Durak Yerleri, Ulaşım Ağı Tipolojileri

### a. Bremen il sınırı

Bremen il sınırları içerisinde kent merkezi ve kent merkezi dışında kalan alanların kent merkezine olan bağlantıları

### b. Bremen kent merkezi

Detayda Bremen kent merkezi

### Bremen il sınırı

İlk aşamada olarak Bremen il sınırları içerisinde kent merkezi ve kent merkezi dışında kalan alanların kent merkezine olan bağlantıları incelenmiştir. Bremen il sınırları içerisinde kalan bölgeler birbirlerine ve kent merkezine hangi konularda, ne ölçüde bağlılar ve bu alanlar birbirleriyle olan iletişimlerine paralel olarak ulaşım açısından daha rahat ve esnek nasıl ilişkilendirilebilirler soruları cevaplandırılmaya çalışılmıştır. Su Ulaşım Sistem Ağını kurmak için gerekli altyapıyı oluşturacak Bremen il siniri genelinde şu analizler yapılmıştır:

- Fiziksel analizler
- Ulaşım Analizi (Ana Ulaşım Arterleri, Tramvay ve Toplu Tasıma Ağı...)
- Ekonomik Analizler (Sektörsel Dağılım Analizi)



- Sosyal Analizler (Nüfus, Sosyal Donatı Alanları...)

Bu analizler ile Bremen kentinde hangi noktaların su ulaşım sistemi yolcu potansiyeline sahip olduğu, nereye istasyon yerleştirilebileceği sonucuna varılmıştır.

Bu sonuçlar doğrultusunda sistem ağı kurulup durak noktaları belirlenmiştir.

Biri 2010 diğeri 2020 yılları olmak üzere 2 aşamalı bir etaplama kararı verilmiştir. 1. etap tamamlandıktan sonra verimlilik durumuna göre 2. etaba geçilecektir.

### Bremen kent merkezi

Bremen il sınırı genelinden Bremen kent merkezi özeline inilmiş, kent merkezi detaylı irdelenmiştir. Bremen kent merkezi ölçeğinde detayda yapılan analizler aşağıdaki gibidir:

- Fiziksel analizler
- Ulaşım Analizi (Ana Ulaşım Arterleri, Tramvay ve Toplu Tasıma Ağı...)
- Ekonomik Analizler (Sektörsel Dağılım Analizi)
- Sosyal Analizler (Nüfus, Sosyal Donatı Alanları...)

Bu analizler ile kent merkezindeki dinamikler büyüteç altına alınıp yolcu potansiyeli yüksek noktalar belirlenip durak yerlerine karar verilmiştir. Sistem zamanla verimliliğini arttırdığında, kentin gelişimi ile potansiyel durak noktaları ortaya çıktığında, bu merkezler kapasiteleri doğrultusunda yeni duraklar yerleştirilebilir.

### Merkez durak ile ara durak yerlerinin belirlenmesi

Su Ulaşım Sistem Ağı, potansiyel noktalar belirlendikten sonra merkez durak ve ara durakların yerleri ve büyüklükleri belirlenmiştir. Bu işlem için tüm potansiyel noktalar, özellikleri doğrultusunda tek tek birbirleriyle kıyaslanıp (karşılaştırılıp) bir gruplamaya gidilmiştir. Sonuç olarak duraklar 3 farklı büyüklükte belirlenmiştir. Belirlenen noktalara potansiyelleri doğrultusunda hangi büyüklükte durak yerleştirileceğine karar verilmiştir.

Bremen Kentindeki Mevcut Özel ve Toplu Taşıma Sistemine Bağlantı Kurulması, Farklı Ulaşım

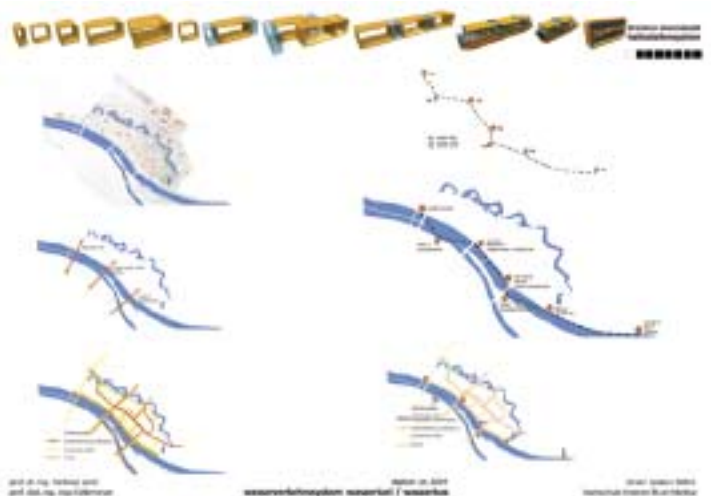


Resim 9: Bremen Kent Merkezi Su Taksisi / Su Otobüsü Durakları

Sistemleri ile Geçişlerin Sağlanması (Karayolu-Otobüs, Demiryolu-Tren-Tramvay vs.)

Su Ulaşım Sisteminin verimliliği konusunda en önemli noktalardan birinin sistemin mevcut kamu ve bireysel ulaşım sistemine entegrasyonu olduğuna yukarıda değinilmiştir. Bu nedenle istasyon yer seçiminde “mevcut ulaşım sistemlerine ve duraklarına minimum uzaklık” öncelikli kriteri dikkate alınmıştır.

Bremen kenti mevcut kamu ve bireysel ulaşım sistemleri birbiri ile uyum içerisinde çalışmaktadır. Geliştirilen “Su Ulaşım Sistemi” mevcut ulaşım ağına entegre edilerek Bremen kenti alternatif bir ulaşım sistemine daha sahip olmaktadır. Su ulaşım



Resim 10: Bremen Kent Merkezi Analizleri, Durak Yerleri, Ulaşım Ağ Topolojileri, Mevcut Ulaşım Sistemine Entegrasyon

sisteminin uygulandığı yerleşimler arasındaki mesafeler kısalmaktadır. Yerleşimler arası yer değiştirmede su ulaşım sisteminin kullanılması, ulaşım için harcanan zamandan kısaltacaktır.

## SONUÇ VE İLERİYE YÖNELİK ÖNERİLER

Dünyada bir çok nehirde yolcu ve yük taşımacılığı alanında yararlanılmaktadır. Bu çalışmada geliştirilen su ulaşım sisteminin uygulanabileceği ya da benzer bir sistemin uygulamada olduğu su ağları aşağıda belirtilmiştir:

1. Themse nehri (Londra / İngiltere)
2. Atlantik Okyanusu'ndaki nehir ve kıyılar (Rio)
3. Nil nehri (Mısır)
4. Elbe nehri (Hamburg / Almanya)
4. Mississippi nehri (Mississippi / New Orleans / ABD)
5. Tuna nehri (Köstence / Karadeniz / Romanya)

İrmaklardan başka deniz kıyıları, göller ve iç denizler de su ulaşımında kullanılmaktadır. Özellikle İstanbul'da deniz taşımacılığının çok önemli olduğu bilinmektedir. İstanbul'daki deniz taşımacılığı ayrıca incelenmelidir.

Bremen / Weser ölçeğinde geliştirilen bu sistemi uzun vadede gerçekleştirilebilecek bir proje olarak düşünmek de mümkündür. Böyle bir projenin kapsadığı alan, ilk aşamada Orta Avrupa'daki nehirlerden, Karadeniz'e ve Karadeniz'den Hazar Denizi ile Cebelitarık Boğazı'na kadar olan bir bölge olabilir. Avrupa'da nehirlerin büyük bir kısmı ve Karadeniz ile Hazar Denizi birbirine kanallarla bağlıdır. Karadeniz'den Cebelitarık Boğazı'na kadar (Marmara – Ege Denizi ve Akdeniz) kesintisiz su taşımacılığı konusunda

bir sorun bulunmamaktadır. Suyun taşıma aracı olarak kullanıldığı bu bölgede dinlenme ve istihdam olanakları oluşturmak çok zor olmayacaktır. Böyle bir proje, disiplinler ve ülkelerarası işbirliği yaklaşımı ile gerçekleştirilebilir. Bunun için özel fonlar oluşturulmalı ve sınırları belirlenen bölgede bulunan üniversiteler arasında sıkı bir işbirliğine gidilmelidir.

### Kaynakça:

Dasenbrock, Dirk (Hg.): Stadt Land Weser Fluss: Schifffahrt, Handel, Industrie von Münden bis zur Mündung, Bremen: Steintor 1987, S. 27-56; 129-146

Elmshäuser, Konrad (Hg.): Häfen, Schiffe, Wasserwege: zur Schifffahrt des Mittelalters, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, und Convent Verlag GmbH, Hamburg 2002, S. 116-164

Löbe, Karl: Unternehmen Mittelweser: Ein Werk für Bremens Zukunft, Bremen 1960, S. 121-135

Mittelweser – Aktiengesellschaft: Die Kanalisierung der Mittelweser, Bremen 1960, S. 6

Schubert, Dirk: Hafen und Uferzonen im Wandel, Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Leue Verlag, Berlin 2001, S. 169-180

Stadtentwicklungskonzept Bremen, Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung 1999, Emmrich GmbH, Bremen

[www.aufbauonline.com/2002/issue13/23.html](http://www.aufbauonline.com/2002/issue13/23.html)

[www.boote-magazin.de/aktuelles/akt10311.html](http://www.boote-magazin.de/aktuelles/akt10311.html)

[www.bremen.de](http://www.bremen.de)

[www.schlachte.de](http://www.schlachte.de)

[www.vgp.com/washington-de/german/html](http://www.vgp.com/washington-de/german/html)

[www.wm-2006-leipzig.de/seiten/spiele2012\\_olydorf.html](http://www.wm-2006-leipzig.de/seiten/spiele2012_olydorf.html)

# Türkiye’de Kentsel Tasarım Proje Yarışmaları ve Disiplinlerarası Çalışmayı Öğrenme Süreci

Sertaç ERTEN<sup>1</sup>, Devrim ÇİMEN<sup>2</sup>, Sinan BURAT<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Şehir Plancısı-ODTÜ

<sup>2</sup> Mimar-ODTÜ

<sup>3</sup> Peyzaj Mimarı-AÜZF

## ABSTRACT

### Urban Design Competitions in Turkey and Learning to How Work Collaboratively

*The recent increase in the number of urban design project competitions in Turkey has brought the need for collaborative work of different disciplines to surface. The writers of this article have applied to a number of those project competitions. This article is written with the intention to put forward the writers' observations and experience gained in the preparation process of their projects. Writers claim that interdisciplinary work developed in the preparation process of urban design project competitions is a dynamic and creative learning process. In this respect, the learning process is performed both between the competition team members before the competition and between teams during the colloquiums. This process also transforms the applicants of members of particular disciplines, such as architecture, landscape architecture and city planning, in three stages into hybrid professionals.*

**S**on zamanlarda Türkiye’de kentsel tasarım yarışmalarının sayısında gözle görülür bir artış olmuştur. Bu artış ise kentsel tasarıma için olan farklı disiplinlerin birlikte çalışması meselesini ön plana çıkarmıştır. Bu yazı, bilimsel olmaktan çok, yazarların birlikte katıldıkları yarışmalara hazırlanma süreçlerindeki gözlemlerinden ve bu süreçlerde edindikleri deneyimlerinden öğrendiklerini aktaran bir denemedir. Yazının temel argümanı, kentsel tasarım yarışmalarında disiplinlerarası çalışmanın dinamik ve yaratıcı bir öğrenme süreci olduğudur.

## KENTSEL TASARIM PROJE YARIŞMALARI

Mimarlık ve kentsel tasarım yarışmalarının kent kültürüne katkısı büyüktür. Yarışmaların, proje elde etme yöntemleri arasında en pahalısı ve en uzun süre alanı olmasına karşın elde edilen projelerin daha yüksek nitelikli olmaları olasılığı

da bir o kadar yüksektir. Yaratmış olduğu yarışma ortamı ise ulusal düzeydeki katılımlarla ülkedeki mimarlık ve kentsel tasarım kültürünün sürekli gelişmesine katkı sağlamakta, yarışma sonrası düzenlenen kolokyum ve sergiler ise sadece birer tartışma platformu olmamakta, mesleki bir öğrenim sürecine de işaret etmektedirler.

Mimari proje yarışmaları ile kentsel tasarım yarışmalarının elde edilecek projenin kapsam ve özelliklerini de etkileyen birbirlerinden önemli farkları vardır. Kentsel tasarım yarışmalarını mimari tasarım yarışmalarından ayıran en belirgin özellik, **proje alanı tanımı**dır. Mimari yarışmaların hemen tamamında, verilen mimari programın yarışmada belirlenen arazi sınırları içinde çözümünü beklenir. Kentsel tasarım yarışmalarında da proje alanı sınırı vardır, ama önerilen projelerin sadece bu sınırlar içinde değil, daha üst ölçeklerde de mekansal çözümler getirmesi ve daha karmaşık mekansal problemlere fikir sunmuş olması

PLANLAMA  
2005/3

Kentsel tasarım yarışmalarını mimari tasarım yarışmalarından ayıran en belirgin özellik, proje alanı tanımıdır.



Resim 1: Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 2002 yılında düzenlediği 50. Yıl Parkı ve Şehitler Anıtı Kompleksi Kentsel Tasarım, Peyzaj Mimarlığı, Plastik Sanatlar İçerikli Mimarlık Proje Yarışması'nda 2. ödüle layık görülen proje



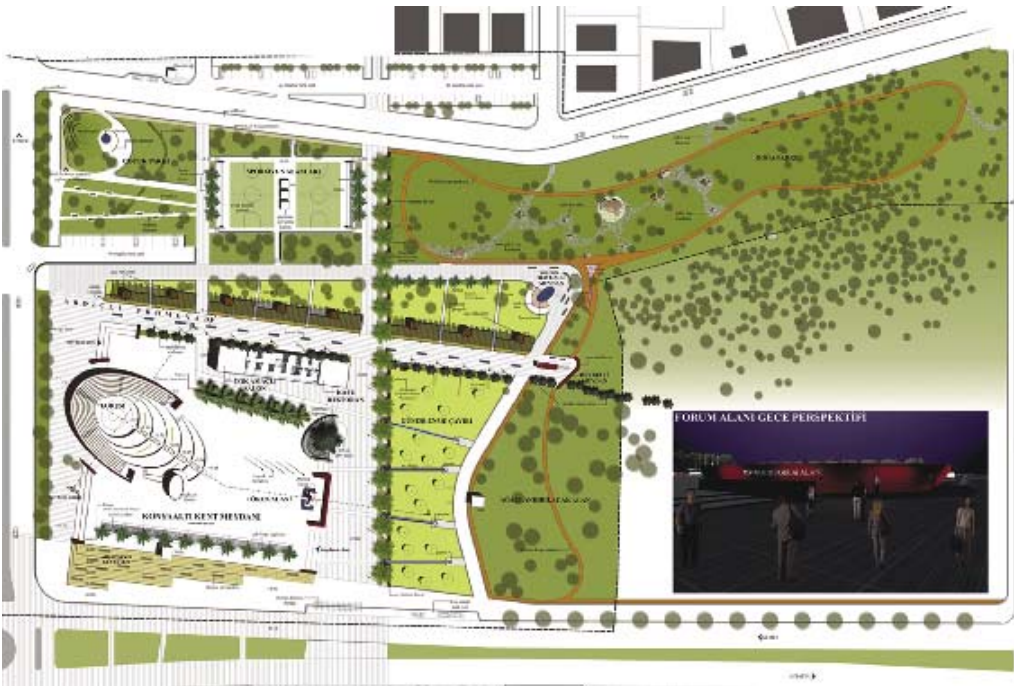
Resim 2: Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 2003 yılında düzenlediği Osmanlı İmparatorluğu'nun 700. Kuruluş Yıldönümü Anıt Kompleksi ve Parkı Yarışması'nda 2. mansiyon ödülüne layık görülen proje



Resim 3: İzmir Selçuk Belediyesi'nin 2004 yılında düzenlediği Pananos Plajı (Selçuk) Kentsel Tasarım Peyzaj ve Proje Yarışması'nda 1. ödüle layık görülen proje

beklenir. Kentsel tasarım yarışmalarında, bir binanın işlemesi/çalışması probleminin üstüne, bir kentsel mekanın işlemesi/yaşamaları problemi eklenmektedir. Dolayısıyla, her biri farklı problemler barındıran, farklı ölçeklerde, ama birbiriyle ilişkili mekansal problemler bütünüyle karşı karşıya

olunmaktadır. Ayrıca, çoğu kentsel tasarım yarışmasında, proje alanı tanımına ek olarak, daha geniş ölçekte projenin yakın çevresini içine alan *etki alanı sınırı* verilir, bu çerçevede de çözüm önerileri beklenmektedir. Böylece, mimari tasarım yarışmalarında sadece *yapı adası* olan düşünme



Resim 4: Antalya Konyaaltı Belediyesi'nin 2005 yılında düzenlediği Kent Meydanı Fikir Proje Yarışması'nda ve 2. ödüle layık görülen proje (Sinan Burat danışman olarak katılmıştır)

sınırları, kentsel tasarım yarışmalarında iyice büyüyerek daha kapsamlı ve karmaşık bir hale dönüşmektedir.

Bu iki tip yarışma biçimini ayıran diğer bir önemli özellik de, **yarışmaya açılan alanın mülkiyeti** konusunun ele alınışıdır. Mimari projelerde proje alanının mülkiyeti problemi hemen hiç olmamaktadır. Oysa kentsel tasarım yarışmalarının bir kısmında yarışmacılardan, varolan mülkiyet yapısı ve aktörlere dair problemlere çözüm önerileri üretmeleri, gerekirse (örneğin konut dokusunun ve parçalı mülkiyetin yoğun olduğu alanlarda) mülkiyet dönüşüm ve buna uygun finansman modelleri önermeleri beklenmektedir. Bir çok kentsel tasarım yarışmasında ayrıca proje alanının büyüklüğüyle ilişkili olarak, **projenin etaplaması** konusunun da düşünülmesi beklenmektedir. Bu bağlamda, mekansal problemlerin yanı sıra, sosyo-ekonomik süreçler de önem kazanmaktadır. Mimari yarışmalardaki “*tek arsa-yapı-aktör*” (veya bir yapılar kompleksi) problemi de, kentsel tasarım yarışmalarında “*kentsel mekan-yapılar-aktörler*” problematiğine dönüşmekte, **mekanla eşdeğer olarak zaman** da problemler kurgusunda yerini almaktadır.

Bir diğer fark, projelerin jüri tarafından değerlendirilmesi açısından bakıldığında göze çarpmaktadır. Mimari tasarım yarışmalarında, bir temsil biçimi olarak “*dil*” oldukça ön plana çıkmaktadır. Çoğu zaman yarışmacıların önerdikleri mimari kütlelerin fonksiyonel işleyişinin yanı sıra, biçimsel özgünlükleri de çok büyük önem taşımaktadır ve hatta bir çok mimari yarışmada da jürinin değerlendirmesinde bu “*form*” kaygısının öne çıktığı gözlenmektedir. Oysa kentsel tasarım yarışmalarında, karmaşık problemler bütününe dair tutarlı çözümler getirmek ve işleyen mekanlar önermek, en az üretilen mekanın formu kadar ön plana çıkmaktadır.

Kentsel tasarım yarışmalarının, çözüm üretilmesini bekledikleri problemlerin çeşitliliğinden ötürü şehir planlama ve mimari ölçeklerin arakesitinde yer aldığı söylenebilir. Böyle bir arakesit ise

sadece bir disiplinin çalışma alanı olarak görülmemelidir. Bunun bir sonucu olarak da kentsel tasarım projeleri disiplinlerarası çalışmaya olanak sağlayan ve hatta onu zorunlu kılan bir alanı tarif etmektedirler. Peki disiplinlerarası çalışmadan anlamamız gereken nedir?

Yarışmaların bir sonucu olarak belirttiğimiz ekipler arası öğrenim süreci (kolokyumlar), daha küçük ölçekte her bir ekibin içerisinde de gelişmektedir. Bu süreç, ekip elemanları farklı disiplinlere mensup ise daha zengin, dinamik ve yaratıcı olmaktadır. Bunun temelinde de süreçte rol alan her meslek grubunun özgünlükleri yatmaktadır. Bu süreç hem sonuç ürüne etki etmekte hem de ekip elemanlarının birbirlerinden ve birlikte öğrenerek lisans eğitiminden mezun oldukları *saf meslek insanından* farklılaşmaları sonucunu doğurmaktadır. Biz bu değişim sürecinin 3 aşamalı olduğunu düşünüyoruz.

## 1. Aşama: Dört yıllık mesleki eğitim ve saf meslek insanları

Kentsel tasarım alanının temel olarak içine aldığı meslek alanları *mimarlık*, *şehir planlama* ve *peyzaj mimarlığı*dır. Bu meslek alanını diğer disiplinlerle genişletmek elbette mümkündür. Her bir meslek alanının, üniversitelerin dört yıllık lisans eğitimleriyle belirlenmiş bir hareket alanı olduğu söylenebilir. Bu alanları tek tek değerlendirelim.<sup>4</sup>

Mimarlık, insanların yaşamasını kolaylaştırmak ve barınma, eğlenme, dinlenme, çalışma gibi eylemlerini sürdürebilmeleri için gerekli mekanları, estetik, işlevsel gereksinimleri, teknik ve yönetsel zorunluluklarla bağdaştırarak inşa etme sanatı; başka bir tanımlamayla, yapıları ve fiziksel çevreyi tasarlama ve inşa etme sanat ve bilimi<sup>5</sup> olarak tanımlanmaktadır. Mimarlık lisans eğitimi, birinci sınıfta ağırlıklı olarak temel tasarım ve üç boyutlu algılama üzerine kuruluyken, ilerleyen sınıflarda bina yapma süreci üzerine yoğunlaşmakta bunu da stüdyo ve kritik metodu üzerinden yapmaktadır. Burada öğrencilerden, verili alan ve

<sup>4</sup> Türkiye’deki tüm mimarlık, şehir planlama ve peyzaj mimarlığı lisans eğitimleri üzerinden bir genelleme yapmak doğru değildir. Bu bakımdan, bu değerlendirmemiz, bizim üniversite lisans eğitimi deneyimimiz ağırlıklı bir yaklaşım olmaktadır. Fakat yine de, bu disiplinlerin eğitiminde verilen bilgi alanlarında genelleme yapılabilecek olanlar mevcuttur (peyzaj mimarlığında bitki bilgisi, mimarlıkta detay ve statik bilgisi ... gibi). Bu bölümün bu durum dikkate alınarak okunması doğru olacaktır.

<sup>5</sup> Hasol, D., Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, Yem Yayınları, 1995, s.315



**Resim 5:** Bursa Yıldırım Belediyesi'nin 2005 yılında düzenlediği *Kaplıkaya Rekreasyon Vadisi Kentsel Tasarım ve Mimari Proje Yarışması*'nda 3. ödüle layık görülen proje (Sinan Burat danışman olarak katılmıştır).

program içerisinde özgün çözümler üretmeleri beklenmekte ve desteklenmektedir. Temel tasarımda öğrenildiği düşünülen parça bütün ilişkisi, üç boyutlu düşünme becerisi ve kütle kompozisyonlarının ilerleyen sınıflarda mimari proje üretim sürecine içkin olduğu tahayyülü yaygındır.

Grup olarak çalışma ancak ortak maketler ya da ortak çizimler için geçerlidir; onun dışında öğrenciler tek başlarına çalışırlar. Bu bağlamda, grup çalışması kavramı projeler üzerinden değil, ortak yapılması gereken işler üzerinden yürümektedir. Projelerde çalışma ölçekleri en fazla 1/500'e çok nadir olarak 1/1000'e çıkmaktadır. Genelde 1/200 ve altı ölçeklerde çalışılır. Stüdyolarda mimarlık mesleği genel anlamda kapalı bir sistem olarak tanımlanır. Bunu aşmaya çalışan ve hem kendini başka disiplinlerin etkisine açan hem de başka disiplinlere penetre etmeye çalışan stüdyolar da yok değildir; ancak bunların mimarlık eğitimi sürecinde baş aktör olmadıkları mutlaklır.

Şehir Planlama lisans eğitiminde temel olarak, kentlerin (ve/veya başka ölçekteki yerleşim birimlerinin) sosyo-mekansal problemlerini analiz etme, analizleri yorumlama ve bu veriler ışığında yerleşimlerin problemlerine çözüm üretme becerisi verilmektedir. Bölge ölçeğinden (1/100.000) imar planı uygulama ölçeğine (1/1000) kadar (nadir olarak 1/500 ölçekte), altyapı, servisler, ulaşım,

konut ile ilgili analizlerin yapılması ve yer seçim kararlarının alınması ile fiziksel mekanın şekillenmesinin kurallarının belirlenmesine yönelik yasal ve politik karar alma ve proje ve plan üretmeye dair eğitim verilmektedir. Türkiye'deki hemen her planlama bölümünde birinci sınıf eğitimi, temel tasarım işliği ve onu destekleyen kuramsal dersler etrafında şekillenir. Üç boyutlu düşünme, mekanı hacim olarak algılama gibi becerilerin yanı sıra, **parça/bütün ilişkisi** –ki kentsel tasarım projelerinde kavranması gereken en önemli noktalardan biridir- yoğun olarak işlenir. Ayrıca, mekansal boşluk/doluluk, jeo-morfolojik yapı, topografya ve insan/araç hareket desenlerine ilişkin temel bilgi ve beceriler öğrencilere bu ilk yıl verilir. İlk yılı izleyen yıllarda bu soyut mekan bilgisine, mekanın sosyal, kültürel, ekonomik ve diğer boyutlarına ilişkin özellikleri bilgi olarak eklenir. Öğrenci, giderek daha karmaşık bir mekan kurgusuyla karşı karşıya kalır ve bu durumun belli dezavantajlarını yaşar. Çoğu zaman, birinci sınıfta saf fiziksel mekana dair aldığı temel bilgileri ve becerileri kaybeder.

Şehir planlama eğitimi alan bir kişinin aldığı en önemli becerilerden biri de, birlikte iş yapabilmek yeteneğidir. Projelerin karmaşıklığı, projelerde grup çalışmasını çoğu zaman zorunlu kılar. Şehir planlama eğitiminde analiz çok önemli bir

Her ne kadar kentsel tasarım disiplini tartışmalı bir alan olsa da, önumüzdeki örnekler bunun bağlamı önemseyen, daha geniş ve kapsamlı bir perspektif gerektiren nitelikli projelerin üretilmesi için elzem olduğunu göstermektedirler.

alan kaplar. Hem sayısal hem sözel analiz teknikleriyle kentsel süreçleri anlama ve problemlere dair çözüm üretme becerisi verilmeye çalışılır. Bu anlama süreci, proje üretiminde genellikle çok uzun bir süreyi alır. Bunun sonucunda, bir kentsel çevrenin bütününe dair elde edilen ve daha sonra analiz edilen veriler planlama sürecinin temelini oluşturur.

Peyzaj mimarlığı lisans eğitiminde, dolu-boş analogisinde, aslında boş olmayan “boş”un özellikleri, işleyişi, önemi ve nasıl şekillendirilebileceği ile ilgili bilgi ve beceri verilmektedir. Bu doğrultuda da flora ve fauna, ekoloji, kaynak envanter analizi, çevre sorunları ve çevre koruma, bitkisel tasarım, ekolojik planlama ve temel tasarım konularında eğitim almaktadırlar. Çalışma ölçekleri bölgesel peyzaj ve koruma planlarından (1/100000) uygulama projelerinin çizim ölçeklerine kadar değişmektedir.

Peyzaj mimarlığı ile şehir planlama ve mimarlık arasındaki temel ayrım, ontolojilerindeki farktan kaynaklanır. Peyzaj mimarlığı, temelde *doğayla* ve *canlı* olanla (flora ve fauna), onun kuralları (ekoloji) doğrultusunda çalışmayı hedeflerken, diğer iki disiplin insanın eylemselliğini kolaylaştırmayı ve bu eylemlerin fiziksel mekanını üretmeyi hedeflemektedirler. Peyzaj mimarlarının temel çalışma malzemesi ve önceliği bitkiler ve hayvanlar iken, planlılar ve mimarlar insan için insan yapısı nesnelere (*artifact*) ile çalışırlar.

## 2. Aşama: Birlikte çalışma

Üniversite eğitimi sırasında veya daha büyük oranda üniversite sonrası dönemde bu üç meslek grubu çeşitli etkileşimlerde bulunurlar. Birlikte yüksek lisans programlarına devam ederler (ki kentsel tasarım yüksek lisans programları bu üçünü bir araya getiren en önemli akademik platformdur), arkadaşlık kurarlar, projeler yaparlar, yarışmalara katılırlar. Kentsel tasarım yarışmaları, birbirinin düşünce sistemini etkilemek, **mekansal problemlere yaklaşım ve çözüm üretmede** birbirini dönüştürmek ve geliştirmek açısından en önemli iletişim zeminlerinden biridir. En başlarda üç disiplin belli konularda birbirini anlamada zorluklar çekebilir, hatta her biri kendi

“saf meslek insanlığı” formasyonunun getirdiği bilgilerin doğruluğu konusunda ısrar edebilir, yeri geldiğinde oldukça sert tartışmalara girilebilir. Fakat zaman içinde üç meslek grubunun hareket alanları genişler, birbiri içine girerek bir nevi kesişen kümelerle dönüşürler. Kentsel tasarım yarışmalarında başarılı olabilmek ise, bu kesişen kümelerin niteliğine bağlıdır. Bu kesişim kümelerinin nitelikli bir şekilde biçimlenmiş olması gerekir. Buradaki uzlaşma bir teslimiyet biçiminde değil, her disiplinin kendinden bir şeyler kattığı ve diğer disiplinlerden öğrendiği bir alan olmalıdır. Böylece üretilen proje, beklenen kalite ve olgunluğa erişmiş olmakta, konuyu kapsamlı bir biçimde ele almakta ve başarılı olmaktadır.

Ancak burada önemle üzerinde durulması gereken şudur; *projenin büyük ölçekten küçük ölçeklere evrilmesi süreci planıcının ve peyzaj mimarının belli ölçekleri çalışıp projeyi mimara bırakması meselesi* kesinlikle değildir. Buradaki süreç, daha iç içe geçmiştir. Yani hem mimar, hem planıcı, hem de peyzaj mimarı her ölçekte söz sahibi olabilmektedir. Bu da projenin niteliğine doğrudan ve olumlu bir biçimde yansımaktadır.

## 3. Aşama: Kentsel tasarımcılar, melez (hybrid) meslek insanları

Birlikte çalışmanın, özellikle de kentsel tasarım yarışmaları aracılığıyla bir araya gelmenin, üniversite eğitimi sonucu elde edilen saf meslek insanlığı formasyonu üstünde, bir melez mesleki kişilik oluşturduğu söylenebilir. Böyle bir meslek alanının ise şu aşamada meslek insanlarının kendi çabaları ile oluştuğundan, ileride ise akademik olarak üretileceğinden kuşku duymamak gerekir. Her ne kadar kentsel tasarım disiplini tartışmalı bir alan olsa da, önumüzdeki örnekler bunun bağlamı önemseyen, daha geniş ve kapsamlı bir perspektif gerektiren nitelikli projelerin üretilmesi için elzem olduğunu göstermektedirler. Kısacası erken modern dönemdeki disiplinler arasındaki katı ayrışmanın yeniden gözden geçirilmesi ve eskisi kadar kesin çizgilerin bu meslekler arasında çizilemeyeceğinin görülmesi ve bu arakesitlerin olumlu, yaratıcı ve dinamik süreçlerin motorları olması gerekmektedir. Kentsel tasarım ise bu arakesitlerin en göz önünde olanlarındandır.



# Son Dönem Kentsel Tasarım Yarışmaları

- KONYAALTI BELEDİYESİ KENT MEYDANI KENTSEL TASARIM FİKİR PROJE YARIŞMASI
- VAN-BEŞYOL MEYDANI, HASTANE CADDESİ, MİLLİ GEMENLİK CADDESİ VE ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJE YARIŞMASI
- GEBZE BELEDİYESİ TARİHİ KENT MERKEZİ KENTSEL TASARIM FİKİR PROJE YARIŞMASI

Hazırlayan: Mehmet Nazım ÖZER



## 1. Ödül

Kerim YAMAN (mimar)  
Habibe ADUŞ (peyzaj mimarı)  
Nalan AYGÜL (şehir plancısı)  
Hüseyin GÜN (mimar)



## 2. Ödül

Devrim ÇİMEN (mimar)  
Sertaç ERTEN (şehir plancısı)  
Sinan BURAT (peyzaj mimarı)



## 3. Ödül

Murat BEKTAŞ (peyzaj mimarı)  
Tahsin YILMAZ (y. peyzaj mimarı)  
Buğra GÖKÇE (şehir plancısı)  
Ahmet BENLİYAY (y. peyzaj mimarı)  
Uğur SATILMIŞ (mimar)



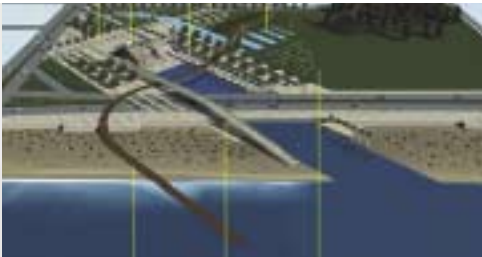
## M ansiyon

Sevinç GÜNDOĞDU (y. peyzaj mimarı)  
Özgür TOP (mimar)  
Nalan ÖZKADİF (şehir plancısı)



## M ansiyon

Ayhan ABANOZU (mimar)  
Murat CELLAT (mimar)  
Sinem BULTAN (mimar)  
Pelin TOLUNAY ÇINAR (peyzaj mimarı)  
Bilal Tansel ERDEM (şehir plancısı)  
Mehmet AĞAOĞLU (mimar)



## M ansiyon

Hamdi DOSTOĞLU (mimar)  
Ashihan ÖZASLAN (peyzaj mimarı)  
Nilüfer ARDA (şehir plancısı)

KONYAALTI BELEDİYESİ KENT MEYDANI  
KENTSEL TASARIM FİKİR PROJE YARIŞMASI

## Açıklama Raporu

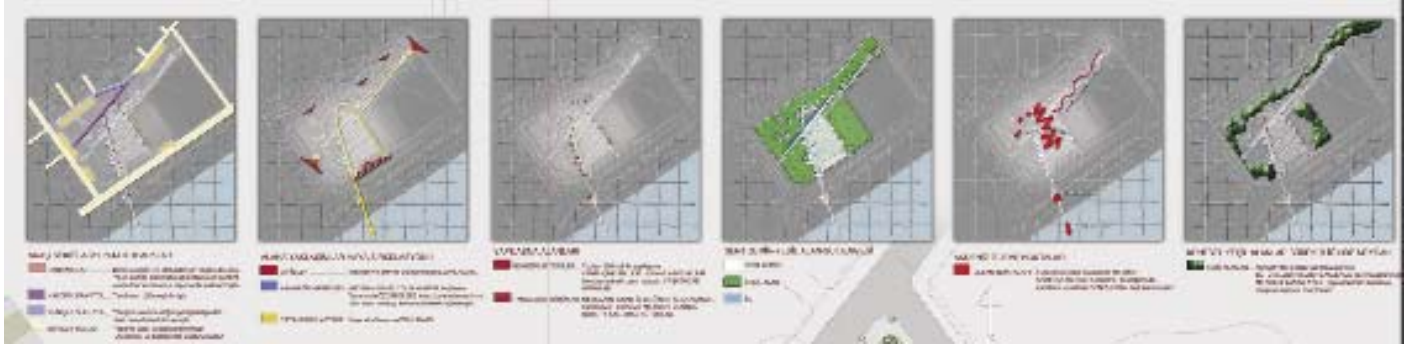
### KONSEPT AKDENİZ'E KANCA.....

