

# Sürdürülebilir Kent Formu: *Derişik Kent*\*

Raci Öğretmen'e...

Olgu ÇALIŞKAN

Araş. Gör., ODTÜ  
Mimarlık Fakültesi,  
Şehir ve Bölge  
Planlama Bölümü

**K**ent planlama yazınının son elli yılına baktığımızda, disiplinin özgün kavramsallaştırmalarından çok başka alanlardan ödünç alınan kavramlarla kuramsal üretimin ağırlıklı olduğunu görmekteyiz. Buna en iyi örnek 'sürdürülebilirlik' kavramıdır. Ekonomik/sosyal kalkınma ve çevre sorunlarının başat olduğu sürdürülebilirlik söylemi, son on yılda mekansal planlama ve tasarım disiplininde de etkin olmaya başlayarak sözünü ettiğimiz süreci desteklemiştir. Bu anlamda, kentsel bağlamda yapılan tüm üst değerlendirmeler sürdürülebilirlik ölçütünün egemen olduğu bir bakışla gerçekleştirile gelmektedir. Bu durumdan nasibini alan alanlardan biri de kent formu çalışmaları olmuştur. İncelenilen kent formları ve ortaya konulan düzgüsel (normatif) modellerin tümü ne kadar sürdürülebilir olduğu sorgusu ile karşı karşıya kalmaktadır. Böyle bir sorunun anlamlı olabilmesi ise ancak 'ideal' kent formunun yapısal niteliğinin belirlenmesine bağlıdır. İdeal kent biçimi tartışmaları son yirmi yılın planlama düşüncesine yabancı olmakla birlikte söz konusu gereksinim, ilkesel düzeyde de olsa belirgin bir idealleştirmeyi yaşama geçirmiştir: *Sürdürülebilir kent formu olarak 'derişik kent'*. Modern kent planlama anlayışının idealize edilmiş mutlak biçimlerden bağımsız esnek modeller üretme eğilimi bir yana 'derişik kent' kavramsallaştırması, bir çeşit geleceğin kenti resminden öte; kentleşme sürecinin fiziksel biçimlenişine karşı

alınmış tasarım ve planlama tavrıdır. Yaklaşımın arkasında şehirciliğin tarihselliğinden kaynaklanan ideolojik ve politik bir arkaplamı da barındırdığını belirtmek mümkündür.

Bu çerçevede kentsel derişiklik; yapısal, ideolojik ve politik içeriği ile gerekliliği geçerliliği ve güncelliği bağlamında ele alınmıştır. Genel tanım ve yaklaşımların yanısıra gelişmekte olan kent coğrafyaları için kavramın geçerliliği ortaya konarken; Türk Kenti üzerine olan saptamalar Ankara özelinde okuyucuya sunulmaktadır.

## DERİŞİKLİK

Günlük yaşamda da sıkça kullandığımız 'kompaktlık' kavramı İngilizce sözlüklerde "ortalama-dan küçük, yoğun ve sık biraraya gelmiş" olarak anlandırılmaktadır. Bu fiziksel anlamın yanısıra "farklı bireyler ya da gruplar arası anlaşılabilir biraraya geliş" gibi ilişki bir tanıma da sahiptir (New Webster Dictionary, 1992: 199). Türkçe yazında 'kompaktlık' kavramı genel olarak 'yoğunluk' terimi ile açıklanmaktadır. Ancak yoğunluk, kompaktlığın bileşenlerinden yalnızca biridir ve tek başına yeterli bir açıklama düzeyine sahip değildir. Bu nedenle çalışmamızda, kavramın 'sık', 'bütüncül', 'yekpare' ve 'bağdaşık' kavramları ile desteklenmesi gerektiği düşüncesiyle sözlük anlamı "mütemerkiz, mütekasif, konsantre, seyreltik karşıtı" olan Türkçe kökenli 'derişiklik'

\* Bu çalışma, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Kentsel Tasarım programında Doç. Dr. Baykan Günay ve Yrd. Doç. Dr. Adnan Barlas danışmanlığında Temmuz 2004 tarihinde verilen 'Urban Compactness: A Study of Ankara Urban Form' başlıklı yüksek lisans tezi temel alınarak hazırlanmıştır.

Bu anlamda kentsel derişiklik, kentin yapısından (strüktüründen) etkilenmekle birlikte asıl olarak bir kent formu sorunsalıdır.

terimi, kompaktlık terimi yerine tercih edilmiştir. Sözcüğün kökeni ‘derişmek’ olup “bir nokta dolayında toplanmak, temerküz etmek” anlamındadır (Dil Derneği, 1998: 325).

## KENTSEL DERİŞİKLİK

Kentsel gelişim ve dönüşümü derişiklik özelinde ele aldığımızda ve ortaya çıkan oluşumu (formasyon) derişik ve derişik olmayan olarak sınıflandırdığımızda derişikliği tanımlayan alt-bileşenler karşıtlarıyla birlikte ortaya çıkmakta. Buna göre kentsel derişikliği ve karşıt koşulunu bir dizi temel kavramla açıklamak mümkün.

Kentin biçimi ve biçemi üzerine yoğunlaşan fiziki planlama kuramlarında ‘kentsel form’ (urban form) ve ‘kent yapısı’ (city structure) kavramları iki önemli ayrışmayı ortaya koyar. Buna göre *kent yapısı*, kentin yapısal elmanlarına (yol ağı, kentsel altyapı vb.) ve bunların yarattığı bütüne gönderme yaparken; *kent formu* ile iskelete (strüktür) asılan yapılaşmış alanlar ele alınır.

Bu anlamda kentsel derişiklik, kentin yapısından (strüktüründen) etkilenmekle birlikte asıl olarak bir kent formu<sup>1</sup> sorunsalıdır. Burada kent formu, salt kent bütünü değil kentin içsel yapısı (konut dokusu, yoğunluğu vb.) tartışmasına da konu

olmaktadır. Bu nedenle derişiklik sorunsalı ölçek olarak kent bütünü ile kent alt parçası arası bir konumlanışa sahiptir (bkz. Tablo 2).

Bu çerçevede uzun süre kent planlama yazınına meşgul etmiş ‘ideal kent büyüklüğü’ tartışmaları kentsel derişiklik konusunun dışında kalmaktadır. Nitekim, kent büyüklüğü kentin derişik yapısını doğrudan etkileyen bir unsur değildir. Büyük olan bir kent yaygın bir duruşa sahip olacağı gibi, derişik bir forma da sahip olabilir.

Kentsel gelişim sürecinde karşı-derişik biçimleniş niteleyen temel faktör belirgin odaksal bir örüntünün varolmayışdır. Yerleşim alanı içindeki merkezler tanımlı ve bütünleşik (entegre) değildir. Boş araziler yapılaşmış alan içinde rasgele boşluklu bir yapı oluşturur. Eşgüdümsüz bir dolu-boş ilişkisi mevcuttur.

Parçalı, yamalı tipteki (patchwork type/leapfrog) örüntü içindeki karşı-derişik kent formunda kırsal ve kentsel alan ilişkisi belirsizdir ve sürekli bir değişime uğrar. Dizgeli (sistematik) bir kentsel yoğunluk örüntüsünden söz etmek olanaklı değildir (bkz. Şekil 1).

Derişik kent formu ise belirli bir biçime (doğrusal, dairesel vb.) bağlı olmamakla birlikte bütünleşik (unified) bir yapıya sahiptir. Yapılaşmanın sınırları

Tablo 1: Kentsel derişikliği tanımlayan temel kavramlar.

Derişik Kentsel Biçimleniş		Karşı-Derişik Kentsel Biçimleniş
Merkezleşmiş (Centralized)		Merkezsizleşmiş (Acentric)
Bir noktada toplanmış (Intensive)		Yaygın (Extensive)
Yoğun (Dense)		Seyrek (Sparse)
Konsantre (Concentrated)		Seyreltilmiş (Deconcentrated)
Sürekli (Continuous)	Vs.	Parçalı (Fragmented)
Sınırlı (Bounded)		Genişleme eğilimli (Expansive/ Elusive)
Dolgun (Packed)		Dağınık (Scattered/ Dispersed)
Sıkıştırılmış (Compressed)		Geçişmiş (Diffused)
Kapanık (Confined)		Sınırsız (Unlimited)
Çeşitlendirilmiş Diversified		Türdeş/Tekdüze (Homogeneous/Uniform)
Tümleşik (Integrated)		Ayrışık (Segregated)
Bağdaşık (Coherent)		Kaçamaklı (Fuzzy/ Vague)

<sup>1</sup> Bu noktada Türk planlama yazınında çokça kullanılan ve bir anlamda söz konusu ayrımı gözardı eden ‘makroform’ teriminden kaçınılmaktadır. Nitekim uluslararası şehirçilik yazınında ‘macroform’ kavramı kullanılmamaktadır.

**Tablo 2:** Kentsel yerleşim ölçekleri ve değişkenlerine bağlı olarak kentsel derişikliğin konumu (Kaynak: Adapted from: Owens, 1986: 5).

Kentsel Yerleşim Ölçekleri	Ölçek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merkezi ve Çekim Gücü (Central Place)</li> <li>• Yerleşim Alanı (Settlement Area)</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı (Çekim Gücü, Sığama Alanı)</li> <li>• Yerleşim Alanı (Çekim Gücü, Sığama Alanı)</li> <li>• Yoğunluk</li> <li>• Kentsel Yerleşim Alanı</li> <li>• Merkezi ve Çekim Gücü</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merkez</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> <li>• Yerleşim Alanı</li> </ul>

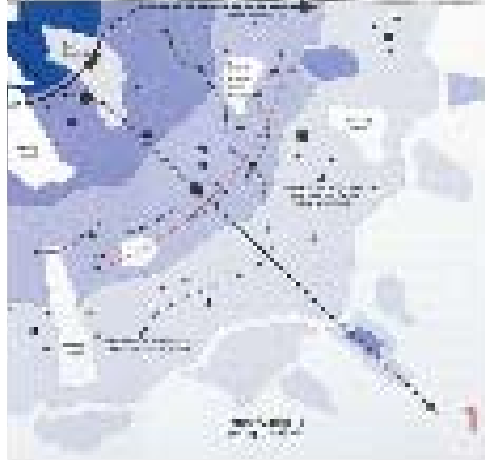
okunaklıdır. Tekli ya da çoklu merkezi, konsantre bir şemaya oturur. Merkezden çepere azalan bir yoğunluk skalası ve bunların konumlanışı aynı zamanda alan içi bütünleşmeyi sağlayan ulaşım sistemi odaklarıdır (bkz. Şekil 2).

Kent alt-parçaları düzeyinde kentsel derişikliği açıklamak için daha çok parçalı ekoloji çözümleme tekniği olarak kullanılan *bölümleme* (transect) tekniğini kullanmak anlamlı olabilir. Nitekim kentsel derişiklik kendisini kentin bütününde tek tip bir karakterde göstermez. Duany tarafından kent merkezi-kırsal çeper arası kent bölgelerini tanımlamakta kullanılan ‘bölümleme’ şemasında görülmektedir ki her bölge kendi derişiklik düzeyine sahiptir. Buna göre işlevsel çeşitlilik, altkentten kent merkezine kadar sabit bir artış gösterirken tek kullanımlı özel alanlar için sıfır düzeyindedir. Buna bağlı olarak kentsel derişiklik kent çeperinde en düşük, kullanım çeşitliliği ve yoğunluğu en üst düzeyde olan merkezde en üst değerlere sahiptir. Özel alanlarda (ofis parklar, ticaret bölgeleri vb.) ise düşüşe geçer.

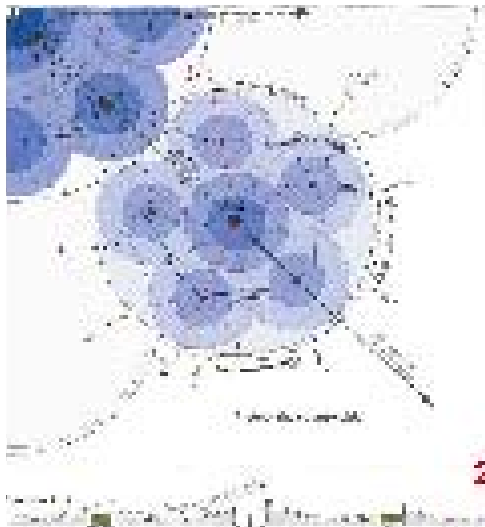
‘Bölümleme’ içinde bir kesiti diğerinden daha az ya da daha çok derişik kılan faktörlere bakıldığında mekansal ve fiziksel yapılanmaya ait niteliklerin ağırlıklı olduğu görülür (bkz. Tablo 3). Bu faktörlerin farklı biraraya gelişi belirli bir mekansal imge kadar işlevsel farklılaşma ile ayrı derişiklik düzeyleri sunar.

