

İçindekiler

Sunuş	2
Meslek Odalarını Daha Aktif Bir Denetim Beklemekte <i>TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu</i>	3
Gelibolu ve Çevresi Planlama ve Tasarım Projesi <i>H. Çağatay KESKİNOĞ</i>	4
Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Stüdyo Deneyimleri <i>Selçuk Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü</i>	23
Küreselleşme ve Kent-Bölgelerin Yükselişi <i>Allen J. SCOTT, Çev. Kübra CİHANGİR ÇAMUR</i>	26
Sürdürülebilir Kent Formu: Derişik Kent <i>Olgu ÇALIŞKAN</i>	33
Şehircilik ve Planlama Tarihinden: Doktor Emin Bey ve Edouard Joyant <i>Feridun DUYGULUER</i>	55
Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi <i>Ali ULU, İlknur KARAKOÇ</i>	59
Çevre Duyarlı Planlamanın ve Deprem Duyarlı Planlamanın Bütünleştirilmesinin Sağlayacağı Faydalar <i>Deniz TAM</i>	67
Kerala Eyaleti (Hindistan); Bir Sosyal Adalet Modeli <i>Çev: Mustafa Oğuz SİNEMİLLİOĞLU</i>	75
Atatürk Orman Çiftliği'nin 79 Yılı ve Çiftliğin Korunmasına Yönelik Politika Arayışları <i>Eser ATAÖ, S. Zafer ŞAHİN</i>	80
AOÇ Kimin? <i>R. Raci BADEMLİ</i>	89
Raci Bademli'ye Yıllık Mektup <i>Sümer GÜREL</i>	92
"Kaçak Yapılaşma İle İlgili Süreçler, Sorunlar, Çözüm Önerileri" Değerlendirme Raporu <i>TMMOB KENTLEŞME ve YEREL YÖNETİMLER ÇALIŞMA GRUBU</i>	95
Planlamada Uzaktan Algılama ve Coğrafi Bilgi Sistemi Disiplinleri Entegrasyonu: Urla ve Balçova Örnekleri <i>Çiğdem TARHAN</i>	106
Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım: Ankara Metrosu ve HRS İstasyonlarında Bir İnceleme <i>Hülagü KAPLAN, Mustafa ÖZTÜRK</i>	113
İmar Hukuku	129
Dergilerden Seçmeler	131
Geçmişten Sayfalar	132
Tez Özetleri	134
Kitap Tanıtımı	137
Basın Açıklamaları	139

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

Yayın Kurulu

Deniz Altay

Osman Balaban

Kübra Cihangir Çamur

Olgu Çalışkan

Hayriye Çelik

Özlem Çelik

Funda Erkal

Çağatay Keskinok

N. Tunga Köroğlu

Binali Tercan

Basım Tarihi

Kasım 2004

Baskıya Hazırlık

Plar Ltd. Şti. - şerife eren

tel: 0312 432 01 83-93

Baskı

Kardelen Ofset

Tel: 0312 431 70 03

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

SUNUŞ...

Bu sayımız ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2. Sınıf Planlama Stüdyosunda 2003 - 2004 Öğretim Yılında proje yeri olarak seçilen Gelibolu ve çevresi ile ilgili yapılan çalışmaların derlendiği yazı ile başlıyor. H. Çağatay Keskinok'un kaleme aldığı yazı, Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü stüdyo deneyimlerinin genel olarak aktarıldığı yazı ile devam ediyor. Üniversitelerin şehir ve bölge planlama bölümlerinin farklı stüdyolarında yapılan çalışmaların aktarıldığı yazılara gelecek sayılarda da yer vermeye çalışacağız.

Bu sayıda; 8. Kasım Dünya Şehircilik Günü 28. Kolokyumun "Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge" konusu ile ilgili bir çeviri yer alıyor. Kübra Cihangir Çamur Küreselleşme ve Kent-Bölgelerin Yükselişi başlıklı Allen J. Scott'un makalesini dilimize kazandırdı.

Olgu Çalışkan yazısında; sürdürülebilir kent formu olarak "derişik kent" kavram-sallaştırmasını, geleceğin kentinden öte, kentleşme sürecinin fiziksel biçimlenişine karşı alınmış tasarım ve planlama yaklaşımı çerçevesinde ele alıyor.

Feridun Duyguluer "şehircilik ve planlama tarihinden" başlığı altında "şehircilik" kavramının arka planını örneklerle açıklıyor. Ali Ulu ve İlknur Karakoç kent kimliği olgusunu küreselleşme boyutunda değerlendiriyor. Deniz Tam yazısında çevre duyarlı planlama ve deprem duyarlı planlamayı karşılaştırarak bir senteze ulaşmaya çalışıyor.

Mustafa Oğuz Sinemillioğlu, Hindistan Kerala Eyaletinde uygulanan ve örnek olabilecek bir modelin çevirisini sunuyor.

Derginin bu sayısında Atatürk Orman Çiftliği ile yazılar da yer almakta. Eser Atak ve S. Zafer Şahin Atatürk Orman Çiftliği'ni tarihsel olarak ele almakta ve çözüm önerileri getirmekte. Raci Bademli'nin ışık notlarından "AOÇ Kimin?" başlıklı yazısını da ilgisi nedeniyle bu sayıda yayımlıyoruz. Raci Bademli'nin aramızdan ayrılışının birinci yılında (1 Eylül 2004) Sümer Gürel'in birinci yıl için yazdığı mektuba yer vererek sevgili hocamızı saygıyla anıyoruz.

Odamız tarafından üretilen ve TMMOB aracılığı ile DPT'ye gönderilen kaçak yapılaşma ile ilgili raporun önemli olduğunu düşünüyoruz.

Çiğdem Tahran yazısında ise planlamada uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemini örneklerle sunuyor. Bu sayıda son olarak geçen sayıda ilk kısmı Hülalü Kaplan ve Mustafa Öztürk tarafından kaleme alınan yazı örnekler üzerinden değerlendirilmektedir.

YAYIN KURULU

MESLEK ODALARINI DAHA AKTİF BİR DENETİM BEKLEMEKTE

Son dönemlerde gündeme gelen bazı yasalarda, meslek odaların planlama sürecine katılımını sağlayan düzenlemeler yer almaktadır. Kamu kurumu niteliğindeki TMMOB'ne bağlı meslek odaların, mesleki konularda idarelerin yerine geçecek bir işlem yapmaları yerine, sürecin bir parçası olmak öte denetleyici konumda olmaları eksiklikleri içermesine karşın olumludur. Ancak yapılan düzenlemelerin hazırlanması aşamasında ilgili meslek odaların görüşleri alınmamakta ve düzenlemeler oldu bittiye getirilmektedir. Bu nedenle de ortaya meslek alanımız ile ilgili telafisi mümkün olmayan sonuçlar çıkmakta, elde edilen ürünlerin kalitesinden söz etmek mümkün olmamaktadır. Buna en iyi örnek olarak Kamu İhale Kanunu ve ilgili yönetmelikleri gösterilebilir.

Yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre; kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları belediye bünyesinde kurulan ihtisas komisyonu toplantılarına katılımı sağlanmakta, imar uygulamalarının denetiminde meslek kuruluşlarından yararlanabilmekte, alt yapı ve ulaşım koordinasyonu ile ilgili birimlerin toplantılarına katılımı gerçekleştirilmektedir. Ayrıca TBBM gündeminde bulunan İl Özel İdaresi Kanunu ve Belediye Kanununda benzer hükümler yer almaktadır. Bu düzenlemelerle birlikte, meslek alanımız da Odamızın yerel yönetimler üzerinde aktif bir denetim görevini yerine getirmesi olanağı sağlanmış oluyor.

Diğer bir yasal düzenleme konusu da 5226 sayılı Kanunla değiştirilen 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu. Bu Kanuna göre koruma amaçlı imar planlarının müellifi şehir plancısı olarak tanımlanmakta, ekip başı olarak adlandırılmakta, belediyeler, valilikler ve ilgili kurumlar koruma amaçlı imar planının hazırlanması sürecinde ilgili meslek odaları ile birlikte toplantılar düzenlemeleri gerekmektedir. Söz konusu Kanun ile koruma amaçlı imar planı yapımına, yönetimine ve uygulama araçlarına yönelik yeni bir yaklaşım tanımlanmaktadır.

Gündem de olan ve Avrupa Birliği Genel Sekreterliğinde çalışmaları sürdürülen mesleki yeterliliklerin tanınmasına ilişkin kanun taslağı mühendislik ve mimarlık meslek alanları ile ilgili yeni düzenlemeler öngörmekte. Bu meslekler yanısıra mesleğimizde yakın bir gelecekte bu kanun kapsamına alınacak. Meslek alanımızda faaliyet göstermek için sadece unvan yeterli olmayacak. Üniversite eğitimi yanısıra staj ve/veya sınava tabi olduktan sonra mesleki faaliyeti yerine getirmek mümkün olacak. Ancak bu süreçlerde meslek alanı ile ilgili faaliyetlerde bulunan, bu alanı düzenleyen ve meslek elemanlarını denetleyen TMMOB'a bağlı meslek odaların yetkileri kanun taslaklarında yer almamaktadır.

Yukarıda bahsedilen bütün bu yeni düzenlemelerden anlaşıldığı üzere meslek alanımız ve TMMOB'a bağlı meslek odaları ile ilgili hızlı ve yeni yasalar çıkmaktadır. İçinde bulunduğumuz özellikle ulusüstü koşullar ve yaklaşımlar bu düzenlemelerin içeriğini belirlemektedir. TMMOB bağlı meslek odaları da kendilerini kurumsal anlamda yenilemeleri gerekmektedir. Konuları daha üst çerçeveden ele alarak, politikalar ve stratejiler geliştirmesi, bu yönde projeler üretmesi, toplumun ve meslek alanının gelişmesine ve dönüşmesine katkıda bulunmalıdır. Toplum yararının gerçekleşmesi, doğal ve kültürel değerlerin korunması, geliştirilmesi ve yaşatılması, sosyal adalet ilkesi temelinde kalkınmanın sağlanması, kaliteli mesleki hizmetlerin üretilmesi, meslek elemanların niteliğinin artırılması doğrultusunda daha etkin bir rol üstlenilmelidir. Kamu kurum ve kuruluşlarının da bu doğrultuda faaliyet göstermeleri konusunda aktif bir denetim sağlanmalıdır.

TMMOB bağlı meslek odaları gücünü kendi üyelerinden almaktadır. Bu süreçte bütün meslektaşlara önemli görevler ve sorumluluklar düşmektedir. Meslek alanımız ile ilgili çalışmaları, görüşleri, araştırmaları olan üyelerimizin bir araya gelerek bu çalışmaları paylaşması ve ortak ürünler üretmesi bir ihtiyaç olarak önümüzde durmaktadır. Meslek odasına düşen en baştaki görev ise gerekli her türlü ortamı sağlamak olmalıdır.

Gelibolu ve Çevresi Planlama ve Tasarım Projesi

Doç. Dr.,
ODTÜ,
Şehir ve Bölge Planlama
Bölümü,

H. Çağatay KESKİNOK

ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2. Sınıf Planlama Stüdyosunda 2003-2004 Öğretim Yılında proje yeri olarak Gelibolu ve çevresi seçilmiştir. Gelibolu ve çevresi, doğal çevre zenginlikleri ve değerlerinin yanı sıra Dünya tarihi açısından büyük öneme sahiptir. Çanakkale Savaşlarının geçtiği bu bölgedeki direnç, azim ve kararlılıktan bir Cumhuriyet doğmuştur. Yarımada, Cumhuriyetimizin kuruluş tarihinin bir müzesidir. Saroz Körfezi ve Çanakkale Boğazı savaş tarihinin yanı sıra önemli doğa değerlerine sahiptir. Bu bölgenin korunması ve gelişme seçeneklerinin bu koruma yaklaşımı çerçevesinde oluşturulması kararlılığı özel öneme sahiptir.



Proje kapsamında öğrenciler ve öğretim elemanları iki kez Gelibolu ve çevresinde incelemelerde bulunmuşlardır. Birinci dönem incelemeleri sonucunda problemler ve potansiyeller saptanmış, Gelibolu ve çevresine ilişkin ileriye dönük gelişme ve koruma uzgörüleri (vizyonları) geliştirilmiştir. Gelibolu ve çevresinin ekolojik özellikleri, doğal, jeolojik, biyolojik, hidrolojik yapıları incelenmiş, Çanakkale Boğazı ve Saros

Körfezi'ni kapsayan geniş alanda kirlilik oranları ve kaynakları, ekolojik bozulmalara neden olan etmenler belirlenmeye çalışılmıştır. Dile getirilen incelemeler bölgenin toplumsal, ekonomik, tarihsel, kültürel, sanatsal özellikleri, yerleşim dokusu ve mimari yapılarına ve potansiyellerine yönelik incelemelerle birlikte yürütülmüştür.



Planlama alanının gelişme ve koruma problemlerine, bölge ve alt-bölge kapsamında yaklaşılmış ve birinci dönem çalışmaları sırasında Gelibolu Yarımadası ve yarımadanın

anakara ile önemli buluşma noktalarına ilişkin düşünceleri de içeren üst ölçekli alt-bölge gelişme planları hazırlanmıştır. Bu üst ölçekli planlama çalışmaları sırasında öğrencilerden alternatif koruma ve gelişme *kurguları* geliştirmeleri beklenmiştir. Ayrıntılı planlama ve tasarım çalışmalarına genel çerçeve oluşturan bu kurgulardan yola çıkan planlama grupları, Gelibolu kentine ilişkin koruma ve gelişme seçenekleri geliştirmişlerdir.