Akdeniz'den referans olarak oluşan MEYDAN, meydana biçimleyen ve yaşatan, yaşama sevincini kamçılایan YAŞAM ve SANAT AKSLARI, aynı mimari dille meydana çıkan rekreatif faaliyetlerin çeşitliliğini zenginleştiren AKTİVİTE AKSI tasarımın temel unsurlarıdır. MEYDAN-Sahil Yolu Konyaaltı Plajı ve AKDENİZ ilişkisi güçlendirilip, meydana üçüncü boyuta taşıyan ve insan ölçeğinde algılanmasını sağlayarak, insanları cezbedip meydana düşüren ve aynı zamanda meydana biçimleyen plastik elemanlar olan sütunlar! Yeşil, bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmiş, parçalanmış yeşil doku birleştirilmiş, yeşil ve mavinin buluşmasını sağlayarak alanın kuzeydoğusunda ki yeşil sisteme bağlanmıştır.

### KENTSEL PLANLAMA TASARIM KARARLARI

Öncelikle alan, bütüncül planlama yaklaşımı ile, tüm bölge değerlendirilerek ele alınmıştır. Konumu itibarıyla kıyı bandı yeşil sistemi açısından alanın önemi büyüktür. Alan makro ölçekte bölge yeşil dokusuna bağlanacak yeşil sistem oluşumlarının bir parçasıdır. Alanın, insanların sosyal aktivite alanı olarak yoğunlaştığı Konyaaltı Plajına ve Akdeniz kıyı bandına yakınlığı tasarım kriterleri olarak değerlendirilmiştir. Meydan Antalya'nın kent kimliğine ve çağdaş Antalya anlayışına katkıda bulunacak nitelikte tasarlanmıştır. Antalya'nın turistik, tarihi ve doğal nitelikleri tasarımı yönlendiren başlıca kriterlerdir. Alanın yeşil sistem bütünü içindeki yeri göz önünde bulundurulurken mevcut yeşil dokuya saygılı davranılmış, bu doku tasarımla güçlendirilerek hem yeşil sistemle bütünleştirilmiş hem de yeni oluşturulacak sistemlere taban oluşturulması sağlanmıştır.





Meydan, Akdeniz bağı sayesinde Antalya'nın doğal değerleri ile bütünleşmesi sağlanmış ve ekolojik sistem bütünlüğü sağlanarak yeşil ve mavinin buluşması hedeflenmiştir. Yarışma alanı, çevresindeki doğal, tarihi değerler ve kent dokusundan bağımsız olarak değerlendirilemez. Öncelikle Antalya için önemli bir doğal değer olan Akdeniz hedef alınmış ve alan yeşil dokuyla bütünleştirilmiştir.

Yaya merkezli ulaşım sistemi önerilmiş, makro ölçekte sosyal toplanma alanları tespit edilmiş ve bu alanlarla meydan arasında ilişki kurulmuştur. Kurulan bağlar ve yaratılan cazibelerle sosyal toplanma odaklarından insanların alana çekilmesi sağlanmıştır. Sahil Yolu, Konyaalti Plajı ve Akdeniz ile güçlü bir bağ kurulmuştur. Bu alanlarla meydanın bütünleşmesi sağlanmıştır. Alanın Kuzeydoğusunda bulunan sosyal kültürel tesislerle de ilişki kurulmuştur. Alana her yönden giriş sağlanmış fakat meydan ana yaklaşımı sosyalitenin yoğun olduğu Sahil şeridinden verilmiştir. Yarışma alanı sınırları içerisinde kalan ve İmar Planında da 20.50 m olarak planlanmış olan yol yeşilin bütünlüğünü korumak amacıyla kısmen kaldırılmış ve alanın kuzeyindeki mevcutta bulunan yol yarışma alanına doğru genişletilerek yolun sürekliliği sağlanmıştır. Bu değişiklik özel parselleri etkilemediğinden dolayı istismak problemi olmayacaktır. Sonuç olarak tasarımın bütünlüğü sağlanmış, yeşil sistem bağı güçlendirilmiş ve yeşilin parçalanması engellenmiştir.

#### MİMARİ VE PEYZAJ TASARIM KARARLARI

Tasarımın çıkış noktası AKDENİZ olmuştur. Kurgu, Akdeniz'den çıkan düşüm noktası MEYDAN, meydana dağılım aynı zamanda meydanı destekleyen, AKSLAR üzerine kurulmuştur. Akdeniz'den referans olarak oluşturulan küçük ve hafif bir modelle bütün tasarım oluşturulmuş, dilin devamlılığı tüm alana yayılarak yeni imgelerle cazip bir imaj yaratılmıştır. Alanın maksimum kullanımını sağlamak amacı güdülmüş, ancak yeşilin bütünlüğü de göz önünde bulundurulmuştur. Denizden referans alan MEYDAN, meydana güçlendiren, besleyen ve yaşatan iki aks tasarlanmış, yapılar aksları ve meydanı güçlendirecek şekilde serpiştirilmiştir. İçerdiği işlevlerle adlandırılan YAŞAM AKSI ve SANAT AKSI meydanı, konser, tören, festival gibi insanları alana çekecek aktiviteler haricinde de sürekli canlı tutacak, hareketlendirecek ve gece-gündüz aktivitelerine zemin hazırlayacak birimler içermektedir. Yeme-içmeye yönelik birimler, küçük satış birimleri, sanat damarımızı güçlendirecek, insanlar için bu alanı cazip kılabilecek, sosyal birlikteliklere zemin hazırlayacak, halkın eğitimi ve gelişimine taban oluşturacak, heykel, seramik, resim ve ahşap atölyeleri tasarlanarak çağdaş bir kent meydanı modeli önerilmiştir. Meydan kademe kademe yükseltilerek, tasarım bütünlüğü içindeki çizgisel amfilerle bağlanmış ve yaratılan kotlarla meydanın hemen hemen tamamı Akdeniz'le ilişki kurmuştur. Hedef çağdaş bir mekan yaratarak, oluşturulan cazibe noktalarıyla insanları meydana toplamak, sosyal birlikteliklere olanak sağlamak ve kent kimliğine değer katmaktır. Bu sayede KAYNAŞMA, SOSYAL BÜTÜNLEŞME, KÜLTÜREL EKLEMLENME hedeflenmiştir.

MEYDAN ÖĞELERİ, yaşam aksı, sanat aksı, çim derzli sert zemin, amfi, doğaya yaklaş-tıran ve sert zemini kıran su öğeleri ve meydanı üçüncü boyuta kaldıran, Konyaalti Plajından ve Sahil yolundan insanları sürükleyerek meydana düşüren SÜTUNLAR. Sanat ve Yaşam Aksı, meydanı kucaklayarak Konyaalti Plajına ve Akdeniz'e bir üst platform ile bağlanmıştır. Akslardaki mimari dil platforma taşınarak aksın sürekliliği sağlanmış ve Akdeniz'e vista oluşturmuştur.

Bu bağlanti asansör ve merdivenlerle desteklenmiştir. Akstaki bu süreklilik plaj boyunca da devam ederek ahşap iskele ile Akdeniz de erimektedir. Proje alanı mevcut yeşil dokuya saygılı ve bir tek ağaç riske edilmeden tasarlanmıştır. Meydan tamamıyla sert zeminden oluşturulmamış, çim derzler ve su öğeleriyle sert doku kırılmıştır. Meydan Sahil yolu bağlantısı ÇİM AMFİ ile güçlendirilmiş, yarattığı gizemle meydanın çekiciliğini artırmıştır.

Alan bütününde tüm tasarım öğeleri meydana çıkarmakta ve yardımcı öğelerle meydan bütünleşmektedir. Meydanı oluşturan mimari dilin devamı niteliğindeki AKTİVİTE AKSI, meydana çıkarmakta yaya karakterine tema olarak uymakta, mimari dil bütünlüğü içerisinde yeşile açık, açık-kapalı mekan anlayışı dengeli, iç mekan-dış mekan sorgulamaları yapılmıştır.

SONUÇ Tüm bu kriterler değerlendirilerek yapılan tasarımda YEŞİL-MEYDAN-DENİZ bağı kuvvetlendirilmiş, Konyaalti Plajındaki sürekliliğin oluşturduğu durağanlık kırılmış, tüm kente hitap edebilen çağdaş mekanlar bütünlüğü oluşturulmuştur.



Devrim ÇİMEN (mimar)  
Sertaç ERTAN (şehir plancısı)  
Sinan BARUT(peyzaj mimarı)

### Açıklama Raporu

#### Şehircilik ve Kentsel Tasarım Yaklaşımı

Proje alanı, hem Antalya kentinin hem Konyaaltı Belediyesi'nin mekansal kurgusu içinde önemli bir noktada yer almaktadır. Konyaaltı plajının hemen kuzeyinde bulunması ve bir deniz vistasına sahip olması, Antalya-Kemer güzergahı üzerinde olması, ve alandayken insanı hislendiren bir dağ-arka-planına sahip olması, bu önemi veren değerlerin başındadır.

Bu dışsal verilerin yanısıra, alanın kendi içsel değerleri de vardır. Proje alanının batısında yer alan yoğun çam korusu, alan içinde belirgin bir hat üzerinde varolan ardıç sırası, alanın geometrik merkezi diyebileceğimiz noktada yer alan ve dikkat çeken bir heybeti olan büyük çam ağacı, yoğun bitki dokusu içindeki yerli kayalar, bu projeye alanın en önemli özgün değerleri olarak belirlenmiştir.

Yarışmanın amacına ve ihtiyaç programına yönelik çözümler getirirken yukarıda bahsedilen özgün değerler referans olarak alınmış, bu doğrultuda bir kentsel tasarım fikir projesi üretilmiştir.

Yarışmanın esas elemanı olarak ön plana çıkan kent meydanı kurgusu, bu projede bitki dokusunun neredeyse hiç olmadığı, alanın güney köşesini tutan ve denizle görsel ve mekansal ilişkisinin birebir kurulacağı güney doğu parçasında oluşturulmuştur.

Kent meydanını oluşturan en önemli eleman forumdur. Forum, kentsel ölçekteki aktiviteleri barındırır ve yaklaşık 1000 kişilik bir oturma kapasitesine sahiptir. Geometrik olarak planda bir elips, üçüncü boyutta ise bir çanak formundadır. Bu çanak, iç yüzde amfi ve oturma

düzenini yaparken, dış yüzdeye ise kent meydanının kimliğine vurgu yapan, estetik bir eleman olarak öne çıkar.

Yapılacak özel bir aydınlatma ile, forum alanının gece saatlerinde çanak formu vurgulanacak ve hem yaya, hem araçla geçenlerin zihinlerinde yer edecektir.

Yarışmanın programında tasarlanması beklenen Atatürk büstü ve çevresi, kent meydanıyla bütünlük bir pozisyonda tasarlanmış, ayrıca bir yerde düşünülmemiştir. Tören alanının doğu kısmını saran özellikli bir duvar tasarlanmış, ve bu duvarın üzerinde bir kabartma veya bir yazı elemanı öngörülmüştür. Ayrıca tören alanının kuzey kısmına, alanı tarifleyen bir bayrak direği dizisi tasarlanmıştır. Böylece Atatürk büstü ve çevresi, kentsel hayattan yalıtılmamış, bilakis kentsel hayatın içine katılmıştır.

Bir kent meydanı projesinde, mekansal kurgu kadar zamansal kurgu da oldukça önemlidir. Günün belli saatleri/her saati, haftanın ve ayların belli günleri, veya yılın belli mevsimleri/her mevsim gibi bir zamansal çeşitlilik gereklidir. Bu projede de, bunu sağlamak için belli düzenlemeler önerilmiştir. Gündelik yaşam pratiklerinin bir parçası olarak kullanılacak çocuk bahçesi, spor oyun alanları, doğa parkı, yakın çevre sakinlerinin günlük ihtiyaçlarını karşılar.

Bunun yanısıra, daha kentsel ölçekte kullanımlar içerecek olan kent meydanından bu yerel ölçeği mekansal olarak da ayırır. Konut kullanımı ile kent meydanı arasında bir tampon yeşil alan olarak çalışır. Bu anlamda mekansal hiyerarşi sağlanmış olur ve daha yaşanır ve sahiplenilen mekanlar elde edilir. Daha çok ilkbahar-yaz aylarında ve akşam/akşamüstü vakitlerinde kullanılacak bir çay bahçesi rotası ve yürüyüş prömenadı kurgulanmıştır. Böy-

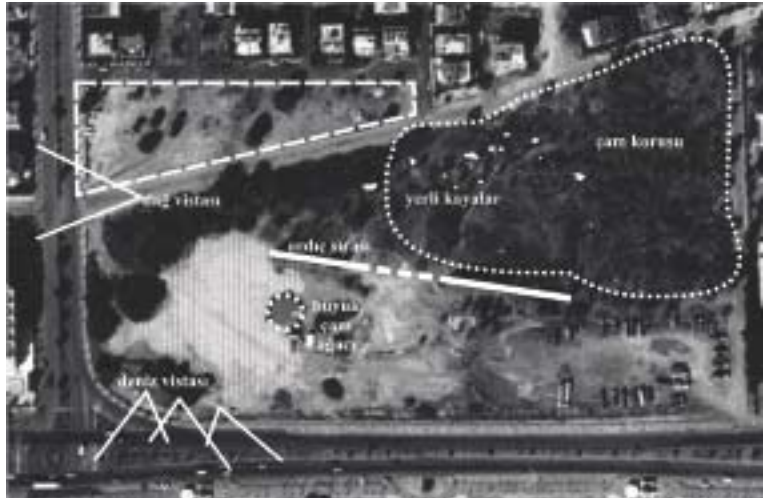
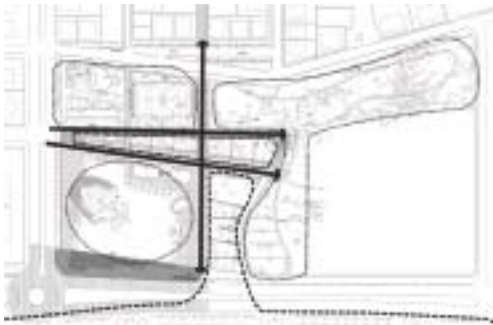
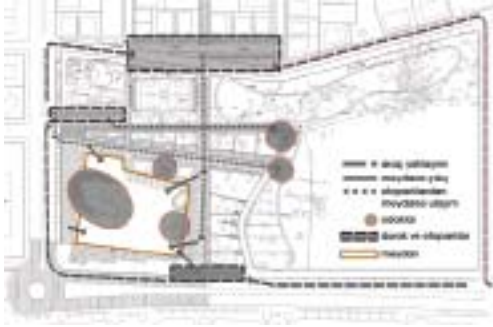


le bir kullanımın iklim koşulları da düşünüldüğünde bir ihtiyaç olarak ortaya çıktığı ve uygulanması halinde oldukça canlı bir mekana dönüşeceği öngörüsü yapılmıştır. Bu alandaki çay bahçelerinin yap-işlet-devret modeliyle işletilebileceği düşünülmüştür.

Bu çay bahçesi rotasının bir kolu, varolan ardıçlı yol iziyle oluşmuştur. Ardıçlı promenad olarak adlandırılan bu yaya yolunun sonunda bir heykelli meydan, diğer kolunun sonunda da bir havuzlu meydan tasarlanmıştır. Bu meydanlar, yürüyüş yaparken ihtiyaç duyulan soluklanma/karar verme mekanları olarak kurgulanmıştır. Bisiklet-koşu-yürüyüş parkuru olarak düzenlenen hatlar da bu meydana değmeler yapar ve zamansal-mekansal kesişmeler oluşur. Alanda önerilen bir diğer önemli kullanım, akan su ve çeşme sistemiyle tasarlanan güneşlenme çayırındır. Şema 2 den görüleceği gibi, bu alan aslında Konyaaltı plajını meskun alana doğru genişleten, plajı büyüten, güneşlenme-kumsal kavramlarına yeni bir boyut getiren kavramsal bir alandır. Çayırda belli aralıklarda güneş şemsiyeleri önerilmiştir. Bu alana servis verecek bir büfe tasarlanmıştır.

Kent meydanıyla bütünlük olarak kurgulanan bir başka alan, ahşap seyir güvertesidir. Bu güverte, denizi izleme, gün batımını izleme gibi özellikli bir aktivite için düşünülmüştür. Oturma /aydınlatma elemanı ...vs. gibi kentsel mobilyalarla desteklenmesi ve hareketten çok durağanlık hali barındırması öngörülmüştür.

Alana araçla ulaşım düşünüldüğünde, proje alanının kuzeyindeki yolun üzerinde kalan kısımda 66 araçlık bir genel otopark tasarlanmıştır. Bu otoparka geldikten sonra araçtan inip meydana ulaşmak için, kuzey-güney doğrultusundaki yaya koridorunun kullanılması düşünülmüştür. Bunun yanı sıra, alanın batı kenarında 19 araçlık bir başka otopark tasarlanmıştır. Antalya yönünden toplu taşıma araçlarıyla gelen ziyaretçi/kullanıcılar için de, sahil yolu üzerinde bir otobüs-dolmuş durağı cebi ve kısa süreli park yeri kurgulanmıştır.



Murat BEKTAŞ (peyzaj mimarı)  
Tahsin YILMAZ (peyzaj mimarı)  
Buğra GÖKÇE (şehir plancısı)

Ahmet BENLİYAY (peyzaj mimarı)  
Uğur SATILMIŞ (mimar)

## Açıklama Raporu

### Alan Tanımı ve Genel Kararlar

Konyaaltı Belediyesi sınırları içerisinde, batıda oteller, doğuda eski akaryakıt depolama tesisleri alanı, kuzeyde konut alanları, güneyde sahil yolu ve Konyaaltı plajı ile tanımlı alan; kent kimliğini vurgulayacak bir "Kent Meydanı-Parkı" olarak tasarlanmıştır.

Kentlerin en önemli yaşam alanları yeşil omurgalardır. Makro ölçekte alanın batısında ve doğusunda oluşturulacak yeni ekolojik koridorlar yapılanmış bölgeler arasında, güneyde Konyaaltı plajına uzanan bir nefes alma omurgası sağlayacaktır. Kent meydanı da bu iki paralel ekolojik koridoru yapı blokları arasında birbirine bağlayan ve sürekliliği sağlayan bir çeşit temas-geçiş-odak noktası olarak işlev görecektir.

Ekolojik koridorlar arasında oluşturulan kent meydanı-(süreklilik) tasarımı da önemli bir girdi olarak değerlendirilmiş alan bütünü sirkülasyonun, işlevsel bütünlük, yapısal ve bitkisel sistemde "hareketlilik" ve "denge" ölçütleri ile birlikte ele alınmıştır. "Uyum" ve "proportion" da en önemli tasarım öğeleri olarak vurgulanmaya çalışılan değerlerdendir. Oluşturulan "Kent Meydanı ve Parkı" çevresi ile ve kendi iç aktiviteleri ile uyumu insan ve doğa ölçeğini yitirmeksizin sağlanmaya çalışılmış, yapılı çevrenin baskın öğeli ve bunların yarattığı olumsuz etkiler azaltılmaya çalışılmıştır.

Meydan-Park temasıyla yeniden anlamlandırılan alan; peyzaj ve sirkülasyon, kapalı-açık ve ara mekanlarda genişleyerek Konyaaltı'nın kendini yeniden keşfedeceği yaratıcı bir kentsel bütünlüğe dönüşecektir.

Yapı blokları ve kent meydanı-parkı ortak kontur çizgileri bir kentsel aralık bağlantısı ile birbirinden koparılır. Aralarındaki ilişki bu aralık ve peyzaj üzerinden yeniden kurulur. Bu aralık sahil şeridinin sürekliliğinin yanı sıra yapı, blokları arasında Doğu-Batı yönünde uzanan bir geçit-bağlantı sürekliliği sağlamıştır.

Kent meydanını kesen ve bu aks boyunca devam eden promanat, yayayı meydan içine yönlendiren ve farklı işlev alanları ile ilişkilendiren bir sirkülasyon omurgasıdır. Kent meydanı; promanat ve sahil şeridi-plajı arasında geçiş noktası, aktarım-odak noktası olacaktır.

### 11000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Önerisi

"Kent meydanı ve parkı" olarak yeniden tanımlanan alan, çevre unsurları ile bütünlük ve süreklilik arz eden bir yapıya kavuşturulacaktır. Kent meydanı güneyinde yer alan kavşak; yaya (öncelikli) ve taşıt sürekliliği sağlamak amacıyla Kemer yönünden Antalya yönüne çevrilmiştir. Bu sayede kavşak çevresindeki yaya hareket enleri düzgün bir forma kavuşup rahatlayacak ve meydan ana girişi vurgulanmış olacaktır.

Turizm tesis alanı, eski akaryakıt depolama tesisleri ve park alanı aralarındaki taşıt yolları yaya bölgesine dönüştürülmüştür. Bu alanların taşıt trafik bağlantısı sahil şeridinden ve gerektiği takdirde kontrollü olarak bu yaya bölgelerinden sağlanacaktır. Oluşturulacak yaya bölgeleri ile konut alanları, sahil şeridi-plajı ve kent meydanı-parkı bütünlüğü yaya öncelikli olarak sağlanacaktır.

Kent meydanı-parkı ve sahil şeridi-plajı arasındaki yaya bağlantı aksının oluşturulması amacıyla alan içerisindeki ön meydan dan plaja uzanan yaya alt geçidi önerilmiştir. Yine alt kotlarda plaj ve sahil şeridi kullanımları getiril-





**Peyzaj Tasarım Sürecine Etkili Olan Yaklaşım ve Kriterler**

Kent meydanı konumu itibarıyla kent için üstleneceği misyon bakımından bir odak noktasıdır. Alan, tasarım sürecine deniz ve ekolojik koridorlar ilişkisi ile etki etmiş, alan kullanımlarının belirlenmesinde bu değerler korunarak tasarıma dahil edilmiştir.

Alan, genel konumlanış itibarı ile Konyaaltı ve Antalya ekolojik koridorları arasında bir geçiş bölgesinde bulunduğu için; ekolojik koridorların bütünlüğünü sağlayıcı nitelikte, büyük organizasyonlara cevap verecek ve aktivite çeşitliliğinin bol olduğu bir "Kent Meydanı ve Parkı" tasarımına gidilmiştir.

Yapı bloklarının oluşturduğu monoton formları kırmak için alan içerisinde bu yönlere zıt akslar ve informal yapılar önerilmiş ve bitkisel peyzaj ile desteklenmiştir. Bu yapılarında bir "süreklilik" ve "hareketlilik" sunması hedeflenmiştir.

Alanda belirli ziyaretçi karakteristیکlerine göre özelleşmiş mekanlardan çok; değişik yaş, kültür düzeyi ve cinsiyetteki insanların yararlanacağı "Konyaaltı Kent Kimliği"ni yansıtacak somut simgesel tasarımlarla desteklenmiştir. Bireyi gezdirerek, düşündüren, soyutlama yetisini geliştiren genel mekanlar yaratılmıştır.

Alanda aktif kullanımlar, katılımcıları meydan içine davet eder şekilde çeperlerden çok iç kısma doğru yoğunlaşacak biçimde konumlandırılmıştır. Meydan ve park alanlarını birbirine bağlayan bütüncül su yüzeylerine yer verilmiştir. Bu su yüzeylerinin yaratacağı monotonluğu kırmak için, arazi topografyasından da faydalanılarak belirli noktalarda kas katlar oluşturularak yüzeye hareket verilmiş, bu hareket ışık ve su bitkileri gösterileri ile desteklenerek canlandırılmıştır.

Alanda doğu batı istikametinde uzanan bir promonat oluşturulmuştur. Alandaki tüm diğer kullanımların, meydan ve su yüzeylerinin bu aksa saplanır formda oluşu, bu promenatın sadece bir "transit geçiş yolu" olmanın ötesine taşımıştır. Bu sayede promonat, alan içi sirkülasyonun tüm kullanımlara dağılmasını da sağlayan bir misyon üstlenmiştir. Çekiciliği artırabilme kaygısıyla yoğun ve zararlı olabileceği beklenen işlevler düşünülmemiş, alan bütünü özellikle yaşlı ve bedensel engelli kullanıcıları da dikkate alınarak tasarlanmıştır.

Alan, içinde bulunduğu ekolojik koşullar göz önüne alınarak, işlevsel anlamda ihtiyaçları da karşılayacak nitelikte bir bitkilendirmeye gidilmiştir. Mevcut bitkilerde korunarak geliştirilmiştir. Bitkisel peyzaj tasarımının, yapısal öğeleri vurgulayıcı, grafik formlar ile uyum içerisinde ve geniş görüş açısı oluşturmaya önem verilmiştir.



miştir. Oluşturulacak olan bu model sahil şeridi boyunca uygun alanlarda tekrarlanabilecektir.

Alan içerisinde ön görülen günebirlik tesis alanı; kent meydanı ve parkı içinde toplam kapalı alanı 600 m<sup>2</sup>'yi aşmayacak şekilde kültür merkezi, idari birimler ve yeme-içme-alışveriş birimleri olarak önerilmiştir. Mevcut imar planında yarışma alanı sınırları içerisinde kalan tüm taşıt yolları, kent meydanı ve parkı bütünlüğüne katılmıştır. Alan içerisinde geçen bu bağlantılar çevre yollardan sağlanacaktır.

**Mimari**

Kent meydanı ve parkı içinde düşünülen mimari yapılar alan bütünlüğüne ters düşmeyen çizgilerde tek katlı olarak tasarlanmıştır. Yoğunluğu kültür merkezi içinde toplanan yapı kendi başına bir aks oluşturmaktadır. Yapıyı sahil şeridi yönünde uzanan alan içi aks keserek bir aralık oluşturulmuştur. Bu aralık kültür merkezini; kent meydanı-parkıyla iç içeliğini ve giriş mekanını ortaya koymuştur. Yapı, alanın sınırında ,promonat aksına paralel ve tüm çevreye, denize hakim olarak tasarlanmıştır. Tekil bir tasarım olan yapı, kent parkına bakan yol cephesindeki kapalılık ve güney-doğu ya bakan manzara cephesindeki geniş açıklıklı çevre yapılarla şiddetli bir kontrast oluşturmaktadır. Yapının programı; cafe ve yardımcı kısımların oluşturduğu birinci mekan, sergi holü, çok amaçlı salon, idari birimler ve yardımcı kısımların oluşturduğu ikinci mekanı kapsamaktadır.

Eğik çatıda oluşturulan çim yüzeyi dışardan bakıldığında kent meydanı ve parkının homojen yeşil dokusu olarak tanımlanmaya çalışılmıştır. Cafe cephesindeki metal sundurmaların gölge etkisi dışında, güneş ışığının içeriye kontrollü olarak girmesini sağlamaktadır.

## Açıklama Raporu

### 1. Kentsel tasarım kararları

#### 1.1. Proje alanının potansiyelleri

Kent, doğa ve insanın oluşturduğu bir kozmos; bilim ve kültürün vazgeçilmez parçasıdır. Tarih boyunca insanlar tarafından biçimlendirilip kimlik kazanırken, kentsel mekanlar da insanları biçimlendirmiştir. Sayısız medeniyeti bünyesinde barındırmış olan Antalya 21. yüzyılın eşliğinde, kozmopolit yapısıyla biçimlenmeye ve biçimlendirmeye devam etmektedir. Asırlar boyu sayısız mitolojik olaylarla içiçe yaşamış olan Antalya'da adım başı tiyatroları, mabetleri, agoraları ve kaleleri ile ünlü antik kentlere rastlamak mümkündür (Aspendos, Perge, Faselis, Side, Olympos...). Bu medeniyetler zenginliği kentin karakteristiğini oluşturan en önemli kültür değerleridir. Kente kimliğini veren bir diğer husus da deniz-güneş-kum üçlemesinde kentin turizm işlevidir. Kıyının kente kattığı anlam tartışılmaz. Proje alanı Kaleiçi'nden uzanan kıyının kentten gelen aks ile kesiştiği noktada kentsel bir odak (urban node) olma potansiyeline sahiptir. Tarihsel süreklilik, kıyı sürekliliği ve kültürel sürdürülebilirlik planlamanın temelini oluşturmuştur.

#### 1.2. Makro ölçek kararları

Alan bütüncül planlama yaklaşımı ile tüm kent düşünülerek tasarlanmıştır. Makro ölçekte tarih, kültür ve kıyı değerleri en önemli veriler olarak değerlendirilmiştir. Projede bu verilerin meydan konseptinde özümserenek kentliye sunulması hedeflenmiştir. Antalya kent makroformu ile tutarlı fiziksel ve sosyal bütünlük sağlanmış, geçmişi geleceğe taşıyan çağdaş bir meydan kullanımı önerilmiştir. Makro ölçekte kıyı sürekliliğinin korunması

ve güçlendirilmesi sağlanmıştır. Kaleiçinden gelen kıyı aksı meydana özel bir duraklama noktası oluşturmakta, merkezden ve konut bölgelerinden gelen kentliyi çeşitli deneyimler yaşatarak kıyıya aktarmaktadır.

#### 1.3. Planlama ve tasarım ilkeleri

- Kıyı sürekliliği
- Antik kentlerle sinerji
- Kentsel bütünlüşme
- Kentsel geçirgenlik
- Meydan-kıyı bütünlüşmesi
- Yeşil alanların sürekliliği
- Çevresel etkenlerle uyum (güneş, deniz, kum)
- Gece-gündüz, yaz-kış kullanımı
- Yaya öncelikli mekan tasarımı
- Çok amaçlı işlevlendirme
- İnsan ölçeği
- Çağdaş mimari dil

#### 1.4. Kıyı kullanımı

Geçmişte bünyesinde barındırdığı sayısız medeniyet, kıyı kullanımı ve turizm Antalya'nın kimliğini oluşturmaktadır. Konyaaltı sahili sınırsızlığı ve olağanüstü güzelliği ile tüm dünyaya mal olmuş bir kıyıdır.

Kıyı dinamizmi en önemli potansiyel olarak değerlendirilmiş, meydan kentten gelen referansların farklı bir dünyada buluşup kıyıya aktarıldığı bir kentsel odak (urban node) olarak tasarlanmıştır. Mevcut durumda sahil yolunun varlığından dolayı oluşan fiziksel kopuş, meydanın omurgasını oluşturan yaya aksının kıyıya kadar uzanışı ile ortadan kaldırılmaktadır. Böylece kent kıyıya bağlanırken meydanın omurgasının uzantısında tasarlanan yürün iskele ile deniz yolu ile gelen insanlar da meydana ve dolayısıyla kente rahatlıkla ulaşabileceklerdir.





## 2. Mimari tasarım kararları

### 2.1. Konsept

Meydan arka yüzeydeki gridal sistemin, kent merkezinden gelen aks ve kıyı ile kesişim noktasında geçmişin geleceğe uzantısı şeklinde yorumlanmıştır. Meydan geçmişin izlerini, bugünün yaşantısını ve geleceğin beklentisini bir çizgide buluşturan; kentin kimliğini güçlendiren ve kent yaşamını zenginleştirecek unsurların yer aldığı bir mekan olarak tasarlanmıştır. Meydan kentsel gelişim senaryoları içinde yeni bir yaşam biçimi ve çağdaş yapısıyla geleceğe gönderme yapmaktadır.

### 2.2. Meydan kullanımı

Meydan insanın kentsel mekanı nasıl kullanabileceğini keşfettiği ilk alan olarak, yüzyıllardan beri kentin kendi kendini teşhir ettiği mekansal düzenlemelerle etkinlik göstermiş ve toplumsal deneyimlerin kazanıldığı mekanlar olma özelliğine sahip olmuştur. Yüzyüze iletişimin en çok yaşandığı, kent ve toplum kimliğinin oluşumunda en etkin mekanlardır. Meydanlar içinde buldukları kentin kimliğini oluştururken aynı zamanda fiziksel ve sosyal çevreyi geliştiren çeşitli etkinliklerin de merkezi olmuşlardır. Projede değişen tasarım anlayışının bir yansıması olarak, kentsel meydan yalnız toplanma-dağılıma işlevi için değil, aynı zamanda çevre ilişkilerini özümseyerek kentsel çekim merkezi niteliğinde gündüz-gece yaşanabilecek, portatif kullanımlara olanak sağlayan, çağdaş tasarım anlayışında tasarlanmıştır. Meydan kolay erişilebilir, aktiviteleri ile çağımızın gereksinimlerine cevap veren, sosyal yönden güçlü ve kimlikli bir yapıda ele alınmıştır. İçinde barındırdığı dinlenme mekanları, aktivite alanları, heykeller ve ışık kuleleri ile günün her saati ve yılın her mevsimi yaşayan ve her yaşta insana keyif veren bir merkez olarak tasarlanmıştır. Meydanın kent içi meydanlardan farklı olarak bir yüzünün kıyıya açılması en önemli potansiyel olarak değerlendirilmiş, meydan kıyının üst meydanı olarak tasarlanmıştır.

### 2.3. Tasarım kararları

Projede çağdaşıktan uzaklaşılmadan, kentin tarihi ve kültürel değerlerine bağlı kalınarak bu değerlerin gelecek kuşaklara aktarılması hedeflenmiştir. Meydan Kaleiçi'nin kıyı uzantısında tüm antik kentlerle sinerji içinde planlanmıştır. Meydanın denizle bağlantısı çok net tanımlanmış, kıyıya paralel uzanan yapısı ve aynı zamanda dik uzanan fonksiyonlarıyla kıyı kullanımı güçlendirilmiştir. Alan yeri geldiğinde çok çeşitli aktivitelerin yapıldığı bir toplanma alanı (node), yeri geldiğinde de kenti kıyıya bağlayan önemli bir eklemleme (artikülasyon) noktası olacaktır.

Tasarım kentin kıyıya doğru açılan bir boşluğunu vurgulamaktadır. Meydan gün boyunca ve mevsimlerle değişen esnek bir kullanımına uygun, interaktif bir kamusal mekan olarak tasarlanmıştır. Kentten gelen aktif ve pasif rekreasyon koridorlarıyla desteklenmektedir. Meydanın planlanması gün içinde farklı zamanlarda beklenen kullanımlara ve güneşle olan ilişkisine dayalıdır. Bu günışığı zonları döşemede kullanılan farklı malzemelerin mozaikinde yansıtılır. Yerden 20 m yüksekliğindeki havalandırma kuleleri meydanın güçlü düşey öğeleridir. Kuleler meydanın ortasına mozaiklerle kaplanan döşeme ile günün her saatinde dinamik bir etki yaratacaktır. Meydanın kent içi meydanlardan farklı olarak kentten gelen yayayı kıyıya, kıydan gelenleri ise kente aktarma gibi önemli bir işlevi vardır. Meydan çağdaş yapısıyla geleceğe göndermede bulunmaktadır.