Kentsel derişikliğin temel bileşenleri şunlardır:

- Merkezilik (centrality)



**Şekil 1:** Yaygın kent formu şeması (Kaynak: Urban Task Force, 1999: 52).



**Şekil 2:** Derişik kent formu şeması (Kaynak: Urban Task Force, 1999: 53).

**Tablo 3:** ‘Bölümleme’de kentsel derişiklik düzeyini farklılaştıran fiziksel ve işlevsel nitelikler.

Az.....	DERİŞİK.....	Çok
Az yoğun-----		Yoğun
Tekli kullanım-----		Çoklu / karma kullanım
Düşük taban alanı katsayıları-----		Yüksek taban alanı katsayıları
Küçük yapılar-----		Büyük yapılar
Daha fazla yeşil alan-----		Daha fazla sert zemin
Ayrık düzen-----		Bitişik düzen
Büyük / derin parselasyon-----		Küçük parselasyon
Yüksek oranda yol kaplama alanı-----		Düşük oranlı yol / otopark alanı

- Yekparelik (contiguity): Mekansal sınırdaşlık (spatial coherence)
- Yoğunluk (density)
- Çeşitlilik (diversity)
- Faktör yoğunluğu (intensity)
- Çözünürlük (fine-grain)

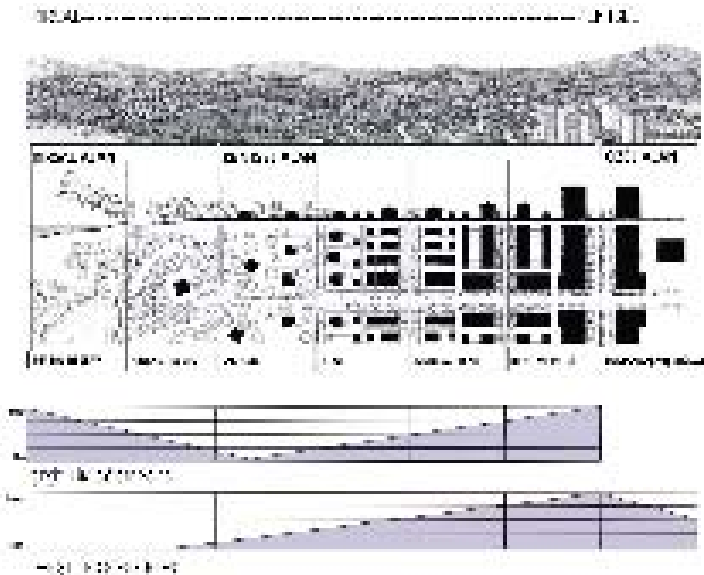
İnsan yerleşiminin coğrafyaya homojen bir biçimde yayılması olanaksızdır. Ortak kullanımların varlığı gibi belli işlevsellikler, belli bir merkezileşme ve odaklaşmayı da beraberinde getirir. Merkezilik derecesi arttıkça yerleşimin derişik bir forma sahip olmasının da önu açılmış olur. Nitekim, diğer derişiklik göstergeleri merkezilik niteliği sağlanmadan anlamsızdır.

Kentsel derişikliğin sürekli olması, yerleşimi oluşturan elemanların (yapılar, kullanımlar vb.) sıkı ve süreklilik sunan biraradalığına bağlıdır. Bu, boşlukların az olduğu, parçalı (fragmented) olmayan bir yapılaşmış alan tipine denk düşer. Daha kapalı ilişkiselliğe sahip yapıların oluşturduğu dokularda dolu-boş oranı dolu (yapı) yönünde ağır basar. Bu durum, kentsel derişikliğin hem nedeni hem sonucudur.

**Yoğunluk**, derişikliğin en önemli bileşenidir. Nüfus ve işyeri yoğunluğu olarak ikiye ayrılır. Nüfus yoğunluğu brüt ve net olmak üzere iki temel biçimde ölçümlenir ki yapılaşmış alan içindeki boş alanların hesaplama dışında tutulması ile elde edilen net yoğunluk, kentsel derişiklik açısından daha anlamlı sonuçlar verir. Net yoğunluk, birim alana düşen konut sayısı olarak verildiği zaman yoğunluk kavramındaki soyut belirsizlik aşarak yapılaşmış çevreye doğrudan gönderme yapan bir veriye ulaşılmış olur.

Derişikliğin bir diğer temel bileşeni olan **çeşitlilik** yazında kendini ‘çoklu/karma alan kullanımı’ (mixed-land use) şeklinde ifade eder. Farklı kentsel etkinliklerin en uygun düzeyde biraraya gelmesi anlamına gelen kavram, mekanın iki ve üç boyutta kapalı gruplanışına olanak sağlar. Yatay ve dikeyde farklı kullanımların biraraya geliş yüzdelere göre farklı düzeylerde ortaya çıkar (Burton, 2002: 223-224). Birim kişi sayısına düşen kentsel etkinlik sayısı ya da konut dışı kullanımın konuta oranı olarak ölçüm değeri alır.

İngilizcede ‘intensity’ olarak geçen **faktör yoğunluğu**, elemanların birbirine olan kapalı/yakın mesafe konumlanışa gönderme yapar. Dağınık ve yaygın yapılaşma sürecine karşı yeni oluşan



**Şekil 3:** ‘Bölümleme’ altlıklı kentsel derişiklik ve çeşitlilik göstergesi.



**Resim 1:** Doku çözünürlüğünü artırıcı bir kentsel dönüşüm örneği: Eastgate Kent Merkezi Dönüşüm Projesi-Chattanooga, Tennessee, ABD (Kaynak: Benfield vd., 2001: 101).

kullanımların varolan yapılaşma sınırları içinde yerleşimi olarak tanımlayabileceğimiz ‘faktör yoğunlaşması süreci’ (intensification) ile ortaya çıkar. Diğer derişiklik göstergelerinden farklı olarak sonuç ürün yerine süreci vurgular (birim zamanda alan içi nüfus artışı, yeni yapı sayısı vb). Bu anlamda derişikliğı ortaya çıkaran, yapılaşan alanla nüfus artışı arasındaki ters orantıdır.

Duruma uç bir örnek, tipik Amerikan metropolleridir. 1965-1990 yılları arasında New York metropoliten alanın (ki Amerika’nın en yoğun kentsel bölgesidir) nüfusu %5 artarken yapılaşmış (boşluklu) alandaki artış %31’dir (de Roo vd., 2000: 5). Bu ilişkisellik, derişiklik düzeyini sürekli olarak düşüren bir etkendir.



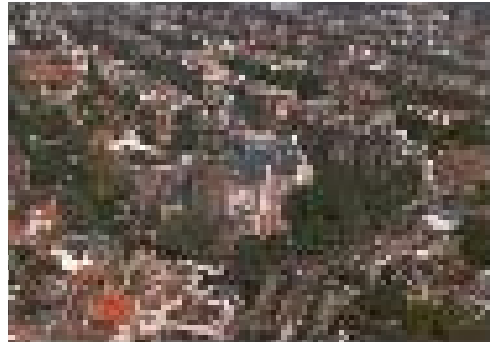
**Resim 2:** American Altkenti: Derişik kentselliğe mutlak karşılık –tek işlevli, dağınık ve seyrek (Kaynak: <http://www.bikexpert.com/bikepol/facil/>).



**Resim 3:** Ankara Çayyolu’nda konut alanı: İşlevselci kentsel mekan (Kaynak: Günay, B., 1999 Urban Design is a Public Policy, METU Faculty of Architecture Press, sf: 49).



**Resim 4:** San Francisco Körfezi, ABD.: Modern Düzenlemeci Kentsel Derişiklik (Kaynak: [http://lambda.pha.jhu.edu/web/album/Digital%20Globe/slides/san\\_francisco](http://lambda.pha.jhu.edu/web/album/Digital%20Globe/slides/san_francisco)).



**Resim 5:** Amsterdam kent merkezi: Geleneksel Avrupa kenti derişikliğı- yüksek çözünürlüklü, orta yükseklikli, yoğun kent dokusu- (Kaynak: Kent posta kartı, 1998).

Bugün, küresel tüketim kültürünün bir ürünü olan alt-kentselliği üreten tasarım ve planlama ideolojisi *karşı-kentselci (diurbanist)* duruşu temsil etmektedir.

**Çözünürlük** ise derişiklik konusunda çok az değinilen, ancak en önemli göstergelerden biridir. Bir kent dokusunun yüksek çözünürlüğü, onu oluşturan birim ve kullanımların çok sayıda, küçük ve içiçe olmasıyla doğrudan ilintilidir. Büyük, yığın (bulk) kütlelerden oluşan bir doku, karşıt durumdayla aynı yoğunluğa sahip olsa da çoklu-işlevselliğe izin vermediğinden derişik bir yapılaşma biçimi değildir.

20. yy'ın sonu itibariyle modern kentleşme dinamiklerine sahip ülkelerde tarihsel süreç içerisinde egemen planlama ve tasarım doktrinleri dört farklı yapılaşmış alan tipi üretmiştir: Anglo Sakson/Amerikan tarzı az katlı, düşük yoğun altkentsel (suburban) mekan, 2. İşlevselci (functionalist) kentsel mekan, 3. Düzenlemeci (regularist) kentsel mekan, 4. Geleneksel merkezi kentsel mekan.

Bu dört temel kentsel mekan tipini kendi içinde farklılaştıran faktör, kütle-mekan biraraya gelişidir ki mekansal özellikleri onlara farklı derişiklik düzeyleri verir. Karşılaştırmaya gidildiğinde modeller arasında tartışmasız derişiklik düzeyi en düşük olan ilkidir. (bkz. Resim 2) Konut ağırlıklı tek işlevli ve parçacıl bir yapıya sahiptir. 'Kentsel' olarak kabul edilemez. İkinci ve üçüncü model dikeysellik açısından benzer olmakla birlikte ikinci modelin tercihi, yüksek dikeyselliği tabanda ayrıışık olarak tutmaktır (bkz Resim 3). Bu tercih, estetik nedenlerden çok işlevseldir. Burada yoğunluk, açık yeşil alanı ve doğal ışığı en üst düzeyde tutabilmek gibi bir araçsallığa sahiptir. *Düzenlemeci* planlama/tasarım yaklaşımı ise hijyen ya da trafik gibi problematik verilerden hareket etmeden kentsel alandaki rantı maksimize edecek yoğunlukta mekan üretmektedir (bkz. Resim 4). İkinciden farklı olarak tekli kullanım, konut değil ofis ve ticarettir. Bu anlamda ikinci ve üçüncü tip kentsel alanlar yoğundur ancak derişik değildir. Bu nedenle kentsel derişikliğe en iyi örnek, yüksek yoğunluklu orta yükseklikteki

kentsel doku türüdür. Kentsel boşu (meydan ve yeşil alanlar) dengeli bir biçimde içinde eriten, farklı işlevlerin biraradalığına izin veren, yüksek çözünürlüklü bu mekan türünün ideal ilkörneği kıta Avrupası kentlerini merkez bölgeleridir (bkz. Resim 5). Günümüzde Avrupamerkezli kentsel tasarım kuram ve pratiğinin aradığı kentsellik düzeyi budur.

## KENTSEL DERİŞİKLİĞİN İDEOLOJİK BOYUTU

Kentsel derişiklik konusu öncelikli olarak teknik bir sorunsal gibi görünmektedir. Bununla birlikte konunun içeriği bizi toplumbilimsel olarak 'kentsellik' gibi bir noktaya taşıdığından derişikliğe yönelik 'karşı' ya da 'yandaş' tavır kaçınılmaz olarak disiplin çerçevesinde ideolojik olmak durumundadır.

Kentsel olanın tanımı gereği kırsal yaşam tarzına göre büyük, yoğun ve yüksek çeşitliliğe sahip bir ortam sunduğu (Wirth, 1996). anımsanırsa derişikliğin kentsellik için bir önkoşul olduğu anlaşılabilir. Modern kentleşme sürecini 'kentsel' ve 'alt-kentsel' olarak tipleştirirsek karşımıza iki tür yaklaşım çıkar ki bu, modern planlamanın ürettiği iki farklı ideolojik tutumdur.