Proje çalışmaları kapsamında 16-21 Nisan tarihleri arasında ikinci kez inceleme amacıyla ziyaret edilen Gelibolu’da, araştırma sonuçları paftaları, Gelibolu ve çevresini kapsayan üst ölçekli planlama projeleri, Gelibolu kentine ilişkin 1/5000 ölçekli gelişme ve koruma planları ile kente ilişkin değişik başlıklardaki konusal (tematik) çalışmalar sergilenmiştir.

PLANLAMA STÜDYOSU: AMAÇ, YÖNTEM ve PROGRAM:

ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2. Sınıf Planlama Stüdyosu’nda izlenmekte olan eğitim programı uzun süreli birikimlerin sonucudur. Stüdyo programının oluşumuna, son yirmi yıl içerisinde 2. sınıf stüdyosuna katılmış gerek tam zamanlı gerekse yarı zamanlı öğretim elemanları katkıda bulunmuşlardır. Stüdyo programı üç eğitim yılında, Mimarlık Bölümü 4. Sınıf Stüdyosundaki Prof. Dr. Yıldırım Yavuz grubu ile birlikte yürütülmüştür. Proje yerindeki araştırma ve incelemeler birlikte yapılmış, jüriler karşılıklı olarak tüm öğrencilere açık olarak gerçekleştirilmiştir. Üç yıl devam eden bu ortak program çok sayıdaki öğrencinin stüdyo gezilerine götürülmesinin getirdiği yükler nedeniyle ne yazık ki sürdürülemezdir. Kuşkusuz mimarlık ve planlama stüdyolarının eşgüdümlü olarak yürütülmesinin ve birbirlerinin



Gelibolu Sergisi sırasında proje sunuşları

önüne tartışmak ve üzerinde çalışmak üzere soru ortaya atmalarının yararları büyük olacaktır.

Planlama stüdyosunun amacı, öğrencilerin kapsamlı planlama çerçevesinde farklı planlama ölçeklerinde karar geliştirebilme ve çözüm üretebilme becerilerini geliştirmektir. Stüdyo çalışmalarında, planlama yeri olarak seçilen kent ve çevresine, doğal ve tarihsel çevre koruma hedefleri ile sosyo-ekonomik gelişme hedeflerinin bütünleştirildiği gelişme kurguları çerçevesinde yaklaşılmaktadır. Üst ölçekte geliştirilen kurgular, seçilen kentin planlama ve tasarım çalışmalarında temel başvuru çerçevesi oluşturmaktadır. Bu kapsamlı planlama çerçevesi, alt-bölge, kent ve kent bölgeleri düzeylerinde farklı planlama ölçeklerini içermektedir. Öğrencilerden, seçilen planlama bölgesi içinde birbirlerinden bağımsız gerçekleşen ya da ilişkileri zayıf üretim ve diğer etkinlik ve öğeleri ortak gelişme kurguları kapsamında birbirleriyle ilişkilendirmeleri ve iktisadi akılcılaştırmalara gitmeleri, daha sonra üst ölçeklerde geliştirdikleri –ütopik düşünceleri de içeren- gelişme ve koruma kurgularından hareketle öngördükleri gelişmenin niteliği ve koşulları ile tutarlı planlama ve tasarım ilkeleri geliştirmeleri beklenmektedir.

Bu kapsamda, süreç şu adımları içermektedir: i) *Sorun saptama*, ii) *nedensel ilişkilendirme*, iii) -belirli bir sorunsal çerçevesinde oluşturulan uzgörüler kapsamında- *anlamli ilişkiler kurma*, iv) *ilkeler belirleme*, v) *hedefler koyma* ve vi) *düzen oluşturma* gibi. Bunlar geri beslemeli olarak, yer yer de birbirleri içine geçerek süreci şekillendirmektedir. Bu süreç stüdyo ortamında toplu açıklamalar, karşılıklı konuşmalar, dersler, sorun örnekleri gösterme, sorun çözümüne yönelik düşünce geliştirme ve proje tanımlamaları yoluyla geliştirilmektedir.

Stüdyo çalışmalarında, planlama yeri olarak seçilen kent ve çevresine, doğal ve tarihsel çevre koruma hedefleri ile sosyo-ekonomik gelişme hedeflerinin bütünleştirildiği gelişme kurguları çerçevesinde yaklaşılmaktadır.

PLANLAMA
2004/3



2003-2004 Öğretim Yılı Stüdyo Öğretim Elemanları:

Bilge Arslan (Arş.Gör.), Çetin Göksu (Doç.Dr.), Ersan Koç (Arş.Gör.), Fikret Zorlu (Arş.Gör.), Gönül Tankut (Prof.Dr.), H.Çağatay Keskinok (Doç.Dr.), Nil Uzun (Y.Doç.Dr.), Olgu Çalışkan (Arş.Gör.), Onur Dal (Yarı zamanlı Öğ.Gör.), Zeynep Aktuna (Arş.Gör.),

2. Sınıf Planlama Stüdyosu'nda aşağıdaki öğretim elemanları değişik zamanlarda ve sürelerde katkıda bulunmuşlardır.

Adnan Barlas, Alım Erdemir, Alper Özkan, Anlı Ataöv, Aslı Aras, Asuman Erendil, Bahar Gedikli, Banu Aksel, Baykan Günay, Bilge Arslan (*Peyzaj Mimarı*), Burcu Çıngı, Cana Bilsel (*Mimar*), Cansu Canaran, Çetin Göksu, Dilek Postacıoğlu, Erhan Acar, Ersan Koç, Ersan Ocak, Fikret Zorlu, Funda Erkal, Gönül Tankut, Gül Hafızoğulları, H.Çağatay Keskinok, İzzet Özkeresteci (*Mimar*), Kunt Kuntasal (*Yarı zamanlı*), Melih Ersoy, Meltem Şenol, Mustafa Aslaner (*Yarı zamanlı, Mimar*), Nedim Kemer (*Peyzaj Mimarı*), Nil Uzun, Oğuz Özbek, Olgu Çalışkan, Onur Dal (*Yarı zamanlı, Peyzaj Mimarı*), Ömer Kırıl (*Yarı zamanlı*), Özcan Esmer, Özgehan Özen, Petek Kovancı, Serdar Özbay, Sinan Burat (*Peyzaj Mimarı*), Siyami Türkan, Tolga Levent, Tolga Ünlü, Tülin Özbiçer, Tuna Taşan, Türkay Ateş, (*Yarı zamanlı*), Uğur Yalçınar (*Makine Mühendisi*), Yasemin Sarıkaya, Yavuz Duvarcı, Zeynep Aktuna.