İnsan üzerinde iyi ve rahatlatıcı bir etki bırakacak meydanın geleneksel meydan anlayışında olduğu gibi kapalı, bütüncül bir mekan olma özelliğini taşıması gerekir. Tasarımda meydanın tanımlanmasını ve rahatlatıcı etkiyi kent meydanı etrafında kesintisiz dolanan kentsel ring ve

üstündeki "saçak" sağlamaktadır. Kent bağlantılarından gelen yaya alana ulaştığında bu saçak ile karşılanmakta, yönlendirilmekte, çeşitli aktiviteler ve dinlenme mekanları ile buluşturularak meydana ve kıyıya ulaştırılmaktadır. Antalya'nın iklim değerleri gözönüne alındığında kentsel açık alandaki saçak örtüsü, altta mikroklimatik bir ortam oluşturmada, ışık ve gölge oyunları yaratmaktadır. Saçak ile bütünleşen meydan böylece insanlara güven, rahatlama ve ait olma duygusunu başarıyla verebilmektedir. Bu hafif konstrüksiyon ve meydanadaki kuleler siluet olarak da güçlü bir etki yaratmaktadır.

### 3. 1/1000 ölçekli uygulama imar planı

Uygulama İmar Planında alan "kent meydanı" olarak tanımlanmıştır. Emsal 0.80, Hmax kuleler ve saçak sistemi hariç 5.5 metre olarak belirlenmiştir. Plan notları şöyledir:

-Proje alanını ikiye bölen 20.50 m. genişliğindeki yolda araç yoğunluğunu azaltmak üzere kısıtlı kullanım getirilmiştir. Bu yolda alternatif servis, proje üst sınırında önerilen 10 m.'lik yoldan sağlanacaktır.

-Proje alanının sol sınırında bulunan ana arter, sahil yolu yayalaştırılmadığı sürece araç trafiğine açıktır.

-Sahil yolu yayalaştırıldığı durumda proje alanının sol sınırında bulunan ana arter de yaya kullanımına açılıp meydan ile bütünleşecektir.

-Uygulama ölçeğinde mimari tasarım kararlarına birebir uyulacaktır. Yapılarda m<sup>2</sup> veya konum değişikliği yapılamaz.

-Uygulama ölçeğinde alanda bulunan sağlıklı mevcut ağaç dokusu korunacak, öneri proje doğrultusunda gerekli görülen ağaçlar öneri yeşil alanlara nakledilecektir.

-Öneri yapılarda hmax 5.5 metredir (Kuleler ve saçak sistemi hariç).

-Otopark ihtiyacı meydanın altında 5000 m<sup>2</sup>'lik alanda karşılanacaktır.

### 4. Peyzaj tasarım ilkeleri

Alandaki mevcut ağaç dokusu korunacaktır. Bu tasarımın vazgeçilmez bir ögesidir. Tasarımın gerektirdiği mekanlarda ağaçlar yeni oluşturulan yeşil alanlara nakledilerek korunacaktır. Bitkisel tasarımda gölge oluşturmak, kitle-boşluk etkisi yaratmak, renk-koku-doku özelliklerini ön plana çıkartarak estetik alanlar elde etmek amaçlanmıştır. Proje alanında yörenin iklim özellikleri dikkate alınarak yaya yönlendirmelerinde palmye (Washingtonia filifera, chamaerops humulis) ve hurma (Phoenix dactylifera) türleri, gölge ve kitle oluşturma amaçlı kullanımlar için ise, jacaranda (jararanda mimosifoli), japon kavağı (Brachychiton populneum), peru biberi (schinus molle) ağırlıklı bitkisel düzenlemeler tercih edilmiştir.



Ayhan ABANOZU (mimar)  
Murat CELLAT (mimar)  
Sinem BULTAN (mimar)

Pelin TOLUNAY ÇINAR (peyzaj mimarı)  
Bilal Tansel ERDEM (şehir plancısı)  
Mehmet AĞAOĞLU (mimar)

## Açıklama Raporu

### KONSEPT

Kişisel hikayelerin çizdiği, rotaların tümü; insana dair kavramların/eylemlerin zaman boyutunda takılmasıyla oluşmuş/oluşan bir organizmadır kent.

Bir anlamda kişisel mekanların ördüğü ilişkiler ağıdır kent. Kesişim noktaları çoğu zaman noktasal, bazen de kentsel örgütünün bir parçası olarak...

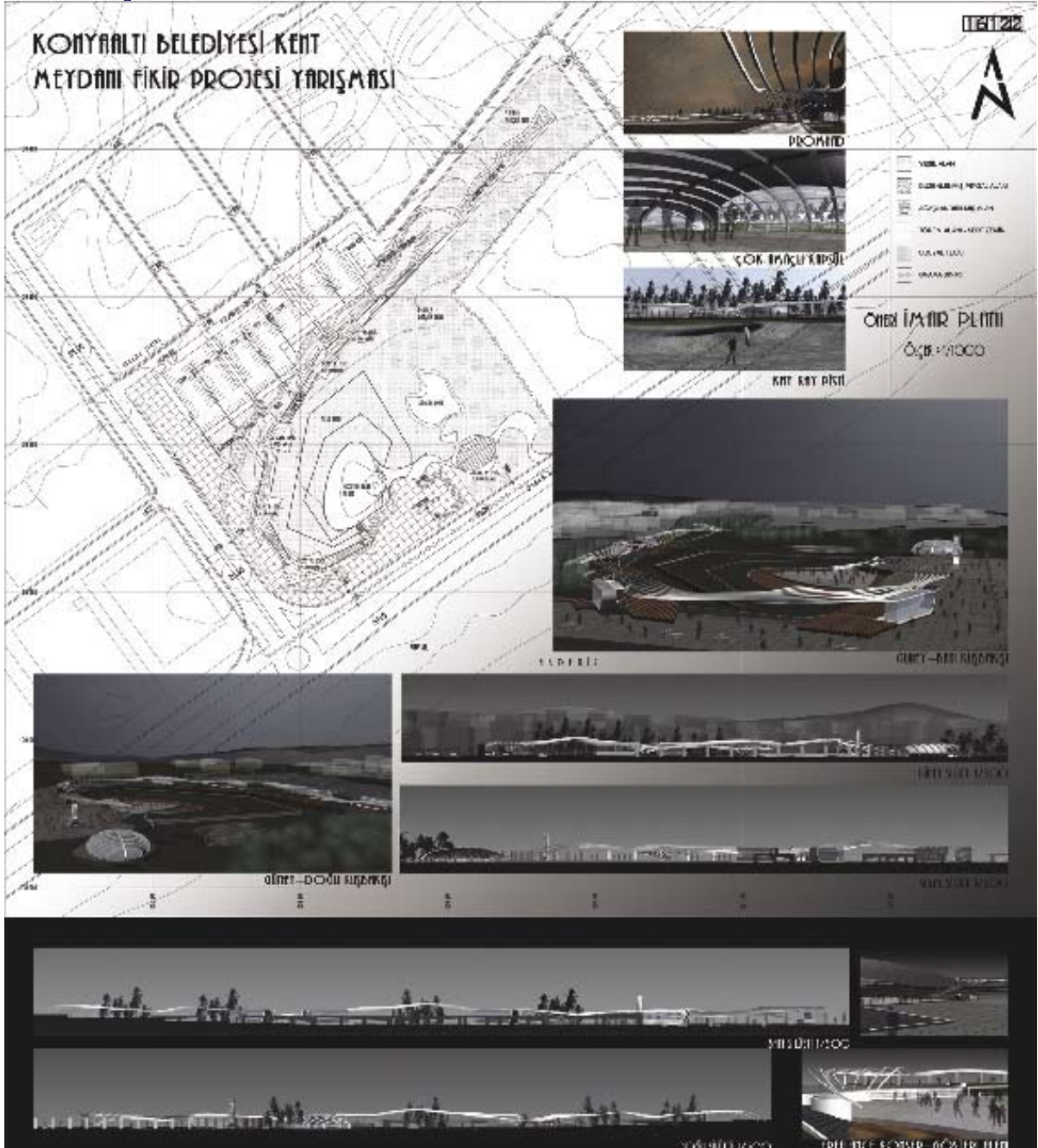
Bu ilişkiler ağı içinde/kıyısında kalan her alan kentleşme potansiyelini içinde barındırır. Dinamik, sınırsız, büyük, informel mekanın, algılanabilir, formel mekana dönüşümü; bir anlamda negatif den pozitif'e geçiş...

Negatif alanda var olan doğal bitki örtüsünün izlerinin, ana strüktürel aksa dönüşmesi, alanı kentselleştirebilecek

ilk müdahale olmaktadır.tariflediği izin doğrultusunda yürümeye dayalı kesintisiz bir rota çizmektedir.

Yürüme eylemi uygun bir yer bularak-durmaya hazırdır. Bu aksın, takılı kapsüllerle kesintiye uğratılması, mevcut rota dahilinde farklı programatik

Yapıların oluşmasını sağlıyor. Bu yapılar kent ve meydan arasında bir arayüz oluşturuyor. Negatif alan, algılanabilir, formel ve programatik pozitif alan'a dönüşüyor. Süregelen hareket ve duraksamalar hattı, formel yapısını metaforik olarak, denizden kent içine sızan su damlacıklarından alan lekeler ile sonlanarak toplumsal mekanı kuruyor. Yol kenarında ana strüktürden bağımsız olarak konumlanan anıtsal yapı, ve çevresindeki ışınal izlerle, kent belleğinde landmark olabileme potansiyelini taşıırken, yolda varolan harekete karşı, birbirini takip eden plastik duyumlar aracılığıyla çarpıp geçme anında dahi, kente dair bir imge bırakacaktır...





Hamdi DOSTOĞLU (mimar)  
Aslıhan ÖZASLAN (peyzaj mimarı)  
Nilüfer ARDA (y. şehir plancısı)

### Açıklama Raporu

Antalya kenti ülkemizin en çok turist çeken ve doğal plajları, sahil bandı ile kent kimliğini kazanmış bir şehridir. Yapılanmasının bitmişliği ve planlama anlayışı olarak Türkiye ortalamasının üzerinde olmasına karşın yerli nüfusuna ve ziyaretçilerine gerçek anlamda çeşitli fonksiyonları içinde barındırabilecek, kültürel ve çevre unsurları ile bütünleşen, aidiyetlik duygusunu kullanıcılarına veren ve kentli için sosyal ve kültürel birliktelikleri çakıştıran bir kent meydanına sahip değildir. Konyaaltı bölgesi mevcut imar planına rağmen sahil yolunun açılması ile, her ne kadar kıyı düzenlemesi yapılmış olsa da kent meydanı olarak düşünülen alan Antalya'nın en önemli metası olan güneş, deniz ve kumdan kopmuştur. Bu bağlamda yeni düzenlemede çözülmesi gereken en önemli problem denizi meydana akıtmak, sahil kenti meydanı ile denizi buluşturmak olmalıdır. Arsanın çanak yapısı ve deniz kotunun sahil yolundan aşağıda olması tasarımda önemli bir girdi olarak ele alınmış ve denizin, meydanın ve parkın içine alınmasına olanak vermiştir. Böylece alt üst kotlar elde edilmiş ve alanda değişik zonlamalar yapılırken meydana üç boyutlu etkiler kazandırılmıştır. Diğer bir deyişle meydan denize akamazken, ta-

şıttan arınmış bir şekilde deniz meydana akmıştır. Deniz kent meydanı içine taşımak, plaj aktiviteleri ile meydanı ve kenti bütünleştirmiştir.

Bu bütünleşmede ticaret fonksiyonu su kotunu kullanarak araç trafiğinden arınmış bir şekilde kente ve meydana eklemlenmiştir. Oluşturulan bu iç denizde, venedik örneğinde olduğu gibi, su kotu altında kalan dalga tutucu bloklar iç denizin dalga almasını önlemektedirler. Tören alanı arsanın ana yollara cepheli bölgesinde kendi öznelliğini koruyacak biçimde, tampon yeşillerle sarılarak konumlandırılmıştır. Alt kotta tasarlanan ticaret, tören alanı, kent, park, plaj birimlerini bağlayıcı ve kendi dinamiğini tören saygınlığından soyutlayacak şekilde tasarlanmıştır. Arsanın içinden geçen yol kapatılarak Kuzeybatı yönündeki yol tek yön haline getirilmiş, bir üst sokak ise aksi trafik yönüne çevrilmiş böylece arsa bütünlüğü sağlanırken trafiğin akışı da düzenlenmiştir. Kentin konut dokusunun arsanın arkasında kalmasından dolayı mevcut ağaçlıklı bölge kent parkı olarak düzenlenmiş ve konutun parka, meydana, ticarete, sahile bağlantısı çeşitli kotlarda ve engelliler gözetilerek sağlanmıştır.

Kent meydanının ana ögesi olan tören/çok amaçlı alan, ışık kapıları ve sular ile geometrisini tanımlamış, opak cam duvar üzerindeki atatürk büstü ve bayraklarla yön-

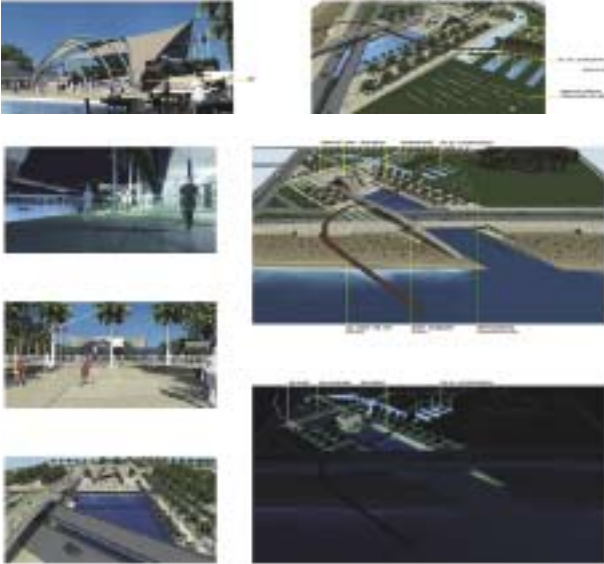
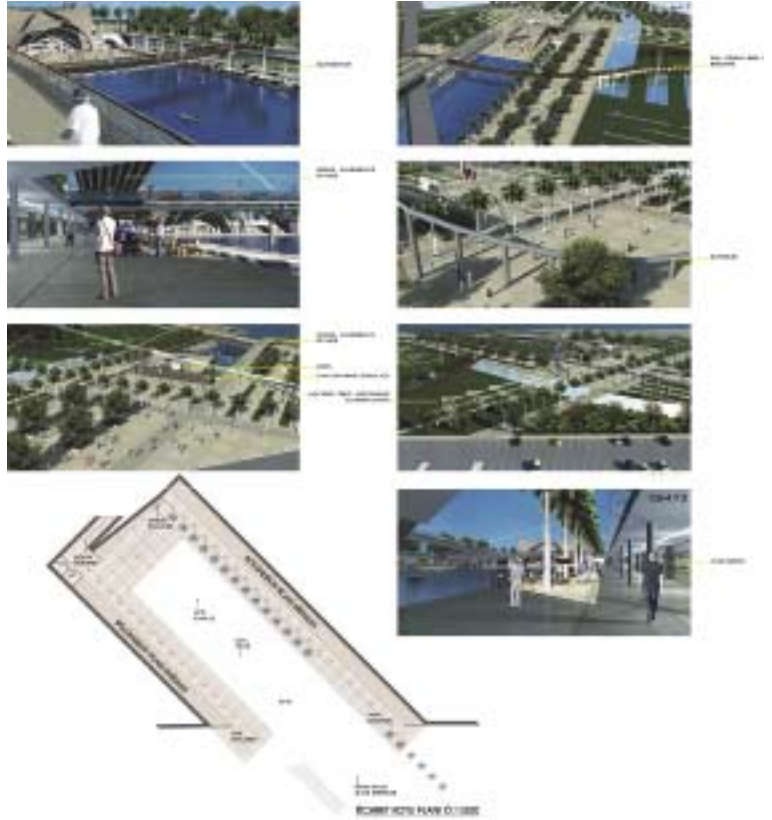
## KONYAALTI BELEDİYESİ KENT MEYDANI



lenmesini tariflemiştir. Arka projeksiyonlu ekran ile meydana "Altın Portakal"ı gönderme yapmıştır. Ekran açık hava sineması nostaljisini yaşatırken reklam ve duyuru amacına da katkı koymuştur. Meydan-deniz kotu farkından elde edilen anfi kentin kültürel yaşamına zenginlik katarken günlük kullanımda rampaya ek olarak alt üst kot bağlantısını da sağlamıştır. Arsanın güneydoğusunda elde edilen yeşil alanda kot farklılıklarından faydalanılarak kaba yonu doğal taş basamaklı çim anfi tasarlanmış, su, ses ve ışık gösterileri izlenmesine olanak verilmiştir. Aynı zamanda kent meydanı ile parsel komşusu olan turistik hizmet alanı arasında yeşil tampon oluşturmuştur.

Kent meydanı, Kuzeydoğuda tasarlanmış olan kent parkına, açık hava sergi, satış, heykel bahçesi ve ressamlar sokakları ile bağlanmıştır.

Meydanın peyzaj kararlarının alınmasında gözönünde bulundurulmuş en önemli unsur yöre zonuna ait bitki türlerinin kullanılmasıdır. Meydanın, kavşakla ve tasarlanan otoparkla komşu kenarlarında Hibiscus Rosa Sinensis, Lantana Camara gibi çalılış türleri önerilmiş, bu bitkiler budanarak trafikle meydan arasında bir perdeleme sağlanmıştır. Meydanın sert zemini üzerinde kullanılan geniş taçlı Ficus Retusa Nitida'lar hem yönlendmeyi sağlamış hem de ağaç altı oturma kasalarıyla gölge amaçlı kullanıma hizmet etmişlerdir, bunlara ilave olarak üst ve alt kotta deniz meydan bağlantısı, kullanılan Arecastrum Romanozoffianum'larla güçlendirilmiştir. Meydanda yer bulan su öğeleri, Cyperus Alternifolius, Typha Angustifolia, Carex Elata gibi su kenarı bitkileriyle bütünleştirilmiştir. Meydanın yumuşak peyzaj alanı da diyebileceğimiz kent parkı bölümünde yüksek maliyetli bitki kullanımından kaçınılmış, Albizzia Julibrissin, Araucaria Heterophylla, Brachychiton Populneus, Ceratonia Siliqua, Acacia Cyanophylla, Cestrum Elegans, Spartium Junceum, Nerium Oleander, Callistemon Rigidus, Solanum Rantonnetii, Rosmarinus Officinalis, Lavandula Angustifolia, Plumbago Capensis, Chrysanthemum Frutescens, Gazania Nivea gibi bitki türleriyle peyzaj düzenlemesi yapılmış, Konyaaltı Belediyesi kent meydanı bir bütün olarak sert ve yumuşak peyzaj öğeleriyle kullanıma sunulmuştur.



# VAN - BEŞYOL MEYDANI, HASTANE CADDESİ, MİLLİ GEMENLİK CADDESİ VE ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJESİ YARIŞMASI



## 1. Ödül

Hamdi DOSTOĞLU (mimar)  
Aslıhan ÖZASLAN (peyzaj mimarı)

### Yardımcılar:

Mahir Murat ÖNER (mimar)  
Serhat YAVUZ (mimar)  
Sevinc ALKAN (mimar)



## 2. Ödül

Nimet AYDIN (y. mimar)  
Gizem TURGUT (mimar)



## 3. Ödül

Günay ERDEM (y. mimar)  
Sunay ERDEM (peyzaj mimarı)  
Pınar ÖZYILMAZ (peyzaj mimarı)  
Volkan MÜFTÜOĞLU (peyzaj mimarı)  
Mehmet Nazım ÖZER (şehir plancısı)

Danş. Prof. Dr. Oğuz YILMAZ

### Yardımcılar

Uğur KAYA, Fatma Banu BAYTAŞ,  
Gökhan BORAN, Engin ESEN,  
Semiha DEMİRBAŞ, Hazal SARIASLAN,  
Gülşen AYLAK, Hande ERDEN

### Asli jüri üyeleri

Guzin KAYACI Doç. Dr. Y. Mimar  
Akın ERYOLDAŞ Doç. Dr. Y. Mimar  
Hüsnü KAPTAN Mimar  
Sedat BEKİROĞLU Yard. Doç. Dr. Y. Mimar  
Şahin ALKOÇ Mimar

## Proje teslimi 10.06.2005

### Yarışmanın Konusu

Van'ın süreç içerisinde uğradığı hızlı nüfus artışı ve fiziksel büyüme kentsel mekanlarda işlevsel ve görsel kayıplara neden olmuştur. Bu durum kamuya ait kentsel mekanların yeniden tasarlanması ve tanımlanması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Beşyol Meydanı Dabbağoğlu Parkı, Hastane Caddesi ve Milli Egemenlik Çevresi bu tür değişimin sorunlu örneklerinden birini oluşturmaktadır. Alan, bünyesinde pek çok işlevi bulundurmaktadır. Kentin gelişimine paralel olarak planlı bir şekilde adapte olamamış olan ve yakın çevresinin yemden ele alınması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

### Yarışmanın Amacı

- Van'ın en önemli merkezlerinden biri olan Beşyol Meydanı ve yakın çevresine yeni bir kimlik kazandıran,
  - Van kentinin tarihsel ve kültürel kimlik değerlerinin yeniden ön plana çıkarılmasını sağlayan,
  - Proje alanını kentin bütünüyle ilişkilendiren ve üst ölçekli plan kararlarını irdeleyip yeniden değerlendiren.
  - Alanın yakın ve uzak çevre ile bütünleşmesini sağlama-ya yönelik yeni mekansal ve işlevsel ilişkileri kuran,
  - Proje alanında ulaşım alt yapısını plan kararları doğrultusunda irdeleyip taşıt ve yaya ulaşımına çözüm getiren,
  - Planlama çalışmalarına veri oluşturacak
- Kentsel dönüşüm fikir projeleri elde etmektir.

### Yarışmacılardan İstenenler

- 1/5000 ölçekli halihazır haritalar üzerinde proje alanının kent bütünü ile ilişkilerini gösterir sema,
- 1/1000 ölçekli halihazır haritalar üzerinde proje alanının yakın çevre ilişkilerini, projenin sistem şemasını gösterir pafta,
- 1/1000 ölçekli arazi kullanım kararları, ulaşım kararlarının yer aldığı plan,
- 1/1000 ölçekli ulaşım şeması, (Ulaşım güzergahları, yaya alanları, transfer merkezleri, trafik akim yönleri, bekleme yerleri ve park alanları, duraklar v.b. gösterir ayrıntıda hazırlanacaktır.)
- 1/1000 ölçekli bölgeleri, yakın etki alanlarını da göz önünde bulunduran dönüşüm stratejileri ve genel kararları gösterir pafta
- 1/1000 ölçekli peyzaj ve yeşil alanlar sistemi (Mevcut yeşil alanları göz önünde bulunduracak, yeşil alan kararlarını gösterecek ve detaylı bir yeşil alanlar sistem raporuyla desteklenecektir.
- 1/500 ölçekli yarışma bölgesine ait kentsel tasarım projesi, (Bu çalışmada gerekli görülen yerlerde 1/200 ölçekli kesit, silüetler ve perspektifler de yer alacaktır.
- Ayrıca istenilen ölçek ve anlatımda, en fazla 3 pafta ile yukarıda belirtilen çalışmalara ait kentsel donatı detayları verilecektir.

P- yukarıda belirlenmiş çalışmaların tamamını açıklayan proje raporu.

### Danışman jüri üyeleri

- Burhan YENİGÜN Belediye Başkanı (makine mühendisi)
- Zahir SOĞANDA Belediye Meclis Üyesi (avukat)
- Mahmut ERGÜÇ Belediye Başkan Yardımcısı
- Tuba DEDE Van Belediye Başkanlığı (mimar)
- Emre GÜLAÇ Van Belediye Başkanlığı (şehir plancısı)

### Asli jüri üyeleri

- Guzin KAYACI Doç. Dr. Y. Mimar
- Akın ERYOLDAŞ Doç. Dr. Y. Mimar
- Hüsnü KAPTAN Mimar
- Sedat BEKİROĞLU Yard. Doç. Dr. Y. Mimar
- Şahin ALKOÇ Mimar

### Yedek jüri üyeleri

- Faruk OSMANOĞLU Mimar
- Selma ASLAN Mimar
- Selçuk DOĞRU İnşaat Teknikeri

Hamdi DOSTOĞLU (mimar)  
Aslıhan ÖZASLAN (peyzaj mimarı)

### Açıklama Raporu

Van kenti süreç içinde Urartular'dan Türkiye Cumhuriyeti'ne uzanan bir çizgi çekerken bu çizgi aynı zamanda ipek yolunda bir mola noktası olmuştur. Medeniyetleri taşıyan, buluşturan ipek yolu, işlevine paralel olarak kültür birikimlerini de bünyesinde barındırmış, aktarmıştır. Urartular'dan başlayan su kültürü günümüz Van kentinde varlığını yeterince hissettirememiş hatta ismini aldığı verdiği en büyük soda gölünden bile yeterli ölçüde faydalanamamaktadır. Kent kültürü hızlı bir erozyona uğrayarak işlevsel ve görsel olarak kaybolmuştur. Bu bağlamda Beşyol Meydanı, Dabbağoğlu Parkı, Hastane Caddesi, Milli Egemenlik Caddesi çevresinde yapılacak olan düzenlemelerde antolojik bir çalışmayla imgeler yaratmak esas alınmış ve Urartular'dan başlayan Türkiye Cumhuriyeti'yle son bulan çizgi; Toprakkale'den başlayan, kültür merkezyle son bulan kültür aksına indirgenip kentte barınmış olan tüm medeniyetler kronolojik olarak kentli için yorumlanmış ve hatırlatılmıştır.

Her kültür medeniyet, aks boyunca çeşitli biçimlerdeki geometrik döşeme düzenlemeleriyle bir diğerinden ayrılırken, döneme ait bilgi ve anlatılar kentliye kullanıcıya tasarlanan havuz zeminlerine işlenmek suretiyle aktarılmıştır.

Kent bütününde, yarışma alanını çevreleyen birinci ve ikinci etkileşim alanlarında yapılan yeni trafik düzenlemeleri ile, kente yeni meydanlar ve yeşil alanlar kazandırılmış yayaların oluşturulan meydanlara akması kolaylaştırılmıştır. Ayrıca bu kazanılan mekanların birbirlerine bağlanmaları, kente açılmaları, öneri yeşil kuşağa ulaşmaları sağlanmıştır.

Ercişli Emrah caddesinin yeniden düzenlenmesi ile Beşyol Meydanı, Dabbağoğlu parkı, Hükümet meydanı ortak davranan bir kent mekanı olurken hastane caddesi altında bulunan alt çarşı doğal ışık ve havaya kavuşturulmuş yeni düzenleme ve ilave yapılarak devlet hastanesi önünde oluşturulan meydan da bu açık alanlar sistematığının parçalarından biri haline getirilmiştir.

Van ili araç sayısı, ulaşım sistemi, araç kullanım alışkanlı-





ğı ihtiyacı ve mevcut yol ağı göz önüne alındığında milli Egemenlik caddesi yayalaştırılmış ve araç trafiği caddeye doğu yönünde paralel olan yirmi beş metrelik bölünmüş caddeye verilmiştir

Kültür alanında yapılan düzenlemede aksın batı tarafı, en dar yeri dört metre olan, günün belli saatlerinde servis, ayrıca acil taşıt trafiğine izin verecek şekilde tasarlanmıştır. Bunlara ilave olarak yan sokaklar da servis ve acil ulaşımına her zaman imkan tanıyacak şekilde yeni trafik akışlarıyla düzenlenmiştir.

Şehrin kalbi haline dönüşecek olan yarışma alanındaki jandarma komutanlığına bağlı mekan kentliye kapalı durumdadır. Alandaki yapılaşmanın azlığı göz önüne alınarak, bu işlevin yeni yerleşmesine taşınmasıyla kültür aksının orta noktasında, kentliye çok amaçlı açık alan ve yeşil alan olarak kullanılacak meydan kazandırılmıştır.

Hükümet meydanındaki düzenleme, idari erkin kentliyle iç içe geçtiği alan olarak ele alınmış, erk/halk kesişimi sağlanmıştır. Bilgi aktarımı öğeleri, kentlinin hafızasında imge olarak yer alan Selçuklu ahlat mimari formlarının yorumlanmasıyla yapılmıştır.

Hastane meydanında su öğeleri kentin diğer meydanlarından farklı olarak yorumlanarak su perdeleri ile üçüncü boyuta taşınmış, su sesinin iyileştirici, sakinleştirici etkisinden faydalanılmıştır.

Cam örtü yarışma alanını oluşturan iki aksın bütünleştirici elemanı olarak kullanılırken, iklim koşullarında kentlinin konforunu arttıracak çağdaş bir imge öğe olarak önerilmiştir. Örtünün taşıyıcı ayakları çok fonksiyonlu düşünülerek çeşitli kent mobilyalarının asılmalarına olanak sağlanmıştır.

Kaynak: [www.arkitera.com](http://www.arkitera.com)



Nimet AYDIN (y. mimar)  
Gizem TURGUT (mimar)

### Açıklama Raporu

Van kendine özgü değerleri olan, yoğun tarihsel birikimi, çoğulcu kültürel yapısı ve doğal zenginliklerine koşut olarak kentsel gelişimini gerçekleştirememiş bir ildir. Ülkemizde planlama ve tasarıma gösterilen ilgisizlikten ve hoyrat tavırdan fazlasıyla nasibini almıştır. Ancak, mevcut durumda kent belleği ve kent kimliğinden söz edilebilir birkaç ilden biridir. Bu tasarımda kent belleği ve kent kimliği için bir mimari altyapı oluşturulmaya çalışılmıştır.

Geçmişte, her türden ve dinden mimarının iç içe girdiği bağları, bahçeleri, çarşı- pazarları, çoğu iki katlı düz toprak örtülü evleri, mahalle aralarında yükselen kubbeleri, minareleri, kiliseleri, camileri, konsoloslukları, yerli ve yabancı kolejleri, askeri kışlaların hareketleri ile yaşayan bir kent olan Van da bugün; geçmişinden silik izler taşıyan, kentte tematik vurguların yapılmadığı, kendiliğinden örüle gelen, basit, zarafetten uzak, düz mantık bir düzenlemeyle çağdaş kentlerde olması gereken dinamiklikten yoksun bir yapı söz konusudur.

Kentler dramatik bir şekilde yoksulluklarını realist bir tavırla gösterebilirler. Ancak bu gösterim, geçmişinden güçlü izleri taşıyabilir. Doğaldır ki, kentler steril ortamlar değildir. Ancak, meydana, bulvarıyla, çıkmazıyla, ara yollarıyla, oturma gurubuyla, aydınlatmasıyla, yer döşemesiyle, çöp kutusuyla, mevsimlik bitkileriyle, ağacıyla, kuşuyla, kedisiyle bir kimlik yaratabilir.

Bu yarışma alanı için iyimser hemen hemen hiçbir şey yoktur (100'e yakın ağaç hariç). Aslında bu tasarım için hoş bir başlangıç da olabilir. Ancak, konum itibarıyla hassaslık gerektiren, gelişebilir bir konseptle yaklaşılmasının uygun olacağı varsayılmıştır.

Alan, kendiliğinden oluşmuş kullanımlarıyla bir ulaşım ağına sahiptir. Yeşil eksikliği hat safhadadır. Parçacı,



kopuk, anlamsız yeşil kümeleriyle son derece sert bir görünüme sahiptir.

Haşın bir şekilde kullanılan güncel cephe elemanları ile niteliksiz mevcut yapı stoku uyumsuz, damıtılmamış, hiçbir yorum vaat etmeyen kentsel bir doku ortaya çıkarılmıştır. Alt yapı, tamamen günübürlük çözümlerle geliştirilmiş, radikal hiçbir çözüm üretilmemiştir. Hangi amaçla yapıldığı belli olmayan yeraltı çarşısı alt yapıya getirdiği aşırı yüklemle işlevsizdir. Yolların çok dar olması, yayanın çöp sayılması, alanın hiçbir bölge ile güçlü yaya bağının olmaması büyük bir olumsuzluktur. Cumhuriyet Meydanındaki camdan yapılmış plastik eleman ise alanın tek özgün tasarımıdır.

Meydan, promenan, fiziksel ve sosyal nişler, kaldırım, genellikle tesadüfen rasgele oluşmuştur. Yörenin soğuk ve çok karlı olması, kente yaşayanların aidiyet bilincinin gelişmemiş olması kentsel donatı elemanları için olumsuzluktur.





Hastanenin arkasındaki pasif zone, yarışma alanı için bir hazinedir. Tasarım tam da bu ana fikir üzerine oturmuştur.

Hz. Ömer Camii'nin konumu yaratılmaya çalışılan meydan ve kentsel tasarım için çok önemsenmiştir. Hastane Kavşağının önündeki üçgen adanın ilk parseli (Erguvan Meydanı) tasarım için tanımlayıcı bir unsurdur. Hükümet Konağı'nın etrafındaki boşluk, Milli Egemenlik Caddesi üzerindeki Jandarma Alay Komutanlığı, Kültür Sarayı etrafındaki boşluk, tasarımın sırtını yasladığı önemli kentsel referanslardır. Hükümet Konağı'nın çevredeki yapı dilinden kopuk, mono blok etkisi bu potansiyeli zayıflatan bir etkidir.