Bugün, küresel tüketim kültürünün bir ürünü olan alt-kentselliği üreten tasarım ve planlama ideolojisi *karşı-kentselci (diurbanist)* duruşu temsil etmektedir. Karşı-kentselcilik bugün geri bir konuma sahipken modern kent planlama tarihi içinde dönem dönem reformist ve/veya devrimci temsillere konu olmuştur. Kentselcilik (urbanism) ve karşı-kentselcilik arasındaki ayrım, köklerini iki Aydınlanma düşünürünün yarattığı iki ayrı okulda bulmaktadır: Saint-Simon ve Fourier. Temel olarak Fourier kırsal, küçük ölçekli, kendine yeterli bir toplum kurgularken; Saint-Simon'ın toplum kurgusu daha endüstriyel, hiyerarşik, teknolojik ve kentseldir (Fishman, 1989: 234).

Tablo 4: Kentsel ve altkentsel yapılaşmış çevrenin temel nitelikleri (Ravetz, 2000: 222).

	Alt-kentsel Model	Kentsel Model
<i>Egemen Gereksinimler, Talepler ve Karşıtlıklar</i>	Özel alan	Kamusal alan
	Özel bahçeye dayalı çevresel düzenleme (garden environment)	Kentsel çevre (urban environment)
	Özel araç sahipliği	Toplulaşım

Kentsel ütopya ve uzgörüleri bu temel ayırım çerçevesinde ele alırsak eğer, iki temel ideolojik duruştan söz etmek mümkün olur: Çevresel olana karşı merkezi önemseyen *merkezcilik (centrism)* ve dağınık yerleşim ve yaygın gelişim ile doğayla bütünleşmeyi öneren *dışsaltıcılık (decentrism)*. Merkezci tasarım ve planlama yaklaşımlarında kentin geleceğe yönelik gelişimi varolan kentle bütünleşik çözülmeye çalışılırken; her zaman derişiklik değil ama yoğunluk öncelikli ölçüttür ve farklı biçim ve biçemlerde kendisini gösterir. Kentsel yapının doğal alan içinde ergimesi ve yayılımını (diffusion) öneren dışsaltıcı tasarım yaklaşımları ise yoğun, merkezi modern kente karşı-argüman üretme kaygısı taşır. Yakın dönem desantralizasyon süreci bu ideolojik yaklaşımdan beslenir.

Bu çerçevede karşı-kentselcilik, kentsel derişikliği red eden bir akımdır. Yazının sınırları içerisinde ayrıntıya girilmemekle birlikte vurgulanması gereken önemli nokta şudur ki kendi tarihsellikleri içinde kapitalizm ve sosyalizm gibi iki farklı toplumsal üretim/bölüşüm biçimi kent ve kentsellik olgusuna karşı derişiklik özelinde ideolojik anlamda aynı (karşı-kentselci) duruşu sergilemişlerdir.

## KENTSEL DERİŞİKLİĞİN GEREKLİLİĞİ VE GÜNCELLİĞİ

1987 tarihli 'Ortak Geleceğimiz' Bruntland Raporu'ndan (WCED, 1987) bu yana sürdürülebilirlik üzerine ortaya konan ihaleler genel geçer, belirsiz ve soyut düzeyde kalmış; ilkesel itirazlarla karşılaşılmasa da uygulamaya yönelik politik eleştirilerle karşılaşmıştır.<sup>2</sup> Bu durumu aşmak için sürdürülebilirlik yazını test edilebilir, somut ve uygulamaya yönelik ilke ve ölçütler üretme eğilimindedir. Sürdürülebilir kent formu tartışması bu kaygıyla çıkan bir arayışın ürünüdür. Amaç, değer yargıları, teknolojik gelişim ya da yaşam biçimlerini ele alan parçacıl müdahale alanlarının ötesinde yerleşim biçimine yapısal ve bütüncül müdahalelerle kentsel sürdürülebilirliğin

sağlanmasıdır. Kaynak israfına yol açan, hakça olmayan ve doğal çevreyi tahrip eden egemen sürekli genişleme eğilimli kentleşme sürecine karşı alternatif bir model olarak kabul edilen 'derişik kent', batı planlama yazınında yoğun bir idealleştirme ile karşı karşıyadır. Derişik kente bu popülerliği kazandıran, kentsel sürdürülebilirliğin alt başlıklarına verdiği operasyonel yanıtıdır. İlgili başlıca sorunsal başlıkları şunlardır:

### 1. Kırsal / Doğal Alanların Korunması:

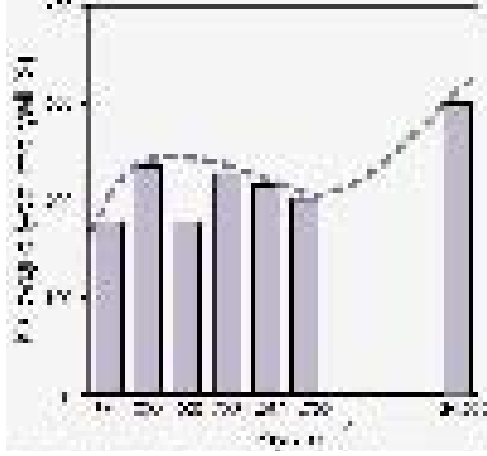
Kent-kır ilişkisinde kırsal ve doğal alanın sürekliliği, kentsel alanın denetlenebilirliğine bağlıdır. Nitekim sürekli imara konu olan bir kent çeperinde tarım alanları, doğal koruma alanları (çoğunlukla spekülatif) sürekli bir yapılaşma baskısı altında varlığını koruma durumundadır. Bu nedenle, yaşanan belirsizlik ortamı (impermanence syndrome), toprak sahiplerini tarımsal etkinlikten uzaklaştırabilmekte ve gelecek imar rantı beklentisi içine itmektir (Ewing, 1997: 116). Salt bu etken, birçok metropoliten alanda derişiklik politikalarını tetiklemektedir. Amerika'nın Denver bölgesinde 1997 yılı itibarıyla yirmi yıllık derişik kentsel yapılaşma politikaları sayesinde tarım alanlarının %69'unun korunduğu ortaya konmaktadır (Livington vd., 2003: 5).

### 2. Altyapı ve Servis Sunum Maliyetleri:

İlkesel olarak derişik kent formu yaygın kent formlarına göre ortalama olarak daha kısa uzunlukta kentsel altyapı hatları (yol, kanalizasyon, elektrifikasyon vb.) gerektirir. Kapsama gücünü (kapasite) zorlamadığı sürece aynı hattan yararlanan kullanıcı yoğunluğu arttıkça altyapının ortalama maliyeti de düşmektedir.

Konu üzerine Ewing'in farklı kentler üzerine yaptığı ölçümler bu kabulü doğrular niteliktedir (Ewing, 1997: 117). Ancak yoğunluğa koşut maliyet eğrisindeki düşüş, mutlak değildir. Her kente göre değişen belirli bir eşikten sonra birim maliyet yeniden yükselmektedir. Bunun nedeni, yapılabildiği çevredeki doyunluğun neden olduğu eşiklerin aşılması için ortaya çıkan ek maliyetlerdir.

<sup>2</sup> Karşıt tartışma örnekleri için bkz: Claver, H., 2002 "Doğa, Neoliberalizm ve Sürdürülebilir Kalkınma: Charybdis ve Scylla Arasında (Nature, Neoliberalism and Sustainable Development: In-between Charybdis and Scylla)" *Özgür Üniversite Forumu* 19, 54-72, Çınar, M., "Az Gelişmiş Ülkeler ve Sürdürülebilir Kalkınma (Undeveloped Countries and Sustainable Development)" *Aydınlanma* 1923 49, 11-16, Treanor, P., 1997 "Why Sustainability Is Wrong", <http://web.inter.nl.net/users/Paul.Treanor/sustainability.html>



Şekil 4: Nüfus yoğunluğu değişkenine bağlı olarak kişi başı ortalama altyapı maliyetleri (Kaynak: Ewing, 1997: 115).

Yine sokak ışıklandırması, yol kaplama, ikincil ulaşım servisleri, katı atık toplama, güvenlik ve sağlık hizmetleri gibi kentsel servislerin sabit maliyetlerini düşük düzeylerde tutmak için kentsel değişiklik etkili bir kent işletim aracı olarak kabul edilebilir (Haughton, 1994: 84).

### 3. Sosyal Sürdürülebilirlik:

Yazındaki görgül çalışmaları görece yetersiz düzeyde olmakla birlikte kentsel değişiklik, sosyal sürdürülebilirlik konusunda duyarlılık gösteren şehirciler tarafından olumlanmaktadır. Ayrıntısına girilmemekle birlikte toplumsal yarar bakımından değişik kentin sağladığı olanakların beş ana başlık altında toplandığı söylenebilir:

- Kentsel etkinliklere rahat erişim: Otomobile duyulan düşük gereksinme.
- Kent dışı rekreasyon alanlarına kolay ulaşım.
- Artan işyeri ulaşılabilirliği: Konut-işyeri arası mesafelerinin azlığı.
- Düşük hacimli yaşama mekanları: Yüksek ve düşük gelir grupları arası konut büyüklüğü farklarının azalması.
- Farklı sosyal grupların biraradalığı: Gelir, statü ya da etnisite temelli düşük düzey mekansal yalıtılmışlık (Burton, 2001).

### 4. Ekoloji:

Ekolojik etkinlikler düşük yoğunluklu konut alanlarında etkinlik ve verimlilik düzeyini yitirmektedir. Buna karşın değişik forma sahip yerleşim

birimlerinde geri dönüşüm, yağmur suyu dönüşümü ve yapılaşmış çevre ile bütünleşik peyzaj ve tarım teknikleri (permaculture) olanaklı olmaktadır (Newman: 2001: 11481). Sulamalı kentsel peyzaj alanlarının azlığı nedeniyle değişik kent dokuları sulama suyu kullanımında %35'e varan tasarruf sağlamaktadır (Livington vd., 2003: 5).

### 5. Evsel Enerji Kullanımı:

Değişik yapılaşma merkezi/bütünleşik ısıtma ve güç sistemlerinin (combined heat/power systems) kurulmasına ve etkin işletimini olanaklı kılar. Bitişik yapılaşmanın sağladığı daha az toplam yüzey/cephe alanı sayesinde enerji etkin ve ekonomik bir işletim sistemi sunar (Walker, 2003: 42).

### 6. Kentsel Hareketlilik (Mobilite) ve Otomobil Bağımlılığı:

Petropolitğin belirleyici olduğu günümüz enerji savaşları koşullarında toplumların enerji bağımlılığını azaltmak öncelikli stratejik hedeflerden biri haline gelmiştir.

Sanayileşmiş toplumlarda toplam enerji tüketiminin ortalama dörtte biri tek başına ulaşım sektörüne aittir. Yüksek esneklik düzeyi göz önünde bulundurulduğunda kentleşme sürecinin denetim altına alınmasıyla enerji kullanımını azaltmak öncelikli planlama gündem maddelerinden biridir (Van Til, 1979: 322). Bu durum, değişik kent modelinin enerji sorunsalına çözüm olarak sunulmasının başlıca nedenidir. Nitekim, yolculuk yönelimlerinin merkezileştirilmesi ve transit sistemlerin işlerlik kazanması ile elde edilebilecek ulaşım temelli enerji tasarrufu %20 düzeyine erişebilmektedir (Owens: 1986: 92).

Artan kentsel değişiklik derecesi ulaşımında temel olarak iki değişkenin dönüşümünü sağlamaktadır. 1. Ulaşım biçiminde özel otodan toplu ulaşım biçimlerine geçiş. 2. Azalan ortalama yolculuk mesafeleri (Farthing vd., 1996: 181). Tek merkezli değişik kent formlarında sabit hatlı transit sistemler tercih edilirken, çok-merkezli değişik kentlerde (karayolu temelli) esnek toplu ulaşım sistemlerinin olabilirliği daha yüksektir (Cervero, 2001: 15876).

Toplu ulaşım biçimleri içerisinde, işletim maliyetleri göz önünde bulundurulduğunda yoğunluklar arttıkça yüksek taşıma gücüne sahip transit ulaşımın olabilirliğinin arttığı görülmektedir (bkz.



Tablo 6). Kentsel yoğunluktaki her %10 artış, ortalama transit kullanımında %5-8'lik bir artışa karşılık gelmektedir ki (Cervero, 1998: 72) bu oran, yoğunluk ve toplu taşıma kullanımı arasındaki yüksek bağılılaşımı (korelasyon) açıklar niteliktedir.

Kentsel derişiklik derecesinin artması, ortalama kent içi hareketliliği de dönüştürmektedir. Bunun nedenleri,

- Çok sayıda kentsel işlevin yürüme mesafesinde kullanıcıya sunulması.
- Kentsel etkinlik skalasının genişlemesi nedeniyle alan dışına gidiş-gelişlerin azalması.
- Yolculuk sonlarındaki (trip-ends) odaksal yoğunluk artışları ile toplu taşıma geçişin kolaylaşması.
- Yoğun konut dokusu ve merkezi alan içinde özel araç sahipliğinin zorlaşması (Barrett, 1996: 173).