(Not: Akademik ünvanlar yerine yalnızca farklı disiplinlerden olanlar ile yarı zamanlı öğretim görevlileri belirtilmiştir)

Stüdyo programında öğrencilerden, bilimsel bakış açısı ile ele alınan ve seçilen problem alanlarında çözüme ilişkin tasarım geliştirmeleri ve geliştirilen tasarım çözümlerine ilişkin hedef, karar ve program üretmeleri beklenmektedir. Bunların yanısıra öğrencilerin ütöpik düşünce geliştirmeleri özendirilmekte, toplu tartışmalarda ütöpik düşünce geliştirmelerine olanak sağlayan düşünme alıştırmaları yaptırılmaktadır.



Sergi hazırlıkları

Planlama çalışmalarına temel olan araştırmalar sırasında kent ve çevresinin sorun ve potansiyelleri saptanmaktadır. Araştırma konuları dört ana başlık altında toplanmaktadır: i) *Kültürel ve tarihsel kaynaklar*, ii) *doğal kaynaklar*, iii) *toplumsal ve ekonomik gelişme dinamikleri* ve iv) *mekansal yapı, yerleşme dokusu ve yapılaşma düzeni*.

2. Sınıf Planlama Stüdyosu, 1. Sınıf Planlama Stüdyosunun temel tasarım kavramları ile somut kent yapıları arasında ilişkisinin kurulduğu bir planlama-tasarım stüdyosu olup üç bütünleşme sorunsalı üzerinde kurgulanmıştır:

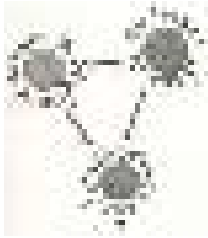
• **Planlama ve tasarım bütünleşmesi:** Mekanın üretilmesi ve yaratılması ile ilişkili belirli bir sorunun ya da sorunların çözümüne yönelik süreç tasarımı ve örgütlenmesini anlatan planlama ile belirli bir sorunun çözümünde nesneye biçim vermeyi anlatan tasarım ilişkiseliliği ve bütünleşmesi,

• **Bilim, strateji ve ütopya bütünleşmesi:** Planlama ve tasarımın üç ayağı: Stratejik düşünce, bilimsel düşünce ve ütöpik düşünce. Neyin ne şekilde olduğunu ve oluştuğunu, belirlenme ilişkilerinin çözümlemesine karşılık gelen *bilimsel düşünce* ile neyin ne şekilde ve nasıl olacağını ve olabilir kılınacağını ve programını anlatan *stratejik düşünce* ve gerçek yaşamın sorunlarından, gerilimlerinden beslenen

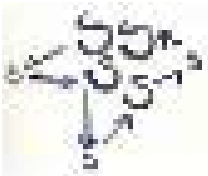
özlemleri, hayalleri içeren *ütópik düşünce* arasındaki bütünleşme.

• *Soyut ve somut düşünce ilişkiselliği ve bütünleşmesi*: Öğrencinin somut sorunlardan hareketle *soyutlama* yapabilme ve *kavram-sallaştırmalara* gidebilme, daha sonra somut sorun alanlarına yoğunlaşabilme becerilerini geliştirilmesidir. Somut olgulardan soyutlamalara, soyut düşünceden somut olgulara, tekrar soyutlamalara!

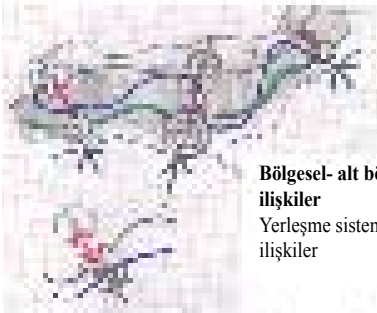
Bu bütünleşme sorunsalı, planlama ve tasarım süreçleri arasında *birbirlerini izleyen* değil birbiri ile *eş zamanlı* bir ilişkiyi öngörmektedir. Bu ilişki, herhangi bir tasarım çözümünün nasıl bir



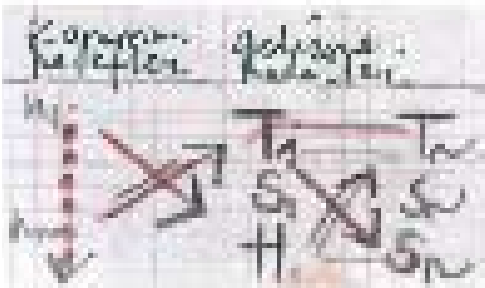
Planlama ve tasarımın üç ayağı.
Üç bütünleşme:
Stratejik Düşünce, Bilimsel Düşünce ve Ütópik Düşünce



Soyut-somut düşünce ilişkiselliği
Somut olgulardan soyutlamalara, soyut düşünceden somut yapılara, tekrar soyutlamalara



Bölgesel- alt bölgesel ilişkiler
Yerleşme sistemleri, işlevsel ilişkiler



Koruma hedefleri ve gelişme hedefleri
Seçeneklerin üretilmesi

süreç tasarımı (etkinliklerin, araçların belirlenmesi ve örgütlenmesi) aracılığı ile olabilir kılınabileceği vb., sorularla öne çıkarılmaya çalışılmaktadır. Bu kapsamda öğrencilere, *algoritmik düşünce* becerilerini geliştirecek, -ancak bu becerileri tasarım çözümleri ile birlikte geliştirmelerine yönelik çalışmalar yaptırılmaktadır. Diğer yandan, temel tasarım eğitimi verilen 1. Sınıf Planlama Stüdyosunun *tümevarım* yöntemi 2. Sınıf Stüdyosunda planlama ölçekleri açısından *tümdengelim* yaklaşımı ile bütünleştirilmekte ve *tümevarım-tümdengelim ikilemi* diyalektik bir çerçevede aşılmaya çalışılmaktadır. Bir yıllık bir eğitim dönemine yayılan planlama ve tasarım çalışmalarında, ele alınan kent ve çevresine gelişme ve koruma hedefleri çerçevesinde tanımlanabilecek bir bölge, alt bölge ya da bir havza sorunsalı kapsamında yaklaşılmakta, daha sonra koruma ve gelişme kurgularına göre planlama alanı olarak seçilen kentin üstleneceği işlevler, gelişme yön ve büyüklükleri ve sorun alanları tanımlanmaktadır. Üst ölçekli planlama çalışmaları ile kente ilişkin ele alışlar arasındaki *tümdengelim-tümevarım bütünselliği*, kente ilişkin *konusal (tematik) çalışmalar* ve kente ilişkin araştırma ve incelemelerin yanısıra, kentin belirli bir parçasının ya da bir noktasındaki bir problemin çözümüne yönelik *günlük temrinler* ile sağlanmaktadır. Bu şekilde öğrencinin üst ölçeğe ilişkin gelişme-koruma kurgularının alt ölçeğe ilişkin deneyimleri ile *geri beslemesi* gerçekleşmektedir. 2. Sınıf stüdyosunda, 1. Sınıf Planlama Stüdyosunun *görsel düşünce* ve *algıya* ilişkin *temel tasarım* kavramlarının yanısıra toplumsal ve fiziksel gereklilikler ve nesnellikler, insanın biyolojik ve fiziksel gereksinimleri ve durumu ve iktisadi gerekliliklere başvurulmaktadır.