Kaynak: [www.arkitera.com](http://www.arkitera.com)



# GEBZE BELEDİYESİ TARİHİ KENT MERKEZİ KENTSEL TASARIM FİKİR PROJE YARIŞMASI 17.06.2005



## 2. Ödül

Korhan TORCU (Y. Mimar İTÜ)  
Ali AKARSU (Y. Mimar İTÜ)

**Danış:** Serhat YAVUZ (Mimar OĞÜ)

Emre CENGİZOĞLU (İnş. Müh. İTÜ)  
Sarkis HASIRCI (Mak. Müh. İTÜ)  
Hasan AKGÜL (Elekt. Müh. İTÜ)



## 3. Ödül

Nimet AYDIN (Y. Mimar GÜ-ODTÜ)  
Gizem TURGUT (Mimar Yeditepe Ü)

**Yardımcılar:**

Kezban ÜNAL (Peyzaj Mimarı AÜ)  
Mehmet ALTİKULAÇ (Mimar KTÜ)  
Evrim SUNAL (Mimar Anadolu Ü)  
Ali DÜZDAĞ (Mimar İTÜ)  
Burcu POYRAZOĞLU (Mimar ODTÜ)  
Aslı APAYDIN (Mimar Gazi Ü)  
Hakan ÖZTÜRK (Mimar Anadolu Ü)  
İpek ARIKAN (Peyzaj Mimarı Bilkent Ü)



## 1. Mansiyon

Sunay ERDEM (Peyzaj Mimarı Ankara Ü)  
Günay ERDEM (Mimar Gazi Ü)

**Danışman**

Mehmet Nazım ÖZER (Y. Şehir Plancısı Gazi Ü)

**Yardımcı**

Engin ESEN (Mimarlık Öğrencisi)



## 2. Mansiyon

Dr. Nilgün Çolpan ERKAN (Şehir Plancısı YTÜ)  
Elif Örnek ÖZDEN (Şehir Plancısı YTÜ)  
Töre SEÇİLMİŞLER (Y. Mimar YTÜ)  
Mehmet Hakan UZBEK (Y. Mimar Graz TÜ)

**Yardımcı**

Seçkin BAŞTÜRK (Şehir Planlama Öğrencisi)



## 3. Mansiyon

Zeki ŞERİFOĞLU (Y. Mimar YTÜ)

**Danışman**

Prof.Dr. İlhan ALTAN (Y. Mimar)

**Yardımcılar**

Kağan KILIÇ (Mimar)  
Rahmi GÜMRÜKÇÜ (Mimar)  
Cengiz AYYILDIZ (Mimar)  
Birsen BOZKURT (Mimarlık Öğrencisi)  
Belma ŞERİFOĞLU (Mimarlık Öğrencisi)

## Yarışma Şartnamesinden

### Yarışmanın Türü ve Şekli

4734 sayılı Kamu İhale Kanununun; “Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği” çerçevesinde düzenlenmiş olup, serbest ulusal ve tek kademeli fikir yarışmasıdır.

### Yarışmanın Konusu Ve Yeri

Gebze Tarihi Kent Merkezinde, Cumhuriyet Meydanı, Gebze Belediye Binası ve çevresi, Eski Çarşı, Çarşı Hamamı, Çarşı Çeşmesi ve Tarihi Çoban Mustafa Paşa Camii ve Külliyesinin yakın çevresini kapsayan alanların, şartname bütününde tanımlanan kentsel tasarım ilkeleri bağlamında yeniden düzenlenmesidir.

### Yarışmanın Amacı

- Proje alanının tarihsel ve kültürel kimliğinin çağdaş bir yaşam ortamının öğeleriyle zenginleştirilmesi,  
- Gebze Kent Merkezinde yaşam kalitesini artıran düzenlemelerin yapılması,  
- Yukarıdaki ilkeler doğrultusunda üst ölçekli plan kararları da göz önünde tutularak yaya alanlarının sürekliliğini sağlayan ulaşım alt yapısının oluşturulması amaçlanmaktadır.

### Tasarımlarda Dikkate Alınacak Koşullar

Yarışmacılara 1/25000, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planları, yarışma alanını çevreleyen ve bölgeyi tanımlayan yaklaşımların algılanması ve anlaşılması açısından verilmiştir. Yarışma dış konturları sabit değerler olarak kabul edilmek şartı ile, yarışmacılar düzenlemeleri ve tasarımları proje alanı içerisinde yapabileceklerdir.

### Yarışma alanı içerisinde;

- Toplam inşaat alanı 6000m<sup>2</sup>'yi geçmeyen Belediye Başkanlık Temsil Binası ve Kültür Merkezi,  
- Resmi tören alanı,  
- Yaklaşık 500 araçlık bir kapalı otopark, projelendirilecektir.

Proje Alanı içerisinde, yukarıda belirtilen kullanımlar dışındaki rekreasyon işlevleri ile tamamlayıcı başka öğe ve tasarımlar yarışmacıya bırakılmıştır.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulları ve Vakıflar Bölge Müdürlükleri kararları ile tescil kaydı bulunan, 26 adadaki Çoban Mustafa Paşa Camii ve Külliyesi, 207 ada 1 no'lu parseldeki Abdullah Efendi türbesi, 204 adadaki (1221 sokak içindeki) türbe (Zincirkıran Mezarı), 197 ada 16 no'lu parseldeki Malkoçoğlu türbesi, 182 ada 1 no'lu parseldeki çarşı çeşmesi, 667 ada 1 no'lu parseldeki çarşı hamamı, 25 ada 24 ve 16 no'lu parsellerde bulunan Kervansaray, 653 ada 22 ve 23 no'lu parsellerde bulunan su deposu planlama esnasında korunacak yapılardır. Yarışma alanındaki mevcut ağaçlar, proje çalışmaları sırasında mümkün olduğunca korunacaktır.

25 adadaki tarihi kervansarayın çevresindeki yapıların tümü, 205 adada bulunan yapıların tümü, 207 adadaki yapıların tümü (Anıt resmi tören alanına taşınabilir).

197 ada 15 ve 16 no'lu parsellerdeki yapıların tümü ve 195 ada 12, 13 ve 14 no'lu parsellerdeki yapıların tümü, 653 adadaki imar planında park olarak gösterilen alandaki yapılar (su deposu hariç) planlama esnasında kaldırılabilir.

lecektir. Bu yapılar dışında külliye çevresinde “Yarışma Konusu Alan İçerisinde Korunacak ve Kaldırılabilir Yapıları Gösteren 1/1000 Ölçekli Halihazır Haritada” korunması önerilen yapıların boyutları korunacaktır.

### Yarışmacılardan İstenenler

- 1/5000 ölçekli arazi kullanım kararları ve ulaşım ana kararlarının yer aldığı plan,  
- 1/1000 ölçekli işlevsel yaklaşım (Çoban Mustafa Paşa Külliyesi çevresi ve Sultan Orhan Mahallesi kapsayan yönlendirici) plan,  
- 1/500 ölçekli kentsel tasarım projesi (çevre düzenini ifade eden vaziyet planı, silüetler, kesitler, farklı kat planları)  
- Belediye Başkanlık Birimleri ile Kültür, Sanat, Eğitim Birimleri ve Meydan Çevresi Rekreasyon birimlerine ilişkin  
- 1/200 ölçekli mimari avan projeler  
- Proje raporu (üç sayfa A4'ü aşmayacak şekilde pafta üzerinde ifade edilmelidir)  
- Üç boyutlu bilgisayar destekli sunu çıktıları  
- Maket 1/500 ölçekte (A0 ebadında-84/118.8 cm)  
- Yer görme belgesi  
- Kimlik Zarfı

### Sunuş Biçimi

Bir takım karton kopya teslim edilecektir. Çizim tekniği ve renk serbesttir. Sergileme kolaylığı bakımından bütün paftalar A0 ve katları boyutunda olacaktır. Her paftanın sağ alt kenarında asma şeması, avan projelerde planlarında sol alt köşede paftaya giren kapalı birimlerin alanı ve vaziyet planında da toplam alan hesabı, paftaların sağ üst köşesinde 5 haneli rumuz yer alacaktır.

### Yarışmanın Süresi ve Takvimi

Yarışma, yarışmanın ilk ilan tarihi ile başlar ve tasarımların son teslim edileceği tarih ve saatte sona erer. Yarışmanın süresi 75 takvim günüdür.

### Yarışmanın Takvimi:

Yarışmanın ilanı: 04.04.2005  
Son soru sorma tarihi: 02.05.2005  
Yanıtların verileceği son tarih: 05.05.2005  
Son yer görme tarihi: 18.05.2005  
Tasarımların son teslim tarih ve saati: 17.06.2005 saat: 17.00

### Danışman Jüri Üyeleri

İbrahim PEHLİVAN (Gebze Belediye Başkanı), Prof. Dr. Aykut KARAMAN (Y. Mimar - Şehir Plancısı), Prof. Dr. Cengiz GİRİTLİOĞLU (Y. Müh. Mimar - Şehir Plancısı), Prof. Dr. Haluk GERÇEK (İnşaat Mühendisi), Doç. Dr. Sinan Mert ŞENER (Y. Mimar), Doç. Dr. Tülay ESİN (Y. Mimar), Şakir BİTMEZ (Y. Mimar - Şehir Plancısı)

## JÜRİ KARARI İLE VERİLMEMİŞTİR

### Asli Jüri Üyeleri

Prof. HÜSEYİN KAPTAN (Şehir Plancısı), Prof. Dr. İsmet Vildan ALPTEKİN (Peyzaj Mimarı), Prof. Dr. Nihal ŞENLİER (Y. Mimar - Şehir Plancısı), Prof. Dr. Altan AKIN (Mimar), Yrd. Doç. Dr. Gamze Mert PERKSOY (Y.Şehir Plancısı), Zinnur BÜYÜKGÖZ (Y. Şehir Plancısı), Erol BAYINDIR (Mimar)

### Yedek Jüri Üyeleri

Yrd. Doç. Dr. Nilay COŞGUN (Y. Mimar), Yrd. Doç. Murat YILDIZ (Kentsel Tasarımcı), Yrd. Doç. Dr. Elif Yeşim ÖZGEN (Mimar), Nermin TİRBEN (Peyzaj Mimarı)

### Raportörler

Defne TURGUT (Peyzaj Mimarı), Muharrem BALTA-CIOĞLU (İnşaat Mühendisi, İmar Müdür V.), Nilay ÇELİKEL (Mimar)

### Raportör Yardımcıları

Muharrem BAŞTÜRK (Harita Mühendisi), Hacı KEY (İdari İşler), Ufuk ESER (Bilgi İşlem)

### ÖDÜL VE MANSİYONLAR (NET)

#### Ödüller

Ödül: 50.000.000.000 TL ( 50.000 YTL )

Ödül: 35.000.000.000 TL ( 35.000 YTL )

Ödül: 25.000.000.000 TL ( 25.000 YTL )

#### Mansiyonlar

Mansiyon: 7.500.000.000 TL x 5 Adet( 7.500 YTL )

#### Toplam Satın Alma Bedeli

10.000.000.000 TL (10.000 YTL) Jüri istediği kadar proje satın alacaktır.

## Jüri Raporundan

### GEBZE TARİHİ KENT MERKEZİ KENTSEL TASARIM FİKİR PROJE YARIŞMASI JÜRİ DEĞERLENDİRMESİ TOPLANTI TUTANAĞI

2 Temmuz 2005 Cumartesi günü saat 9:30'da Çoban Mustafa Paşa Camii Kurs Merkezi'nde bir araya gelen Jüri Üyelerinin, projeleri daha önceden görmediklerini beyan etmelerinin ardından proje değerlendirme çalışmaları başlamıştır.

Toplantıya mazereti nedeni ile katılamayan asli jüri üyesi Prof. Dr. İsmet Vildan ALPTEKİN'in yerine, ilgili yönetmelik gereği 1. yedek jüri üyesi Yard. Doç. Dr. Nilay ÇOŞKUN'un katılması oy birliği ile kabul edilmiştir.

Yarışmaya toplam 18 projenin katıldığı olduğu ve tüm projelerin ilgili şartları yerine getirdiği saptanarak bütün projelerin değerlendirmeye alınmasına karar verilmiştir. Bulunmamaktadır.

#### 1. ELEME;

İlk elemelerde ilgili şartnamenin temel ilkeleri açısından;

- Gebze Kent Merkezi ile yakın çevre etki alanlarının yaya ilişkisinin etkin biçimde kurulmaması,
- Gebze Kent Merkezi'nin komşu yerleşim alanlarına toplu taşıma ve özel taşıtla ulaşım bağlantılarının çözümlenmemiş olması,
- Her iki çözümde de temel şehircilik ilkelerinin öne çıkarılmaması,
- Gebze Kent Merkezi otopark çözümlerinin yeterince üretilmemesi,
- Şartnamenin gereği olarak yarışma alanı ile Sultan Orhan Mahallesi arasında gerekli yaya ve taşıt bağlantılarının kurulmaması,
- Önerilen projelerin Gebze Kent Merkezi'nde belirleyici öge olan Çoban Mustafa Paşa Külliyesi ile bütünlüğü konusunda gösterdiği yetersizlikler,
- Mevcut çarşı alanı ile kurdukları ilişkilerin zayıflığı,
- Bölgeye yaşam kalitesini yükseltici kamusal alan kazandırmamaları,
- Tasarlanan kentsel fonksiyonlar arasındaki mekansal ilişkilerin yetersizliği nedenleriyle,

6-7-10-11-13-14-15-16-17 ve 18 numaralı projelerin elenmesine oy birliği ile karar verilmiştir.

#### 2. ELEME;

##### 3 No'lu Proje: (oy birliği ile)

- Üst ölçek ulaşım bağlantıları yeterli bulunmamıştır.
- Merkeze kitlesel bir değer kazandırmayan otopark, yarışma alanının en yoğun ve ağaçlıklı bölgesinde çözülmeye çalışılmıştır.
- Projedeki açıklıklarda çok fazla aktivite yer almasına rağmen bu aktiviteler arasında bütünlük oluşturulamamıştır.
- Gereksiz bir üst geçit ile Çoban Mustafa Paşa Külliyesi'ne çok yaklaşan bir yapı getirilmiş ve bölgedeki ağaçlar korunmamıştır.
- Kültür Merkezi ile Belediye Hizmet Binası'nın mimarisinde arzu edilen uyum sağlanamamıştır.
- Özellikle hizmet binasındaki iç çözümler yeterli olgunluğa ulaşmamıştır.
- Aynı zamanda Çoban Mustafa Paşa Külliyesi'ni dikkate almaması olumsuz bulunmuştur.

##### 12 No'lu Proje: (oy birliği ile)

- Radikal bir ulaşım çözümü önerisi getirilmesine rağmen üst ölçek bağlantıları yetersizdir.
- Belediye hizmet binasının kitlesel ve işlevsel çözümleri olumsuz bulunmuştur.
- Sergi salonu olarak işlevlendirilen eski kervansarayına saçak müdahalesi olumsuz bulunmuştur.
- Kültür merkezi konumu açısından olumlu bulunmakla birlikte mimari çözümü yeterli olgunluğa ulaşmamıştır.
- Tasarımda önerilen 4 ayrı bina arasında üslup birliği bulunmamaktadır.

##### 4 No'lu Proje: (Prof. Altan AKI ve Mimar Erol BAYINDIR'ın karşı oyları ile)

- Su ögesi kullanımıyla iki kentsel mekanın birbirinden keskin sınırlarla ayrılması olumsuz bulunmuştur. Ayrıca bağlantılar yön ve ölçek açısından da yetersizdir.
- Külliye yanlarında Bağdat Caddesine bakan alanda önerilen yoğun sert zemin uygun bulunmamıştır. Ayrıca söz konusu alandaki yoğun ağaçlık alanların dikkate alınmamış olması da olumsuz bulunmuştur.
- Hizmet ve kültür merkezi olarak önerilen hacimli yapı ve çatı örtüsünün Bağdat Caddesi yönünde insan ölçeğinden uzak bir yüksekliğe erişmesi olumsuz bulunmuştur.

## GEBZE BELEDİYESİ TARİHİ KENT MERKEZİ KENTSEL TASARIM FİKİR PROJE YARIŞMASI

### 1. Ödül

- Yarışmanın koşullarını belirlemek amacı ile hazırlanan şartname kapsamında istenilen proje belgelerinin içeriğindeki eksiklikler nedeniyle;

- Önerilen projelerin; yarışma alanına yönelik arzu edilen kentsel yaşam kalitesini yükseltici mekansal çözümleri içermemesi,

- Kentsel tasarımın kendi başına salt kentsel açıklık tasarımı ve/veya salt tek yapı tasarımından ibaret olmadığı,

- Çoban Musatafa Paşa gibi özgün bir yapının ilgili şartnamede bir odak noktası olarak tanımlanmasına rağmen, önerilen projelerde bu kriterin yeterince sağlanmaması,

- Yine aynı şekilde Atatürk Anıtı'nın konumlandığı Cumhuriyet Meydanı'nın ilgili şartnamede özgün bir mekan olarak tanımlanmasına rağmen önerilen projelerde gerektiği ölçüde dikkate alınmaması,

- Tasarlanmamış her kentsel boşluğun kentsel açıklık/kentsel meydan olarak tanımlanamayacağı,

- Projeler hazırlanırken "tasarlanabilirlik" kadar "uygulanabilirlik" kriterlerinin de göz önüne alınmasının gerekliliği,

- Kentsel aktivitelerin yaşayabilmesi için mutlaka kent ile ulaşım ilişkilerinin kurulmasının ve bu aşamanın sırasıyla yaya, toplu taşıma ve özel araçları kapsayacak şekilde tasarlanmasının gerekliliği

Olarak ortaya konan koşullar bağlamında, Birincilik Ödülü VERİLMEMİŞTİR.

Herhangi bir projenin satın alınması için jüri tavsiyede bulunmamıştır.

2 Temmuz 2005 tarihinde saat 16:00'da toplantı sona ermiştir.

2 Temmuz 2005 tarihinde gerçekleştirilen toplantı sonucunda, projelerin kalite ve uygulama yeterliliği konusunda ikna olmakta zorlanan jüri gelecekte alana yönelik yapılması düşünülen çalışmalara ışık tutmayı hedefleyen bir

"YOL HARİTASI" önermeyi gerekli görmüştür. Bu bağlamda çalışma alanı için geliştirilecek çalışmada dikkat edilmesi gereken başlıca kriterler aşağıda belirlenmiştir.

### GEBZE TARİHİ KENT MERKEZİ KENTSEL TASARIM ÇALIŞMASI YOL HARİTASI:

- Alan için geliştirilecek projede; kentsel yaşam kalitesini yükseltecek mekansal çözümlerin sağlanması ön şart olmalıdır.

- Yapılacak çalışmada topoğrafya dikkate alındığında; önerilecek mimari yapıların konumu, üst kottaki kısımlardan başlayıp aşağı kottaki kısımlara doğru azalarak Çoban Mustafa Paşa Külliyesi'ni kucaklayan bir anlayışı yansıtmalıdır.

- Çalışma alanı içerisindeki kentsel kullanımların analizi yapılmalı ve kentsel fonksiyonlar arasındaki ilişkiler detaylı olarak ortaya konmalıdır.

- Yapılacak çalışmada önerilecek tasarımın ulaşım bağlantılarını etüd eden ve kent ile olan yaya, toplu taşıma ve özel araç şeklindeki ulaşım türlerini optimal olarak düzenleyen bir içerikte olması sağlanmalıdır.

24 saat yaşayan bir kentsel mekan oluştururken rekreasyon birimi ile kültürel tesislerin yer seçimleri mutlaka dikkate alınmalıdır.

- Kent meydanı adı altında tanımsız boşluklar oluşturulmamalıdır.

- Çalışma alanının çerçevesindeki kullanımlarla bütünleşmesini sağlayan tüm akslara özen gösterilmelidir.

- Çalışma alanının Sultan Orhan Mahallesi olan bağlantıları kuvvetlendirilmelidir.

- Çalışma alanı içerisinde yer alan mevcut yapılaşma alanında kalan açıklıklar tasarım aşamasında gözden geçirilmeli ve önerilecek proje ile bütünleşmesi sağlanmalıdır.

- Önerilecek yapılaşmada mevcut ağaç, bitki vb. dokusunun korunmasına özen gösterilmelidir.

## Proje Raporundan

Gebze Tarihi Kent Merkezi dokusu yüzlerce yıllık geçmişte birbirini etkileyen, tetikleyen farklı geçiş katmanların üst üste binmesiyle oluşmuştur. Kent bu dokuyu var eden katmanların birbirleriyle karmaşık ilişkileri üzerinden analiz edilir, tasarım bu hesaplaşmadan bir senteze ulaşır, yapıyı çevreye yeni bir katman olarak serilerek onu tarihsel süreklilik içinde başka bir kentsel üst sistem olmaya taşır. Hem kendi başına varlığını özgün ve kararlı tavrıyla belli eder hem de mevcut kent katmanlarını kültürel mekansal süreklilik sağlamak üzere uzlaştırmayı hedefler, mevcut dokunun olanaklarını belirgin kılarak çoğaltır. Bir yapılar bütünü olmak yerine, oluşturulan kentsel topografya ile mevcut doku arasındaki geçiş ve sürekli ilişkiyi mümkün kılacak bir altlık sağlar.

Mevcut dokuya serilen yeni katman alanın kentsel dönüşümünü tarifleyecek, mevcut katmanları uzlaştıracak, yeni bir kimlik yaratacak bir kamusal-kentsel dış mekanlar sistemi, kentsel park olarak tasarlanmıştır. Tarihi Çoban Mehmet paşa külliyesi daha önceleri kentin biçimlenmesinde olduğu gibi tasarımın doğurgan düğüm noktasıdır. Sistem ondan kaynaklanarak, onun etrafındaki mevcut radyal oluşumun üzerinde yeni akslar ve yaklaşımlar önerir.

Külliyenin güneyinde, mevcut kot farkı altında kültürel işlevlerin kurgulanmasıyla oluşturulan mekan örgüsü lineer bir yayılım sistemi tarifler. Bu sistem iç avlu ve bahçelerle, lineer yırtıklarla yüzeyle ilişkilendirir, kristal kutulardan bu yüzeye çıkılır. İç avlu ve bahçeler kent topografyası altındaki mekanlar için hareketin sürekliliğini olduğu kadar ışık ve havanın da sürekliliğini sağlar. Kent topografyası üzerindeki geniş doğrusal yırtık külliyeden taşıdığı hareketi ve görsel sürekliliği iç avluda sonlandırır, bu negatif zemini iç mekanlar için canlı bir fuaye haline getirir.

Külliyeyi çevreleyen ve tarihi kent merkezini algılanamaz kılan araç trafiği bu bölgede kentsel topografya ile külliye arasındaki muhakkak sürekliliği sağlayabilmek üzere yeniden değerlendirilmiştir.

Lineer kent topografyasının altına yerleşmiş fonksiyonlara eklenen başkanlık yapısı 'yapı' ile 'kentsel topografya' arasındaki belirgin ve kararlı arakesittir. Bir yanda kentsel topografyayı sınırlarken diğer yanda yeni bir kamusal mekan, geniş bir giriş ve toplanma alanı tanımlar. Zemin kattaki işlevler, kentsel topografyanın altındakilerle buluşur, kamusal aralık ve avlularla kenetlenerek devinir. Yapının üst katı külliye tarafından tek katı algılanan başkanlık ve onun uzantısındaki meclis salonunu barındırır.

Mevcut belediye binası ve çok amaçlı salonun bulunduğu yapı adası fiziksel çevrede yeşil yoğunluğunun artırıldığı, rekreasyon amaçlı kullanıma yönelik bir bütün, bir kent parkı olarak ele alınmıştır. Bu maksatla mevcut binaların buradan kaldırılarak külliye ile aynı fiziki ortamı paylaşan, çağdaş kurguda yer alması önerilir. Benzer doğrusal yayılım sistemi kent parkı üzerinde açık alan çeşitlemeleri yaratmak ve kamusal kullanımı yönlendirmek maksadıyla kullanılır. Bu bölgedeki tören alanı sadece özel zamanlarda değil, her an farklı kullanımlar için açık bir platform oluşturur. Çeşitli gösteriler, kültürel etkinlikler bu yaygın alanda gerçekleşir, lineer bantlarda çözümlenen sosyal donatı unsurlarıyla kent parkı yaşantısı zenginleştirilir. Tüm yapı adası kentin kamusal hayatında bir buluşma yeri haline gelir.

Hareket sürekliliğinin ve kamusal kullanımın belirleyiciliğinde gelişen proje, iki tarihsel bölge arasında, kentsel işlevlerin yoğunluğu nedeniyle silikleşen bağlantıyı yaya hareketi üzerinden yeniden kurar. Bu kültürel ve işlevsel bağlantı üretilen aks sistemi içinde mevcut dokunun boşluklarına sızarak yeni meydanlar, kentsel arayüzler oluşturur, peyzajın sürekliliğini sağlar.







#### Jüri Raporundan

(Prof. Altan AKI'nın karşı oyu ile)

- Kültür merkezine alt kottan girerken belediye hizmet binasına üst kottan girilmesi, bu işlevlerin düşeyde bağlanması olumlu bulunmakla birlikte, kültür merkezi girişinin derin bir avlu oluşturması, Külliye ile ilişkisinin sağlanmamış olması ve kentsel etkinlikler açısından uygun ölçüde sert zemin oluşturmamış olması olumsuz bulunmuştur.



Nimet AYDIN (y. mimar)  
Gizem TURGUT (mimar)

#### Yardımcılar

Kezban ÜNAL, Mehmet ALTIKULAÇ, Evrim SUNAL, Ünal DÜZDAĞ,  
Burcu POYRAZOĞLU, Aslı APAYDIN, Hakan ÖZTÜRK, İpek ARIKAN

### Proje Raporundan

#### 1. GENEL

Ülkemizdeki hoyrat planlamadan ve planlamanın gereksiz görülmesinden kentler nasibini alırken, kent belleğini oluşturan mimari ve doğal miraslar rasgele bir tavırla, bilinçsizce sözde "korunmuştur".

1500'lerden gelen bir yapının kent için çok şey ifade edeceği açıktır. Hele bu yapı; yaşayan, hizmet gören bir yapı ise onun aurasını, tavrını, dönemini bir tarih dersi gibi özümsemek ve özümsetmek gerekir. Ancak, Çoban Mustafa Paşa Cami ve Külliyesi'nin mevcut durumuyla bunu tespit etmek olanaksızdır. Bu tasarım öncelikle Çoban Mustafa Paşa Cami ve Külliyesi ve yanındaki tarihi mirasla beraber güncel yaşama katılmasını, katılırken döneminin fiziki ve tematik tavrını alana yansıtması hedeflenmiştir.

Projenin ana teması şudur; Çoban Mustafa Paşa Cami ve Külliyesi, Abdullah Efendi Türbesi, Zincirkıran Mezarı, Malkoçoğlu Türbesi, Çarşı Çeşmesi, Çarşı Hamamı, Kervansaray, Su Deposu Gebze için çok önemlidir.

#### 2. ALANIN POTANSİYELİNİN TESBİTİ

Alan, Çoban Mustafa Paşa Cami ve Külliyesi içinde barındırdığı boşluğun dışarıda da elde edilmesi için her taraftan uygun parametrelere sahip değildir.

Külliye'nin güneydoğusundaki yarışma şartnamesinde kaldırılması istenilmeyen yapılar stoku yaratılacak boşaltma fikri için bir handikaptır.

Güneybatısında 197 ada 17,18,19,20 ve 21 no'lu parseller ve 195 ada 1,2,3, 9,8,11 no'lu parsellerdeki yapılar ilk etapta engel teşkil etmemektedir. Ancak, alanı çevreleyen



Bağdat Caddesi, Zübeyde Hanım Caddesi ve Şehit Numan Dede Caddesi, Pazar ve Atatürk Caddesi yoğun trafik yükü barındırmaktadır. Ancak, bu yollar kent içi trafiğin omurgasını teşkil etmektedir.

Alanda İnönü Çakmak Parkı tepesi doğal yükseltisiyle alanı çevreleyen ve alana yeşil fon teşkil eden ciddi bir avantajdır.

#### 3. KONSEPT

Zamana ve hoyratça korunan yapılardan birinin önderliğinde çevresinde boşluk bulursam hava alırım, oksijen alırım ve yaşayabilirimden çıktığıdır. Konsept, bu boşluğu inciyi koruyan bir kabuk gibi kullanma çabasıdır (Şema: 1). Konsept, yapı yapma heyecanını dizginleme çabasıdır. Konsept, bir koruma refleksidir.

### ÇOBAN MUSTAFA PAŞA KÜLLİYESİ ÇEVRESİ VE SULTAN ORHAN MAHALLESİNİ KAPSAYAN YÖNLENDİRİCİ PLAN 1/1000



#### 4. KENTSEL TASARIM KRİTERLERİ

Kentsel Tasarım Kriterleri bir etaplamalar zinciridir. Tasarımın özü, tek etapta değil, tüm kentlinin katıldığı "Kentsel Aktörlerin" katılımıyla kentsel bir boşluk yaratmak, bu boşluğu dönemin rekreasyon anlayışına uygun tematik göndermelerle bezemektir. Otoyollar bir mantık silsilesi içinde soyutlanmış, her ne kadar alanı çevreleyen otoyollar olsa bile alan kendi içinde bir yaya zonuna dönüşmüştür.

**AŞAMA 1:** Kentsel boşluğun ilk adımı atılmıştır. Külliye'nin güneydoğusundaki yapı bloğu korunmuştur (Şema: 2).

**AŞAMA 2:** Bu yapı bloğu kaldırılarak alan tümüyle tematik bir işlevlendirme ile kentsel boşluk büyütülmüştür (Şema: 3).

**AŞAMA 3:** Alanın kuzeybatısı kaldırılmış, projenin realizasyonu için hafif rant getirecek işlev önerilmiş, ancak bu aşamadaki kuzeybatı ve güneybatı yönlerindeki yapılar kaldırılarak aktif rekreasyona bırakılmış, Külliye ve çevresi tamamen boşaltılmıştır. Bu kentsel boşlukta Gebze için önemli bir odak yaratılmış, odaklarla oluşan önemli bir rekreasyon alanı yaratılmış, hem de bu çok değerli mirasın sonsuza dek korunması sağlanmıştır (Şema: 4).

Şemada da görüleceği gibi önerilen küçük yapılar bir yaya hattının dışında tutularak sosyokültürel elemanlarla donatılmıştır.

Gratik yolları Şehit Numan Dede Caddesinde ise çökeritler ek yayının birkaç noktadan akışkanlığı sağlanmıştır. Bağdat Caddesi korunmuş ancak Külliye'nin güneydoğusundaki yol Şehit Numan Dede Caddesi ile yeraltına

alınarak Zübeyde Hanım Caddesi'ne bağlanmıştır. Trafik akışı mevcut karakteriyle korunmuştur.

Alanın tüm noktası belirli bir tema eşliğinde yaya kullanım ağırlıklıdır. Alan için kentin güneybatısından Çoban Mustafa Paşa Külliyesine bağlayan yeni bir aks önerilmiştir. Bu aks Külliye içinde de devam ederek korunacak Su Deposu'na kadar devam etmekte buradan da kentin kuzeydoğusunda bulunan spor alanına ulaşmaktadır.

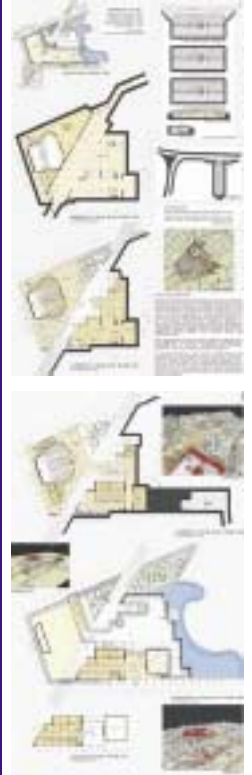
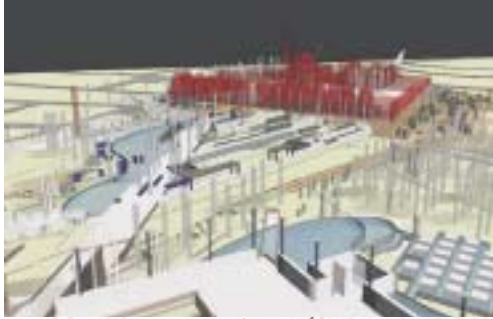
İnönü Çakmak Parkına tırmanıp sonra Kervansaray, Çarşı Çeşmesi ve Çarşı Hamamına ulaşan yaya aksı farklı platformlarda tasarlanan meydanların birbirine bağlanmasıyla elde edilmiştir. Bu zonlama ile alandaki tüm yapılar bir 'Açık Hava Müzesi' konseptinde gezilebilir, görülebilir, dokunulabilir ve içinde yaşanılabilir bir hale getirilmiştir (Şema: 5).



#### Jüri Raporundan

(Prof. Altan AKI'nın karşı oyu ile)

- Cumhuriyet Meydanı'nın geliştirilmesi olumlu bulunmakla birlikte tasarlanan has bahçe ile bağlantısının kurulmaması olumsuz bulunmuştur.
- Kentsel meydana oluşturulan farklı kullanımlar olumlu bulunmakla birlikte karmaşık ve parçalı bir yapı oluşturması bakımından olumsuz bulunmuştur.
- Tüm fonksiyonları kapsayan esas kitlenin yeri doğal çevreyi koruması açısından olumlu bulunmuştur.
- İşlevsel açıdan mimari iç çözümler, gereken ölçü ve olgunluğa erişmiştir.
- Çoban Mustafa Paşa Camii ile bağlantı için tasarlanan aks doğru bulunmakla birlikte istenen amaca tam olarak ulaşamamıştır.



### Proje Raporundan

#### MULTİDİSİPLİNER KATILIM ÜZERİNE DÜŞÜNCELER...

Bize göre şehirlerimizin mevcut fiziksel yapılaşmasını birbirlerinden ilişkisiz, kopuk, farklı zamanlarda kararlar alan tasarım disiplinleri ortaya çıkarmıştır. Bu tür yarışmalar tasarım disiplinlerinin birlikte kararlar alabilecekleri kenti ortaklaşa ve bütün boyutlarıyla eksiksiz düşünülerek şekillendirebilme fırsatı sunmaktadır. Farklı tasarım disiplinlerinin kendi özerkliklerini de kaybetmeden sürdürdükleri çalışmaların, diğer disiplinlerin çalışmalarına da zemin hazırlayarak birlikte hareket etme ve bütünsel bir çalışma sunma imkanı doğurması söz konusudur.

Parçaların sistematik birlikteliğinin ortaya çıkardığı yeni özellikler...

".....Bir otomobilin tüm parçalarını yol üzerine birbirinden bağımsız olarak koyduğunuzda, her bir parça var olma sebebi olan fonksiyonlarını bağımsız olarak yerine getirse de, aracın temel görevi olan "ulaşım" kabiliyetini ancak parçalar uygun olarak bir araya getirildiğinde ortaya çıkmaktadır. Aracın "ulaşım" fonksiyonu, tüm sistemin doğal strüktürünün karakteristiğidir; otomobilin birbirinden bağımsız her bir parçasının tek başına sahip olmadığı ancak parçalar bir araya geldiklerinde yeni özellik olan "ulaşım" fonksiyonu ortaya çıkmaktadır."

Sözünü ettiğimiz tutum, farklı tasarım disiplinlerinin biraradalığının sunduğu tasarımın bütünselliği potansiyelinin yanında, ona ilave olarak bundan çok daha fazlası ortaya yeni özelliklerin çıkabilme potansiyeli.

#### YÜKSEK ÖLÇEKTE YARIŞMA ALANININ GEBZE'DEKİ YERİ VE YAKIN ÇEVRESİ İLİŞKİLERİ KONSEPTİ

1/25000 Çevre Düzeni Planı ve 1/5000 Nazım Planı üzerine yapılan değerlendirmeler sonucunda: Gebze Tarihi Kent Merkezi Projesi alanına geliştirdiğimiz konseptte sürekliliği sağlamak amacıyla D-100 Karayolunun güneyinde kalan ağaçlandırılacak alanları da içeren planlama kararları alınmıştır.