Kentsel hareketliliği azaltmak adına yoğunluk ve çeşitliliğin eş zamanlı artışı yaşam kalitesini azaltıcı sonuçlar verebilir. Bu durumu önlemek için süreç, yaya odaklı hareketi kolaylaştırıcı kentsel tasarım kodları ile desteklenmelidir. Bu, kurgunun işlerliği açısından önemlidir.

Kentsel yoğunluklar ve hareketlilik ile ilgili en kapsamlı çalışma Avusturyalı akademisyen Newman ve Kenworthy'den gelmiştir. 32 dünya kenti için yapılan çalışma, yukarıda sayılan sav ve saptamaları destekler niteliktedir. Bu yazıda ayrıntısına inmeyeceğimiz ancak Ankara konusunda kısmen yararlanacağımız çalışma sonuçlarına göre dünya kentlerinde kentsel yoğunlukla otomobil bağımlılığı arasında ters orantılı bir ilişkisellik vardır. Yoğunluklar (dolayısıyla derişiklik düzeyi) arttıkça kişi başına düşen akaryakıt tüketimi azalmaktadır. Buna göre, Amerika, Kanada ve Avustralya kentleri en düşük ortalama

yoğunluk (14.7 kişi/ha) ile en yüksek kişi başına ortalama yolculuk mesafesine (12.6 km) sahiptir. Avrupa ortalaması 49.9 kişi/ha ve 10.0 km olup; en yüksek metropoliten alan yoğunluğuna sahip (161.9 kişi/ha) Asya kentleri 7.9 km ile en düşük ortalama ulaşım mesafesine sahiptir (Newman vd., 1999: 84, 94-95).

Amerikan ortalamasına göre kişi başı ulusal geliri daha yüksek olan Avrupa kentlerinde kişi başına düşen akaryakıt kullanımı 2.4 kat daha düşüktür. Aynı şekilde, az yoğun ve daha yoksul Asya kentlerinde ortalama araç kullanımının, yoğun ve görece zengin kentlere göre üç kat daha fazla olduğu saptanmıştır (Newman et al 2000: 111). Bu durum, otomobil bağımlılığında belirleyici değişkenin, sosyo-ekonomik gelişmişlikten çok yoğunluk öncelikli derişiklikle tanımlanan kentsel biçimleştiği olduğunun bir göstergesidir.

## DERİŞİK KENT POLİTİKALARI

2. Dünya Savaşı sonrası modern kent planlama pratiğinde üç ayrı planlama deneyimi kentsel gelişimin denetim altına alınması yönünde üç ayrı okul yaratmıştır. Bu üç okulun ortak özelliği aynı amaca (yaygınlaşma eğilimini yönlendirmek/denetlemek) farklı araçlarla strateji üretebilmelidir.

Bunlardan ilki, 1944 Büyük Londra Planı'dır ki yazına 'yeşil kuşak' kavramını armağan etmiştir. Sonuçları sosyo-ekonomik açıdan tartışılır olmakla birlikte yaygınlaşan bir kent formu gelişimi, tarımsal ve rekreatif alanlardan oluşan bir yeşil alan sistemi sayesinde sıçramalı olarak yeni kentlere yönlendirilerek kontrol altına alınabilmiştir (Hall, 1990: 163-173). Bugün Viyena, Barselona, Budapeşte, ve Berlin benzer kentsel gelişim tekniğini başarıyla uygulamaktadır (Kühn, 2002: 26).

Yüksek esneklik düzeyi göz önünde bulundurulduğunda kentleşme sürecinin denetim altına alınmasıyla enerji kullanımını azaltmak öncelikli planlama gündem maddelerinden biridir.

**Tablo 6:** Transit servis türleri için minimum konut yoğunlukları (Kaynak: Pushkarev vd., 1977 cited in Mineta Transportation Institute, 2001: 11, 13).

<i>Transit Servis Türü</i>	<i>Birim alana (hektar) düşen konut sayısı</i>
Otobüs (minimum servis düzeyi)	10
Otobüs (orta düzey servis)	18
Otobüs (yüksek servis düzeyi)	38
Hafif Raylı	23
Metro	30

Gelişmekte olan ülkeler için kentsel derişikliğin anlamını kavramadan Avrupa-merkezli yaklaşımların Türkiye gündemine taşınması durumunda önerilen siyasaların ülke gerçeğine yabancı kalacağını düşünmek-teyiz.

Yaygınlaşan/seyrekleşen kent formuna karşı ikinci başarılı planlama deneyimini 1990'lı yıllar boyunca Fransızlar gerçekleştirmiştir. Gelişimi sınırlamaktansa onu metropoliten bölge içindeki gelişim kutuplarına yönlendirme tercih edilmiştir. Oluşturulan gelişim odakları, alan bütününde bölgesel transit hatlar (regional express rail-RER) ile merkezi Paris'le ilişkilendirilerek çok-merkezli bir kentsel bölge yaratılmıştır (Everson, 1979: 340-346).

Son tarihi deneyim ise, ilk olarak 1975 yılından itibaren Amerika'da Portland, Oregon'da uygulanan 'kentsel gelişme sınırı'na dayalı kentsel planlama ve işletim ilkörneğidir. İki ayaklı gelişim politikasının ilki, yeni kentsel arsa sunumunu hafif raylı sistem çevresinde gerçekleştirmek; ikincisi varolan çevresel kullanımları (tarım, rekreasyon vb.) etkinleştirerek yapılaşmış alandaki kentleşme baskısını mevcut alan içine yönlendirmektir (Newman, 1999: 230). Serbest piyasacı çevrelerce çokça eleştirilse de, bu planlama yaklaşımı Amerika'nın birçok eyaletinde işler durumdadır.

Bu üç farklı planlama deneyimi, bugün derişik kent formu yaklaşımlarına da temel oluşturmaktadır. Günümüzde derişik kent yazınında ortaya konan modeller üç başlık altında toplanabilir:

1. Çekirdek / Derişik Kent (core / compact city)
2. Konsantre Çok-merkezlilik (concentrated decentralization)
3. Denetimli Büyüme (smart growth)

Doğrudan gönderme yapılmamakla birlikte bu modeller yukarıda sayılan tip planlama deneyimlerinden esinlenmişlerdir. Bunların çıkış noktaları ilki için Londra, ikincisi için Paris ve üçüncüsü için Portland deneyimidir.

Bu modeller üzerine yürütülen tartışmalar, gelişim şemalarının işlevselliği kadar uygulanabilirliği üzerinedir. Nitekim, tek-merkezliliğe ve sabit sınır ilişkisine dayalı 'çekirdek kent' modeli, yeterince esnek olmayan, idealist bir şema olarak değerlendirilirken; denetimli büyüme, Amerika gibi serbest piyasanın egemen olduğu bir ülkede aşırı kontrolcü ve piyasa rasyonalitesine aykırı bir model olarak değerlendirilebilmektedir (Haughton vd., 1994; Scheurer, 2001; Breheny, 1996).

Bütünsel bir şemaya dayanmayan parçacıl müdahalelerle kentsel derişikliği sağlayan politikalar ise üç ana başlık altındadır:

- Kentsel yoğunlaştırma (intensification) ve takviye (consolidation)
- Kentsel büyüme yönetimi (urban growth management)
- Arazi kullanımı denetimi (land-use control)

1970'lerden bu yana Avrupa'da sıkça uygulanan yoğunlaştırma / takviye çalışmaları, var olan kentsel doku içinde yeni yapılaşma olanakları arayarak çevresel gelişmeyi sınırlama amacındadır. Bu çalışmalar, yapı ve etkinlik yoğunlaştırımı olarak ikiye ayrılır (bkz. Tablo: 7).

Son dönemin en başarılı yoğunlaştırma örneklerinden biri Toronto kentidir. Birçok Kanada kentinde olduğu gibi düşük yoğunluklu yaygın gelişimin sıkıntısını duyan Toronto, yaklaşık yirmi yıla yayılan bir dönüşüm politikası ile kent içinde yoğunlaştırmayı başarıyla sürdürmektedir. Ana ulaşım ekseninde ulaşım odakları çevresindeki ticaret ve karma kullanımlı apartman blokları ile kentin yoğunluk örüntüsü, derişiklik doğrultusunda dönüştürülmüştür. Uygulanan model, 'bileşik gelişim' (joint development) adı



Şekil 5: Derişik kent modeli şemaları: Çekirdek kent (1.), Konsantre çok-merkezlilik (2.) ve denetimli büyüme (3.)

verilen gayrimenkul gelişimi ve ulaşım planlaması eşgüdümlü planlama modelidir (Black, 1995: 243).

Avrupa'daki gibi nüfus artış hızı görece sabitlenmiş ülkeler dışında sıkça başvurulan planlama yöntemi olan 'kentsel büyüme yönetimi', Batının 50'lerden beri çözüm aradığı 'kentsel yayınım'a (urban sprawl) karşı araç niteliğindedir. Amaç, arazi piyasası ile denetimli kentsel gelişim arasındaki eşgüdümün sağlanmasıdır.

Bunların dışında geleneksel arazi kullanımı denetim mekanizmaları bugün, kentsel derişikliği sağlama yolunda birçok ülkede yeniden ele alınmaktadır. Yeni bölgeleme yaklaşımlarından biri 'özendirici bölgeleme' (incentive zoning)'dir. Buna göre, aynı bölge içinde imar hakları ile hem yoğunluklar istenilen üst düzeyde tutulmakta hem de ek haklar karşılığında girişimciden ek sosyal donatı alanlarının maliyetinin karşılanması talep edilerek yaşanabilir yoğunluklar sağlanmaktadır (Silberstein, 2000: 35).

Bir diğer etkin bölgeleme modeli 'işleve göre değil, yapı tipine göre bölgeleme'dir. Burada amaç, kısıtlayıcı geleneksel bölgeleme yaklaşımına göre kullanım çeşitliliğini sağlayan 'üç boyutlu' bölgeleme yaklaşımının yaşama geçirilmesidir (Smart Growth Network, 2002: 5-6). Aynı amaçla kullanılan bir diğer arazi kullanım modeli, tekli kullanımlı kent bölgelerini dönüştürmede kullanılan 'performans esaslı arazi gelişimi klavuz sistemleri'dir. Birbiri ile çelişen kullanımlar mümkün olduğunca biraraya getirilerek işlevsel çeşitlilik (derişikliği) sağlanmaya çalışılmaktadır.



Resim 6: 'Dünyanın en uzun sokağı' olarak geçen Yonge Caddesi'nde yer alan yoğunlaşma odaklarından biri (Kaynak: <http://www.clr.utoronto.ca/PROJECTS/Toronto>).

## GELİŞMEKTE OLAN ÜLKE KENTLERİNDE KENTSEL DERİŞİKLİK

Yirminci yüzyılın sonuna doğru gelişmiş kuzey ülkeleri kentsel büyüme eğilimlerinde hız kaybederken, gelişen / az gelişmiş güney ülkeleri düşük nitelikli ve hızlı bir kentsel gelişim süreci ile karşı karşıyadır. Kentsel büyüme ve genişleme öncelikli olarak kuzeyin değil, yoksul güneyin sorunsal haline gelmiştir. Nitekim en büyük 25 metropolün 19'u gelişmekte olan coğrafyalardadır (Girardet, 1996: 69).

Gelişmekte olan ülkeler için kentsel derişikliğin anlamını kavramadan Avrupamerkezli yaklaşımların Türkiye gündemine taşınması durumunda önerilen siyasaların ülke gerçeğine yabancı kalacağını düşünmekteyiz.

Tablo 7: Kentsel yoğunlaştırma ve takviye araçları (Kaynak: Lock, 1995: 174, Jenks, 2000: 243).

### *Yapılı Kentsel Çevrenin Yoğunlaştırılması*

- Kent içi boş alanlarda yapılaşma (kentsel dolgu-infill-).
- Mevcut dokuda yeniden yapılaşma (kat alanı katsayısı artırımı).
- Büyük parsellerde yeniden bölümlenme ve yapılaşma.
- Var olan yapı stoğunda kat artışı ve çıkma.