1. Sınıf Planlama Stüdyosundan aktarılan bazı temel tasarım kavramları:

Açıklık, ağ, anlam, aynılışma, başvuru noktaları, biçim, denetlenen alan, derinlik, dil, dolu-boş ilişkisi, düzen, geçiş bölgesi, geometri, hacim, hareket, iz, kademelenme, karışıklık, kenar, kent imgeleleri, kuşatma, küme-ayırma, nefes alma mekanı, odak, omurga, ölçek, örüntü, özel alan-kamusal alan ilişkisi, parça-bütün ilişkisi, ritm, simetri-asimetri, süreklilik, yakınlık, yapı.

2. Sınıf stüdyosunda, 1. Sınıf Planlama Stüdyosunun *görsel düşünce* ve *algıya* ilişkin *temel tasarım* kavramlarının yanısıra toplumsal ve fiziksel gereklilikler ve nesnellikler, insanın biyolojik ve fiziksel gereksinimleri ve durumu ve iktisadi gerekliliklere başvurulmaktadır.

PLANLAMA
2004/3

Tasarım ve planlama becerilerinin, alışkanlıklara dayalı olarak geliştirilmesi yerine felsefi bir tartışma temelinde oluşturulması hedeflenmektedir.

Temel tasarım eğitimine ilişkin kavramların yanısıra tasarım ve planlama bütünselliği şu kavramlarla çeşitlendirilmektedir:

Afet duyarlı planlama ve tasarım, afet riskleri, algılanabilirlik, alt bölge, araştırma geliştirme, arazi kullanımı, aşırı tasarım, bölge, canlandırma, çoklu kullanımlılık, doğa ile tasarım, doğa-kent bütünleşmesi, doğal ve tarihi çevrenin korunması, doğaya yabancılaşma, dolaşım, ekoloji, enerji etkin kent, erişebilirlik, flora ve fauna, geri kazanım, güvenli kent, halk sağlığı, hareketin örgütlenmesi ve düzenlenmesi, hareketlilik, hizmet etki alanları, işlev, işlevsel bütünleşme, işlevsellik, kamu yararı, kamusal alan, kamusal alan-özel alan ilişkisi, kamusal hizmetler, kamusal alan, kentsel dönüşüm, kır-kent ilişkisi, kır-kent sürekliliği, kıyı-kent bütünleşmesi, kullanma dengesi, kurgu, kültürel ve tarihsel miras, kütle, mekanın örgütlenmesi, mekanın üretimi, mülkiyet, ölçeklerarası ilişki, örgütlenme, simgesellik, sosyo-mekansal eşitlik, sulak alanlar, havza, süreç, sürdürülebilir yerleşmeler ve yapılar, sürdürülebilirlik, toplulaştırma, toplumsal eşitlik, toplumsal yapı, toplumsallaşma, ulaşılabilirlik, özgürlük, üretim, yabancılaşma, yapı, yararlanma, yenilenebilir enerji kaynakları, yerleşme kademelenmesi, yoğunluk.

Bütün bu kavramlar öğrencilere sorular yöneltilerek ve sordurarak kazandırılmaya çalışılmaktadır. Bu şekilde öğrencinin yorum yapma, *kavramsallaştırmalara* gitme ve *soyutlama* becerileri geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Örnek olarak:

- Tasarım ve planlama çözümlerimiz *kamusal yararları* sağlıyor mu? Hangi çözüm kentsel hizmetlerden ve olanaklardan eşit olarak yararlanma konusunda *sosyal adalet*e hizmet ediyor? Hangi çözüm adil bir *kalkınma* ve *toplumsal refah* olanakları sağlıyor?
- Planlama ve tasarım çözümlerimizi *koruma* kavramı çerçevesinde nasıl biçimlendirebiliriz?

- Planlama ve tasarımda *koruma-kullanma dengesi* nedir? *Sürdürülebilirlik* ne ölçüde anlamlı bir kavramdır?
- Kentin imgeleri nelerdir? Gelişme ve koruma kurgularınızdan çıkan kent *imgeleri* nelerdir?
- Kentte *başvuru noktaları* nelerdir?
- Kentte mekanın üretilmesinde ve yaratılmasında sorunlar nelerdir? *Aynışma*, *yinelenme* mi? Yoksa *düzensiz farklılaşma* mı? Tasarım eksikliği mi? Yoksa *aşırı tasarım* mı?
- Koruma ve tasarım sorunsalımız çerçevesinde kentte ne tür *izler* saptayabiliyoruz? Kurgularımızla ilişkili kentin mevcut izleri ile tutarlı yeni izler nasıl yaratabiliriz? vb...

Öğrencilerin, üst ölçeğe ilişkin gelişme kurgularının alt ölçekteki çalışmalara aktarılmasından kaynaklanan problem alanlarını tanımlamaları ve daha sonra bu problem alanlarından hareketle çözüme yönelik müdahale tiplerini plan gösterim (lejan) maddeleri olarak belirlemeleri istenmektedir.

Öğrencilerden, her ölçekteki planlama ve tasarım çalışmalarında, bölge, alt bölge, kent ve kent parçalarına ilişkin tüm konularda, ister kapsamlı *koruma-gelişme* kurgularında, isterse *belirli* bir sorunun çözümüne yönelik (ad hoc) çalışmaların tümünde mutlaka üst ölçekte geliştirdikleri bir *uzgörüden* (vizyon) hareket etmeleri beklenmektedir.

Toplu tartışmalar sırasında öğrencilere aşağıdaki-
lere benzer sorular yöneltilmektedir:

- Özgün yerel potansiyelleri ne şekilde değerlendirebiliriz ve nasıl harekete geçirebiliriz?
- Konut ve çalışma alanlarının çevre kalitesi ne durumdadır? Ne tür sorunlar ve eksiklikler saptıyoruz?
- Ortak kamusal alanların oluşumu ile ilişkili sorunlar nelerdir? Eksik sosyal donatı alanları sorunu var mıdır?
- Bölge veya alt bölge içinde yerleşme kademelenmesi ve hizmet sunumuna ilişkin sorunlar nelerdir?
- Yerleşmelerin *afet riskleri* açısından gelişme potansiyelleri var mıdır? Ne tür sorunlar saptayabiliyoruz?
- *Alternatif enerji kaynaklarından* yararlanma

olanaklarımız nelerdir? Alternatif enerji kaynaklarından yararlanmayı öne çıkaran tasarım ve planlama çözümlerimiz neler olabilir? Bu çözümleri diğer kentsel gerekliliklerle nasıl ilişkilendirebiliriz? Alternatif enerji kaynaklarından etkin biçimde yararlanmaya olanak sağlayan yerleşim ve yol sistemi nasıl olabilir?