Getirdiğimiz planlama önerisi; Kuzeyde, Spor Tesisleri Alanları ve Eğitim Kurumları Alanlarına, Güneyde de, D-100 Karayolunun güneyinde kalan ağaçlandırılacak alanlara kadar uzanmaktadır. Kuzeye ve güneye uzayan yay şeklindeki "koridor"da bulunan ve nazım imar planında çarpık yapılaşma olarak görünen alanlarda yapılacak yeteri miktarda kamulaştırmalarla: Gebze şehrinin son dönemde gelişen çarpık kentleşme sorunu çözülecek, Kent koridorunu tamamlayan alanları (parklar, eğitim kurumları, spor alanları, ağaçlandırılacak alanlar, yaya caddeleri, önemli tarihi yapılar vs), birleştirilerek kent koridorunun sürekliliği sağlanacak

#### ARAÇLI TRAFİK VE YAYA TRAFİĞİ İLİŞKİLERİ KONSEPTİ

İlk analizimizde; 1. Gebze Tarihi Kent Merkezinde, Çoban Mustafa Paşa Külliyesi ve Camii, Belediye Hizmet Alanı, İnönü Parkı, Cumhuriyet Meydanı gibi alanların yan yana olmalarına rağmen kopuk oldukları, 2. Ulaşım güzergahları için düzenlenen kavşaklarda ve yollarda düğüm oluşturarak akışın sağlanamadığı, 3. Var olan yaya sirkülasyonu da araç trafiği yoğunluğuyla engellendiği ve kesintisiz olması gerekirken sorun olduğu görülmüştür. Çözüm aşamasında; Çoban Mustafa Paşa Külliyesi ve Camii, Belediye Hizmet Alanı, İnönü Parkı ve Cumhuriyet Meydanı alanlarını bütünleştirerek, alan ve yaya hareketi sürekliliği oluşturulmuştur. Ayrıca alanı çevreleyen yol güzergahlarında yapılan revizyonlarla, trafik akışı akıcı hale getirilmiştir.



### MİMARİ YAPILAŞMA KONSEPTİ

Araştırmamızda da ortaya konan, bir bölümü de şartname-  
de belirtilen yarışma alanına ait değerdirmeler: Mevcut  
tarihsel değeri olan yapıların varlığı, Arazi eğiminin  
kullanılmayan potansiyeli, Gebze kent merkezinde kent-  
sel-kamusal yeşil alanın ihtiyacı, Önemli kentsel seyir  
mekanlarının potansiyeli, Çevredeki bozuk yapılaşma,  
Mevcut Belediye Hizmet Binasının kimliksizliği, Yukarı-  
daki olumsuzlukları giderecek ve potansiyelleri değer-  
lendirecek yaklaşım seçeneklerimizin neler olabileceği  
incelendiğinde: Mevcut binaların benzer mimari dilini  
kullanarak yeni Belediye Başkanlık Temsil Binasının ve  
Kültür Merkezinin yapılamayacağı, Mevcut tarihsel dokun-  
un varlığından yola çıkarak yeni bir dil geliştirmenin  
bütünlüğü bozacağı ve yeni kimlik problemleri ortaya  
çıkaraacağı da görülmüştür.

Çözüm önerimiz olarak: Alanın sonradan eklenmiş  
ve yeşil alan bütünlüğünü bozan bütün yapılardan arın-  
dırılması, arazi eğiminin sunduğu çoklu zemin oluşturma  
potansiyeli değerlendirilerek önerilen Kültür Merkezi  
yapısının ve Belediye Başkanlık Temsil Binasının bu  
zemini işgal etmeyen, tam tersi bu açık kamusal yeşil  
alanları 'donatan/besleyen' biçimde kurgulanması amaç-  
lanmaktadır. Bu bağlamda Kültür Merkezi mimari yapısı  
ve ilişkileri kurgulanırken,

- Arazide var olan mevcut tarihsel dokunun ve meydanla-  
rın yaya sürekliliği göz önünde bulunduruldu.  
- 186 kotu yarışma alanında öncelikle kültür meydanı  
oluşturarak yarışma alanı içine doğru akıtıldı. Bu meydan-  
nın devamında aynı zeminde, kültür merkezinin ihtiyaçla-  
rını karşılayacak fonksiyonlar yerleştirildi.

- Arazinin mevcut topoğrafyasından faydalanarak kültür  
merkezini gölgeleyecek şekilde tepeden akan üst zemin  
oluşturuldu ve bu zemin peyzaja terkedildi. Üst zeminde  
kültür merkezinin ihtiyacı olan bütün doğal ışık boşlukları  
bırakıldı.

Bu bağlamda Belediye Başkanlık Temsil Binası'nın mi-  
mari yapısı ve ilişkileri kurgulanırken,

- Cumhuriyet Meydanı'nın devamlılığını sağlayacak şe-  
kilde 188 kotu yarışma alanının içine akıtıldı ve Belediye  
Temsil Binası ile ilgili bütün fonksiyonlar ilişkilendirildi.

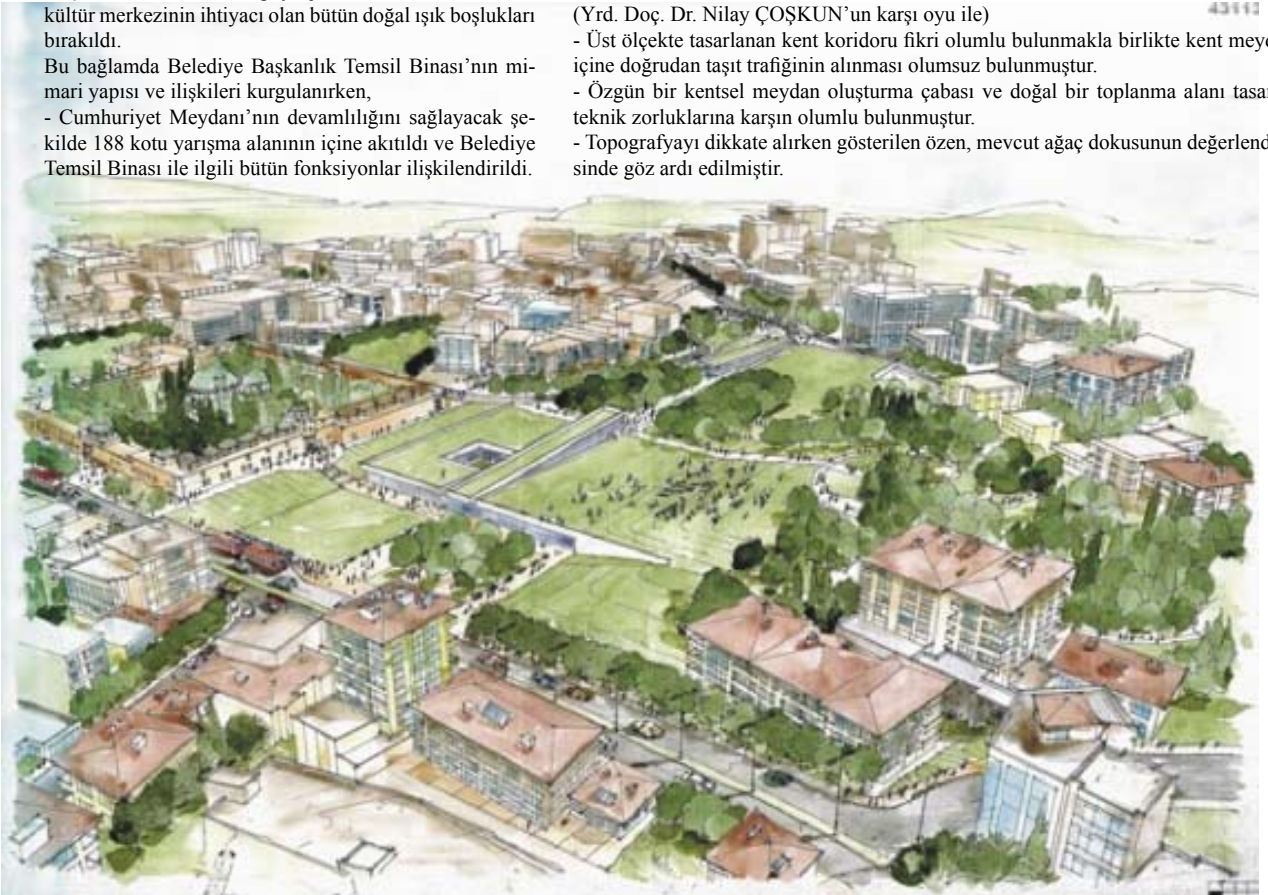
-Arazinin mevcut topoğrafyasından faydalanarak Belediye Başkanlık Temsil Binasını gölgeleyecek şekilde tepeden akan üst zemin oluşturuldu ve bu zemin peyzaja terkedildi. Üst zeminde Belediye Başkanlık Temsil Binası ihtiyacı olan bütün doğal ışık boşlukları bırakıldı.



### Jüri Raporundan

(Yrd. Doç. Dr. Nilay ÇOŞKUN'un karşı oyu ile)

- Üst ölçekte tasarlanan kent koridoru fikri olumlu bulunmakla birlikte kent meydanının içine doğrudan taşıt trafiğinin alınması olumsuz bulunmuştur.
- Özgün bir kentsel meydan oluşturma çabası ve doğal bir toplanma alanı tasarlaması teknik zorluklarına karşın olumlu bulunmuştur.
- Topografiyi dikkate alırken gösterilen özen, mevcut ağaç dokusunun değerlendirilmesinde göz ardı edilmiştir.



Dr. Nilgün Çolpan ELÇİN (şehir plancısı)  
Elif Örnek ÖZDEN (şehir plancısı)  
Töre SEÇİLMİŞLER (y. Mimar)

Mehmet Hakan UZBEK (y. mimar)  
Yardımcı  
Seçkin BAŞTÜRK

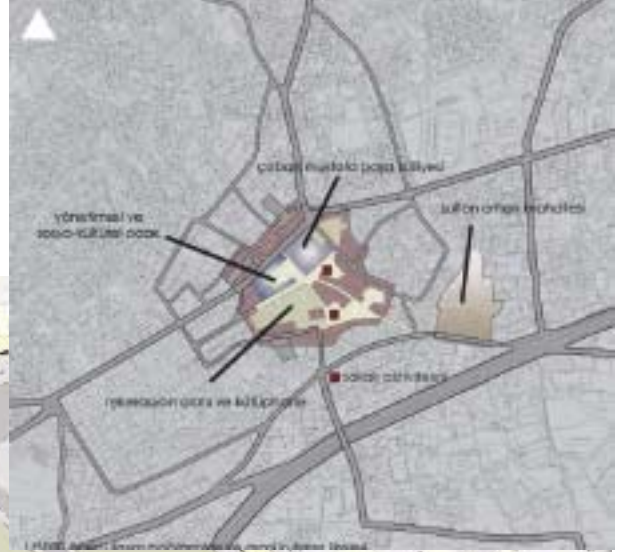
## Proje Raporundan

Günümüzde dünya kenti olma yolundaki İstanbul Metropolitan Alanı'nın bir parçası olarak varlığını sürdüren Gebze yerleşmesi etkin bir kentsel kimliğe sahip değildir. Alt bölgenin sorunları:

- Ana trafik arterinin alt bölgeyi parçalaması, yoğun trafik akışı,
- İşlevsel bir karmaşanın varlığı,
- Yerleşmeye kimlik kazandıracak yönetim yapılarının olmaması
- Belediyenin odak oluşturamaması,
- Yaya trafik güvenliğinin olmayışı,
- Erişilemeyen rekreasyon alanı,
- Korumaya değer mimari mirasın niteliksiz yapı stoku içinde kaybolması,
- Merkez işlevine uymayan işlev alanları ve kayıp alanlar,
- Merkezde yer alması beklenen sosyo-kültürel donatı alanlarının yokluğu.

## ÇALIŞMA ALANINA ÖNGÖRÜLEN KİMLİK

Çalışma alanı, günümüzde belirli bir kimliği mekana yansıtamayan, tarihi kimliğini de yitirmiş bir alandır. Bugün alt bölgenin ekonomisi sanayi sektörüne dayanmaktadır. Alana biçilecek kimlikte bu sektör büyük önem taşımaktadır. Buradan yola çıkarak çalışma alanı için belirlenen kimlik; 'MODERN SANAYİ YERLEŞMESİNİN İNSAN FAKTÖRÜNÜ ÖNE ÇIKARAN, TARİHİ DOKUYA SAYGILI AYNI ZAMANDA ÇAĞDAŞ BİR MERKEZİ'dir.



1/1000 Şehir vaziyet planı

Bu bağlamda mevcut tarihi yapı stokunun yanı sıra önerilen yeni yapılara biçilen işlevler aşağıdaki gibidir:

- Çoban Mustafapaşa Külliyesi geleneksel el sanatları eğitim ve üretim merkezi
- Külliyein güneyindeki açık alan-el sanatları pazarı, çocuk oyun alanı, dinlenme alanı
- Kervansaray- modern performans sanatları merkezi
- Bugünkü Cumhuriyet Meydanı sanat festivallerinin gerçekleştirileceği açık alan, yazlık sinema, konser alanı, gençlerin buluşma noktası ve sokak aktiviteleri alanı

### BELEDİYE VE KÜLTÜR MERKEZİ

#### AMAC: KONUM / YERŞEÇİMİ

Belediye binası alt bölgenin kuzey batısında Çoban Mustafapaşa Külliyesi'nin batısında yer almaktadır. Yerleşme çekirdeğinin kuzeybatı sınırını tarif etmekte; belediye yapısı ve önündeki meydan ile alt bölge içindeki yönetim odağını oluşturmaktadır. Bu alandan Cumhuriyet Meydanı ile başlayan ana yaya arteri tüm alt bölgeyi kuzeybatıdan güneydoğuya kadar kat ederek Sultan Orhan'a kadar ulaşmaktadır.

### ULAŞIM

**AMAC:** Çalışma alanı içinde trafik güvenliğinin sağlanması amaçlanmıştır.

### YEŞİL ALAN

Mevcutta da aktif olarak kullanılan İnönü Parkı, Atatürk Caddesi'nin yayalaştırılması sonucu genişletilmiştir. Bu alandaki mevcut ağaçlar korunmuştur. Öneri belediye binasının bulunduğu bölgedeki nitelikli ağaçlar çoban Mustafapaşa Külliyesi'nin kuzeydoğusundaki park alanına taşınmıştır.

### ACIK ALAN FONKSİYONLARI

EL SANATLARI PAZARI

SANAT GÖSTERİ MEYDANI

KERVANSARAY VE ÇEVRESİ

### Jüri Raporundan

(Prof. Altan AKI ve Prof. Dr. Nihal ŞENLİER'in karşı oyları ile)

- Üst ölçekte oluşturulan çevre ilişkileri ve ulaşım bağlantıları olumlu bulunmuştur.
- Binaların kitle tesirleri ve iç çözümlerinin yeterli olgunluğa ulaşmış olması olumlu bulunmakta beraber çok amaçlı salonun meydana ağır bir kitle etkisi bırakması olumlu değerlendirilmemiştir.
- Tasarlanan fonksiyonların birbirleriyle bütünlük sağlamaması olumsuz bulunmuştur.
- İfade teknikleri açısından teknolojik olanakları kullanırken, projenin sunum açısından anlaşılır bir dilde olması jüri açısından olumlu bulunmuştur.



## Proje Raporundan

### ULAŞIM

Araç ulaşımı; Tasarım alanını kuzeyde Bağdat caddesi, güneyde millet- Atatürk ve ismet paşa caddesi , doğuda ilyasbey caddesi ve batıda kadı oğlu caddesi'nin oluşturduğu, çift yönlü trafiğe olanak sağlayan, bir ring hattını oluşturur. Servis ve tali yollar bu ringe tutunur. Garajlar, duraklar ve yaya ulaşım odaklarına önerilen bu ring hattına bağlanır. Yaya ulaşımı; Külliye, çarşı bölgesi, sultan Orhan mahallesi ve kent parkını kapsar. Mevcut durumun olumsuzluğuna karşı, öneri yaya ulaşımında maksimum değerler aranmıştır. Yaya güzergahları, doğru-batı yönünde, sultanorhan mahallesinden kent parkı saçaklarına uzanırken kuzey-güney yönünde, ismet paşa ve Bağdat caddesi arasındadır. Özellikle Atatürk caddesi ve cumhuriyet meydanı birlikteliği "meydan-bulvar" karakterinde önerilmiştir.

### KENT YEŞİLİ

Mevcut parkın, yapılardan temizlenmesi, park alanının olanaklar ölçüsünde artırılması, bitki ve ağaç çeşitlendirilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca, park içinde yer alan araç yolu yayalaştırılarak, parkın topografik rehabilitasyonu önerilmiştir. Yeni işlevlerle donatılan park, kent merkezinin önemli öğelerinden biri haline gelmiştir.

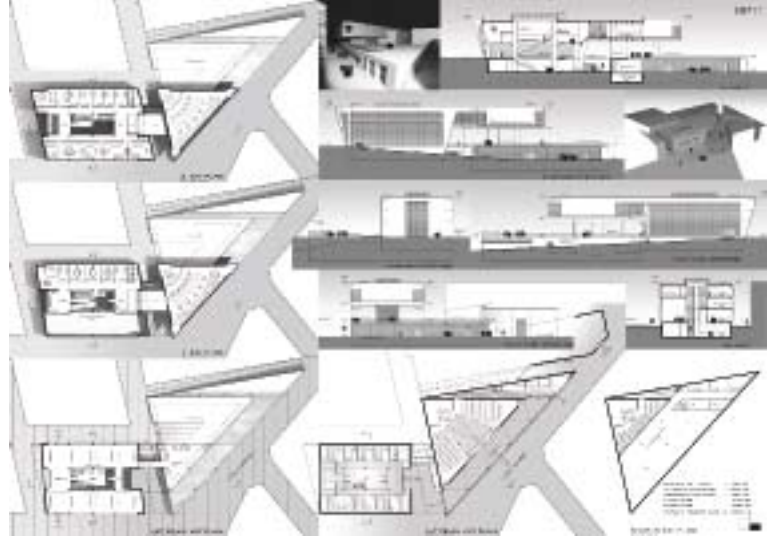




### İŞLEV VE MEKAN

Tarihi kent merkezinin yenilenmesinde, merkezi oluşturan öğeler ve çevrelerinin, kalitelerinin yükseltilmesi amaçlanmıştır. Külliye'nin, güneyi ve batısı araç trafiğinden arındırılarak, yaya mekanı haline dönüştürülmüştür. Mevcut çarşı dokusunun, uygulama ve koruma imar planlarındaki değerlerine uyulmuştur.

Sultanoran mahallesinin merkez ile bağı yaya ulaşımı ile desteklenerek, birlikte algılanması sağlanmıştır. Tarihi kervansaray kendisine bitişik yapılardan arındırılarak, çeşme ve hamamında yer aldığı alt meydanın değerini artırır. Aynı zamanda müze olarak başkanlık ve kültür merkezi ile bütünlük arz eder. Atatürk caddesi ve cumhuriyet meydanı bir bütün olarak, kültürel rekreatif fonksiyonları barındırır. Bu işlevlerin yer aldığı yapılar, hem meydan ile hem de kent parkı ile diyalog içindedir. Külliye'nin güney doğusunda park ve külliye manzaralı butik otel önerilmiştir. Öneri yapı yüksekliklerinde külliye silüeti etkili olmuştur.



### Jüri Raporundan

(Prof. Altan AKI'nın karşı oyu ile)

- Ulaşım bağlantısı açısından yapılan değerlendirmede toplu taşıma durakları gerçekçi bulunmamıştır.
- Cumhuriyet Meydanı'nın tamamen kaldırılarak yapısal kullanıma dönüştürülmesi olumsuz bulunmuştur.
- Çoban Mustafa Paşa Külliyesi yakınında butik otel önerisi Olumlu bulunmakla birlikte önerilen mimari yapının Külliye ile yarışması olumsuz bulunmuştur.
- Ortada yer alan anfiteyatronun yeri ve biçimlendirilmesi olumsuz bulunmuştur.
- Külliye karşısında getirilen kapalı ve açık aktivite alanları kapsamında şeffaf örtülü yaklaşım özgün ve olumlu bulunmuştur.







# Beş “D” Bir “K”(\*)

<sup>1</sup> O.D.T.Ü Mimarlık  
Fakültesi, Şehir ve  
Bölge Planlama  
Bölümü, 4. Sınıf  
Öğrencileri

İsmet ESGİN, Melda TANRIKULU, Serhat CELEP, Ş. Tuna ÖZAYDINLIK<sup>1</sup>

## ABSTRACT

### Five “S”, One “C”

*Barcelona is a city that should be perceived through our five senses. Barcelona is the city that has spatial transformations both in historic and modernistic manner. After involving the city, planning practices, historical environment and combination of them with the modern and old narrow streets make us perceive the original urban way of life. In these streets and squares, the things that a person conceives as a first are the creations of the famous artists. The differently designed grid layout of the city plan made people conceive the city easy and that resulted in local people living the city in public spaces. The biggest open space of the city is the coastal area that makes people feel relaxed when they got tired of walking in the narrow streets. While the cathedral of the Gaudi was leaving its king throne in the silhouette of the city, new modern high storey commercial buildings took place of it. It seems that it is compulsory while balancing the old and the new city development, which is becoming more and more strange to the original character of the city. In so doing, it will show its own culture us through our five senses by conserving its spatial identity.*

**B**arselona, bize tarihsel süreçlerin bir kentin mekansal yapılanmasında bıraktığı izleri ve bu izlerin günümüz yaşantısında yarattığı farklılıkları deneyimleme fırsatı sunan bir kenttir. Fakat bu fırsatı değerlendirmek için eskiyle yeninin bir aradlığında birikmiş olan kesik kesik parçaları, beş duyu organını da kente odaklayarak birleştirmek gerekiyor. Çünkü Barselona son yimi beş yıldır yeni bir kimlik yaratma çabasıdayken aynı zamanda küresel kent imajını perçinlemek için geçmişle farklı bir hesaplaşma içindedir. Kent planlama açısından bakmaya çalışırsak geçmişin getirdiği sosyal ve ekonomik yıkımların izlerini silip, kendini yeniden yaratmak adına mekanı da yeniden yorumlayabilme peşinde olduğunu söyleyebiliriz.

\* Bu yazı, 30 haziran - 5 temmuz 2005 tarihlerinde Yalçın Demirtaş denetiminde Barselona kentine yapılmış teknik inceleme gezisinde ortaya çıkan izlenimler temel alınarak hazırlanmıştır.



Resim 1: Barselona tarihi kent merkezinde dar sokaklar, tarihi yüksek yapılar (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



**Resim 2:** La Rambladaki Miro'nun yer döşemesi (Kaynak: [www.barcelona-on-line.es/album/mosaicmiro.htm](http://www.barcelona-on-line.es/album/mosaicmiro.htm))



**Resim 3:** Antoni Gaudí'nin ünlü yapısı, Casa Mila (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

Barcelona ilk kez gittiğiniz bir kent olarak size çok samimi davranıyor; havaalanında sizi karşılayan hareketli yüzü kentin iç kısımlarına gittikçe farklı bir hal alıyor ve size kendini anlatmaya başlıyor. Kent, yol boyunca kendisinin eskiyen yapıları ve onların yerini almaya çalışan yeni kullanımların değişik birlikteliklerini herhangi bir yadırgamaya olanak vermeyecek şekilde sunuyor. Kentin merkezine ulaştığınızda ise, planlama pratiğinin, kenti bir yaşam alanı olarak tasarlamının yanı sıra ona bir kimlik kazandırmadaki etkisini fark etmeye başlıyorsunuz. Dar sokaklar ve yüksek binalar, sadece Akdeniz ikliminin etkisi olarak değil de, kentin yaşam biçiminin parçası olarak da karşınıza çıkıyor. Merkezi kullanımlar da, tarihi yapılar ile modern yapılar arasındaki uyumun kentsel mekanda da kendisini hissettirebilmesi için denize yönelen yaya mekanlarıyla bütünleştirilmiş alanlar oluşturmuş. Fakat sizi aslında her biri farklı dönemleri temsil eden ünlü mimari eserlere ulaştıran asıl rotalar uzun yıllar bakımsız kalmış, unutulmuş benzeyen sokaklarda gizli. Ve tabii meydanlarda: kentlinin nefes aldığı, sanatçıların halkın arasında sanatlarını icra ettiği ya da halktan esinlendiği mekanlarda yani. Meydanlar birlikteliğin eserleri gibi duruyorlar kentin kendisini sergilediği, ne olduğunu herkese anlattığı alanlar olarak. Kentteki dönüşümde, müdahalelilerin sonuçlarının yarattıklarını eleştirenler, tartışanlar ve tersini savunanlar aslında tek bir konuda hemfikirmiş

gibi görünüyorlar; bu meydanların kamusal alanın önemli çekim noktaları olduğu konusunda... Zaten sokakların kent yaşamındaki ağırlıklarının bu meydanlarla perçinlendiğinin ve bu meydanların çevrelerindeki tarihsel yapılara kendini gösterebilme fırsatını sunduğunun ayırımına kolayca varabiliyorsunuz. Gözlerinizi sokaklardan duvarlara çevirdiğinizde ise, Pablo Picasso'nun, Salvador Dalí'nin ve Joan Miró'nun müzelerini ve Antoni Gaudí'nin anıtsal yapılarını görüyorsunuz. Bunları, kentte ilk bakışta göze çarpan elemanlar olarak fark etmeniz bile, kente katkılarının sadece bu düzeyde kalmadığının ayırımına varmak için en önemli yürüyüş mekanlarından biri olan La Rambla'da Miró'nun bir deseni üzerinde sokak şarkıcılarını dinlemeniz yetiyor. Sergilerde, oyunlarda, dans gösterilerinde (özellikle sokaklarda icra edilenler de) bu sanatçıların arayışlarının hala sürdüğüne yani sürdürüldüğüne tanık oluyorsunuz. Turistler için tasarlanmış birçok vitrinde de bu ressamın ve Gaudí'nin eserleri yer almış, hatta yaya mekanlarında bu sanatçıların birçok eseri kullanılmış ama kente etkileri bu düzeyin çok üstünde. Örneğin Antoni Gaudí'nin bir çok eseri kentte belirli nirengi noktaları oluşturmuş durumda. Bunun sebebiyse Cerda'nın kendini kentin her parçasında hissettiren etkili planına karşı duruşuyla, kente kazandırmak istediği Barcelona olma bilincinin Gaudí'yi farklı form arayışlarına yönlendirmiş olması. Bu yaklaşım es geçemeyeceğiniz bir farklılaşmayı da beraberinde getirmiş ve Katalanları da bu yönde cesaretlendirmeyi başarmış gibi de görünüyor. Özellikle son yıllarda yapılmış olan kentsel alan düzenlemelerinde, kent mekanının sürekliliğini parçalayan ızgara sisteminin farklı tasarım yaklaşımlarıyla ele alınmış olması bunun en açık göstergesi. Bu yol tasarımlarının kentteki fonksiyonların devamlılığının sağlanmasındaki rolü, dolaşımı ve mekanı algılamayı kolaylaştıran döşemelerden, kent mobilyalarına kadar dolaşım-duraklama noktalarının düzenlenmesi, kent merkezi dışında da yürümeyi ve mekanı algılamayı zevkli



**Resim 4:** Kentsel açık alan: Catalunya Meydanı (Kaynak: kent kartpostalı, 2005)

**Dar sokaklar ve yüksek binalar, sadece Akdeniz ikliminin etkisi olarak değil de, kentin yaşam biçiminin parçası olarak da karşınıza çıkıyor**

**PLANLAMA**  
2005/3

Barselona dönüşüm deneyimini kendi tecrübesine ve kent olabilme bilincine dayandırabilmiş görünüyor ve veda ederken dahi size “Catalan” üslubu ile gülümsemeyi ihmal etmiyor



Resim 5: Teleferikten kentin limanı ve kıyı düzenlemesi (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)



Resim 6: Teleferikten kent girişi simgeleri: Otel ve ofis yapıları- ikiz kuleler (Kaynak: kişisel belgelem, 2005)

hale getiriyor. Kentsel açık alanların ve sokakların gün boyu aktif olarak kent yaşamına katılma olanağı sunduğu bu kentte insanlar kenti yaşama hakkının salt turistlere bırakmayarak, dar evlerinden kendini atarcasına sokakları yaşıyorlar.

Kıyıya ulaşmak için dalgaların sesini dinlemeniz yada kıyıya dik inen caddelerin size taşıdığı esintiyi takip etmeniz yeterli. Orada sizi karşılayacak olan, kentin en büyük açık alanı olacaktır. Eski sanayi kenti olma özelliğinin en açık belirtisi olan büyük bir liman yerleşiminden başlayarak, kentin kıyı dokusu boyunca süren, kıyı ve kentin bulunduğu alanlarda

kente nefes aldırın ve kentliye kıyı ile ilişki kurma şansı veren yeşil alan ve dolaşım düzenlemeleri, kentte kıyı kenti olma özelliğini vurgulayan mekanlar yaratmış. Bu mekanlar sizi tarihi dokunun sıkışık yapısından kurtaran ve kıyının rahatça algılanmasına olanak sağlayan yerler olarak sizin kente yaşayan insanlarla rahatça kaynaşabileceğiniz alanlar.

Liman ve Montjuic Tepesi (Museviler tepesi) arasındaki teleferik hızlı bir ulaşım aracı olmasının yanı sıra, kenti üç boyutlu algılama şansını da veriyor ve size doğal eşiklerle gelişmesi sınırlanmış bir kent silüetini sunuyor. Eskiden bu silüet içerisinde sadece Gaudi'nin katedrali hüküm sürerken, yeni çağımızın modern katedralleri olan yüksek katlı ofis merkezleri ve otellerde bu duruma yarışmasına kentin yeni silüetinde kendilerini fark ettirir hale gelmişler. Eskiden kente girişi temsil eden tren istasyonlarının yerini Katalanların bizim yeni kapılarımız dedikleri ikiz kule benzeri yine ofis ve otel işlevi gören yapılar almış. Yüksek binalar prestiji temsil ederken, limanın hemen yanındaki işçi bloklarından oluşan “Barcelonetta” da size bir kentin geçmişini saklamak için yüksek katlı binaların yeterli olamayacağını hatırlatırcasına “ben de buradayım” diyor. Yeni konut politikalarıyla ve yarışmalarla desteklenen farklı tasarımlara açık yerleşim blokları da kentin çehresini değiştirmeye aday diğer elemanlar olarak karşımıza çıkıyorlar. Yeşil alanlar yürüyüş yolları boyunca kıyıya ulaşmaya çalışırken aslında oldukça sınırlı bir alanda olduklarını ve kentin yeşil alan ihtiyacının büyük bir kısmının çevre parklarla sağlandığının ayırımına varıyorsunuz. Bütün bu çehre Barselona'yı henüz bir bütün olarak okutabilmekten uzak görünse de size kentin geleceğini merak etmeye ve tahmin yürütmek için kıskırtmaya davet ediyor.

Kendini yıkarak yapan bir Barselona'da eski kale duvarlarının yerini şimdi nasıl La Rambla gibi yine kentin nefes alması adına yapılmış yeşil eksenlerle, yaya yolları aldıysa da, günümüzdeki dönüşüm eskiye daha duyarlı kalmayı iddia ederken kenti yaşayanların kendi kentlerine yabancılaşmalarını engelleyecek çözümleri de üretmek zorundaymış gibi görünüyor. Bunun içinse üstlendiği en önemli ödev eskiyle yeninin bir aradalığını sağlarken mekan ve insan arasındaki ilişkinin değerler kısmına da referans vererek eskinin dönüşümünü yine bu değerler üzerinden sağlayabilmektir. Böylelikle kent kendi kimliğini mekansal olarak da korumaya devam ederken, bize kendi kültürünü beş duyumuz üzerinden de yansıtabilmeye devam edecek. Şimdilik Barselona dönüşüm deneyimini kendi tecrübesine ve kent olabilme bilincine dayandırabilmiş görünüyor ve veda ederken dahi size “Catalan” üslubu ile gülümsemeyi ihmal etmiyor.



Resim 7: Gaudi'nin katedrali ve kentin ızgara planı (Kaynak: kent kartpostalı, 2005)

### **Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun**

5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun 5.07.2005 tarihli ve 25866 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Kanunun "amaç ve kapsam" başlıklı 1. maddesine göre; Kanun, büyükşehir belediyeleri, büyükşehir belediyeleri sınırları içindeki ilçe ve ilk kademe belediyeleri, il, ilçe belediyeleri ve nüfusu 50.000'in üzerindeki belediyelerce ve bu belediyelerin yetki alanı dışında il özel idarelerinde, yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş; kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurullarınca sit alanı olarak tescil ve ilan edilen bölgeler ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, bölgenin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek, bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturulması, tabii afet risklerine karşı tedbirler alınması, tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılmasını amaçlamaktadır.

Yenileme alanları, il özel idarelerinde il genel meclisi, belediyelerde belediye meclisi üye tam sayısının salt çoğunluklu kararı alınarak Bakanlar Kuruluna sunulmakta ve Bakanlar Kurulu projenin uygulanıp uygulanmayacağını üç ay içinde karara bağlamaktadır. Uygulama bir program dahilinde etap etap projelendirilmektedir.

Belirlenen alan sınırları içindeki tüm taşınmazlar, belediyece ve il özel idaresince hazırlanacak yenileme projelerinin kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurulunca karara bağlanmasını müteakip Kanuna göre yapılacak yenileme projesi hükümlerine tabi olacağı öngörülmektedir.

Kanunun 3. maddesine göre, yenileme alanları olarak belirlenen bölgelerde il özel idaresi ve belediye tarafından hazırlanan veya hazırlatılan yenileme projeleri ve uygulamaları ilgili il özel idareleri ve belediyeler eliyle yapılmakta veya kamu kurum ve kuruluşları veya gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerine yaptırılarak uygulanmaktadır. Bu alanlarda Toplu Konut İdaresi ile ortak uygulama yapılabileceği gibi, Toplu Konut İdaresine de uygulama yaptırılabilir. Kanun ayrıca parsel sahibince yenileme projelerinin yapım koşullarını belirlemekte, tabii afet riski taşıdığı Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca belirlenen bölgelerde il özel idareleri ve belediyelere yenileme projelerinde tasfiye de dahil olmak üzere gerekli düzenlemeleri yapma, yasaklar koyma yetkisi de vermektedir. Kanunun uygulama esnasında her türlü kontrol, denetim ve takip işlemleri, ilgili il özel idaresi ve belediyece yapılacağı veya yaptırılacağı, sonuçlandırılacağı, bu işlemlerin, projenin özelliğine göre konuyla ilgili uzman kişi, kurum ve ekiplere yaptırılacağını da

hükme bağlanmaktadır. Yenileme projelerini onaylamak üzere 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun 51 inci maddesine göre gerektiği kadar Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu oluşturulacağı, Kurulca onaylanan projelerin il özel idaresi veya belediyece uygulanacağı öngörülmektedir.

Kanunun 4. maddesinde taşınmaz tasarruflarının kısıtlanması ve kamulaştırılması ile ilgili hükümlere yer verilmektedir. İl özel idaresi ve belediye, yenileme alanı ilan edilen yerlerdeki taşınmazlar üzerinde, her türlü yapılaşma, kullanım ve işletme konularında proje tamamlanıncaya kadar geçici kısıtlamalar uygulayabileceği hükme bağlanmakta, yenileme alanlarında bulunan yapıların boşaltılması, yıkımı ve kamulaştırılmasında anlaşma yolu esas olduğu belirtilmektedir.