### *Kentsel Etkinliğin Yoğunlaştırılması*

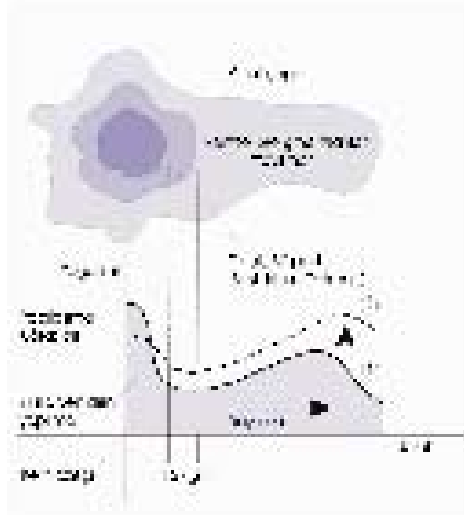
- Var olan yapı ve alanların mevcut kullanım düzey ve sıklığını artırma.
- Daha yüksek düzeyli yeni kullanıma dönüştürme.
- Alanda yaşayan ve çalışan insan yoğunluğunun artırımı.

**Küresel ekonomiyle bütünleşme çabasındaki uzak doğu liman metropollerini için kentsel derişiklik enformel değil; ulusal ölçüğü de aşan politik ürünü olan planlama ve tasarım tercihidir.**

Az gelişmiş ülkelerde kentsel derişiklik, çevresel bozunma (degradasyon) ile birlikte anılmaktadır. Nitekim kentsel derişiklik, özellikle Latin Amerika, Orta Doğu, Güneydoğu Asya ve Kuzey Afrika ülke kentlerinde kentsel yoksulluğun ve yetersiz kentsel servis sunumunun bir sonucudur (Burgess, 2000: 12-13). Bu coğrafyalarda derişiklik, Batıdaki aksine bir amaç değil; başedilmesi gereken bir sorunsaldır.

Gelişmekte olan / az gelişmiş ülke kentlerinde kentsel derişikliğin temel nitelikleri şunlardır:

- Yapılaşmaya uygun arazinin yokluğu, kenti besleyen ve düşük verimlilikle işlenen tarım arazilerinden vazgeçilememesi ya da



Şekil 6: Gelişmekte olan ülke kentleri için yüzey yoğunluk grafiği (Kaynak: Bilsel, 1977: 57).

ekonomik olarak 'başat kent' (primary city) olgusu, derişik kent formunu yaratan temel dinamiklerdir.

- Sonuç çoğunlukla yetersiz (aşırı yüklü) kentsel altyapı, sağlıksız kalabalıklaşma, sıkışan trafik akışı, hava kirliliği, yeşil alan yetersizliği ve halk sağlığını tehdit eden alanlara yakınlıktır.
- Yetersiz altyapı üzerine çoğunlukla düşük katlı yüksek yoğunluğa sahip geleneksel düzenli olmayan yapılaşmada yüksek katlı yoğunlaştırma seçenekleri riskli ve maliyetlidir.
- Kent merkezindeki dokuya sızmış küçük ölçekli atelyeler, zanaat faaliyetleri ve enformel sektör çok sayıda üretim ve servis işlevlerini kent merkezinde tutar. Bu yapıyı ayakta tutan düşük gelirli kentli gruplar ulaşım maliyetlerini azaltmak için mümkün olduğunca merkeze yakın bölgelerdeki konut alanlarında yer seçmek isterler.
- Bu durum, yetersiz imar denetimi içinde izinsiz kat çıkma, parsel bölüşümü gibi kayıtdışı ve denetimsiz bir yoğunlaşma ile sonuçlanmaktadır (Burgess, 2000; Richardson, vd., 2000: 26).

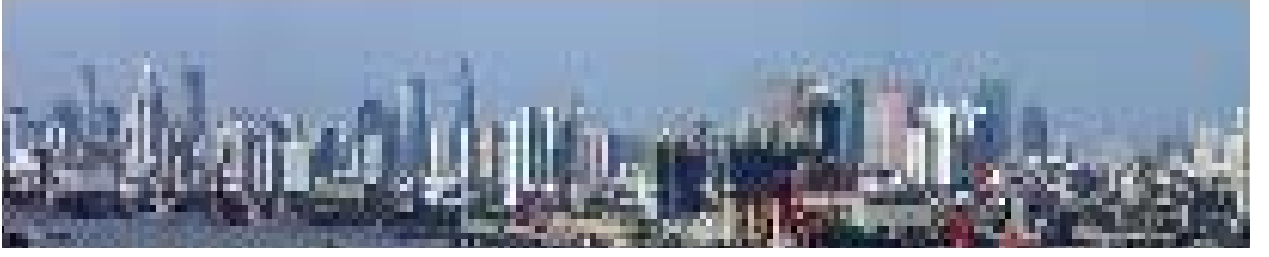
Bununla birlikte, arazi yetersizliği kent formunun derişikliği için ikincil bir neden olarak kalmaktadır. Nitekim, yoğunlaşma ve çevresel yayınma birbirine karşıt değil; koşut süreçler olarak yaşanır. Örneğin dünyanın en yaygın kentsel bölgelerinden biri olan Los Angeles'ın çevresel yayılma katsayısı<sup>3</sup> 1 iken, dünyanın en yüksek yoğunluklu kentlerinden biri olan Bombay'da bu değer 3.08'dir. (Richardson vd., 1999: 13). Ortaya çıkan durum, 'yüksek yoğunluklu yayınım' (high-density sprawl) ya da 'sınırsız derişiklik' (limitless compactness) olarak adlandırılabilir.

Planlama yazınıımızda uzun dönem Türk Kenti için kullanılan 'yağ damlası' gelişim biçimi aslında budur. Batı kentinden farklı olarak desantralizasyon eğilimi düşük gelişmekte olan ülke kentlerinde yoğunluk yüzeyi merkezden çepere doğru azalma göstermezken; sabit kalır ya da artar (Tekeli vd., 1986: 149).



Resim 7: Kahire'nin tipik konut dokusu: Denetim dışı az gelişmiş kentsel derişiklik (Kaynak: <http://www.photovault.com/Link/Cities/jAfricaNorthern/Egypt/>).

<sup>3</sup> Birim zamanda yeni eklenen kentsel alanla varolan arasındaki oransal değer.



**Resim 8:** Çin'in Şangay liman kentinde Pudong Bölgesi: Finans kapitalin derişik kent imgesi (Kaynak: [http://lycos16902.w15.lycos.com.cn/Pudong\\_Panorama\\_Zoom\\_DC.jpg](http://lycos16902.w15.lycos.com.cn/Pudong_Panorama_Zoom_DC.jpg)).

Oluşan yoğun yapılaşma yüzeyi içerisinde odaksal yoğunlaşmalar olmadığı için çok-merkezli bir iç yapı oluşmaz. Böyle bir altyapı mevcut kente eklenecek toplu taşıma sistemi için elverişsiz bir durum yaratmaktadır (Jenks, 2000: 344).

Söz konusu biçimlenişin öncelikli nedeni, konut üretim sürecinde başat aktörün büyük inşaat şirketleri değil, küçük girişimci olmasıdır. Bu nedenle, yoğun kentsel alanın çevresel gelişimi büyük sıçramalar şeklinde değil; çok sayıda küçük eklentiler yoluyla olmaktadır. Bu biçimde oluşan kent formu, esnek olmayan bir yığılmanın (bulk) yeniden üretiminden ibarettir.

Gelişmekte olan derişik kent formuna en tipik örnek Kahire'dir. İnşaat faaliyetlerinin %90'ının kaçak gerçekleştiği kentte parselde ortalama %100 oturan yapılardan oluşan yerleşim dokusunun brüt yoğunluğu 400 kişi/ha düzeyindedir. (Acioly, 2000: 129) Bu, New York ve Hong Kong'inden yüksek bir değerdir.

Küresel ekonomiyle bütünleşme çabasındaki uzak doğu liman metropollerini için kentsel derişiklik enformel değil; ulusal ölçeği de aşan politik bir istemin ürünü olan planlama ve tasarım tercihidir. Geleneksel merkez dokusu üzerinde on yıl gibi kısa sürede yaşanan hızlı dönüşümlerle çok katlı kentsellik, çokuluslu finans kapitalin yaratmaya çalıştığı kent imgesidir. Çin, Malezya ve Singapur 'anlık kent' (instant city) kategorisinde derişikliğin en uç örneklerini sergilemektedirler.

Yoğun kentsel bölgelere sahip gelişmekte olan ülkelerde derişik kent formunu dönüştürücü kentsel projeler de yok değildir. Bunlar,

- Yoğun-çok katlı yeniden yapılanma,
- Yoğunlaştırarak desantrilize etme,

- Transit temelli yoğun doğrusal gelişim eksenleri yaratma,
- Kentsel dolgudur (Burgess, 2000: 21).

İkinci tip dönüşüm modeli olan yoğunlaştırılmış desantrilizasyonu en iyi gerçekleştiretilmiş ülke Singapur'dur. 1970'lerde Dünya Bankası ve Amerikalı uzmanların daha ucuz bir sistem olan kentin otobüs işletmeciliğini modernize etme önerisini reddedip sabit hatlı hızlı raylı sisteme geçen Singapur'da yerleşim örüntüsünün iskeletini bu altyapı oluşturur. Herbiri yaklaşık 6000 konutluk karma kullanımlı yoğun odaklar derişik yeni kent yapılanmasının en iyi örneklerini sunar (Cervero, 1998: 159-173).

Sürdürülebilir kent formu yazınında çok fazla gönderme yapılan bir diğer başarılı örnek Brezilya'nın Curitiba kentine aittir. 1965 yılında başlatılan planlı dönüşümle kent yapısı, Singapur örneğinin aksine etkin bir otobüs işletmeciliğine dayalı ulaşım altyapısıyla doğrusaldan ışınsala yeniden üretilerek 'yapısal eksen'ler üzerinde



**Resim 9:** Curitiba: 'Yapısal Eksen' üzerinde okunaklı bir yoğunluk örüntüsü (Kaynak: <http://www.worldisround.com/articles/12370/photo19.html>).

denetimli yoğunluklar yaratılmıştır. Ana ulaşım eksenleri üzerinde 1'e 6 oranında yaratılan yoğunluklarla 100 konut/ha'a varan farklı tipte, çalışan bir derişik kent yapısı (linear compactness) ortaya çıkmıştır. (Cervero, 1998: 285; Acioly, 2000: 132).

## ANKARA KENT FORMUNUN DÖNÜŞÜMÜ

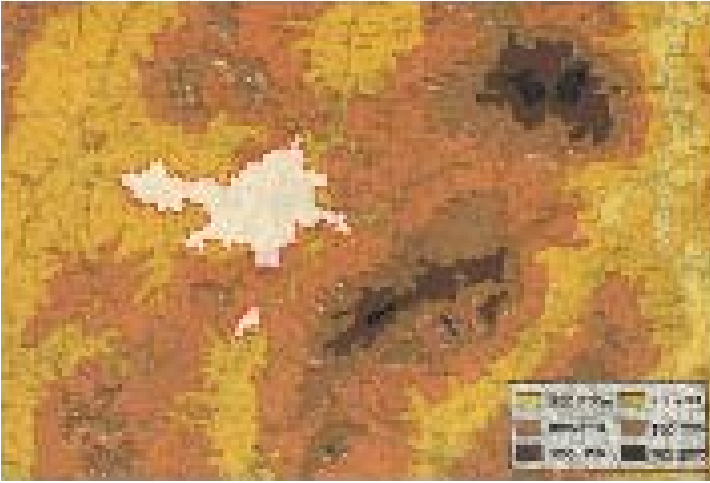
Morfolojik olarak Ankara kuzey, güney ve doğu yönlerinden yüksekliği 850 ile 1200 metre arasında değişen dağ dizisi ile çevrelenmiş olup, kentin gelişimi kendini kaçınılmaz olarak batı yönünde gerçekleştirmektedir. (bkz. Resim 9)

Bu durum, kentin görece derişik yapısının doğal nedenidir. Yine yakın çevresinde ona doğru sıçramalı gelişim gösterecek bir büyük yerleşim, bir

çekim merkezi olmadığı için gelişimi kendi bünyesinde büyüterek gerçekleştirmiştir (Akçura, 1971: 70-72). Bu nedenle kendisine boşluklu bir kentsel bölge yaratamamıştır.

Ankara'nın yıllar içinde nüfus ve alansal gelişimi/büyümesi incelendiğinde (bkz. Tablo 8) en yüksek yoğunluğa ilk döneminde ulaştığı ve 1950'ler başına kadar sabit bir düşüş yaşadığı gözlenir. İlk dönemde Jansen Planı'nın önerdiği düşük katlı ve yoğunluklu konut alanları, tarihi merkezin yarattığı yoğunluk derecesini düşürürken; 1940'larda kent çeperinde sayıları hızla artan düşük yoğunluklu gecekondu bölgeleri brüt yoğunluğu daha da düşürür. Planlı alanlarda arazi fiyatlarının yüksekliği ve bu nedenle alanın yaklaşık dörtte üçünde yapılaşmanın gerçekleşmemiş olması yoğunluk derecesindeki düşüşün bir diğer nedenidir. 1956 yılında brüt yoğunluk 124 kişi/ha'dır. Bu küçük artış, 1940'larda yapılan yapılan ve kat artışlarına izin veren Jansen Planı yenilemeleri (revizyonları) ve plan alanı dışında yapılan çok katlı Yenimahalle konut yerleşimidir (Altaban, 1986; Altaban, 1998: 47-52).