- Kırdan kente ve yerleşmeler arasında göç dinamiklerini nasıl yönlendireceğiz?

- Doğal ve tarihi verilerin korunmasından vazgeçmeksizin gelişme olanakları yaratılabilir miyiz? Kentteki tarihi yapıları nasıl değerlendirebiliriz? Korumanın ekonomisini ve kültürünü geliştirecek planlama ve tasarım yaklaşımımız ne olmalıdır? Kent ve çevresinin ekonomik gelişmesini ekolojik veriler ile nasıl bütünlüştirebiliriz?

- Gelişme potansiyelleri hangi sektörlerde? Bu potansiyellerin harekete geçirilmesinin, tarım sektörü üzerinde ve çevresel etkiler açısından ne tür sonuçları olabilir?

- Yerleşmelerin gelişmişlik ve kamusal hizmetlere erişim düzeyleri ile yerleşme *kademelenmesi* arasında ne tür bir ilişki bulunmaktadır? Herhangi bir sorun saptayabiliyor muyuz? Hangi yerleşmelerin gelişmelerinin düzenlenmesi ve yönlendirilmesi öncelik sunmaktadır?

- Mevcut yerleşim sistemi ve kentsel yoğunluklar sürdürülebilirlik ilkesi açısından nasıl yorumlanabilir? Mekanın kullanımında sürdürülebilirlik nasıl sağlanabilir? Mekan ve kullanımlarda *ihtisaslaşma*, *sürdürülebilirlik* açısından nasıl değerlendirilebilir?

- Kadının kentsel yaşama sanatsal ve kültürel etkinliklere katılımını ve üretkenliğini artıracak tasarım ve planlama çözümleri geliştirebilir miyiz? vb..



Başarılı bir *soyutlama* örneği:
Mimar Doğan Erginbaş, Feridun Kip ve İsmail Utkular tarafından tasarlanmış olan **Gelibolu Şehitler Abidesi**

Öğrenciler proje çalışmalarının yanısıra düzenli okumalara yönlendirilmektedir. Ayrıca belirli sorun alanları ve konularda görsel malzeme ile desteklenmiş dersler verilmektedir. Bu şekilde, öğrencinin ilgisi olumlu/olumsuz gerçek mekan örneklerine (Türkiye ve Dünya örnekleri) çekilmekte, mekan örnekleri yoluyla öğrencilerin kafada *canlandırma* ve *kavramsallaştırma* yetenekleri geliştirilmeye çalışılmaktadır. Tasarım ve planlama becerilerinin, alışkanlıklara dayalı olarak geliştirilmesi yerine felsefi bir tartışma temelinde oluşturulması hedeflenmektedir. Öğrencilerden mekanın yaratılması ile ilişkili sorun alanları belirlemeleri, planlama ve tasarım çözümlerini dile getirilen temel düşünceye dayandırmaları istenmektedir. Bu felsefi tartışmanın öğrencileri farklı mekan tasarım ve planlama kurgularına yönlendirmesi ve eleştirel düşüncelerini geliştirmesi beklenmektedir. Stüdyo ortamında çeşitlenen tasarım ve planlama kurgularının jüri ve diğer tartışma ortamlarında aktarımı ve tartışılması yoluyla, düşünce zenginliği yaratılmaya çalışılmaktadır.

Tüm stüdyo çalışmaları, i) toplu tartışmalar, sunuş ve açıklamalar, ii) dersler ve okumalar, iii) günlük temrinler, iv) ödevler ve projeler ve v) öğrencilerin öz değerlendirmesinden oluşmaktadır. Diğer yandan, stüdyo çalışmalarında karşılıklı müzakere edebilme, ikna ve ortak aklı oluşturabilme becerilerini geliştiren takım çalışması ile bireysel becerileri geliştirmeye ve ölçmeye yönelik bireysel çalışmalar arasında bir denge kurulmaktadır.

Planlama ve tasarım çalışmalarında *uzun erim-kısa erim bütünselliğini* gözardı etmemek açısından üst ölçekli planlama çalışmaları yürütülürken konusal (tematik) çalışmaların yanısıra kısa erimde çözümü olanaklı olan ya da kısa erimde çözümü öncelikli problemlere yönelik temrinler yaptırılmaktadır.

KONUSAL (TEMATİK) ÇALIŞMALAR:

Seçilen konularda öğrencilerden dünya örneklerine başvurmaları, kavramsal çerçeve oluşturmaları ve kavramsallaştırmalarını şematik olarak anlatmaları istenmektedir. Öğrenciler bu konularda kentteki sorunları saptamakta ve belirli tasarım ve planlama ilkeleri üretmek çözüm geliştirmektedirler.

KONUSAL (TEMATİK) ÇALIŞMALAR

Kent ve

Ağaçlar, Anıtlar, Balık Pazarı, Belediye, Bisiklet, Büfeler, Çocuklar, Dereler, Dini Yapılar, Eğlence Yerleri, Engelliler, Festivaller, Hapishaneler, Hayvanlar, Işık, İşaretler, İtfaiye, Kadınlar, Katı Atıklar, Kent Kapıları, Kent Kapıları, Kışlalar, Kıyı, Köprüler, Limanlar ve İskeleler, Mezbahalar, Oteller, Otobüs Terminaleri, Otoparklar, Pazar Yerleri, Renk, Sağlık, Sanayi Siteleri, Simgeler, Su, Süpermarketler, Tarım Alanları, Tiyatro Binaları, Tören Alanları, Yaşlılar, Yaya Yolları, Yayalar, Yeşil Alanlar.



Konusal (Tematik) Çalışmalar
KENTLER ve ANITLAR
(Sıla Akalp)



Konusal (Tematik) Çalışmalar
LİMANLAR ve KENTLER
(Funda Atun)

KISA ERİMLİ TEMRİN KONULARI:

Örnek olarak Gelibolu ve Çevresi Planlama ve Tasarım Projesi kapsamında Gelibolu Belediyesi ile görüşmeler sırasında kısa erimde ve tekil olarak ele alınabilecek proje konuları belirlenmiş, daha sonra öğrencilerden bu konulardaki çözümlerini kapsamlı planlama çalışmaları ile bütünleştirmeleri istenmiştir. Öğrencilere bu kapsamda şu vb. sorular yöneltilmiştir:

- Yarımada'ya anma törenleri sırasında yaklaşık 15 bin turist gelmektedir. Turizm konaklama altyapısı gelişmemiş olduğundan kısa süreli olarak bölgeye gelen turistleri ağırlama olanakları kısıtlıdır. Diğer yandan turizm altyapısının dikkatsizce geliştirilmesi doğal ve tarihi çevrenin tüketilmesi risklerini de taşımaktadır. Buna karşın yılın kalan zamanlarında atıl duran bir turizm konaklama altyapısı yaratılması da iktisadi olarak anlamsızdır. **SORU:** Yılın önemli anma günlerinde yarımada'yı ziyaret eden özellikle yabancı turistlerin kısa süreli konaklama sorunu nasıl çözülebilir? **PROJE:** Yılın geri kalan zamanında atıl kaynak yaratmaksızın turizm altyapısının geliştirilmesi.