Kamu kurum ve kuruluşlarının ellerinde bulunan tarihi eser niteliğini haiz bina ve müstemilatın hangi kuruluşlara, kişilere ve hangi koşullarda sınırlı aynı hak olarak tesis edilebileceği de Kanunun 5. maddesinde düzenlenmektedir.

Kanun kapsamında yer alan yenileme alanlarında, uluslararası hukuktan doğan yükümlülükler saklı kalmak kaydıyla, diğer kanunların bu Kanuna aykırı hükümlerinin uygulanmayacağı da Kanunun 7. maddesinde öngörülmektedir.

### **Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu**

Toprağın doğal veya yapay yollarla kaybını ve niteliklerini yitirmesini engelleyerek korunmasını, geliştirilmesini ve çevre öncelikli sürdürülebilir kalkınma ilkesine uygun olarak, planlı arazi kullanımını sağlayacak usul ve esasları belirleyen "Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu" 19.07.2005 tarihli ve 25880 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Kanun; arazi ve topraklarının bilimsel esaslara uygun olarak belirlenmesi, sınıflandırılması, arazi kullanım planlarının hazırlanması, koruma ve geliştirme sürecinde toplumsal, ekonomik ve çevresel boyutlarının katılımcı yöntemlerle değerlendirilmesi, amaç dışı ve yanlış kullanımların önlenmesi, korumayı sağlayacak yöntemlerin oluşturulmasına ilişkin sorumluluk, görev ve yetkilerin tanımlanması ile ilgili usul ve esasları kapsamaktadır.

Kanunun 3. maddesinde tanımlara yer verilmektedir. Kanunda geçen, toprak, arazi, tarım arazisi, mutlak tarım arazisi, özel ürün arazisi, dikili tarım arazisi, marjinal tarım arazisi, yeter büyüklükte tarımsal arazi parseli, yeter gelirli tarımsal işletme, tarım dışı alanlar, sulu tarım arazisi, tarımsal amaçlı yapılar, arazi yetenek sınıflaması, arazi kullanım planlaması, tarımsal amaçlı arazi kullanım plan ve projeleri, toprak koruma projeleri, arazi toplulaştırması, toplulaştırma proje sahası, arazi bozulması, toprak veri tabanı, tahsis ifadeleri tanımlanmaktadır.

Kanunun 8. maddesinde tarım arazilerinin sınıflandırılması ve arazi parsel büyüklüklerinin belirlenmesi ile ilgili hükümlere yer verilmektedir. Kanunun 10. maddesinde Tarım ve Köyüşleri Bakanlığı tarafından hazırlanan veya hazırlattırılan arazi kullanım planlarında; yerel, bölgesel ve ülkesel ölçekte tarım arazileri, mera arazileri, orman arazileri, özel kanunlarla belirlenen alanlar, yerleşim alanları, sosyal ve ekonomik amaçlı altyapı tesisleri ile diğer arazi kullanım şekline yer verileceği hükme bağlanmaktadır.

Kanunun 13. maddesinde; hangi arazilerin amaç dışı kullanılacağı belirtilmektedir. Kanunun geçici 1. maddesinde; "11.10.2004 tarihinden önce tarım arazileri; gerekli izinler alınmadan tarım dışı amaçlı kullanıma açılmış ve tarımsal bütünlüğü bozmuyor ise söz konusu arazinin istenilen amaçla kullanımı için, altı ay içerisinde Bakanlığa müracaat edilmesi, hazırlanacak toprak koruma projesine uyulması ve tarım dışı kullanılan tarım arazilerinin her metre karesi için beş yeni Türk Lirası ödenmesi şartıyla izin verilir" hükmüne yer verilmektedir.

Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

**“Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” 21.07.2005 tarihli ve 25882 sayılı Resmi Gazete yayımlanarak yürürlüğe girdi.**

Anılan Kanunun 12. maddesi ile 3194 sayılı İmar Kanununa ek madde 3 eklenmiştir. Bu hükme göre özelleştirme programındaki kuruluşlara ait veya kuruluş lehine irtifak/kullanım hakkı alınmış arsa ve arazilerin, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 2634 sayılı turizm Teşvik Kanunu kapsamında bulunması halinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığının uygun görüşü ile her tür ve ölçekteki imar planlarının Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanarak Özelleştirme Yüksek Kurulunca onaylanacağı ve yürürlüğe gireceği hükme bağlanmaktadır.

Anılan Kanunun 13. maddesi ile 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasından sonra gelmek üzere (c) bendi eklenmektedir. Bu madde ile kruvaziyer liman tanımı yapılmakta, kruvaziyer ve yat limanlarında konaklama ve alışveriş merkezi yapılmasına olanak sağlanmakta, özelleştirme kapsam ve programına alınan kıyı, dolgu, sahil şeritlerinde yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarına yönelik kullanım ve yapılaşma kararlarının imar planı ile belirleneceği öngörülmektedir.

## Belediye Kanunu

5393 sayılı Belediye Kanunu 13.07.2005 tarihli ve 25874 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Kanun, belediyenin kuruluşunu, organlarını, yönetimini, görev, yetki ve sorumlulukları ile çalışma usul ve esaslarını düzenlemektedir.

Kanunun İkinci Bölümünde belediyenin kuruluşu ve sınırları ile ilgili düzenlemelere yer verilmekte, yeni kurulacak belediyelerde 5.000 nüfus koşulu ile diğer koşullar belirtilmektedir.

Kanunun Üçüncü Bölümünde ise belediyenin görev, yetki ve sorumlulukları tanımlanmaktadır.

Kanunun İkinci Kısımda ise belediye meclisi, belediye encümeni, belediye başkanı, organlara ilişkin ortak hükümlere yer verilmektedir. Üçüncü Kısımda belediye teşkilatı ve personeli, belediye zabıtası, itfaiye ve acil durum planlaması, belediyelerin denetimi, Dördüncü Kısımda; belediyenin gelir ve giderleri, belediye bütçesi, borçlanma ve iktisadi girişimler, Altıncı Kısımda çeşitli hükümlere, değiştirilen, eklenen ve yürürlükten kaldırılan hükümlere, geçici ve son hükümlere yer verilmektedir.

Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik

Koruma amaçlı imar planlarının ve çevre düzenleme projelerinin hazırlanması, yapım esasları, gösterimi, onaylanması, uygulaması, denetimi ve bu plan ve projeleri hazırlayacak müelliflerin nitelikleri ile görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla 26.07.2005 tarihli ve 25887 sayılı Resmi Gazete’de “Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik” yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Yönetmelik, sit alanları, kültür ve tabiat varlıkları ve bunların etkileşim geçiş sahaları ile koruma alanlarında yapılacak koruma amaçlı imar planı ve değişiklikleri ile çevre düzenleme projelerinin yapımına ve müelliflerinin görev yetki ve sorumluluklarına ilişkin esasları kapsamaktadır.

Yönetmeliğin 4. maddesinde “sit”, “kentsel sit”, “arkeolojik sit”, “doğal sit”, “tarihi sit”, “ören yeri”, “koruma amaçlı imar planı”, “revizyon koruma amaçlı imar planı”, “ilave koruma amaçlı imar planı”, “koruma amaçlı imar planı değişikliği”, “çevre düzenleme projesi”, “plan müellifi”, “planlama ekibi”, “proje müellifi”, “proje ekibi” tanımları yapılmaktadır.

Yönetmelikte koruma amaçlı imar planı: “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu uyarınca belirlenen sit alanlarında, alanın etkileşim geçiş sahasını da göz önünde bulundurarak, kültür ve tabiat varlıklarının sürdürülebilirlik ilkesi doğrultu-



sunda korunması amacıyla arkeolojik, tarihi, doğal, mimari, demografik, kültürel, sosyo-ekonomik, mülkiyet ve yapılaşma verilerini içeren alan araştırmasına dayalı olarak; halihazır haritalar üzerine, koruma alanı içinde yaşayan hane halkları ve faaliyet gösteren iş yerlerinin sosyal ve ekonomik yapılarını iyileştiren, istihdam ve katma değer yaratan stratejileri, koruma esasları ve kullanma şartları ile yapılaşma sınırlamalarını, sağlıklılaştırma, yenileme alan ve projelerini, uygulama etap ve programlarını, açık alan sistemini, yaya dolaşımı ve taşıt ulaşımını, altyapı tesislerinin tasarım esasları, yoğunluklar ve parsel tasarımlarını, yerel sahiplilik, uygulamanın finansmanı ilkeleri uyarınca katılımcı alan yönetimi modellerini de içerecek şekilde hazırlanan, hedefler, araçlar, stratejiler ile planlama kararları tutumları, plan notları ve açıklama raporu ile bir bütün olan nazım ve uygulama imar planlarının gerektirdiği ölçekteki planları” olarak tanımlanmaktadır.

Plan müellifi: “En az dört yıllık lisans eğitimi veren fakülte veya bunlara denkliği yetkili makamlarca kabul edilen yüksek öğretim kurumlarının şehir planlama veya şehir ve bölge planlama bölümünden mezun olmuş şehir plancıları veya şehir ve bölge plancıları veya kent plancıları ile bu kişilerin ortak olduğu tescilli büro ve şirketleri” olarak tanımlanmaktadır.

Yönetmeliğin 5. maddesinde koruma amaçlı imar planlarında yetkili olan idareler belirtilmektedir. Yönetmeliğin altıncı maddesinde ise; koruma amaçlı imar planlarının hazırlanması ile ilgili ilkelere yer verilmektedir. Bir alanın koruma bölge kurulunca sit olarak ilanı, bu alanda her ölçekteki plan uygulamasını durduracağını, sit alanının etkileşim çevresine ilişkin varsa 1/25000 ölçekli plan kararları ve notları alanın sit statüsü dikkate alınarak, yeniden gözden geçirileceği ve ilgili idarelerce onaylanacağı; idarelerin planları, Bakanlıkça hazırlanan koruma amaçlı imar planları teknik şartnamesinde belirtilen esaslara uygun olarak hazırlayacağı; idare koruma amaçlı imar planı ile varsa etkileşim geçiş alanını birlikte planlayabileceği; planların, yeni bir koruma amaçlı imar planı veya koruma amaçlı imar planı revizyonu hazırlanıp onaylanmadan veya herhangi bir yargı kararı bulunmadan ilgili idarece iptal edilemeyeceği; koruma amaçlı imar planlarının varsa etkileşim geçiş sahaları da göz önünde bulundurularak ve sit alanının bütününe kapsayacak şekilde içinde bulunduğu yerleşme ile ilişkileri kurularak hazırlanmasının esas olduğu; plan hazırlama süreci içerisinde idarelerce plan yapılacak alanda ilgili meslek odaları, sivil toplum kuruluşları, üniversitelerin ilgili bölümleri, koruma alanı içinde yaşayan hane halkları ve faaliyet gösteren işyeri sahipleri ve etkilenen hemşerilerin katılımı ile plan kararlarının oluşturulmasından önce sorunlar, olanaklar, vizyon, hedefler, araçlar, stratejilerin oluşturulması üzerine ve taslak planın oluşturulmasından sonra taslak planın görüşülerek koruma bölge kuruluna sunulacak son şeklini alması için

asgari iki toplantı düzenleneceği; yapılacak koruma amaçlı imar planlarında, Kanun gereğince kesin yapılaşma yasağı uygulanması gereken alanlar belirleneceği; koruma amaçlı imar planlarında tescilli kültür varlıkları ile sit alanları içindeki faaliyetlerin ve yapı stokunun deprem, sel baskını, heyelan, yangın, kaya düşmesi ve benzeri afetlere karşı daha dayanıklı ve güvenli hale getirileceğine ilişkin hedefler, stratejiler ve uygulama esasları getirileceği ve bunların plan uygulama raporu ve plan notlarına işleneceği; koruma amaçlı imar planlarının hazırlanması aşamasında; tarihi çevre, kültürel ve doğal miras, sosyal, kültürel ve ekonomik yapı, teknik altyapı, sosyal donatı, yapı ve sokak dokusu, mülkiyet yapısı, ulaşım, dolaşım sistemi, örgütlenme biçimi ve benzerlerine ilişkin gerekli etütler kent bütünü ile ilişkilendirilerek yapılacağı, tespit edilen sorunların çözümü ve tarihi, kültürel, doğal çevrenin yaşanabilir ve sürdürülebilir biçimde korunabilmesi için alana özgü stratejiler belirleneceği hüküm altına alınmaktadır.

Yönetmeliğin 7. maddesine göre yerleşik alanları kapsayan koruma amaçlı imar planlarında taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının fiziksel ve mülkiyet dokusu özellikleri, planlanan alanın şartları ile gelecekteki gereksinimleri göz önünde tutularak yeterli büyüklükte ve nitelikte sosyal donatı ve teknik altyapı alanları plan kararları ile belirleneceği öngörülmektedir. Ayrıca planlarda, engelliler gibi kamu ortak mekanlarını kullanmakta zorluk çeken kişilerin kentsel kullanımlara, sosyal donatı ve teknik altyapı alanlarına erişimini ve kullanımını sağlayıcı ve kolaylaştırıcı tedbirlerin alınması amacıyla tasarım ilkeleri geliştirilerek mekansal düzenlemeler yapılacağı ve her türlü mevzuat ve Türk Standartları Enstitüsü standartları dikkate alınacağı hükme bağlanmaktadır.

Yönetmeliğin 8. maddesinde koruma amaçlı imar planlarının onaylanması ile ilgili düzenlemelere yer verilmekte, 9. maddesinde koruma amaçlı imar planına itiraz süreci açıklanmakta, 10. maddesinde plan raporu ve gösterimde yer alacak kararlar belirtilmekte, 11. madde de koruma amaçlı imar planı değişikliğinde uyulacak usullere yer verilmektedir.

Yönetmeliğin Üçüncü Bölümünde; “Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması ve Denetimi” ile ilgili hükümlere yer verilirken, Dördüncü Bölümünde; “Koruma Amaçlı İmar Plan Müelliflerinin Yeterliliği ile Görev, Yetki ve Sorumluluklarına İlişkin Usul ve Esaslar” yer almaktadır.

Yönetmeliğin 17. maddesinde koruma amaçlı imar planlarının müellifi, şehir plancısı veya şehir ve bölge plancısı veya kent plancısı olduğu hükme bağlanmakta, planlama ekibinde alanın konumu, sit statüsü ve özellikleri göz önünde bulundurularak mimar, restorasyon konusunda yüksek lisans yapmış mimar, sanat tarihçisi, arkeolog, sosyolog, mühendis, peyzaj mimarı gibi meslek gruplarından yeterli sayıda uzmanın görev alacağı

belirtilmektedir. 18. madde de ise, koruma amaçlı imar planı müellifinde aranacak niteliklere yer verilmekte, 18/c maddesinde TMMOB Şehir Plancıları Odasından alınmış büro tescil belgesine sahip olmak koşulu getirilmektedir. Ayrıca planlama çalışmasını yüklenen müellif kuruluşların ortaklarından şehir plancısı veya şehir ve bölge plancısı veya kent plancısının asgari % 51 hissesi olmak zorunluluğu hükme bağlanmaktadır. Yönetmeliğin 19. maddesinde ise planlama ekibinde aranacak asgari nitelikler yer almaktadır. Yönetmeliğin 20. maddesinde plan müellifine ait sınırlamalar, 21. maddesinde

yeterlilik belgesinin sürekli iptali veya süreli ertelenmesi, 22. maddesinde plan müellifinin çalışmalarının değerlendirilmesi ile ilgili hükümler yer almaktadır.

Yönetmeliğin Beşinci Bölümünde; Bakanlıkça Hazırlanacak Çevre Düzenleme Projelerinde Görev Alacak Meslek Gruplarının Temel Nitelikleri, Altıncı Bölümünde; Bakanlıkça Hazırlatılacak Çevre Düzenleme Projelerinde Görev Alacak Müelliflerin Yeterliliği ile Görev, Yetki ve Sorumluluklarına İlişkin Usul ve Esaslar ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır.

# Kitap Tanıtımı

Hazırlayan: Olgu ÇALIŞKAN



## HYBRID SPACES<sup>1</sup>

**Derleyen: Güven Arif Sargın**  
**ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları: Ankara**  
**2004**  
**İngilizce**  
**117 sayfa**

ODTÜ Mimarlık Fakültesi'nde Güven Arif Sargın, Ayşen Savaş ve Kerem Yazgan'ın yürütücülüğündeki 'Arch 505 Advanced Architectural Design' tasarım stüdyosunun 2002-2003 ders yılı kapsamında ele aldığı proje teması "Melez" ve "Melez Mekanlar" idi. Temanın projelendirildiği kent ise Sovyet sonrası politik ve toplumsal dönüşümü ve aradakalmışlığı deneyimleyen Arnavutluk'un Pogradec kentiydi. Proje dönemi sonunda öğrenciler tarafından ortaya konan tasarım önerilerinin metinleştirilmesi ve stüdyo eleştirilerinin ön sunumlarının bir araya getirilmesi ile kitap (Hybrid Spaces), yayına hazır hale getirilmiş. Görsel tasarımını Fatih C. Öz'ün yaptığı kitabın grafik sunum kalitesi, yayının dikkat çeken özelliği.

Kitabın ana metnini oluşturan proje anlatımları öncesi Arka Plan / Kavramlar / Konular bölümündeki dört ayrı sunuş yazısına yer verilmekte. Buna göre, yayının derleyiciliğini de yapan Güven Arif Sargın projelerin temel temasını olan 'melez mekan' kavramına Pogradec bağlamında açıklık getirirken aynı zamanda projelerde yer alan tasarım stratejilerinin altı başlıkta kavramsallaştırmasını yapmakta: *yeniden-akılcılaştırma, yeniden-süreçlendirme, yeniden-kullanma, yeniden-yerleştirme, yeniden-üretim ve yeniden-temsiliyet*. 'Mimar Program'ı konun alan Ayşen Savaş ise sonuç 'biçim' ile 'işlev' arasındaki gerilime 'melezleme' ile ilgili olarak dinamik 'yeniden-süreçlendirme' yönünden vurgu yapmakta. Kerem ve Begüm Yazgan'ın 'Mimari Melezleme Süreci' yazısında Pogradec'teki konutlarda uygulanan yapısal dönüşümlerin ve yarattığı 'düzensizliğin' özüne zarar vermeden (yeniden) örgütlenmesi tanımlanırken; Başkan Günay Kentsel Tasarım Stüdyosu'ndaki eşzamanlı projeye referansla çalışmanın çok-disiplinli yanını anımsatıyor ve kentin bölgesel-tarihsel konumlanışını özetliyor.

Kitabın geri kalan bölümünde mekandaki melezliği yaratan çatışkı, çelişki ve karşıtlıkları (eski-yeni, kalıcı-geçici, merkezi-adedi merkezi vb.) yeniden üretme, geliştirme ve dönüştürme gizilgücüne sahip yedi ayrı 'kentsel bağlamlı mimari projeye' yer verilmekte. Projelerin ortak özelliği, mimari sonuç ürünün yanı sıra (bunu öncülleyen) kavramsal-

laştırma çalışmaları ve diyagramlar. Bunların bütünü Savaş'ın sunuş yazısında değindiği mimari programı ve programatik yaklaşımı oluşturuyor. Ve hepsinde açık bir biçimde olmasa da Sargın'ın sunduğu altı 'kentsel taktiği' okumanız olanaklı.

Ülkemiz planlama ve tasarım okullarındaki işliklerin ortak eksikliği, her dönem yoğun bir entelektüel çabayla ortaya konmuş çalışmalarını öğrenci portfolyöleri ile sınırlı yayınsallığa hapsedmeleri. Oysa okulların öncelikli toplumsal görevi salt öncü özgün fikirleri formüle etmenin ötesinde onları kamuoyunun gündemine taşıyarak tartışmaya sunmaktır. Bu nedenle bu çalışmanın fakültelerde öğrenci çalışmalarını belgeleme kaygısı ile 'stüdyo yayınlarını' tetikleyeceğini umuyoruz.



## KENTSEL ALANLARIN PLANLANMASI VE TASARIMI

**Ş. Aydemir, S.E. Aydemir, D. Ş. Beyazlı, N. Ökten, A. M. Öksüz, C. Sancar, M. Özyaba, Y. A. Türk**

**Akademi Kitabevi: Trabzon**  
**2004**

**Türkçe**  
**557 sayfa**

Türkiye'de kent planlama eğitiminde yaşanan en büyük sıkıntılardan biri Türkçe kaynak yetersizliği. Son yıllarda özellikle ulusal dağıtım ağına sahip yayınevlerinden çıkan ve popüler yayınlar arasında yerini alan kentsel politika ağırlıklı kentsel yazın artmış olsa da genç plancı adaylarına hitap edebilen yayın sayısı bir hayli yetersiz. Bu anlamda, Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ) Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü öğretim elemanlarıncı ders notlarının bir araya getirdiği ve 'Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı' adıyla yayınladığı kitap, bu eksiği büyük ölçüde ortadan kaldırır nitelikte. Kitabın kapsamı ve içeriği, planlama alanına yeni dahil olmuş bir öğrencinin kafasında alanı tanımlama kaygısına yanıt verebilecek kadar geniş ve zengin.

Önsözde de belirtildiği üzere kitap, 1999'da KTÜ'deki mimarlık, peyzaj mimarlığı ve jeodezi mühendisliği bölümlerinde okutulan Şehircilik

<sup>1</sup> Melez Mekanlar

dersleri için derlenmiş aynı adlı ders notları kitabının gözden geçirilmiş, yeniden düzenlenmiş ve genişletilmiş sürümü.

Konu kent, planlama ve tasarım üçlüsü olunca ister istemez hacimi ve bir oturuşta okunamayacak ama farklı konularda danışılabilir uzun bir metinler bütünü ortaya çıkmış. Ancak, sekiz yazarlı kitap geniş bir yelpaze sunmayı başarmış okuyucuya.

On yedi bölümden oluşan kitapta, ilk olarak kent ve kentleşme olguları, planlama, planlama türleri ve evrimi, yaklaşımları tanımlanmış. Ardından kent planlama ve tasarım normları, ölçütleri, ikaları ve kullanım seçenekleri, farklı ölçeklerde konut, ulaşım, ticaret, eğitim, kültür, sağlık, rekreasyon alt başlıkları içerisinde açıklanmış. Kitabın bir bölümü tek başına kentsel tasarıma ayrılmış. Devamındaki bölümde ise bununla ilintili olarak kentsel dış mekan tipolojileri örneklenmiş. Kitabın son beşte birlik bölümü ise bütünüyle Türkiye'deki imar kurumu ve koruma planlaması yaklaşımlarına ait. Bu anlamda kitabın bütününde, batı merkezli kuramsal açıklamalar ve yurtdışı örneklerinin yanı sıra Türk kent planlama pratiği ve tarihçesi yeterince irdelenmiş durumda.

Kitapta yer alan tablo ve grafiklerin hemen hemen tamamı referanslı alıntı olmakla birlikte bu denli kapsamlı bir derlemeden aksini beklemenin haksızlık olacağını düşünüyoruz. Yurtdışı yayının saplantı haline geldiği günümüzde, Trabzon'daki yazar kadrosunun çalışmasının Türkçe yazın açısından örnek oluşturacağını umuyoruz.

İsteme adresi: Akademi Kitabevi, Uzun Sk., No. 6/B (61100) Trabzon



## MERKEZİ BİR KENT PARÇASI - KENTSEL TASARIM PROJESİ

**Yayına Hazırlayan: A. Fırat Atabaş**  
**Boyut Kitapları: İstanbul**  
**2004**

**Türkçe**  
**144 sayfa**

"Merkezi Bir Kent Parçası - Kentsel Tasarım Projesi" adından da anlaşılacağı gibi bir proje tanıtım kitabı. Ülkemizde güncel mimari ve kentsel tasarım projelerinin yayınladılması ve planlama, tasarım, mimarlık kamuoyu ile paylaşımı geleneğinin henüz olgunlaşmadığı gerçeği düşünüldüğünde kitabın önemi ve özgünlüğü ortaya çıkmakta. Nitekim, arka kapağında da belirtildiği gibi çalışma, Türkiye'de kitaplaştırılan ilk kentsel tasarım projesi olması nedeniyle öncü nitelikte.

Kitaba konu olan proje, eski Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali (AŞOT) alanının dönüşümünü 1992'de belediyeye yapılan sözleşme ile programlayan ve yöneticiliğini mimar Kadri Atabaş'ın yaptığı kentsel tasarım projesi. Toplam 22.5 hektarlık alandaki yeniden yapılanma senaryosunu ele alan kitap, alanın kent içindeki merkezi konumunu da göz önünde bulundurarak içinde bulunduğu kentsel bağlamın tanımına da yer ver vermekte. Ancak, tasarım şeması olarak projenin kendisine yönelik vurgu bu tanımları biraz yetersiz kılmakta ve Ankara dışındaki okuyucuyu büyük ölçüde salt proje

şemalarına odaklanmaya zorlamakta. Bunda kitabın kurgusunun rolü büyük. Üç "etap"tan oluşan kitapta bölümlerin her biri aslında projelendirme sürecinin etaplarının birebir yansıması. Buna göre, 1. Etap'ta alanın fiziksel verileri, konumu, tarihselliği, kentin biçimlenişi açısından üstlenebileceği işlevler kısaca irdelenirken; 2. Etap'ta önceki etapta ortaya çıkan 26 kavram projesi seçeneğinden işlev önerileri ortaya konulmakta. Böylece, bir araya getirilmesi düşünülen işlevler olan kongre merkezi, belediye hizmet binası ve kentsel park alanda kentsel tasarım önerileri olarak sunulmakta. 3. Etap'ta ise karar verilen seçeneğin yapısal ve çevresel projelerine, buna yönelik teknik açıklamalarına yer verilmekte. Ek Raporlar bölümünde verilen dünya örnekleri ile ise söz konusu projeye benzer içerik ve kapsama sahip yurtdışı örnekleri okuyucuya sunulmakta.

Projenin içeriğine yönelik olası eleştiri ve yorumlar bir kenara bırakılırsa; seçenekler üzerinden düşünme ve en uygun sonuç ürünü ortaya koyan projenin yayınladılması, reel tasarım süreci ve dilini anlamaya çalışan planlama ve tasarım öğrencileri açısından önemli.

Ülke mekansal planlama pratiğinin belleğinin oluşumu açısından bu tür yayınlara gereksinim duyuyoruz. Bu nedenle kitabın özgün önemi belirgin olmakla birlikte proje sürecinin ve ürününün yayına hazırlayanlarca değerlendirilmeden ve yeterli kavramsallaştırma yapılmadan birebir proje kitapçığı olarak yayına sunulması, kitabın en büyük eksiği. Okuyucu en azından Sayın Atabaş'tan girişte bir sunuş yazısı beklemiyor değil.



## KENTLERİN DÖNÜŞÜMÜ KENT TEORİSİ VE KENTSEL YAŞAM

**David C. Thorns**  
**Çeviren: Esra Nal, Hasan Nal**  
**Soyak Yayınları: İstanbul**  
**2004**

**Türkçe**  
**258 sayfa**

Geçtiğimiz yıl kent ve kentleşme üzerine Türkiye'de yayınlanmış yabancı yazarlı yayınlardan biri olan "Kentlerin Dönüşümü" kent kuramı ve kentsel yaşam üzerine tarihsel, geniş bir perspektif sunuyor. Kentleşmenin ve kentsel gündemin dönüşümünü ağırlıklı olarak yirminci yüzyılın ikinci yarısından yeni yüzyıl başına taşıyan David C. Thorns kent yaşamının gelişen dinamiklerini ortaya koymakta. Bunu yaparken temel yaklaşım, kuramsal alanı yaşam pratiğinin somut gerçekleri ile örneklemek ve sınamak olmuş. Bu anlamda nesnel süreçler ile kuramsal yorumlar arasında ilişki kurma yazarın birincil kaygısı olmuş. Bu da çalışmayı, salt kuramsal tartışmanın ötesine taşımış.

Bir sosyoloji profesörü olan Thorns, 1996 yılında katıldığı İstanbul Habitat 2 konferansı sonrasında kentleşme çalışmalarına başlamış ve iki yıllık süre içerisinde gezdiği ona yakın küresel kent sonrasında söz konusu çalışmayı hazırlamış. Bu yönüyle bakıldığında, kentleşme yazınına sonradan dahil olmuş bir araştırmacı için son derece kapsamlı ve ayrıntılı bir çalışma ortaya çıkmış. Yazar, sosyolog bakış açısını çalışmaya belirgin biçimde yansıtılmış durumda. Bu nedenle Planlama ve Kentsel Çevre ve Sürdürülebilir Şehir adlı son iki bölüm dışında kitabın bütününde kent planlama teorisinden çok kent ve kentleşme kuramının ağırlıklı olduğunu görmekteyiz. Kuramın temelinde ise sosyal ve kültürel bir olgu olarak kent var. Bu çerçevede, küreselleşme olarak adlandırılan genel ve belirsiz dönüşüm sürecinin açıklanmasında merkeze kenti koyan yazar, sürecin sosyo-mekansal yansımalarını somutlaştırmaya çalışmakta. Bunu yaparken gelişmiş metropoller dışında Latin Amerika, Asya gibi gelişmekte olan dünya kentlerini de sorgu konusu yapması, küreselleşme anlatımını güçlendirmiş durumda.

Yeni binyılın neden 'kentsel' olacağı açıklaması ile başlayan kitap, endüstriyel-modern kentlerim ortaya çıkışı ve demografik değişim süreçleri ile devam ediyor. 'Küresel Şehir' tanımı alışık olduğumuz biçimiyle küresel-yerel ayrışması ile yapıldıktan sonra ise dönüşen günlük yaşam pratikleri (ev ve iş alanı, mahalle ve topluluk çözümleri) değişen tüketim ve kent kültürü çerçevesinde açıklanmakta. Planlama konusuna gelinmeden önce ise son olarak toplumsal eşitsizlik olgusu ve kentsel alandaki sosyal dışlanma dinamikleri, nedenleri ve modelleri ile anlatılmakta.

Thorns, sonradan dahil olduğu kent kuramında iddialı savlar ortaya koymaktan kaçınmış bu çalışmasında. Metnin geneli bilgi verici, derlemeci ve betimsel. Bu anlamda, kitap kentleşme konusuna ilgi duyabilecek disiplin dışındaki okuyucu ve öğrenciler için yararlı bir kaynak. Bununla birlikte kitabın çevirisinden kaynaklanan sorunlar şehirlik disiplini içindekiler için hissedilebilir nitelikte. Bu nedenle, anadile çeviri konusunu kendisine sorun edinen aktif şehirlik kadrolarına duyulan gereksinim bir kez daha anımsanıyor.



## T+ 8 ŞEHİRCİLİK – KENTSEL TASARIM

**Tasarım Yayın Grubu**

**Tasarım Yayın Grubu Yayınları: İstanbul**

**2003**

**Türkçe/İngilizce**

**152 sayfa**

Tasarım Yayın Grubu tarafından Tasarım Dergilerinden derlenerek hazırlanan "T+ mimarlık serisi" kitaplarından biri olan ve 2003 yılında yayınlanan "T+ 8 Şehirlik – Kentsel Tasarım", üst ölçek planlamaya ilgi duyan tasarımcılar için hazırlanmış bir kentsel proje seçkisi nite-

liğinde. Kitap, serinin diğer konusal kitapları gibi yayınlanmakta olan Tasarım Dergisi içerisinde yer alan projelerden seçilmiş. Kitapta 28 ayrı kentsel proje örneği mevcut.

Projelerin bir çoğu 1953 yılından bu yana faaliyette olan ve bünyesinde peyzaj mimarları, inşaat mühendisleri, mimar ve kentsel tasarımcı barındıran Sasaki Associates firmasına ait. Amerika, Çin, Avustralya, Mısır, Almanya, Kazakistan ve Meksika gibi pek çok farklı ülkedeki kentsel alanlar için hazırlanmış büyük oranda uygulamaya geçilmiş projelerin tanıtımında kavram tasarımları, stratejik diyagramlar, proje teması açıklama notları, temel planlama/tasarım sorunsalı bir arada sunulmuş. Projelerin ölçek aralığı bir hayli geniş. Ada ölçeği ve kent alt parçasından Astana Ana Planı'na kadar uzanan ölçeksel kapsama alanı var. Yazına geçecek kadar nitelikli olan projelerin görsellerindeki sunum teknikleri de projeyi ele alış biçimi kadar okuyucu açısından öğretici. Bu durum, vaziyet planı, katı model ve sayısal model görüntüleri, eskiz çizimleri ve hava fotoğrafları ile zenginleştirilerek güçlendirilmekte.

Farklı zaman aralıklarında güncellenerek süreklilik kazandırılması gereken bir yayın.



## KENTSEL PLANLAMA VE TASARIM ÖĞRENCİLERİNE NOTLAR

**Raci Bademli**

**TMMOB Şehir Plancıları Odası: Ankara  
2005**

**Türkçe**

**162 sayfa**

2003 yılında kaybettiğimiz ODTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. Raci Bademli'nin 2000 yılından bu yana yönlendirdiği ve yürütücülüğünü yaptığı kentsel planlama stüdyolarında öğrencilerine sunduğu çalışma notları bir araya getirilerek kitaplaştırıldı: öğretmenin kendi ifadesiyle, "stüdyoya mektuplar", 'Kentsel Planlama ve Tasarım Öğrencilerine Notlar'..

Mektupların en temel özelliği, Bademli'nin genç kent plancısı adaylarına 'plancı' gibi düşünme, sorun tanımlama, çözümleme, stratejik bakış açısı sunabilme, sorunu seçeneklendirerek çözme ve çözümü tasarımlama becerisini aşlamaya yönelik doğrudan ya da dolaylı iletilere sahip olması. Bu iletilerin çıkış noktası kimi zaman bir sözcüğün kökeni iken, kimi zaman çok genel ama üzerinde fazlaca düşünülmemiş bir konuyu irdelemek, "onu kendine sorun edinmek" ve planlama sorunsalı haline getirmek olmuş.

Bademli'nin stüdyo projesini ele alış biçiminden planlamayı ne denli teknik bir bakıştan uzak, yaşamın içinde formüle ettiğini duyumsamak olanaklı. Bu anlamıyla planlama yaşamın her alanına sızmış bir eylemler bütünü. Çalışma notlarının içeriklerine baktığımızda bu geniş bakış dikkat çekiyor. Kentsel tasarım raporu ya da teknoloji geliştirme bölgelerinin yanında zeytini, İstanbul'un tutsak atlarını, tarhun otunu, erguvanı ya da çardağı görmeniz olası...