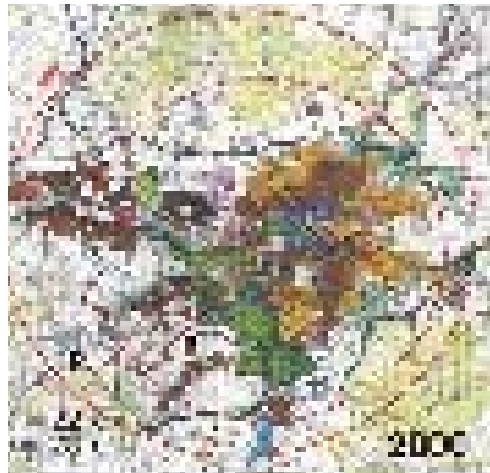
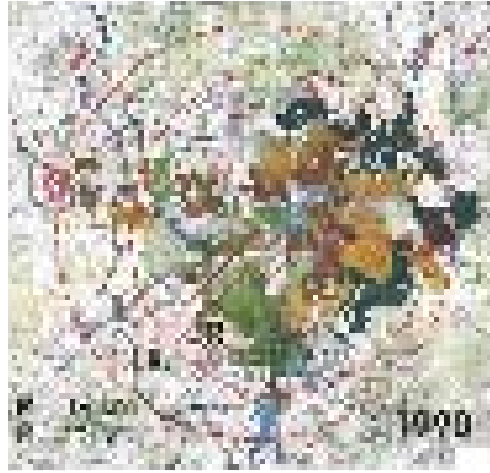
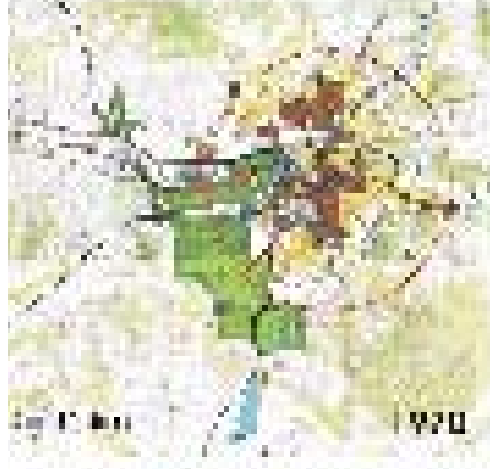
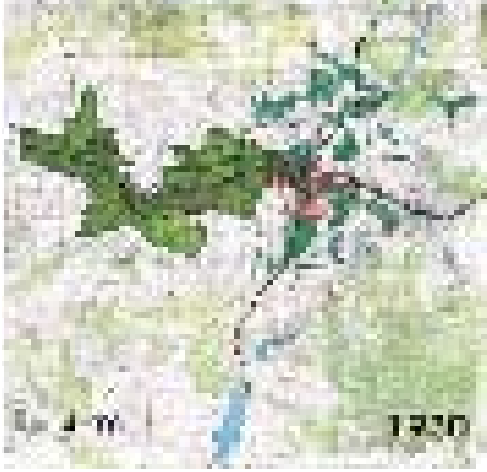
1970'lere geldiğimizde beklenti, 1957 Yücel Uybadin Planı ve 1959 Bölge Kat Nizamı Planı ile büyük yoğunluk artışlarının olduğu yönündedir. Ancak, 1970'e geldiğinde yoğunluğun üçte iki düzeyine düştüğü gözlenir. Bunun nedeni, kent formunda yapılaşmış alan içinde artık büyük kentsel açık alanların (ODTÜ, AOÇ vb.) dahil olmasıdır. 1975 tarihli Ankara 1990 Planı'nın önerdiği batı gelişimi kararı gerçeklik kazanmıştır. 1985'e geldiğinde ise yoğunluk düzeyinde büyük bir değişim yaşanmaz. Nitekim o yıllarda başlayan yeni desantralizasyon eğiliminin somut sonuç-



Resim 10: Ankara yakın çevresindeki topografik eşikler ve kentin 2000 yılı formunun bölgeye oturuşu (Kaynak: AMANPB, 1977: 139).

Tablo 8: Nüfus ve kentsel alanla ilişkili olarak Ankara kentinin yıllar itibariyle yoğunluk düzeyindeki değişim.

	Kentsel Alan (hektar)	Nüfus	Alanın Artış Yüzdesi (%)	Nüfusun Artış Yüzdesi (%)	Brüt Nüfus Yoğunluğu (kişi/ha)
1927	300	74,553	-	-	248
1932	710	110,000	136	47.5	154
1945	1,900	220,000	167	100	115
1956	3,650	455,000	92.1	106.8	124
1970	14,000	1,236,152	283.5	171.6	88
1985	27,000	2,304,166	92.8	86.3	85
1990	56,000	2,584,594	107.4	12.1	46
1997	62,000	2,949,771	10.7	14.1	47
2000	66,000	3,237,679	6.4	9.7	49



ları 1990'lar başında kendini gösterir. 1990'dan bugüne kadar kentin toplam alanında önemli bir artış olmamakla birlikte özellikle desantralize edilmiş çevre yerleşim alanlarındaki nüfus artışı ile düşük düzeydeki yoğunluk derecesinde zayıf bir artış yaşanmaktadır.

Ankara kent formunun dönüşümüne bakıldığında, kentin oturduğu yarıçapta yirmi yıllık aralıklarda %50'lik sabit artışlar görülmektedir. Bunların ilk ikisinde temel etken kentin hızlı, enformel büyümesidir. Üçüncü genişleme süreci planlı 'dışa açılma'nın bir sonucu olmakla birlikte kent hala koridorlaşma eğiliminde ama deriştir. 2000'e geldiğinde bu yapı, büyük ölçüde yitirilmiş, 21.300 hektarlık yapılaşmış alan, toplam kent formunun ancak üçte birini kaplamaktadır.

**Resim 11:** 1930 ve 2000 yılları arası Ankara kent formu dönüşümü (CP 401 Ankara ve Çevresi Planlama Stüdyosu, 2002 basılmamış analiz çalışması, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Stüdyosu).

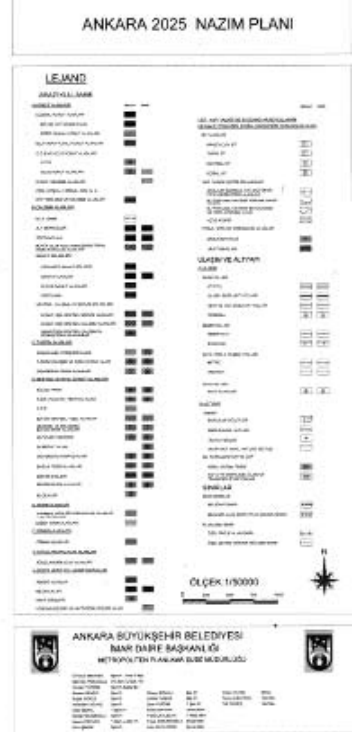
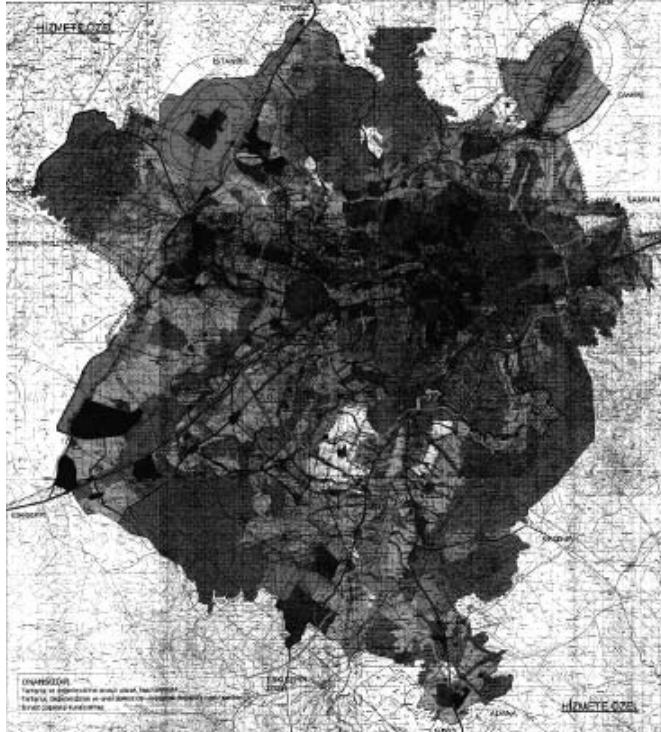
Ortaya çıkan kent formunu değerlendirmek için arkasında duran planlama sürecine dönersek eğer, Ankara'nın en hızlı yaygınlaşma sürecini 1957 Planı ve sonrasındaki kentsel mülkiyet dönüşümü ile yaşadığını belirtmek gerekir. Ancak, yaşanan yoğunlaşma, sözünü ettiğimiz az gelişmiş derişiklik süreciyle gerçekleşmiştir. Konut üretim biçimindeki yetersizlikler, dışa açılma konusunda toplumsal ve kurumsal eğilimin, ekonomik yeterliliğin ve planlama uzgörüsünün olmayışı, desantralizasyon için 1970'leri beklemeyi gerektirmiştir. Bununla birlikte, Ankara 1990 Planı'nın klasik bir desantralizasyon planı olarak görmek yanlıştır. Nitekim, ortaya çıkan düşük standartlı kentsel derişikliğin olanca olumsuzluğuna karşın 1990 Planı, kentin bütününde yoğunlukları azaltmayı düşünmemiş; batı koridoru üzerinde görece yoğun bir yapılaşmayı toplutaşım ile destekleyerek gerçekleştirmeyi uygun görmüştür. Bu anlayış, bugünkü sürdürülebilir kent formu yaklaşımını o dönemden yansıtılmaktadır.

*“ Ortalama yoğunluğun yüksek olmasının, kentsel arazi, altyapı yatırımları, seyahat süreleri ve masrafı, kamusal kitle taşınımı ekonomisi, mevcut altyapının kullanılması, vs. gibi birçok*

*yönden ekonomik ve faydalı olacağı muhakkaktır. Bugünkü kentte yüksek yoğunluklu bölgelerde görülen zararlı sonuçların (servis, altyapı, ulaşım, yetersizlikleri, kirlilik artması vs.) nedenleri yoğunluğun bizzatıhi kendisinden çok, yeterli ve gerekli bir biçimde planlanmadan gerçekleşmiş olmasında ve boşluksuz, gözeneksiz, sıkı bir örgü ile kentin merkez bölgelerini kaplamış olmasında aranmalıdır.”* (AMANPB, 1977: 96).

Resmi olarak desantralizasyonu ilk kez öngörmekle birlikte düşük yoğunluklu ve parçacıl bir yapılaşma önermeyen ve uygulama şansı da bulamayan Ankara 2015 Yapısal Plan Çalışması'nı saymazsak Ankara 1990 planı sonrası ortaya konan planlama yaklaşımlarının, kentin derişik yapısını yok eden yapılaşmadan karşı-kentselci bir ideolojik duruşla sorumlu oldukları söylenebilir.

Ankara 1990 Planı'nın geçerli olduğu dönemde, 1990 başlarında 2981 sayılı yasa ile mevcut kentsel alan içinde 13.000 hektar alan için yapılan ıslah imar planlarında söz konusu alanların nüfus yoğunlukları 4-5 kat artırılmıştır (Bademli, 1999: 21). Bunu kentselci bir müdahale olarak değerlendirmek olanaksızdır. Nitekim bu alanlardaki apartmanlaşma, eşgüdümüz ve ilkesiz bir





yoğunlaştırma sürecinin bir sonucudur. Bugünkü anlamında derişiklik hedeflenmemektedir.