- Kentte, Barış Anıtı için yer aranmaktadır. **SORULAR:** Anıt nedir? Anıtlar birer başvuru öğeleri olarak kent içinde nerelerde konumlandırılmalıdırlar? **PROJE:** Barış Anıtının yer seçimi ve yakın çevresinin tasarımı.

- Mevcut Feribot İskelesi yolcu ve mal trafiği açısından yetersiz kalmaktadır. Diğer yandan kent içinde yoğun bir *gelip geçen* araç trafiği yaratmaktadır. Buna karşın, iskelenin Gelibolu kentine belirli bir canlılık kazandığı, iletişim ortamı yarattığı da bilinmektedir. **SORULAR:** İskelenin başka bir yere taşınması kent merkezinin canlılığını yitirmesine yol açar mı? Yoğun taşıt trafiğinin yarattığı sorunlar ve çevresel etkiler iskelenin mevcut yerinde gerçekleştirilecek tasarım ve planlama çözümleri ile giderilebilir mi? Bu ikilemler dikkate alınarak doğru yerleşim nasıl olmalıdır? Farklı bir yerde olacak ise kent merkezi açısından dile getirilen sorun nasıl çözülebilir? Yakında hangi kullanımlar yer almalıdır? **PROJE 1:** Yeni iskele ve çevresinin tasarımı. **PROJE 2:** Mevcut İskele ve çevresindeki yol sisteminin, hizmet yapı-

larının ve açık alan kullanımının yeniden düzenlenmesi.

- Kentin mevcut çöp alanı yetmemekte ve belirli çevresel sorunlar yaratmakta, kente girişte görsel kirlilik oluşturmaktadır. Katı atıkların değerlendirilmesi ve dönüştürülmesi konusundaki yatırımlar ölçek ekonomileri açısından Gelibolu Belediyesi'nin tek başına ele alabileceği konular olarak gözükmemektedir. **SORULAR:** Yeni çöp alanının belirlenmesinde ne tür çevresel etkiler dikkate alınmalıdır? Yeni çöp alanının belirlenmesi, katı atık dönüşüm tesislerinin yapımı ve işletilmesi konuları çevredeki yerel yönetimlerle birlikte ele alınabilir mi? Bu koşulda doğru yerseçim nerede olmalıdır? Eski çöp alanı nasıl değerlendirilebilir? **PROJE:** Yarımada katı atık işleme ve dönüşüm sisteminin oluşturulması.

- Kentte Belediyeye ait taşınmaz mallar bulunmaktadır. **SORULAR:** Bunlar *kamusal yarar* ilkesine uygun olarak ve kentin planlı gelişimi açısından en anlamlı biçimde nasıl değerlendirilebilir? Hangi projeler ile birlikte ele alınabilir?

- Eski Hükümet Konağı bir höyük üzerinde inşa edilmiştir. Bu alan kente denizden yaklaşılrken önemli bir *başvuru noktası* oluşturmaktadır. Gelibolu Kaymakamlığı'nın başka bir alana taşınması sonrasında yapı yanmıştır. **SORU:** Höyük olan eski Hükümet Konağı alanı ve çevresi, *tarihi koruma* ilke-lerine uygun olarak nasıl değerlendirilebilir? **PROJE:** Eski Hükümet Konağı ve çevresinin tasarımı.

PLANLAMA ÇALIŞMALARINA YÖNELİK ARAŞTIRMALAR:

Birinci dönemde gerçekleştirilen inceleme gezisi sırasında aşağıdaki konulara yönelik incelemeler yapılmaktadır. Yerinde incelemelerin yanısıra ilgili kurum ve kuruluşlardan bilgiler toplanmakta, kentte hane halkına ve işyerlerine yönelik örneklem düzeyi yüksek iki ayrı anket uygulanmaktadır. Tüm çalışmaların sonuçları derlenmekte ve araştırmalar rapor haline getirilerek yerel yönetim organlarına sunulmaktadır.

Araştırma konularında öğrencilerden proje yeri olarak seçilen kent ve bulunduğu bölgenin *ola-*

naklarını, potansiyellerini, tehdit unsuru etkenleri belirlemeleri ve tespit ve değerlendirmelerini *mekansallaştırmaları* istenmektedir.

1. KÜLTÜREL ve TARİHSEL TEMEL

1.1. Sosyo-Ekonomik Tarih ve Mekansal Gelişme: Kent ve bölgesinin sosyo-ekonomik tarihi ve mekansal gelişimi. Tarih içinde üretim ve ticari etkinliğin örgütlenmesi; üretim ilişkileri; yönetsel yapı ve siyasi gelişme; yerleşme dokusunun tarihsel oluşumu.

1.2. Tarihsel Kaynaklar ve Kültürel Değerler: Tarihsel değerler, tarihsel yapılar ve alanlar. Kültürel değerler, normlar ve etkinlikler.

2. DOĞAL ve ÇEVRESEL KAYNAKLAR, ÇEVRESEL PLANLAMA ve TASARIM

2.1. Ekolojik Sistemler, Ekolojik Planlama ve Tasarım: Bitki ve hayvan varlığı, ormanlar, doğal yaşam, doğal peyzaj, sulak alanlar, ekili alanlar, su altı ekolojisi, ekolojik planlama ve tasarım dünya örnekleri (amaç ve hedefler, planlama yöntem ve teknikleri).

2.2. Doğal Enerji Kaynakları ve Alternatif Enerji Sistemleri: Güneş enerjisi, enerji kaynakları, rüzgar potansiyeli, termal, biyokimyasal enerji kaynakları; enerji kaynaklarının kullanımında karşılaştırmalı maliyetler, alternatif enerji sistemlerinde dünya örnekleri ve uygulamaları.

2.3. Coğrafi Nitelikler, Toprak Karakteri ve İklim Verileri: Jeolojik oluşumlar, arazi yapısı, jeomorfoloji, toprak karakteri, güneş ve nem durumu.

2.4. Çevre Sorunları ve Planlama: Çevre sorunlarının belirlenmesi, kirlетici kaynakların saptanması. Çevre sorunları ve planlama. Dünyadaki uygulamalar.

3. SOSYAL ve EKONOMİK OLUŞUM ve DİNAMİKLERİ

3.1. Nüfus ve Toplumsal Yapı: Nüfus bileşimi, göçler ve nüfus kestirimleri, işgücü yapısı.

3.2. Ekonomik Etkinlikler/ Tarım: Tarımsal işletmelerin büyüklükleri ve türleri, sermaye birikimi, işgücü yapısı, ürün akımı.