Mersin, Ankara ve İstanbul planlama ışıklarına yönelik öğrenciye hitaben kaleme alınmış kırk iki ayrı çalışma notlarını diğer tüm planlama

ve tasarım öğrencileri için başvuru kaynağı haline getiren, öğretmenin doğrudan ışık projesine yönelik ve ona özel bir anlatımda bulunmayışı ve genellenebilir ve eğitim sürecinin her aşamasında geçerli olabilecek sorular ortaya atıyor olmasıdır. Bu anlamda, somut sorunlara hazır yanıtlar vermek yerine, sorunu ele alma yöntemi, eleştirel akılcı bakış açısı ile öğrenciyi sunulmakta ve onun üzerinde yeniden düşünme kaygısı tahrik edilmekte. Öğrencinin karşı mektup yazabilmesine de olanak sunacak biçimde.. İşte bu nedenle kitabın, salt planlama ve tasarım öğrencileri tarafından değil; eğitimcileri tarafından da dikkatle okunması gerektiğini düşünüyoruz. Nitekim, ışık notlarıyla Bademli'nin öğrenciyi sunduğu 'mektuplar', öğretmeye değil karşılıklı öğrenmeye dayalı stüdyo eğitiminde pedagojik açıdan son derece özgün bir yaklaşım, diyalog aracı ve dil önerisi getirmekte.

Çağdaş Türk kent planlama eğitiminin eleştirel akılcı ustası, aydınlanmacı Hasan Âli Yücel'ine saygıyla...



## TÜRKİYE MİMARLIĞI: GELENEK, YÖRE, DOĞU, BATI

**Baykan Günay**

**TMMOB Şehir Plancıları Odası: Ankara**

**2005**

**Türkçe**

**103 sayfa**

Mesleki şovenizmin en yoğun yaşandığı bir dönemde bir şehircinin ülke mimarlığı üzerine yayın yapması entelektüel anlamda -ne yazık ki- bir 'cesaret' unsuru haline gelmiş bulunuyor. Bu anlamda, ODTÜ öğretim üyelerinden Doç. Dr. Baykan Günay'ın yaklaşık otuz yıllık profesyonel fiziksel planlama birikimi ile ulusal mimarlık üzerine yaptığı "Türkiye Mimarlığı: *Gelecek, Yöre, Doğu, Batı*" adlı çalışma bu çerçevede değerlendirilmeli.

Ekim 2005'te Şehir Plancıları Odası Yayınları arasında çıkan bu kitap, UNESCO bünyesinde hazırlanmakta olan "XX. Yüzyılda Akdeniz Sanatı ve Kültürü" adlı çalışmanın "Modern Türk Mimarlığı" bölümünün görsel ve anlatımsal olarak genişletilmiş Türkçe sürümü. Yazarın, çalışmayı Türk mimarlık ve planlama kamuoyu ile paylaşma kaygısı ile yayınladığı bu eser, önsözde de belirtildiği üzere geniş kapsamlı bir mimarlık tarihi tartışması değil; antoloji niteliğinde bir çalışma. Kitabı, Türkiye açısından özgün hale getiren unsur, mimarlık tarihi çalışmalarındaki genel yaklaşımın aksine dönemselleşen genellemeler yerine, tek tek örneklerden yola çıkarak yorum geliştirme yöntemini izlemesi. Bir başka özgün yaklaşım ise, yazarın yapmış olduğu dönemleştirmelerin 1960'lı yıllara kadar genel kabul görenlerle aynı olmakla birlikte; sonrasında yazarın kendi yorumlarıyla ile üretilmiş olması.

Kitaba adını da veren doğu-batı, geleneksel-modern, yöresel-evrensel ve tarih-gelecek eksenli tarihsel karşıtlık anlatımın omurgasını oluşturmakta. Nitekim yazara göre, her dönemin içinde bu karşıtlıklar varolabilmekte ve bu, mimari dönüşümün temel dinamiği olmaktadır.

Birçoğu Günay'ın kişisel belgelemesine ait fotoğrafların sayısı 200'ü bulmakta ve bu, kitaba zengin bir görsel içerik katkısı sunmakta. Kökler, Türk Mimarlığı ve Türk Kenti olarak üç ana ve toplam on altı alt başlıktan oluşan kitapta yazar, Türk Mimarlığı'nı irdelemeden önce

bunu ortaya çıkarak 'kökleri' tanımlama gereği duymuş. Bu anlamda, mimari köklerimiz olan Selçuklu, Osmanlı, batı etkileri, geleneksel ve yöresel mimari ile batıya tepki olarak ortaya çıkan ulusçu akımlar örneklenmiş ilk olarak. Türkiye Mimarlığı bölümünde ise Cumhuriyet Ankara'sı, ulusal ve uluslararası üslup, yeni klasikçilik, modern akımlar ve yeni akımlar ana başlıklar içerisinde. Tekil eser olarak Anıtkabir ayrı olarak irdelenirken, 'Cami Mimarisi' başlı başına sorgu konusu olmuş Günay için.

Türk Kenti değerlendirmesi içinde yazar, 'toplum mimarlığını' olumlar-ken; sonuç bölümünde bir şehirci olarak Türk Mimarlığı ile Türk Planlama pratiği arasındaki ilişkiyi öz-eleştirel bir bakışla yorumlamakta:

*"...Türk şehirciliği ise feodal-kırsal bir toplum yapısından modern sanayi toplumuna geçerken yaşanan problemleri çözmemiş, devraldığı mülkiyet dokusunu sağlıklı bir kentleşme için dönüştürmemiştir. Dolayısıyla Türk mimarlığının eriştiği düzeye kentin mimarlığı (urban architecture) erişmemiştir. Bu bağlamda hızlı kentleşme, kent kültürünün gelişmemesi, kamusal alanın olgunlaşmaması, ya da parasal darboğazlar gibi çok sayıda neden sıralanabilir. Bütün bunlarda doğruluk payı olduğu çok açıktır. Kanımca bir başka önemli neden, mimarlığı değil, arazi düzenlemelerini, yol kademelenmesini ve işlevci bakışı temel alan plancı yaklaşımlarında da aranmalıdır. Yeni yerleşim bölgelerinde ve geçeköndü islah planı adı altında üretilen planlarda işin şehir tarafı (planlama+mimarlık) unutulmuş, planlama tarafı (planlama+haritacılık) ön plana çıkartılmıştır."*

Günay'ın arı dili ve duru anlatımı, metin ve görsel malzemenin kolay algılanır bütünselliği ile bir araya geldiğinde meslek alanı dışındakilerin de rahatlıkla okuyabilecekleri bir kitap ortaya çıkmış.



## 'CUMHURİYET'İN 'ANKARA'SI

**Derleyen: Tanrı Şenyapılı**

**ODTÜ Yayıncılık-Kültür Yayınları Dizisi**

**2005**

**Türkçe**

**115 sayfa**

2005 yılında ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden emekli olan Doç. Dr. Özcan Altaban'a armağan olarak hazırlanan "Cumhuriyet'in 'Ankara'sı' Ankara'nın kent ve planlama tarihi ile güncel sosyal, mekansal ve siyasal çözümlemesinin yapıldığı bir derleme kitabı olarak geniş bir içeriğe sahip. Bugün hala geçerliliğini koruyan ve ortaya koyduğu planlama ilkeleri ile ileri bir konumda bulunan 1990 Ankara Nazım Planı'nı hazırlayan ekipte yöneticilik yapmış; 24 yıl boyunca akademiye genç plancı adaylarına bu ve önceki meslek deneyimini aktarmış bir ikinci kuşak Cumhuriyet aydını için hazırlanmış "Cumhuriyet'in 'Ankara'sı'..

Mimarlık disiplini içinden çıkıp bu birikimini planlama ile birleştirerek 'şehirli' kimliğini oluşturan Altaban için yayına sunulan bu derleme salt plancılar değil; mimar akademisyenler de katkı koymuş. Altaban'ın şehirciliğin yasal ve idari boyutuna yaptığı vurgu düşünüldüğünde planlamaya yönelik yazılardaki uygulamaya yönelik yoğunlaşma daha rahat anlaşılabilir.

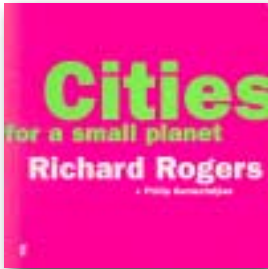
Beş ayrı bölümden oluşan kitabın birinci bölümünü oluşturan ve Ankara kent tarihini konu edinen makalede İ. Tekeli, yeni bir tarih yazımı önerisi sunmakta. Buna göre, Şikago Okulu kaynaklı tarihsel coğrafya paradigması ve kent tarihini planlama tarihine indirgeyen yaklaşıma seçenек oluşturacak şekilde kentsel dinamiği oluşturan tüm aktörleri bir bütün olarak ele alan üçüncü bir tarih yazımı önerisi ortaya konmakta.

Kitabın Ankara planlama tarihi üzerine yazılmış bölümleri ise Ankara'nın planlı kentsel gelişimi ve plan uygulamalarını irdeleyen beş ayrı makaleden oluşmakta. Makalelerin ortak özelliği nesnel bir tarih anlatımının ötesinde günümüz Ankara'sının kentsel gelişim tercihlerine de ciddi eleştiriler getiren nitelikte olmaları.

Kitabın dördüncü bölümü ise kentsel dönüşüm sürecini ele alan araştırma yazılarından oluşuyor. Burada iki farklı yaklaşım görülmekte: Kentin planlama pratiği ile şekillenen dönüşüm süreci ile kentin demografik, siyasal ve sosyo-ekonomik coğrafyasını irdeleyen süreç tanımları. Araştırmaların her biri, Ankara'nın günümüz kent profilinin farklı yönleri ile güncellenmesi açısından önem taşımakta.

Derlemenin son bölümünü olan 'Anılarla Ankara'da ise 'gençlik yıllarının' Ankara'sında eğlenme ve dinlenme mekanları anlatımı ile Ö. Şenyapılı ve geçekodu tarihini kişisel bakışı ve duyarlılığı ile yorumlayan E. Acar yer almakta. Her iki yazı da özgün anlatımları ile kitabın bütünündeki genel anlatıma zenginlik sunmaktalar. Bu bölümdeki ve kitaptaki son yazıda G. A. Sargın ise, Cumhuriyetimizin 10. Yılı' dolayısıyla Rus yönetmenler Yutkevich ve Oskaroviç'e hazırlanan 'Ankara: Türkiye'nin Kalbi' belgeselini konu olarak Sovyet propaganda filmlerinde ideolojik bellek oluşturma çabasını sorgulamakta.

Bu çerçevede kitap, dönem dönem güncellenmesi gereken kent profili ve kentin yeni tarihi ele alışlarını bütünleştiren özülle Başkent yazınına önemli bir katkı sunmakta.



### CITIES FOR A SMALL PLANET<sup>2</sup>

**Richard Rogers, Philip Gumuchdjian**  
**Faber and Faber Limited: London**  
**1997**

**İngilizce**  
**180 sayfa**

Şehircilik tarihi boyunca kent üzerine düşünce üreten ve söylem yaratan birçok mimar olmuş. Bugün, bu tip mimarlar düşünüldüğünde akla

gelecek isimlerden biri Michael Sorkin ise diğeri Richard Rogers'dır. İkisinin de ortak noktası içinden çıktıkları toplumun doğayı karşısına alan denetimsiz büyümeye dayalı modern kentleşme pratiğine karşı çıkışları. Bu anlamda, birçoğumuzun Pompidou Merkezi ya da Millennium Dome ile tanışımız Rogers, özellikle 'Megakentler' konferans dizisini verdiği 1995 yılından bu yana belirgin bir şehircilik söylemi yaratmış durumda. Özellikle sürdürülebilirlik konusunda çalışan plancıların sıklıkla başvurduğu "Bir Kentsel Rönesans'a Doğru" [Towards an Urban Renaissance] (1999) kitabını hazırlayan 'Kentsel Görev Gücü'nün [Urban Task Force] başındaki isim olan Rogers, "Küçük Bir Gezegen İçin Kentler" kitabını, P. Gumuchdjian ile birlikte bu çalışmadan iki sene önce yayınlamış. İkincisini öncülleyen bu çalışmanın önemi ise; daha sonra birçok Avrupa ülkesinde resmi şehircilik politikaları olarak kabul edilecek sürdürülebilirlik ilkelerini söylemsel geri plan kazandırmış olması.

Kitap temelde beş ayrı alt-başlıktan oluşmakta: Kentlerin Kültürleri, Sürdürülebilir Kentler, Sürdürülebilir Mimarlık, Londra: Hümanist Kent ve kitaba da adını veren Küçük Bir Gezegen İçin Kentler. Mimarlık, planlama, kentsel tasarım, kent kültürü ve sosyolojisinin başarılı bir biçimde harmanlandığı kitapta Rogers, sürdürülebilirlik çerçevesinde adaletli, yaratıcı, ekolojik, kolay etkileşilebilir, değişik, çok-merkezli ve çeşitliliği barındıran kent modelini adres göstermekte. Katılım, eğitim ve buluşçuluk temelli sosyal siyasaların da vurgulandığı sonuç bölümünde Rogers, kent planlamanın metropoliten alan ölçeğini de aşan yeni ele alınışına da vurgu yapmakta ve 'bölgeselci' şehircilik yaklaşımını bir üst aşamaya taşımakta.

Ana teması gibi küçük bir boyutta tasarlanmış kitabın en önemli özelliği teknik çizimlerle daha genel anlatıma sahip görselleri, disiplin dışındaki insanlara da hitap eden yalın ama 'değişik' bir anlatımla bir araya getirilmiş olması. Ancak, kuramsal anlamda en büyük eksiklik kitabın kaynakçasının zayıflığı. Bununla birlikte, her dönem gönderme yapılan her kültür kitapta olması gereken 'doğrudanlık' ve 'referanssız özgünlük' özelliğini başarıyla yansıtan kitap ile Rogers, (kapak arkasında bir eleştirmenin belirttiği gibi) belki de kent yazını için potansiyel bir klasik yaratmış durumda. Yaklaşık on yıldır bir sonraki çalışmasının gölgesinde kalmış olsa da...



### THE URBAN DESIGN HANDBOOK: TECHNIQUES AND WORKING METHODS<sup>3</sup>

**Ray Gindroz**  
**Urban Design Associates: New York**  
**2003**

**İngilizce**  
**208 sayfa**

W. W. Norton Yayınlarının Mimarlık / Kent Planlama dizisinden önceki sene yayınlanmış kitap, son dönemde kuramsal ağırlıklı kentsel tasarım yayınlarının aksine yöntem ve teknik üzerine üretilmiş bir

<sup>2</sup> Küçük Bir Gezegen İçin Kentler

<sup>3</sup> Kentsel Tasarım El Kitabı: Teknik ve Çalışma Yöntemleri

çalışma. Baş yazarlığını Ray Gindroz'un yaptığı ve dokuz yazarın katkı koyduğu "Kentsel Tasarım El Kitabı", 1964'ten bu yana kent ve mahalle tasarımı alanında uzmanlaşmış Amerikan Urban Design Association firmasının bugüne dek ürettikleri tasarım projeleri temel alınarak hazırlanmış.

Kitabı, firma proje katalogu değil de; 'tasarım el kitabı' haline getiren, firmanın proje deneyimini doğrudan proje üzerinde yansıtmak yerine proje üretim aşamaları ve bu aşamalarda uygulanan teknik ve yöntemler üzerinden okuyucuya sunması. Burada temel kaygı, uygulamayı yönlendirecek teknik çizimler ötesinde proje alanında söz sahibi olan paydaşlarla diyalog kurmayı sağlayabilecek bir tasarım dili geliştirmek olmuş. Böylece, tasarım disiplini dışındaki kimselere de projeleri anlama, algılama ve yorumlama şansı tanınmakta. Bu anlamda grup için "tasarım, topluluk inşasının (community building) fiziksel dili".

Başlangıcında "Yeni Şehircilik (New Urbanism) Bildirgesi"ne yer verilen kitapta, tüm projeler aynı tasarım/planlama akımının ilkelerini yansıtmakta.

Kitapta anlatıma konu olan başlıca proje alanları geleneksel karmagelir grubu komşuluk birimleri, kent merkezi, özel alanlar ya da yeni-kırsal ya da yeni-kent yerleşimleri olmuş. Altı ana bölümden oluşan kitapta sırasıyla kentsel tasarım ilkeleri, kentsel yapı, süreci tasarlamak, kentsel tasarım, firma katalog tasarımı ve mimari tasarım süreci ele alınmakta.

Kentsel Tasarımın artan kurumsallığı çerçevesinde ülkemizde de akademi dışından tasarım pratiğinin içindeki gruplar tarafından bu tür (kuramsal değil ama kavramsal) değerlendirme yayınlarının üretileceğini umuyoruz.



### URBAN DESIGN: METHOD AND TECHNIQUES<sup>4</sup>

**Cliff Moughtin, Rafael Cuesta, Christine Sarris and Paola Signoretta**  
Architectural Press: Oxford  
2004

**İngilizce**  
212 sayfa

Planlama profesörü Cliff Moughtin'in ve üç yardımcı yazarın Architectural Press'ten çıkan 'Kentsel Tasarım' dizisinin dördüncü kitabı, Kentsel Tasarım: *Yöntem ve Teknikler*. -Öncekiler: Sokak ve Meydan, Yeşil Boyutu, Bezeme ve Dekorasyon- Kentsel tasarımın kategorik ele alınışı konusunda önemli bir yeri olan bu dizinin son kitabı, kentsel tasarımın yöntemi ve tekniği üzerine. Temel soru, farklı yöntemlerin farklı tasarım teknikleri ile nasıl yeniden üretilebileceği yönünde. Bu ele alış, teknisist bir bakışla değil; sürdürülebilir planlama ve tasarım sonuç ürünleri üretebilme kaygısıyla ortaya çıkmakta.

Sunulan görgül çalışmaların bütününe İngiliz kentlerine ait oluşu nedeniyle kitap, kentsel tasarımın en erken kurumsallaştığı ülkelerden biri olan İngiltere'nin şehircilik yaklaşımını da ortaya koymakta. Felsefik temelini akılcılıktan aldığı belirtilen çalışmada tasarımın 'problem çözme' yönüne özel vurgu yapılmakta. Bunu yaparken alternatif çözüm üretme yaklaşımı temel alınmakta. P. Geddes'in hala eskimeyen araştırma (survey)-çözümleme (analysis)-plan üçlemesi ara süreç tanımlarıyla zenginleştirilmekte. Bu çerçevede katkı, tasarımın çoklu / katılımcı bir süreç olarak yeniden tasarlanması yönünde. Yeni tasarım yaklaşımı yukardan aşağı ve çizgisel değil, geri beslemeli, döngüsel ve katılımlı.

Özü gereği yaratıcı özneliğini korumaya çalışan tasarımcının bu yeni bağlamda profesyonel birikimini nasıl etkinleştirebileceğinin yanıtı bulmak mümkün kitapta.

Buna göre, kitabın birinci bölümünde kentsel tasarım 'süreci'nin temel kavramları belirlenirken, ikinci bölümde bu kavramlar eşliğinde müzakereli 'programlama' tanımı yapılıyor. Sonraki bölümde mekana inilerek araştırma ve görsel çözümleme teknikleri gerçek örneklerle irdeleniyor.

Çözümleme bölümünün kitap açısından en önemli yanı, günümüz çözümleme tekniklerinde yerini almış olan SWOT, CBS temelli haritalama ve 'Mekan Dizimi' (Space Syntax) tekniklerinin anlatımı. Sonraki bölümde çoklu seçenekli tasarım şemalarının üretimi ve seçeneklerin değerlendirilmesi süreci katılımcı pratik içerisinde açıklanmakta. Sunuş teknikleri bölümü ise hızla değişen görsel sunu teknikleri karşısında bir miktar güncellenmeye gereksinim duymakta. Tasarımı bir süreç olarak kavrayan Moughtin, kitabın son bölümünde kentsel tasarım projelerinin işletimi ve uygulama aşamasını proje yönetimi çerçevesinde kavramsallaştırmakta.

Kentsel tasarımın tekniği ve yöntemini salt görselleştirme sorunsalı olarak görmek istemeyenler için kavramsal arka planı güçlü bir uygulama kitabı, Kentsel Tasarım: *Yöntem ve Teknikler*.



### SUSTAINABLE URBAN DESIGN: AN ENVIRONMENTAL APPROACH<sup>5</sup>

**Derleyen: Randall Thomas**  
Spon Press: London  
2003

**İngilizce**  
212 sayfa

Sürdürülebilirlik yazınının en ciddi problemi önerilen sürdürülebilirlik ilkelerinin sözel belirsizliği aşmakta yaşadığı güçlütür. Bunu planlama ile mekansal anlamda aşan yaklaşım, yine de müdahaleci eylemsel

<sup>4</sup> Kentsel Tasarım: Yöntem ve Teknikler

<sup>5</sup> Sürdürülebilir Kentsel Tasarım: Çevresel Bir Yaklaşım



içeriğe sahip olmakta zorlanıyor. "Sürdürülebilir Kentsel Tasarım: Çevresel Bir Yaklaşım", bu zayıflığı ortadan kaldıracak çabayı planlama ve tasarım çevrelerine sunmakta.

2003 yılında yayınlanan kitap, bu yıl içinde yeniden gözden geçirilmiş. R. Thomas yürütücülüğünde on altı kişilik geniş bir akademisyen ve uygulamacı grup tarafından derlenen kitapta ağırlıklı olarak İngiltere ve Avrupa kentsel deneyimi görgül çalışmalarla okuyucuya sunulmakta ve bir dizi yenellenebilir planlama / tasarım ölçütü ve ilkeleri üretilmektedir.

Yoğun örnekleme ve anlatımdaki ana vurgu, kentsel tasarımdaki çevresel sorunları tasarım kılavuzu oluşturacak biçimde ele alınabileceğidir. Bunu gerçekleştirirken arka plan sorusu ise: "Kentsel çevrenin fiziksel yapısını yeniden ele almada daha yaşanabilir, ilginç ve yeşil kentleri daha az enerji, malzeme ve su kullanarak nasıl yaratabiliriz?"dir.

Kitap, 'kentsel tasarım alanının ölçeği nedir?' sorusunun geçerliliğini de ortadan kaldırır nitelikte. Nitekim, ortaya konan tasarım stratejileri, kent planlamadan mühendislik alanına kadar farklı ölçeklerde ayrıntılandırılmakta. Tasarım yaklaşımlarının merkezine 'enerji-verimliliği'ni koyan çalışma grubu, kütle biçimi ve konumlanışından, malzeme tercihi ve yapım tekniklerine en düşük maliyetli ve sürdürülebilir seçeneklerin neler olabileceği sorgusuna yanıt arıyor.

Kitapta yer alan ana başlıklar; kent planlama ve tasarım, ulaşımı peyzaj ve kentte doğa, yapı tasarımı, enerji ve bilgi, malzeme, su, atık ve kaynak.

Çevresel konularla kentsel tasarım arasında somut ve ilkesel ilişkisellik sunan bu kitap, sürdürülebilirlikte mekan tasarımına yönelik eylemsel bir bakış arayan şehirciler için...

# Tez Özetleri

Hazırlayan: Olgu ÇALIŞKAN

## KENTSEL DOKUDA ARKA BAHÇE KULLANIMI

**ZEYTİNCİ, Ahmet  
İTÜ**

**Yüksek Lisans, Şehir ve Bölge  
Planlaması Anabilim Dalı  
Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Mehmet  
OCAKÇI  
Mayıs 2005**

Ülkemizde kentsel parsel üzerinde yapılaşmamış alanların ihmal edilmesi, parsel üzerinde mümkün olan en çok alana inşaat yapılmasına yönelik bir eğilim olması ve bunun imar mevzuatları ve ilgili yönetmeliklerin bazı maddeleri ile de teşvik edilmesi, kentlerde yaşam kalite düzeyinin yükseltilmesi hedefini zorlaştırmaktadır. Bu tez çalışmasının amacı, ön, yan ve arka bahçeler olarak tanımlanabilecek alanlara dikkat çekerek bu alanların uyumlu mekan organizasyonlarının yapılmasını, böylece kentsel yaşam kalite düzeyinin yükseltilmesini sağlamak ve bu yönde yapılacak çalışmalara yardımcı olmaktır. Yapılan araştırmalar sonucunda görülmüştür ki arka bahçeler gerek konforsuz ölçü ve biçimleri gerekse mimari çözümlerinde ki erişim zorluklarından dolayı kullanılamaz haldedir ve sadece binalar arası boşluk oluşturarak bir fonksiyona sahip olmaktadır. Yeterli büyüklükte olmadıklarında ise erişim zorluklarından dolayı üst kat kullanıcıları tarafından kullanılmadığı, ayrıntı nizam yapı düzenlerinde ise ön ve yan bahçelerden dolayı erişilebilirliğinin artmasının kullanım oranını arttırdığı ancak bu kullanımın ise genellikle otopark olduğu tespit edilmiştir. Yapılacak olan uygulamalarda, bitişik nizam yapı düzenlerinde erişilebilirliğin artırılması arka bahçe kullanımını üst katlara da taşıyacak ve kullanım oranını arttıracaktır. Ticaret fonksiyonuna sahip alanlarda üst kat kullanıcılarının arka bahçeyi sahiplenmemelerinin zemin kattan kullanımı arttırmasından dolayı farklı bir tapu sistemine gidilmesinin arka bahçe kullanımında daha etkili sonuçlar alınacağıni

göstermektedir. Bu sonuçların ışığıyla ele alınan arka bahçeler kentsel yaşam kalite düzeyini arttıran bir araç olacak ve kullanılan, yaşayan ve yaşatan alanlar olarak yapılaşmış çevreye katılacaktır. Tez çalışmasının birinci bölümünde çalışmanın amacı, hipotezler, yöntem, sınırlar ve kapsam belirtilmiştir. İkinci bölümünde kent dokusu tanımları, kent dokusunun tarihi gelişimi, kent dokusunu biçimlendiren faktörler ve kent dokusu içinde arka bahçe kullanımı anlatılmıştır. Üçüncü bölümde ise Türkiye'deki kentleşmenin kent dokusuna yaptığı etkiler ile kent dokusunu biçimlendiren yasal araçlar ve İstanbul kent dokusu değişimi üzerinde etkiler belirtilmiştir. Dördüncü bölümde yapılan alansal analiz ve anket çalışmasından elde edilen bulgular ortaya konulmuş ve bu bulguların değerlendirilmesi yapılmış ve bunlardan ortaya çıkan sonuçlar ortaya konmuştur.

**Anahtar Sözcükler:** kent dokusu, arka bahçe, kentleşme

## ŞEHİR MORFOLOJİSİ ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA: KONYA VE ANTAKYA'NIN TARİHİ DOKULARININ KARŞILAŞTIRILMASI

**TOPÇU, Mehmet  
İTÜ**

**Yüksek Lisans, Şehir ve Bölge  
Planlaması Anabilim Dalı  
Tez Yöneticisi: Prof. Dr. A. Sema KUBAT  
Mayıs 2003**

Özet Bu çalışmada çeşitli din ve kültürlerin etkisi ile biçimlenmiş ve Osmanlı egemenliği altında İslam etkisi gösteren şehirlerin tarihsel süreç içerisindeki fiziksel değişimlerini incelemek ve tarihi kentsel dokuları arasındaki farklılıkları, benzerlikleri ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu amaç çerçevesinde Konya ve Antakya şehirleri araştırma konusu olarak seçilmiştir. Alansal morfolojik

farklılıkları ortaya koymak için analitik inceleme çalışması yapılmış ve her iki şehrin tarihi kent dokusu özelliği gösteren bölgeleri tanımlanmıştır. Her iki bölgeden seçilen farklı alanlar kategorisine göre sayısal olarak karşılaştırılmıştır. Kategorize edilen alanlar; yol alanları, yeşil alanlar ve taban alanlarıdır. Daha sonra kent mekanına etki eden etmenlerin ortaya çıkardığı kentsel dokular görsel analiz yöntemi kullanılarak karşılaştırılmıştır. Bu yöntemde hava fotoğrafları üzerinden kentsel yol dokuları çıkarılmış, harita ve çizimlerle farklılıklar vurgulanmış ve fotoğraflarla dokusal analiz yapılmıştır.

**Anahtar Sözcükler:** Antakya, Konya, şehir morfolojisi, şehirsiz tasarım

## İZMİR METROPOLİTAN KENT ÇEPPERİNDE MÜSTAKİL KONUT SİTELERİNİN GELİŞME EĞİLİMİ

**VELİBEYOĞLU, Hasibe  
İYTE**

**Yüksek Lisans, Şehir Planlama  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr.Semahat  
Özdemir  
2005**

Kentlerin dış sınırlarına / çeperlerine doğru saçaklanması günümüzde pek çok kentin gelişme biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Türk kentleri de 1980 sonrasında değişen sosyo-ekonomik koşullara paralel olarak çeperlerine doğru büyümeye ve saçaklanmaya başlamıştır. Çok katlı uydu yerleşimler, alışveriş merkezleri, ofisler, uluslararası oteller, büyük ölçekli altyapı projeleri ve rekreasyon alanları metropoliten kentlerin çeperindeki bu değişimin göstergeleridir. Bu dönemde kentlerin çeperinde belirmeye başlayan bir diğer kullanım ise yeni konut alanlarıdır. Bu konut gelişimlerinden biri de İstanbul ve Ankara gibi büyük metropollerin kentsel büyüme ve yayılma sürecinin göstergesi kabul edilen "müstakil konut siteleri"-

dir. Bu konut çevreleri kentin dışında, ana ulaşım aksları etrafında ve doğal güzelliklere yakın olma eğilimi göstermelerinin yanında, çevresine “kapalı” ve konut dışı fonksiyonları barındıran “paketlenmiş” bir yaşam çevresi sunmaktadır. Bu çalışma, yalnızca İstanbul ve Ankara örneklerinin tartışıldığı bir konut gelişme biçimine dair İzmir örneğini ele alması bakımından önemlidir. 1990 sonrasında İzmir metropoliten kentinin çeperinde yaşanmakta olan dönüşümü, müstakil konut sitelerinin gelişim özelliklerinden hareketle anlamayı amaçlamıştır. Kentin batı aksında, Urla belediyesi sınırları içinde gelişen müstakil konut sitelerinin mekansal gelişim özellikleri ve gelişimi yönlendiren planlama kararları “süreci” başlığı altında incelenmiştir. Bu konut çevrelerinde yaşayanların hangi yönlendirici faktörlerle eski konut alanlarını terk ettikleri, konut-konut çevresi ve kentsel servislere erişim konusundaki memnuniyet düzeyleri ise “davranış” olarak ele alınmıştır. Metropoliten kentin çeperinde saçaklanarak gelişen müstakil konut sitelerinin gelişim sürecinin yarattığı kısıtlılıkların ve taşıdığı potansiyellerin tartışılması bu yeni eğilimi anlamaya yardımcı olmuştur. Araştırma sonucunda, kamu alanlarından ve servislerinden yoksun olarak gelişen müstakil konut sitelerinin, otomobil bağımlı, arazi tüketen, parçalı ve spekülatif yapılaşmaya neden olduğu tespit edilmiştir. Planlama süreci ve yerel yönetim uygulamaları açısından da sorunların yaşandığı belirlenmiştir.

## **OSMANLI DÖNEMİ BATI ANADOLU KENTLERİNDE PARSEL - KONUT İLİŞKİSİNİN TİPOLOJİK ANALİZİ: KULA ÖRNEĞİ**

**SAF, Hayriye Oya**

**İYTE**

**Yüksek Lisans, Mimarlık**

**Tez Yöneticisi: Yrd. Doç. Dr. Emre Ergül  
2005**

Osmanlı Kenti ve Osmanlı Evi üzerine, şimdiye kadar birçok araştırma yapılmış, Osmanlı evinin kökeni, plan tipolojileri belirlenmeye, Osmanlı kentleri ve kent dokuları incelenerek, kentlerin sosyal, idari ve ekonomik yapıları tanımlan-

maya çalışılmıştır. Ancak, yapılan tüm bu araştırmalar arasında, Osmanlı kentinde konut-parcel ilişkilerini araştıran bir çalışmanın bulunmaması dikkat çekicidir. Bu çalışma ile konut - parcel ilişkisinin 18-19. yy Batı Anadolu Osmanlı kenti Kula özelinde aranması ve yapılacak olan analizlerle ilişkinin varlığını sorgulanması amaçlanmaktadır. Birinci bölümde öncelikle problem tanımına gidilmiştir. Literatürde Osmanlı evi ve Osmanlı kentlerine ilişkin yapılmış olan çalışmalara değinilerek, konuya ilişkin açık noktalar belirlenmiştir. Osmanlı kentlerinde konut ile parcel ilişkisinin varlığı ya da yokluğuna dair hiçbir araştırmanın bulunmadığı saptanmış, bu açığı kapatılması ve daha sonra benzer araştırmalara zemin oluşturması amacıyla konut - parcel ilişkisi üzerine çalışılmasına karar verilmiştir. Yer seçimine ilişkin göz önünde bulunduran kriterlere değinilmiş ve çalışma için kullanılacak yöntemler belirlenmiştir. Bu çalışma kapsamında ikinci bölümde; öncelikle Osmanlı kentinin fiziksel yapısı tanımlanmış, daha sonra ekonomik ve sosyal durum irdelenerek, idari ve iktisadi kurumlar tanıtılıp, fiziksel çevre üretimi ile, üretimde rol alan aktörler belirlenmeye çalışılmıştır. Son olarak da Osmanlı kentinin temel birimi sayabileceğimiz mahalleler, kültürel ve fiziki yapısı, organizasyonu, idaresi ve gündelik yaşamı açısından irdelenmiştir. Üçüncü bölümde ise, Osmanlı evlerinin kökenine, plan tipleri ile ilgili yapılmış tipolojik sınıflandırmalara, Osmanlı Evi genel özelliklerine, öğelerine ve Osmanlı Evi plan tiplerine değinilmiş, ayrıca, bölgesel ev tiplerine ve çalışma sahamızın Kula olması nedeniyle, Batı Anadolu evlerinin genel özelliklerine de yer verilmiştir. Dördüncü bölümde görgüm çalışmaya geçilmezden önce, çalışma alanı Kula'nın tarihsel arka planı, coğrafi ve jeolojik durumu ile fiziksel yapısı incelenmiş, fiziksel yapı kapsamında kentsel dokunun değişimi, kamusal yapılar, evlerin mimari özellikleri, yapı malzemeleri ve yapı elemanları tanıtılmaya çalışılmıştır. Görgüm çalışmada ise, öncelikle çalışma alanında; parseller geometrilere, konumlarına, büyüklüklerine (alanlarına) ve konut alanının parcel alanına bölünmesiyle elde edilen orana göre gruplandırılarak, konut tipleri saptanmıştır. Elde edilen tüm verilerin tablolaştırılmasından

sonra ise, Parsel konumu - Parsel geometrisi, Konut tipi - Parsel geometrisi, Konut tipi - Parsel konumu, Konut tipi - Parsel alanı ve Konut alanı / Parsel alanı - Parsel geometrisi analizleri yapılarak, elde edilen veriler tablolara aktarılıp, sonuçlar yorumlanmıştır. Sonuç bölümünde ise bölüm dörtte elde edilen tüm verilerin yüzdesel oranları belirlenip, bu oranlara göre bir yargıya varılmaya çalışılmıştır.