Özellikle son on yıldır Ankara kentinin gelişim, piyasanın spekülâtif taleplerine yanıt verir nitelikte, kentin biçimlenişine yönelik bir üst politik duruştan yoksun olarak gerçekleşmektedir. Kentsel bütünü ortadan kaldıran karşı-kentselci bir bakışın en belirgin göstergesi, Ankara 2025 Planı'dır. 1997 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan, ancak bakanlık onayı alamadığı için plan şeması düzeyinde kalan çalışma, bugün mevzi imar planlarının gönderme yapabildiği bir üst belge niteliğindedir. Yirmi yıl sonrası için nüfus artış hızı sabitlenen 3.6 milyon nüfuslu Ankara için öngörülen nüfus bu planda 7.2 milyondur. Plan, yukarıda sözünü ettiğimiz ıslah imar planlı alanlardaki dönüşümü ve bu yolla mevcut yapılaşmış alanlardaki nüfus artışlarını kabul ederken 60 km yarıçaplı bir bölgede (ki Ankara 2015 gibi desantralizasyon amaçlı planda bu derinlik 40 km'dir.) kenti 'çözmeyi' amaçlamaktadır (ABB İmar Daire Başkanlığı, 1997).

Plan şemasının bütününde, okunaklı doğrusal/alansal kent parçaları yerine seyrek parçalı ve düzenli olmayan boşluklu bir yerleşim örüntüsü mevcuttur. Gelişim yönü ve niyeti anlaşılmamaktadır. Parça-bütün ilişkisi algılanamamaktadır. Yeni bir kent strüktürü oluşturulmadığı gibi 'formsuz bir kent formu'nun varlığından söz edilebilir. Burada 'form'un basit bir biçimcilikten öte etkili bir işlevsel sistem arayışının ifadesi olduğunu anımsatmakta yarar var.

Bu noktada onay almamış bir plan şemasının eleştirisi gereksiz bir çaba olarak görülebilir. Ancak, Ankara 2025 Planı, günümüzde egemen olan 'imarçılık' anlayışının bütüncül ifadesidir ve bugün uygulama sürecini doğrudan yönlendiren parçacıl imar planları bu anlayışın ürünüdür.

Bu planlardan ilki 2001 tarihli 'Ankara Nazım Planı Kısmi Revizyonu'dur. Büyükşehir Bele-

diyesi ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca ortaklaşa hazırlanan planla Eskişehir Yolu ve İncek-Taşpınar ekseninde kalan, daha önce Ankara 2015 Planı ile kentin havalandırma koridoru olarak önerilen 17.000 ha'lık alan imara açılmıştır (Gökçe, 2002: 20). 1/50.000 'üst' ölçekli bu plan, 107 ayrı mevzi imar planının 'bir araya gelmesi' ile ortaya çıkmıştır ki bu planların bazıları 2 hektarlık ve 40 nüfuslu yerleşimler içindir (BBİ vd., 2001).

Bundan üç yıl sonra Şubat 2004 yılında hazırlanan yine aynı ölçekli 'Güneybatı Ankara Metropolitan İmar Planı' da aynı yaklaşımla bu kez çevreyolu batısını da içine alacak şekilde hazırlanmıştır. Önerilen en fazla yoğunluk 60 kişi/ha'dır ki Eryaman bölgesinde ortalama yoğunluğun 120 kişi/ha olduğunu anımsatmakta yarar var (BBİ vd., 2004: 1).

Ortaya konulan dönüşümün sürdürülebilirlik açısından değerlendirilmesi, tartışmanın belirli bir başlık altında yapılmasını gerekli kılmaktadır. Bu anlamda, sonuç ürün olan kent formunun test edilebilir ölçütü, kentsel hareketlilik ve otomobil bağımlılığı olarak saptanmıştır. Tartışmanın kent bütünü için yürütülmesi ve veri kısıtlılığı nedeniyle derişiklik konusu, birincil gösterge ve bileşen olan kentsel yoğunluk üzerinden işlenmiştir.

Newman ve Kenworthy'nin yukarıda anılan çalışmaları altlık olarak alınarak Ankara'nın derişiklik düzeyi başlıca dünya kentleri arasında konumlandırılabilir.<sup>4</sup> (Bkz. Tablo: 9)

Nüfus yoğunluğunda Ankara, Avrupa ve Asya değerleri arasında iken dışsal gelişmenin plan kararı olmanın ötesinde somut olarak deneyimlendiği dönem olan 1985 sonrasında Avrupa Kenti ortalamasını yakalamıştır. Ancak, bu değer (49 kişi/ha) yapılaşmış alan konusunda herhangi bir ipucu vermez. Nitekim kent formu içindeki büyük kentsel boşluklar çıkarıldığında kent formu net

Ankara  
1990 planı  
sonrası  
ortaya  
konan plan-  
lama yakla-  
şımınının,  
kentin deri-  
şik yapısını  
yok eden  
yapılaşma-  
dan karşı-  
kentselci  
bir ideolojik  
duruşla  
sorumlu  
oldukları  
söylenbilir.

<sup>4</sup> Çalışmada yaralandığımız Newman ve Kenworthy'nin oluşturduğu veri tabanı, 1990 yılını temel almaktadır. Konuya yönelik en yakın tarihli çalışmanın bu olması, veriyi altlık olarak kabul etmemizi zorunlu kılmaktadır. Bununla birlikte, Ankara kentinin dinamik karakteri karşısında veri tabanına konu olan gelişmiş ülke kentlerinin görece sabitlenmiş karakterleri nedeniyle günümüz değerlerinin, söz konusu ortalama düzeylerden çok fazla sapmayacağı varsayımı yapılmaktadır.

Ankara kentindeki ulaşım sistemi ve kentsel hareketliliğe yönelik veritabanı, farklı ulaşım araştırma raporlarındaki verilerin bir araya getirilmesi ile oluşturulmuştur. Bkz.: EGO Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Dairesi Başkanlığı, Raid Crowther International IBI Group Toronto Transit Consultants, Kutlutaş, 1987 *Ulaşım Etüdü (1-2): Ulaşım Yapısı-Ulaşım Konut* (Ajans İletim: Ankara); Ankara Büyükşehir Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, 1995, 1992 *Ankara Ulaşım Konut Anketi Sonuç Raporu* (Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Dairesi Başkanlığı: Ankara); Ulaşım Art, 2002, *Ankara Çayyolu Metrosu Ulaşım Etüdü-* (yayınlanmamış rapor çalışması)

**Table 9:** Metropoliten yerleşim yoğunlukları ve Ankara yoğunluklarının tarihsel değişimi (Newman vd., 1999: 94-95, 1970 Yılı Ankara Konut Dışı Kullanışlarda Toplam Alan /İşyeri /Ciro (Ankara Metropoliten Alan Nazım Plan Bürosu- 1970 Yılı Ankara Çalışması, ATO İşyeri İstatistikleri, 2000).

Kent	Metropoliten Yoğunluk	
	Nüfus	İşyeri
San Francisco	16.0	8.5
Los Angeles	23.9	12.4
Detroit	12.8	6.1
Boston	12.0	7.1
New York	19.2	8.7
AMERİKA ORT.	14.2	8.1
Canberra	9.5	5.0
Melbourne	14.9	5.9
Sydney	16.8	7.2
AVUSTRALYA ORT.	12.2	5.3
Vancouver	20.8	10.5
Toronto	41.5	23.2
KANADA ORT.	28.5	14.4
Brussels	74.9	46.8
Stockholm	53.1	39.3
Copenhagen	28.6	16.0
Paris	46.1	22.1
Munich	53.6	37.2
Amsterdam	48.8	22.2
London	42.3	23.6
AVRUPA ORT.	49.9	31.5
Kuala Lumpur	58.7	22.4
Singapore	86.8	49.3
Tokyo	71.0	73.1
Bangkok	149.3	62.4
Hong Kong	300.5	140.0
ASYA ORT.	161.9	72.6
Ankara 1970	88	1.2
Ankara 1985	85	-x
Ankara 2000	49	1.1

yoğunluğu 152 kişi/ha'a çıkmaktadır. Bu durum, Ankara kentinde görece yüksek yoğunluklu alanların parçalar dahilinde toplam alana yayıldığı bir göstergesidir. Aynı durum işyeri yoğunlukları için de geçerli olup, yoğunluğun düşüklüğü fiziksel yapıdan çok ekonomik gelişmişlik düzeyinden kaynaklanmaktadır.

**Tablo 10:** Konut işyeri arası yolculuk mesafeleri. (Newman et al., 1999: 106) ve Ankara değerleri.

Kıta/Ülke Kentleri	İşyerine ortalama uzaklık (km, 1980)	İşyerine ortalama uzaklık (km, 1990)
Amerika	13.0	15.0
Avustralya	12.0	12.6
Kanada	10.5	11.2
Avrupa	8.1	10.0
Asya	-	-
<i>Ankara</i>	6.17	7.08

Bir kentin derişiklik düzeyindeki düşüş, ulaşım öncelikli olarak ulaşım mesafelerinin artışıyla sonuçlanır. Buna göre, 1980 yılında 6.1 km olan ve 2000 yılında 10.22 km'yi bulan ortalama işyerine yolculuk mesafesi, yaygın gelişme sürecinin bir sonucudur. Varolan eğilim, Avrupa kentlerindeki ortalama mesafeler düzeyini aşma yönündedir.

1985 sonrası yaşanan kentsel derişiklik karşıtı dönüşümle özel otomobil sahipliği ve kullanımında belirgin bir artış yaşandığı gözlenir. Bunda kent formundaki fiziksel dönüşüm kadar Türkiye'de 1980 sonrası uygulanan neo-liberal politikalarla değişen orta sınıf alım gücü ve tüketim tercihlerinin payı büyüktür. Kentsel yayınım ise bu durumla çelişmeyen, ama onu bütünleyen bir süreç olarak ortaya çıkmaktadır. 2000 yılı değeri ile (5.290 km) Ankara, Avrupa kentlerindeki kişi başına yıllık özel oto kullanım mesafesi olan 6.600 km'ye yaklaşmıştır.

Bu noktada önemli olan saptama şudur: Yoğunluk ve otomobil kullanımıyla (kişi başı düşen ulusal gelir bakımından) kendinden on kat daha zengin

x İşyeri sayısına yönelik veri tabanı 2000 yılına aittir. Bu veri tabanında 2000 yılı itibariyle 1985'ten bu yana kapanmış işyeri sayısı ihmal edilmektedir.

Avrupa'nın standartlarını yakalayan Ankara'da 1992'den bu yana on yıl içinde özel oto kullanımının payı düşerken; (otobüs sistemi ağırlıklı) toplu taşıma kullanımının payı sabit kalmaktadır, kişi başı mesafeleri artmaktadır. Oysa karayolu temelli yaygınlaşan bir kent formundan beklenen, özel otomobil kullanımını artırıcı bir etkidir. Ortalama geliri 2000 yılı itibariyle (1987 dolar fiyatları ile) 2989 Amerikan Doları olan bir kent, coğrafyaya bu derecede yayılmanın ekonomik maliyetini bireysel olarak karşılayamamaktadır. 'Kentten kaçan' üst, orta-üst gelir grubunun yer-seçim tercihlerinin toplumsal maliyetleri (altyapı, kamu ulaşım hizmetleri vb.) bu durumda mevcut kente bağımlı yoğunluk tarafından karşılanmak durumunda kalmaktadır.

Bu koşullarda ortaya net bir şema çıkmaktadır. Karşılanmakta güçlük çekilen bir otomobil bağımlılığı, kentin derişik yapısını bozan planlama yaklaşımlarıyla artırılmaktadır. Kişi başına yıllık akaryakıt tüketimi 1985'te 79.3 litre düzeyinde

iken, 2000 yılında 2.7 katına çıkmıştır. Bu durum, bir gelişmişlik göstergesi olarak sunulamaz. Öyle ki, petro-politiğe bu denli duyarlı bir ülkenin başkentinde üst plan tercihlerinin bu derece uzgörü yoksunu bir biçimde kentsel yapıyı yeniden üretmesi kabul edilemez bir durumdur.

Kentin derişiklik yapısındaki bu bozulma süreci, otomobil bağımlılığının yanısıra bir dizi yerleşim sorunsalının da habercisidir. Bunların başında;

- çevresel spekülâtif hareketler nedeniyle kent içindeki dönüşüm ve canlandırılmaya gereksinim duyan alanlarda dönüşümün ekonomik olabilirliğinin (fizibilitesinin) azalması,
- toplumsal açıdan artan mekansal ayrışma (segregation), 'kapalı cemaatler' (gated communities),
- korunması gereken doğal niteliği yüksek alanlarda imar baskısı (İmrahor Vadisi örneğinde olduğu gibi)

gelmektedir.

**Tablo 11:** 1990 yılı itibariyle dünya kentlerinde otomobil sahipliği, kullanımı, transit kullanımı, toplam ulaşım mesafeleri ve kişi başı düşen ulusal gelir göstergeleri (Newman, 1999: 80) ve Ankara kentinde son on beş yıllık değişimi<sup>5</sup>.

Kentler (kıta/ülke ortalamaları)	Araç Sahipliliği (her 1000 kişide bir)	Otomobil Kullanımı (kişi başı yıllık ortalama yolculuk mesafesi-km)	Transit Kullanımı (kişi başı yıllık ortalama yolculuk mesafesi-km)	Toplam (kişi başı yıllık ortalama yolculuk mesafesi-km)	GSMH (\$US, 1990 kişi başı)
Amerika	604	16.045	474	16.519	26.822
Australya	491	10.797	882	11.679	19.761
Kanada	524	9.290	998	10.288	22.572
Avrupa	392	6.601	1.895	8.496	31.721
Asya	109	2.806	2.587	5.393	9.018
<i>Ankara 1985</i>	37	3.299	2.555	5.854	2728
<i>Ankara 1992</i>	84	4.073	3.555	7.628	2664
<i>Ankara 2000</i>	134	5.292	4.745	10.037	2989

**Tablo 12:** Ankara kentinde kişi başına düşen akaryakıt kullanım değerleri ve yoğunluk değişimi. Derişik kent formu yaratmada bir araç olarak kul-

	1985	1992	2000
<i>Kişi başı yıllık akaryakıt kullanımı (litre)</i>	79.3	162.5	219.2
<i>Ankara kenti brüt yoğunluğu (kişi/ha)</i>	85	≅ 65	49

<sup>5</sup> Ankara için kişi başı ulusal gelir göstergeleri için bkz.: T.C Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1997/2000 İllere Göre Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (DİE Matbaası: Ankara) GSMH değerleri 1987 fiyatları baz alınarak hesaplanmıştır.

Ülke gerçeğine yabancı bir aktarmacılığın ideolojik kaynağı, modern sanayi kentine tepkiyle oluşup olgunlaşan Anglo-Amerikan /Anglo-Sakson karşı-kentselcilidir.

lanılan transit sistem, Ankara’da salt bir ulaşım altyapısı olarak ele alınmakta; yoğunlukların ona göre şekillendirildiği, yönlendirildiği ve denetimlendiği bir derişiklik aracı/olanağı olabileceği gündeme gelmemektedir.

## SONUÇ

Ortaya koyduğumuz olumsuz tablodan salt uygulama alanındaki plancı kadrolarını sorumlu tutmak haksızlık olur. Sorumluluğun diğer bir ucundaki aktör, akademidir. Uzun dönem Türk planlama okullarında egemen olan yaklaşım, mevcut Türk Kenti olgusuna duyulan tepkisellikle düşük katlı/yoğunluklu, ‘steril’, derişik olmayan kentleşmenin idealleştirilmesi olmuştur. Bu yaklaşımın bugün dahi etkileri gözlenmektedir. Ülke gerçeğine yabancı bir aktarmacılığın ideolojik kaynağı, modern sanayi kentine tepkiyle oluşup olgunlaşan Anglo-Amerikan /Anglo-Sakson karşı-kentselcilidir (disurbanism).

Türk kent plancıları, kentleşmeye soyut bir işlevselci perspektif dışından bakıp; onu ‘kentsel alan geliştirmek/imar etmek’ (developing urban land) ötesinde ‘kenti yapmak/inşa etmek’ (city building) olarak algıladı<sup>6</sup> an ‘forma’, ‘biçime’ yönelik kuramlar mekana yansıtılabilecektir. Bu çalışma böyle bir sürece katkı koyma kaygısıyla kaleme alınmış ve okuyucuya sunulmuştur.

Uzun dönem belirsiz ilkeselliklerle dolu olan kentsel sürdürülebilirlik yazını, operasyonel olma arayışında aradığını, artık adeta sloganlaştırdığı bir kavramda bulmuştur: *Derişik Kent*.

Batı, Dünya Savaşı sonrası otomobil çağıyla birlikte geniş coğrafyaya yaydığı ve aşındırdığı geleneksel kentselliği yeniden kazanma uğraşısında iken ortaya konan paradigma, gelişmekte olan ülke kentleri için de sorgulanmak durumundadır. Nitekim, Batının yaşadığı yakın dönem hızlı kentsel büyüme, bugün birçok gelişmekte olan kentsel coğrafyada deneyimlenmektedir. Gelişmiş kuzeyin son yarım yüzyıldır yaşadığı süreç, çıkarılması gereken derslerle doludur. Bu anlamda yoğun kent bütünü, derişikliği ortadan kaldıracak biçimde çevreselleştirmenin çözüm olmadığı anlaşılmıştır.

Türkiye’de ise eşgüdümlessüz bir süreçte spekülative taleplere yanıt verecek biçimde ‘kent parçaları’ üreten planlama sistemi, kentin hareket örüntülerini dönüştüren liberal politikalarla bütünlüşmeyi tercih etmektedir. Bu nedenle, egemen süreci tersine çevirebilecek yaklaşımlar politika düzeyinde ülke başkenti için bile gündeme gelmemektedir.

## Kaynaklar:

Acioly, Jr., C., 2000 “Can Urban Management Deliver Sustainable City? Guided Densification in Brazil versus Informal Compactness in Egypt” in *Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries* Eds M. Jenks, R. Burgess (Spon Press: London) sf.:127-139

Akçura, T., 1971 *Ankara: Türkiye Cumhuriyeti’nin Başkenti Hakkında Monografik Bir Araştırma* (ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını: Ankara)

Altaban, Ö., 1986a “Ankara Kentsel Alanın Doğal Çevreye Yayılımı- The Urban Sprawl With Reference To Physical Environment” in *Ankara 1985’den 2015’e* Ed. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Çalışma Grubu, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müd.: Ankara) sf.: 126-148

Altaban, Ö., 1998 “Cumhuriyet’in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi” in *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık* ed Y. Sey (Türk Tarih Kurumu ve Türkiye İş Bankası Ortak Yayını: İstanbul) sf. 41-64

Ankara Büyükşehir Belediyesi (ABB) İmar Daire Başkanlığı, 1997, *Ankara 2025 Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Çalışmaları* (saydam gösterimi), Ankara

Ankara Metropolitan Alan Nazım İmar Bürosu, 1977 *Ankara Nazım Plan Şeması Raporu 1997-1990* (Yüksek Teknik Öğretmen Okulu Matbaa Atelyesi: Ankara)

Bademli, R., 1999 Presentation in “1990 Sonrası Ankara’da Planlama ve Ankara’nın Geleceği, (Şehir Plancıları Odası Yayını: Ankara) sf. 18-24

Barrett, G., 1996 “The Transport Dimension” in *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* Eds M. Jenks, E. Burton, K. Williams (E & FN Spon: London) sf 171-180

<sup>6</sup> Bu konudaki tartışma için bkz.: Günay, B., 2003 “Şehircilik: Bir Kültür Ürünü Üretme Sorunsalı”, Şehircilikte Reform, TMMOB Şehir Plancıları Odası ve Mersin Üniversitesi: Ankara, sf. 1-17

- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı-BBİ- TAU Genel Müd. İmar Proje Dairesi Bşk., Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Bşk., 2004 *1/50.000 Ölçekli Güneybatı Ankara Metropolitan İmar Planı Plan Notları*
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı-BİB- TAU Genel Müd. İmar Proje Dairesi Bşk., Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Bşk., 2001 *1/50.000 Ölçekli Ankar Nazım Planı Güneybatı Aksı Kısmi Revizyonu açıklama Raporu*
- Black, A., 1995 *Urban Mass Transportation Planning* (McGraw-Hill: New York)
- Breheny, M., 1996, "Centrists, Decentrist and Compromisers" in *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* Eds M. Jenks, E. Burton, K. Williams (E & FN Spon: London) sf 13-32
- Burgess, R., 2000 "The Compact City Debate: A Global Perspective" in *Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries* Eds. M. Jenks, R. Burgess, (Spon Press, London) sf 9-24
- Burton, E., 2001 "The Compact City: Just or Just Compact? A Preliminary Analysis" *Urban Studies* 37, 1969-2007
- Burton, E., 2002 "Measuring Urban Compactness in UK Towns and Cities", *Environment and Planning B: Planning and Design* 29, 219-250
- Cervero, R., 1998 *The Transit Metropolis: A Global Inquiry* (Island Press: Washington D. C.
- Cervero, R., 2001 "Transportation Planning" *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* (Elsevier Science Ltd) sf 15873-15878
- De Roo, Miller, D., 2000 "Introduction-Compact Cities and Sustainable Development" in *Compact Cities and Sustainable Development: A critical assessment of policies and plans from an international point perspective* Eds G. De Roo, D. Miller (Ashgate: Burlington) s: 1-13
- Dil Derneği, 1998 Türkçe Sözlük-1, Dil Derneği Yayınları: Ankara Ankara, sf. 325
- Evanson, N., 1979 *Paris: A Century of Change, 1878-1978* (Yale University Press)
- Ewing, R., 1997 "Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?" *American Planning Association Journal* 63(1), 107-126
- Farthing, S., Winter, J., Coombes, T., 1996 "Travel Behaviour and Local Accessibility to Services and Facilities" in *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* Eds M. Jenks, E. Burton, K. Williams (E & FN Spon: London) sf 181-189
- Fishman, R., 1989 *Urban Utopias in The Twentieth Century* The MIT Press: Cambridge)
- Girardet, H., 1992 *The Gaia Atlas of Cities: New Directions for Sustainable Urban Living* (Gaia Books Limited: London)
- Gökçe, B., 2003, Presentation in "Ankara Üst Ölçek Plan Sorunsalı- Teknik Toplantı (TMOBB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi: Ankara) sf. 10-35
- Hall, P., 1990 *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in The Twentieth Century*, (Blackwell: Oxford)
- Haughton, G., Hunter, C., 1994 *Sustainable Cities* (Jessica Kingsley Publishers, London)
- Kühn, M., 2003 "Greenbelt and Green Heart: separating and integrating landscapes in European city regions", *Landscape and Urban Planning* 64, 19-27
- Livingston, A. Ridlington, E., Baker, M., 2003 *The Cost of Sprawl: Fiscal, Environmental, and Quality of Life Impacts of Low Density Development in the Denver Region* (Environment Colorado Research and Policy Center) [http://www.environmentcolorado.org/reports/costsofsprawl3\\_03.pdf](http://www.environmentcolorado.org/reports/costsofsprawl3_03.pdf)
- New Webster Dictionary and Thesaurus, 1992 (Lexicon Publications, Inc: Danbury, CT)
- Newman, P., 2001 "Planning Issues and Sustainable Development" *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* (Elsevier Science Ltd), sf 11479-11482
- Newman, P., Kenworthy, J., 1999 *Sustainability And Cities: Overcoming Automobile Dependence* (Island Press: Washington, D.C.)
- Newman, P., Kenworthy, J., 2000 "Sustainable Urban Form: The Big Picture" in *Achieving Sustainable Urban Form* Eds K. Williams, E. Burton, M. Jenks (E & FN Spon: London) sf 109-120
- Owens, S., 1986 *Energy, Planning and Urban Form* (London: Pion)
- Richardson, W. H., Bae, C. C., and Baxamusa, M. H., 2000, "Compact Cities in Developing Countries: Assessment and Implications" in *Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries* Eds M. Jenks, R. Burgess (Spon Press, London and New York) sf 25-36
- Richardson, W. H., Gordon, P., 1999 "Is Sprawl Inevitable? Lessons From Abroad" Paper presented at the ACSP Conference, Chicago

Scheurer, J., 2001 *Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainability in Neighborhood Communities* (unpublished thesis), <http://www.istp.murdoch.edu.au/publications/projects/jan>

Silberstein, J., Maser, C., 2000 *Land-Use Planning for Sustainable Development* (Lewis Publishers: London)

Smart Growth Network, 2002 *Getting to Smart Growth: 100 Policies for Implementation*, <http://www.smartgrowth.org/pdf/gettosg>

Tekeli, İ., Güvenç, M., 1986 "Ankara Kenti Kentsel Yoğunluk Yüzeyleri ve Gelişimi" *Anakara 1985'den 2015'e* Ed. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Çalışma Grubu, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müd.: Ankara) sf 149-153

Van Til J., 1979 "Spatial form and structure in a possible future: some implications of energy shortfall for urban planning", *American Institute of Planners Journal*, July, 318-329

Walker, B., 2003 "Making Density Desirable", *Green Futures*, 40-

<http://www.environmental-center.com/magazine/forumforfuture/greenfutures/3.pdf>

Wirth, L., 1996 "Urbanism as a Way of Life" in *The City Reader* Eds R. T. LeGates, F. Stout (Routledge: London and New York) sf: 89-197

World Commission on Environment and Development (WCED), 1987 *Our Common Future* (New York: Oxford University)