## **KENTSEL TASARIMDA ARAZİ DÜZENLEMESİ SÜRECİ: PROJE YÖNETİMİ YAKLAŞIMI**

**KONURSAY, Sadık Yılmaz**

**İYTE**

**Yüksek Lisans, Şehir ve Bölge Planlama**

**Tez Yöneticileri: Yrd. Doç. Dr. Murat**

**Günaydn, Doç. Dr.ZiyaGencel**

**2004**

Arazi düzenlemesi, kentsel alanların yeniden organize edilmesi için kullanılan önemli bir araçtır. Şehir planlama gereklerine göre, kadastral parselleri kamu ve özel kullanım araçları için uygun imar parsellerine dönüştürmeyi amaçlar. Böylelikle arazi düzenlemesi metodu, kent çeperlerindeki arazi kullanım problemlerinin çözümüne büyük olanaklar sağlar. Türkiye’de planlı kentleşme için hayati bir ihtiyaç olan 18. Madde Uygulaması, birçok alanda kullanılan en etkin arazi edinme metodudur. Bu sebeple, hızlı kentleşen bir ülke olarak Türkiye’de, arazi talebine cevap verebilmek için imar planı uygulama hızı kentleşme hızına paralel olmalıdır. Bu hızın sağlanması durumunda, daha iyi bir kentsel yaşam için gerekli olan kentsel kamu alanları elde edilebilir. Bu açıdan bakıldığında, bir projenin başlangıcından sonuçlanmasına kadar kontrolünü ve koordinasyonunu sağlamakta hayati bir araç olan proje yönetimi, 18. Madde Uygulamasının daha etkili ve hızlı kullanımında kesinlikle düşünülmelidir. Böylelikle, 18. Madde projeleri, kapsam, zaman ve maliyet arasında denge kurulması kaydıyla arzulan kalitede gerçekleştirilebilir. Bu çalışma, sadece Türkiye’deki arazi düzenleme sürecini değil, aynı zamanda yurtdışında çeşitli ülkelerde kullanılan arazi düzenleme prosedürlerini de tarifler

(Almanya, Fransa, Japonya, Batı Avustralya, vd.), avantaj ve dezavantajlarını tartışır ve buradan hareketle bu prosedürlerin problemlerini ortaya koyar. Bu bağlamda, çalışma sonuç olarak Türkiye'deki arazi düzenleme süreci için iki yaklaşım sunar. Bunlardan biri, varolan 18. Madde sürecindeki problemleri azaltmak için proje yönetimi, diğeri ise yine proje yönetim konseptlerini kullanarak 18. Madde sürecine alternatif bir arazi düzenleme sürecidir. Bu nedenle, çalışmanın sonunda proje yönetimi yaklaşımının uygulanabilirliğini değerlendirmek için Uzundere'de bir alan çalışması yürütülmüştür.

## **OSMANLI BAŞKENTLERİNDEKİ ANITSAL YAPI KOMPLEKSLERİNİN MORFOLOJİK VE KENTSEL KARAKTERİSTİKLERİ**

**İŞCANLI, Sinecan  
İYTE**

**Yüksek Lisans, Şehir ve Bölge Planlama  
Tez Yöneticileri: Yrd. Doç. Dr.  
Nicol Yılmaz Saygın, Doç. Dr. Ziya Gencel  
2004**

Tez çalışması Osmanlı kentlerinin çok önemli özelliklerinden biri olan Osmanlı Anıtsal Yapı Kompleksleri üzerinedir. Anıtsal yapı kompleksi kavramı Osmanlı kentinde sosyal yaşamın çekirdeği olarak tanımlanmaktadır. Tipik Osmanlı kentinin sahip olduğu özellikler onun diğer genel sınıflandırmalar içerisinde yer almasını engelleyip, başlı başına bir kategori oluşturmasına yol açmıştır. Zaman içinde din, coğrafi konumlanma, fetihler ve daha önceki kültürlerin bıraktıkları etkilerin ışığında kent kendi karakteristik özelliklerini şekillendirmiştir. Bu Osmanlı kentinin özelliklerinin, kendine özgü olmasının yanı sıra birçok farklı kültürü de anımsatıyor olması sonucunu getirmiştir. Daha önce yapılmış olan çalışmaların çoğunda Osmanlı Anıtsal Yapı Kompleksleri mimari özellikleri üzerinden incelenmeye tabi tutulmuştur. Ancak kentsel tasarım kriterleri ve kentin sosyal yapısına bağlı olarak bir inceleme yapıldığında, komplekslerin

çok daha derin anlamlara sahip oldukları görülmüştür. Kompleksler, Osmanlı kentsel tasarım dokusuna göre şekillendirilmiş olmanın özelliğini, anıtsal bir değere sahip olmanın sorumluluğunu ve farklı fonksiyonları içeriyor olmaktan doğan sosyal görevi yansıtmaktadırlar. Çalışma, Bursa ve Edirne'deki Osmanlı Anıtsal Yapı Komplekslerini, morfolojik kriterler, kökenleri, konumlanma ve içerdiği programa göre ve aynı zamanda mekansal ve görsel özelliklerin ışığında incelemiştir.

## **KENT PLANLAMA PRATIĞİNDE DÜĞÜM VE NİRENGİ NOKTALARININ ETKİLERİNİN İNCELENMESİ**

**BÖCEKLİ, Burcu  
İYTE**

**Yüksek Lisans, Şehir ve Bölge Planlama  
Tez Yöneticileri: Prof. Dr. Akın Süel,  
Prof. Dr. Sıtkı Aytaç, Yrd. Doç. Dr. Ülker  
Seymen  
2004**

Bu tez genel olarak düzenli kentsel mekanların oluşumunda, daha nitelikli ve tanımlı kentlerin yaratılmasında ve yaşam çevrelerinin kalitesinin artırılmasında aktif rol oynayan 'nirengi noktalarının' analiziyle ilgilenmektedir. Nirengi noktalarının kentte yaşayanlar ve ziyaretçiler için önemini vurgulamaktadır. Bu çalışma, nirengi noktalarının belirlenmesinde rol oynayan fiziksel ve sosyal etkenleri tanımlamayı amaçlamaktadır. İnsanoğlu ve kentler birbiriyle güçlü bağlarla bağlıdır ve iletişim içindedirler. İnsan yaşadığı veya ziyaret ettiği şehirlerden çeşitli izlenimler edinir. Bu izlenimler kent parçalarından toplanan imajlardan oluşmaktadır. Bu imajların ortaya çıkmasında, kentteki görsel öğeler insan algısı üzerinde etkin rol oynar. Görsel öğelerin yanı sıra sosyo-ekonomik ve kültürel etkenler de izlenimlerin oluşmasında etkin diğer faktörlerdir. Burada önemli olan, bütün bu deneyimler sonucunda yaşanan çevrenin edinilen izlenimlerin insan üzerinde bıraktığı etkidir. Bu çalışma, yaşadığımız kentlerin olumsuz etkilerini, nirengi noktaları gibi bazı kentsel elemanların pozitif etkileriyle

birlikte aza indirgenmesini planıcının görevlerinden biri olarak görmektedir. Bu açıdan bakıldığında, bu çalışmanın öncelikli amacı tarih içinde nirengi noktalarının kullanımını ve gelişimini incelemek, ikincil amacı nirengi noktalarını tanımlamak ve sınıflandırmak üçüncü amacı da planlama prensiplerini dikkate alarak şehirlerin iyileştirilmesi için kullanımlarını tarih içinde incelemek ve tartışmaktır.

## **BAHÇELİEVLER 7. CADDE'DE YAYA DENEYİMLERİ: KAMUSAL MEKANIN İYİLEŞTİRİLMESİNDE ÖLÇÜTLER**

**AKİT, Mert  
ODTÜ**

**Yüksek Lisans, Şehir ve Bölge Planlama  
Bölümü**

**Tez Yöneticisi: Yrd. Doç. Dr. F. Cânâ  
Bilsel**

**Ocak 2004, 152 Sayfa**

Bu tez, yaya mekanlarını ve yayaların bu mekanlardaki deneyimlerini temel alarak, sokak ve ana caddelerin yaya dostu ve odaklı kentsel kamu mekanları olarak tasarımı veya iyileştirilmesi için bir tasarım çerçevesi kurmayı amaçlamıştır. Bu çerçeve, bir yöntem önerisi olarak da düşünülebilir; çünkü düzeyli bir yöntemle, gözlem-analiz-uygulama biçiminde ilerleyen bilindik tasarım sürecinin geliştirilmiş ve kentlerdeki kamusal yaya mekanlarına uyarlanmış biçimidir. Bu çerçevede çalışma önce yukarıda belirtilen mekanların değerlendirilmesi için gereken kentsel kalite, kentlilik, yaya deneyimleri konularını kuramsal olarak özetlemekte, sonra ise kentsel mekanların, çözümleme amaçlı kullanılan üç bileşenine (kentsel biçim, kentsel imge ve kentsel etkinlikler) göre nasıl incelendiğini ortaya koymaktadır. Çalışma alanı olarak seçilen Bahçelievler 7. Cadde, mahalle sakinlerine yönelik bir ana cadde olmaktan çıkıp diğer semtlerden de farklı birçok kullanıcının geldiği, canlı ve çeşitlilik sunan bir ikincil merkez haline gelmiştir. Ancak semt, kooperatif bütünü içinde olduğundan bu güne dek getirdiği kentsel birikim ve kültürü küresel tüketim dinamiklerinin

etkisiyle giderek yitirmektedir. Dahası, 7. Cadde böyle bir çekim merkezi haline geldiği halde, gerek ulaşım, gerek yaya dolaşımı, gerekse kentsel elemanların kalitesi yönlerinden oldukça yetersizdir. Bütün bunlar 7. Cadde'nin yukarıda açıklanan yöntemle ele alınmasını gerektirmektedir. Bu amaçla cadde, belirtilen kentsel mekan bileşenlerine göre incelenmiş ve halihazır haritalar, fotoğraflar, kişisel gözlemler ile, kullanıcı sorunlarını, eğilimlerini ve algılarını belirlemek amacıyla yapılan anketler ve birebir görüşmeler de bu incelemeye veri sağlamak amacıyla kullanılmıştır. Bu çözümlerden çıkarılan sonuçlar, cadde için bir sorunlar-olanaklar dizgesiyle özetlenmiş, bunlardan ise tasarım hedefleri ve politikalarına ve somut ölçütlere varılmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Sözcükler:** yaya deneyimleri, yayalaştırma, kentsel biçim, kentsel imge, kentsel etkinlikler, tasarım hedefleri ve politikaları, 7. Cadde.

## XXL, MİMARLIĞIN NESNESİ OLARAK METROPOL

**ALTÜRK, Emre**  
ODTÜ Yüksek Lisans, Mimarlık Bölümü  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Aysen Savaş  
Mart 2004, 112 Sayfa

Mimarlık söyleminin tarihsel oluşum kurgusu kenti ulaşılabilir olacak en son (nihai) nesnesi, kompozisyonun en son uzantısı, en büyük bina olarak nitelen-dirmiştir.

"Katıksız" nesnesi olan bina ile kenti, ya ikisini de genel fiziksel üretim süreçlerinde konumlandırarak ya da birbirine benzeterek ilişkilendirmeye çalışmıştır. Fakat bu sürekliliğe karşın, mimarlığın kentle ilişkisi içsel bir tasarrufun kente yansıtılması olarak anlaşılabilir ve sonuç olarak tek yönlü kalmıştır. Mimarlık 'belirliliğini' bina üzerinden kente yaymak amacı ile küçük ölçekte büyük ölçeğe doğru işlemiştir.

Ancak 20. yüzyılın sonlarına doğru açıklık kazanmıştır ki, sonuçta modern metropole nüfuz edecek olan 'mimari belirlenmişlik' değil, aksine mimarlığa etki edecek olan metropoliten belirsizliktir. Tasarımı da kapsayan karmaşık bir kültürel sistemler yığını olarak metropol, yapı çevrenin tek bir mesleğin kodları

aracılığıyla anlamlandırılmasına karşı çıkmaktadır.

"Metropoliten tasarlanmamışlık" olarak adlandırılabilir bu karmaşık ilişkiler sistemini irdelenecek bu tez, 'mimari tasarım'ı güncel 'metropoliten durum' ile ilişkilendirerek yeniden ele alacaktır. Mimari nesnenin tasarım sürecinde yüklendiği anlamları ile metropoliten süreçlerde kazandığı anlamların çakışmazlığından yola çıkarak, metropoliten değişkenliğe uygun yeni bir 'mimari müdahale' yöntemi araştırılacaktır. Rem Koolhaas'ın 'Delirious New York' kitabı ile OMA'nın 'Parc de la Villette' projesinin beraber incelenmesi üzerinden 'program,' "boşluk," "büyük-lük" ve 'mimari ölçek' gibi kavramlar yeniden araştırılacaktır. Bir diğer amaç mimarlık-metropol ilişkisinin bir ikilik değil, etkileşim içindeki "hemhudutlu" (contiguous) yapılar olarak kavranmasını sağlamaktır.

**Anahtar Sözcükler:** mimari belirlilik, mimari müdahale, mimari ölçek, mimari program, metropol, metropoliten durum, metropoliten tasarlanmamışlık, matris, boşluk, büyüklük.

## ÖRÜNTÜ YAPI VE ÖRÜNTÜ KENTSELLİĞİNİN 21. YÜZYILDA EVRENSEL OLARAK TASARLANMIŞ ÇEVRELERİN YARATILMASINDAKİ POTANSİYELİNİN ARAŞTIRILMASI

**EREN, Yasemin**  
Yüksek Lisans, Mimarlık Bölümü  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Emel Aközer  
Ortak Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Halime Demirkan  
Haziran 2004, 162 Sayfa

Bu çalışmanın amacı, biçimsel organizasyon stratejileri olarak adlandırılan örüntü yapı ve örüntü kentselliği yeniden okumak ve bu stratejilerin 21. yüzyılda evrensel olarak tasarlanmış yapı çevrelerinin yaratılmasındaki potansiyelini araştırmaktır. Örüntü yapılar ilk olarak 1974'de Alison Smithson tarafından "Örüntü yapı Nasıl Ayırt edilir ve Okunur" adlı makalesinde

tanımlanmıştır. Evrensel tasarım kavramı ilk olarak 1970 yılında kullanıldı ve Amerikalı mimar Ron Mace tarafından 1985 yılında yorumlandı. O zamandan beri yaygın olarak kabul edilen evrensel tasarım aynı zamanda 'herkes için tasarım' ve 'kapsayıcı tasarım' olarak da bilinmektedir. Örüntü yapı anlayışının günümüzde yeniden canlanması ve evrensel tasarım ilkelerini yerine getirme potansiyeli, hem Türkiye'deki hem de diğer dünya ülkelerindeki bütün insanların ulaşılabilir, ayarlanabilir ve değişebilir yapı çevrelere olan çok önemli gereksinimlerine karşılık bir mimari tasarım yanıtı olarak düşünülebilir. Bu çalışmanın katkısı yalnızca örnek örüntü yapıları incelemek değildir. Aksine günümüz mimarlık ve kentsel tasarımında evrensel tasarımı uygulama bilincini artırmak için yaratıcı fikirlerin ve tasarım kuramlarının gelişmesini sağlamaktır.

**Anahtar Sözcükler:** biçimsel organizasyon stratejileri, örüntü yapı ve örüntü kentsellik, herkes için tasarım, evrensel tasarım, evrensel olarak tasarlanmış yapı çevreler.

## ANKARA'NIN ESKİ SANAYİ BÖLGESİNİN DÖNÜŞÜMÜ VE POLİTİK AKTÖRLER

**SANER, Mehmet**  
Yüksek Lisans, Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Ali Cengizkan  
Ortak Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Güven Arif Sargın  
Haziran 2004, 108 sayfa

Bu tez, Ankara'nın eski sanayi bölgesinin henüz tamamlanmamış olan dönüşümünü inceleyen monografik bir çalışmadır. Çalışma, "tamamlanmamışlığın" nedenlerini araştırırken sürecin içsel dinamikleri ve özellikle de politik aktörlerin katkıları üzerinde yoğunlaşacaktır. Bu çalışmanın amacı, politik aktörlerin kentsel dönüşümlerdeki rollerini ortaya koymak ve mimari üretimin bu süreçlerdeki pozisyonunu değerlendirmektir. Bu değerlendirmenin sonunda, gelecek benzer kentsel dönüşümler için olası yaklaşımlar, politik çerçeveye ve mimari üretimin bu çerçevedeki pozisyonuna özel bir vurgu ile sorgulanacaktır.

Maltepe, 19. Yüzyılın sonundan itibaren bir sanayi bölgesi olarak gelişmiş, Cumhuriyet döneminde, dönüşüm için gereklilik ve taleplerinin olduğu 1950lere kadar aynı işlevle hizmet vermiştir. Bölgenin dönüşümü endüstriyel üretim ve endüstriyel servis alanlarında iki ayrı süreç olarak gerçekleşmiştir. Endüstriyel üretim alanı, ortadan kaldırılamayan pratik zorlukların ürettiği direnç mekanizmaları nedeniyle kısmen dönüşebilmiştir. Endüstriyel servis alanının dönüşümü ise, farklı zamanlarda alınan farklı tasarım kararları nedeniyle tamamlanamamıştır. Genel olarak eski sanayi bölgesinin dönüşümünün tamamlanamamasının nedenleri ya politik aktörlerin yetkin olamayışları, ya da politik aktörler arasında meydana gelen karşıtlıklardır.

Mimari üretimin dönüşümdeki pozisyonları, kendi pozisyonları da dönüşümü oluşturan koşullar tarafından tanımlanan politik aktörler tarafından tanımlanmıştır. Koşullar her bir durum için farklı olduğu için, her bir kentsel dönüşümün farklı içsel dinamikleri ve özgünlükleri vardır. Bu yüzden, kentsel dönüşümlere genel politikalar ile yaklaşmak yerine, her bir durum için stratejiler geliştirilmelidir. Bu stratejiler politik aktörleri ve aktör oluşumlarında yer alan mimarları da içermelidir.

**Anahtar Sözcükler:** kentsel dönüşüm, politik aktör, mimari üretim, sanayi bölgesi

## **TURİZM GELİŞİMİ VE MEKANSAL ORGANİZASYONU: ANTALYA - BELEK ÖRNEĞİ**

**ALMAÇ ERDEM, İrem**  
Yüksek Lisans, Şehir ve Bölge Planlama  
Bölümü  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Çağatay  
Keskinok  
Mayıs 2005, 147 sayfa

1980 sonrası dönemde, Türkiye’de turizmin hızla gelişmesi, turizm gelişim alanlarının yakınında bulunan küçük yerleşmelerde kontrolsüz ve plansız bir gelişim yaşanmasına neden olmuştur. Bu durum, küçük yerleşmelerin, turizm gelişim senaryolarının bir parçası olarak ele alınmalarını ve bunun sonucunda

gerçekleşen parçacı bir turizm planlaması anlayışının sonucudur.

Bu tezde, turizm gelişimi ile yakınındaki küçük yerleşmelerin ekonomik, sosyal, kültürel ve mekansal ilişkileri incelenmiştir. Turizm kavramının kapsamlı bir kavram olduğu vurgulanmış ve turizm mevzuatı ile turizm planlamasının bu kapsamlı turizm tanımından hareketle kurgulanması gerektiği iddia edilmiştir. Türkiye’de 1980 sonrası turizm planlaması deneyimlerinde, turizm gelişim senaryoları içinde küçük yerleşmelere bir rol tanımlanıp tanımlanmadığı ve turizm politikalarının küçük yerleşmelerin gelişimine ilişkin ne tür yaklaşımlar barındırdığı soruları, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa ve 4957 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu Hakkında Değişiklik Yapılması Hakkında Kanuna referansla yanıtlanmaya çalışılmıştır. Türkiye’de 1980lerden sonra turizm planlamasının kapsamlı bir planlama anlayışıyla yapılmadığı ve küçük yerleşmelere turizm gelişim senaryolarında bir rol verilmediği iddiaları Antalya - Belek Turizm Merkezi örnek alanı üzerinde incelenmiş ve tezin ortaya attığı iddialar bahsi geçen örnek alan üzerinde kanıtlanmıştır.

Bu tezde ayrıca, tespit edilen problemin çözümüne yönelik yasal düzenlemeler ile “turizm gelişim planları”nın kapsamı üzerine önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Sözcükler:** Turizmi Teşvik Kanunu, turizm gelişim senaryosu, mekansal organizasyon, küçük yerleşmeler, Antalya - Belek.

## **ESKİ VE YENİ MAHALLELERİN BİRLEŞİMİNDEKİ KENTSEL ALANIN DÖNÜŞÜMÜ: HALEP ŞEHİRİ**

**ARAS MİROĞLU, Ebru**  
Yüksek Lisans, Kentsel Tasarım Bölümü  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Güven Arif  
Sargın  
Şubat 2005, 113 sayfa

Kentsel alan, kentsel planlama kararları ile idari sistem ve kurallar gibi çeşitli sebeplere dayalı olarak sayısız dönüşümlere maruz kalır. Bu bağlamda, tezin amacı tarihi bir kentteki eski ve yeni mahallelerin birleşimindeki bir

kentsel alanın mekansal dönüşümünü niceliksel ve niteliksel özelliklere dayalı morfolojik analiz yöntemi ile ortaya koymaktır.

Bu amaçla tez, kentsel süreç ile kentsel mekan arasındaki ilişkiyi 1811 ile 1927 arasındaki bir dönemde, Osmanlı İmparatorluğu ve Fransız Mandası gibi pek çok farklı hakimiyet altında kalan Halep kentindeki dönüşüme dayanarak açıklamaya çalışmaktadır. Dönüşüm kentin tarihsel, sosyo-ekonomik, sosyo-mekansal, idari sistem, kentsel planlama ve gelişiminin bir sonucudur.

Osmanlı kenti olan Halep on dokuzuncu yüzyıl sonunda, yeni kuralların uygulanması ile belediyenin yerel planlama kararları ve kentlinin yerel pratikleri gibi uygulamaların bir sonucudur. Sonuç olarak çalışma tarihi çevrelerdeki kentsel mekânın, idari sistem tarafından tanımlanmış kurallar ve kanunlar ile kentli arasındaki karşılıklı etkileşimden kaynaklanan kentsel süreçler sonucu oluştuğunu ortaya koymaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** Kentsel dönüşüm, kentsel süreç, kentsel mekan, kentsel morfoloji, kamusal alan, özel alan, Halep şehri

## **GÜNDELİK FAALİYETLERDE YENİDEN TANIMLANAN KENTSEL MEKANLAR: ANKARA, “MİNİBAR” ÖRNEĞİ**

**ALTAY, Deniz**  
Yüksek Lisans, Şehir ve Bölge Planlama  
Bölümü  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Güven Arif  
Sargın  
Eylül 2004, 159 sayfa

Mekânı sosyal bir olgu olarak ele alan bu çalışma, kent mekânının kent sakinlerinden bağımsız olarak düşünülmemeyeceğini vurgulamayı amaçlar. Bu doğrultuda, çalışma kentin gündelik yaşantısı içindeki “yaşanan mekânlar” üzerinden kenti ve kentliyi araştırmayı önerir.

Bu çalışma, kentsel mekânın sadece plancılar ve mimarlar tarafından değil, kentsel mekan kullanıcılarının kendileri tarafından da üretilmeye devam ettiğini öne süren tartışmalardan hareketle, kent sakinlerinin ihtiyaçları ve talepleri doğrultusunda mekânların nasıl yaratıldığını anlamayı amaçlar ve kentsel mekânı dair

bu farklı üretim sürecini inceler. Kent mekanının kullanıcının gündelik faaliyetlerinde uygunlaştırma yolu ile nasıl 'yeniden tanımlandığını', nasıl yeni anlamlar kazanıp, yeniden üretildiğini anlamayı hedefler. Öte yandan kullanıcının yarattığı mekanlar üzerinden temsiliyetlerin oluşumu, tavır ve tepkilerinin gösterimi, ve direnişlerin biçimi de tezin içeriğini oluşturmaktadır.

Tez, bu doğrultuda Ankara sokaklarında gençlerin yarattığı bir mekanı, 'Minibar'ı inceleyerek 'yeniden tanımlama' olarak ortaya koyduğu bu farklı üretim sürecinin nasıl mümkün olduğu sorusunu yanıtlamaya çalışır. Araştırma sonuçları, pratikler üzerinden tanımlanan mekanın farklı özellikler ile kendini mümkün kıldığını göstermektedir. Bu mekanlar geçicilikleri, hareketlilikleri ve esneklikleri ile mevcut mekanın sınırlarını ihlal etmelerine rağmen kendilerini sürdürülebilmektedirler. Ayrıca bu mekansal pratiklerin bir ifade biçimi olduğu da anlaşılır.

Sonuç olarak, bu çalışma kenti anlamaya yönelik yeni bir bakış açısı önerirken, bu şekilde kentli hakkında, söylemler, hesaplar ve varsayımların sağlayabileceğinden daha net ve gerçek bir bilgiye ulaşılabileceğini göstermektedir.

**Anahtar Sözcükler:** Sosyal mekan, uygunlaştırma, yeniden tanımlama, direniş, minibar, Tunalı

## **"BAHÇE KENT" YERLEŞİMİNDEN KENTSEL ALANA DÖNÜŞÜM: BAHÇELİEVLER'DE MEKANSAL KALİTE DEĞERLENDİRMESİ**

**BAŞARAN, Bilge**  
Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Bölümü  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Cana Bilsel  
Nisan 2002, 104 sayfa

Türkiye'de hızlı kentleşme süreci ile birlikte artan yoğunluk ve planlama

kararlarındaki değişiklikler sonucunda tüm yerleşimler bir başkalaşım süreci geçirmişlerdir. 1030'lu yılların başında Türkiye'nin ilk konut kooperatifi olarak kurulan, fakat bunun ötesinde özgün bir tasarım modeli olarak uygulanmış olan Bahçelievler Konut Kooperatifi bu süreçlerin etkisi altında büyük ölçüde dönüşmüştür. Kent dışında, planlı bir 'bahçe kent' olarak tasarlanmış bu özgün yerleşim, zaman içinde tüm olumsuz etkilerle birçok niteliğini yitirmiş, fakat buna karşılık kentsel bir nitelik kazanmıştır. Bu tez, Bahçelievler'in bir 'bahçe kent' olarak tasarım niteliklerini araştırmakta, geçirdiği dönüşümü incelemekte ve son dönemde Ankara'da önemli bir kent merkezi niteliği kazanmasına neden olan süreçleri değerlendirmektedir.

**Anahtar Sözcükler:** "bahçe kent", kentsel dönüşüm, yoğunlaşma, kentsel kalite, mekansal kalite

## **TÜRKİYE'DE KENTSEL MEKANIN OLUŞUMUNDA MİMARLIK VE KENTSEL TASARIMIN ROLÜNÜ YENİDEN TANIMLAMAK: ANKARA- ÇUKURAMBAR ÖRNEĞİ**

**TAN-ERŞAHİN, Rojda Ekim**  
Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Bölümü  
Tez Yöneticisi: Doç. Dr. Cana Bilsel  
Ağustos 2002, 209 sayfa

Türkiye'de kentsel mekan üretme süreçleri ve özellikle eski gecekonduların yerleşimlerinin dönüştürülmesi süreci, mülkiyet ilişkilerinin belirlediği ve özgün, yenilikçi, alternatif düşünce üretim mekanizmalarını dışlayan, sadece refleksi biçimine uygulan-

gelen bir pratiğin etkisi altındadır. Bu baskılar altında kentsel mahallelere dönüştürülen gecekonduların mekansal nitelik sorunu; mevcut sürecin işletilmesi ve sonuç ürünün yaratılmasıyla ilgili başvuru kriterlerinin yeniden değerlendirilmesi gereğine işaret etmektedir. Bu noktada, "kentsel tasarım" bu kentsel mekan üretim süreci içinde yer alması gereken önemli bir araç olarak ortaya çıkmaktadır. Kentsel tasarımın içeriğinin, sınırlarının tartışılması bu tezin kapsamındadır. Dolayısıyla tezin kuramsal çerçevesi, dünyadaki farklı yaklaşımların ve tartışmaların ortaya konmasına dayanır. Araştırmacı "kentsel tasarım"ın iki yönü olan bir araştırma alanı olduğunu savunmaktadır: "süreç olarak kentsel tasarım" ve "sonuç olarak kentsel tasarım". Birinci yön, kentsel tasarım politikalarının, stratejilerinin kararlaştırılması, farklı ilgi ve çıkar grupları arasındaki uzlaşmaların sağlanması gibi konuları içerirken; ikincisi sonuçta elde edilecek kentsel çevrenin mekansal, psikolojik ve sosyal özellikleri ile ilgilenecektir.

Bu araştırmada Ankara'nın eski gecekondularından biri olan Çukurambar'da gerçekleşen mekansal dönüşümün hem süreç hem de sonuç ürün olarak incelenmekte, buna bağlı olarak, Türkiye'deki imar planlaması süreçlerinin kentsel mekanın yaratılmasına ve belli bir mimari tipin oluşmasına etkisi incelenmektedir. Araştırmacı, Çukurambar özelinde, bu dönüşüm alanı için izlenebilecek olası bir örgütlenme modelini ve mekansal kaliteye ulaşılabileceği için temel olacak kentsel tasarım ilkelerini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** kentsel tasarım süreci, gecekondular mahallelerinin dönüşüm süreci, Çukurambar konut bölgesi, kentsel tasarım ilkeleri, konut alanları tasarımı.

## **TARIM TOPRAKLARI İLE KIYILAR GELİR ELDE ETMEK UĞRUNA YOK EDİLMEK İSTENİYOR, ÖLÜ DOĞAN YASALAR ÇEVREYİ DE ÖLDÜRECEK - 15 Temmuz 2005, Ankara**

Türkiye Büyük Millet Meclisinde 3 Temmuz 2005 tarihinde kabul edilen "Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" 13. ve 19. maddesi ile "Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu" nun geçici 1. maddesi Anayasa ilkelerinin, doğal değerlerimizin ortadan kaldırılmasını öngörüyor.

Özelleştirme ile ilgili hükümler içeren Kanun; demokratik toplum örgütleri, meslek odaları ile diğer ilgili kurumların görüşleri alınmadan acele komisyonlardan geçirilerek, bir kaç saat içinde Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul edildi.

Özelleştirme ile ilgili düzenlemeleri içeren Kanunun 13. maddesi özelleştirme kapsam ve programına alınan kıyı, sahil şeridi ve dolgu alanlarında organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşıdığı yolcu gemilerinin bağlandığı kruvaziyer ve yat limanlarında Anayasa'nın 43. maddesine aykırı olarak turizm amaçlı alışveriş merkezleri ve konaklama üniteleri yapımını mümkün kılıyor. Bu hüküm ile Anayasa ile güvence altına alınan kıyılar, sahil şeritleri ve dolgu alanlarının kamu önceliği, kıyılardan herkesin eşit ve özgür olarak ortaklaşa yararlanması, toplum yararına kullanılması, kamu malı olması nitelikleri engelleniyor, yok ediliyor. Sınırlı ve gelecek kuşaklara bırakılması gereken kıyılar ve kıyı şeritleri yağmalanmaya açılıyor, doğal servet niteliğinden meta haline dönüştürülüyor.

Kanunun 13. maddesinde yer alan hükümler Odalarımız tarafından dava açılan ve Danıştay Altıncı Dairesi'nin 05.10.2004 günlü ve 2004/3060 Esas Nolu kararı ile yürütülmesinin durdurulmasına oybirliği ile karar verilen Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca 30.03.2004 günlü ve 25418 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik" ile aynı hükümleri içermektedir. Mahkeme tarafından Anayasaya aykırı olduğu ve hukuka aykırı olduğu belirtilen hükümlerin Kanun maddesi olarak düzenlenmesi "hukuk devleti" ilkesi ile bağdaşmamakta, yürütme ve yasama organını zedelemektedir.

Anayasa hükümlerine aykırı kullanım kararları ile yapılanma şartlarının imar planları ile belirlenmesi hükmü de imar planlarının planlama esasları, şehircilik ilkeleri ve kamu yararına uygun olarak yapımını işlevsiz hale getirmektedir.

Kanunun 19. maddesi ile özelleştirme kapsamına alınan bazı yerlerde hazırlanacak planların imar mevzuatındaki kısıtlamalara tabi olmaksızın onaylanmasını içeren hüküm ile planların dayanağı olan kamu yararına ve korumaya ilişkin hükümlere konu kanun, yönetmelik gibi düzenlemeler bir kanunla geçersiz kılınmaktadır. Yapılacak planların kanun, yönetmelik gibi imar mevzuatı düzenlemelerinde yer alan yaşam kalitesini yükseltme, güvenli, sağlıklı, yaşanabilir çevreler elde edilmesini sağlamaya yönelik hükümlerinin uygulanmamasına yol açacak, telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğuracaktır. Anayasanın tarihi ve kültür varlıklarının korunması, orman, kıyı, sağlık ve çevre ile ilgili hükümleri uyarınca Bakanlıklar ve kamu kurumlarının çıkarılan kanun ve yönetmeliklerde özelleştirmeye yönelik düzenlemeleri içeren ve kendi görev alanına girmeyen diğer hükümleri Anayasanın 124. maddesinin ortadan kaldırılması sonucunu doğurmaktadır.

Diğer taraftan 11.10.2004 tarihinden önce tarımsal bütünlüğü bozmayan ve gerekli izinler alınmadan tarım dışı amaçlı kullanıma açılmış tarım arazilerinin her metre karesi için beş Yeni Türk Lirası ödenmesi şartıyla tarımsal amaç dışında kullanılabilmesine izin verilmesi hükmünü içeren "Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu" nun geçici 1. maddesi ile de, işgal edilen tarım arazilerinin işgalcilerce belli bir bedel karşılığında kullanılması sağlanarak af getirilmektedir. Korunması gereken tarım topraklarını yasalara ve varsa planlara aykırı olarak turizm, maden, konut, sanayi gibi kullanımlara açan, işgal eden tesisler af edilmektedir. Yasalara ve planlara göre hareket eden vatandaşlar, yatırım yapanlar cezalandırılmakta, tarım topraklarının yok edilmesi, gelir elde edilmesi amaçlı olarak yağmalanması özendirilmektedir. Bu koşullarda bir bütün olarak tarım topraklarını koruma, düzenli ve sağlıklı bir kentleşme ve yaşam mümkün olmayacaktır.

Ayrıca Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu af öngördüğünden, nitelikli çoğunlukla kabul edilmesi gerekirken 216 oy ile kabul edilmiş olması da Kanunun Anayasaya aykırılığını teşkil etmektedir.

Harita ve Kadastro Mühendisleri ve Şehir Plancıları Odası olarak; birkaç saat içinde TBMM'den geçirilen, sınırlı doğal değerlerimizden olan tarım toprakları ile kıyılarımızı Anayasaya, hukuka, toprak yararına, şehircilik ilkelerine ve planlama esaslarına aykırı olarak kullanıma açan ve planları işlevsizleştiren söz konusu yasaların karşısında kararlılıkla durduğumuzu, tarım topraklarının ve kıyıların beğçileri olduğumuzu bir kez daha kamuoyuna duyuruyoruz.

Saygılarımızla,

*TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası  
TMMOB Şehir Plancıları Odası*