Araştırma konularında öğrencilerden proje yeri olarak seçilen kent ve bulunduğu bölgenin *olanaklarını, potansiyellerini, tehdit* unsuru etkenleri belirlemeleri ve tespit ve değerlendirmelerini *mekansallaştırmaları* istenmektedir.

PLANLAMA
2004/3

Sorun alanlarının, potansiyellerin, tehdit ve olanakların belirlenmesinden sonra alt bölge ölçeğinde oluşturulan kurgular, daha sonra Gelibolu kenti ölçeğinde geliştirilmiştir.

PLANLAMA
2004/3

3.3. Ekonomik Etkinlikler/ Sanayi ve Küçük Sanayi: Üretim kapasitesi, teknolojik düzey, sermaye birikimi ve dağılımı, işgücü yapısı ve örgütlenmesi, mal-ürün akımı ve pazarlanma koşulları.

3.4. Ekonomik Etkinlikler/ Hizmetler Sektörü: Ticaret, turizm faaliyetleri (konaklama tesisleri yatak kapasitesi, tur düzenlemeleri, ilgili kuruluşlar vb.) el sanatları, mesleki faaliyetler, perakende ve toptancı ticaret, taşımacılık, sektördeki sermaye ve işgücü yapısı.

4. MEKANSAL YAPI: YERLEŞME DOKUSU ve YAPILAŞMA DÜZENİ

4.1. Mekansal Yapı ve Kentsel Doku Tipolojisi: Bölgesel yerleşme dağılımı, yerleşmelerin nüfus yoğunlukları, arazi kullanımı, yapılaşma biçimleri, konut biçimleri ve yapılaşma niteliği.

4.2. Mülkiyet Dokusu: Arazi mülkiyeti, kamu arsa ve arazilerinin dağılımı.

4.3. Yerleşme Kademelenmesi ve Sosyal Hizmet Ağları İlişkisi: İdari sistem; sağlık, eğitim, rekreasyon ve kültürel hizmetlerin dağılımı ve yerleşme kademelenmesi ile ilişkisi, yatırımlar, hizmet etki alanları, hizmete erişim sorunları vb.

4.4. Kentsel Yerleşmeler ve Doğal Afetler: Deprem ve diğer doğal afet riski olan yerleşmelerin belirlenmesi, risk haritalarının hazırlanması; risk planlaması ve ilkeleri.

4.5. Çevresel Estetik: Biçimsel, şematik ve simgesel estetik sorunlar; nesnel ve öznel modeller; kent imgeleri: Dünya örnekleri ve uygulamaları.

4.6. Ulaşım Sistemi: Ulaşım altyapısının durumu (karayolu, demiryolu, havayolu ve su taşımacılığı); trafik hacimleri; ulaşım türlerinin ve araçlarının kullanımı düzeyleri; bölge, alt-bölge ve kentsel ölçekte ulaşım hizmetlerinin dağılımı ve kapasitesi.

4.7. Teknik Altyapı: Su ve pis su-atık su sistemleri; enerji ve iletişim altyapısı; katı atık/çöp toplama ve depolama sistemleri ve diğer teknik altyapı.

4.8. Yasal Çerçeve ve Yönetimsel Yapı: Yönetimsel kademelenme; kıyı yönetimi ve sorunları, alt bölge içinde kentsel gelişimin yönetimi sorunları.

GELİBOLU ve ÇEVRESİ PLANLAMA ve TASARIM PROJESİ: GELİŞME ve KORUMA KURGULARININ OLUŞTURULMASI

Araştırma kapsamında her konu başlığı altında Gelibolu Yarımadası ve yakın bölge, Gelibolu kenti ve yakın çevresine ilişkin sorunlar, potansiyeller, tehditler, sınırlamalar ve olanaklar saptanmıştır. Araştırma sonuçları jüri ortamında tüm çalışma grupları tarafından paylaşılmış ve proje grupları ileriye dönük gelişme ve koruma kurgularını oluşturmuşlardır.

Bu kapsamda bölgenin doğal ve tarihi değerlerinin korunması hedeflerini, sosyo-ekonomik gelişme hedefleri ile birlikte ele alan ve bu hedefleri birbirlerini güçlendirecek biçimde bütünleştirmeye çalışan planlama ve tasarım projeleri geliştirilmiştir. Bu projeler Gelibolu Yarımadası ve yarımadaının anakara ile ilişkisinin kurulduğu kıyı bölgesini kapsamıştır. Tüm çalışmalar sırasında Gelibolu Tarihi Barış Parkı Projesi'nin planlama ve tasarım verileri esas alınmış, proje alanı ile Gelibolu kenti arasındaki ilişki geliştirilmeye çalışılmıştır.

Genel başlıklar halinde Gelibolu ve çevresinin gelişme ve koruma kapsamında sorunları şu şekilde özetlenebilir:

- Gelibolu Yarımadası'nın doğal ve tarihi çevresine ilişkin ciddi koruma sorunları bulunmaktadır.
- Korumanın ekonomisi henüz oluşturulmadığından gelişme talepleri, koruma kararlarına tehdit oluşturmaktadır.
- Yarımada önemli çevresel tehditlerle karşı karşıyadır.
- Çevresel koşulları ve olanakları bütünleşik biçimde değerlendiren bir ulaşım sistemi bulunmamaktadır. Deniz ve hava ulaşımı olanaklarından yeterince yararlanılmamaktadır. Demiryolu ise bulunmamaktadır.
- Kırsal kalkınmaya yönelik kapsamlı bir proje bulunmamakta, bölgenin tarımsal açıdan özgün potansiyelinden yeterince yararlanılmamaktadır.
- Bölgenin deprem vb. afet riskleri bulunmaktadır. Afet duyarlı yerleşim düzeni konusunda öncelikler belirlenmemiştir.

- Bölgenin tarih ve doğa turizmi potansiyelini değerlendirmeye yönelik tesis olanakları sınırlı olup bu olanakları geliştirmeye yönelik herhangi bir proje bulunmamaktadır. Bölgenin tarih ve doğa olanaklarına yönelik ilginin artması koşulunda, gelişmenin son derece parçacı kararlarla yönlendirilmesinin, tarihi ve doğal çevre açısından olumsuz sonuçları olacaktır.
- Bölgenin tarihi ve doğal verilerini, bölge ekolojisini dikkate alan ve değerlendiren bir endüstri gelişimi için herhangi bir girişim bulunmamaktadır.
- Kentsel tarihi dokular hızla yok olmaktadır. Gelibolu evleri, Gelibolu Kalesi gibi önemli kültür varlıklarının korunması, yeniden kazanılması konusunda başlatılmış herhangi bir proje bulunmamaktadır.
- Kıyı kullanımını, denize görsel erişimi engelleyen kentsel estetikten yoksun çok katlı yapılaşmalar tarihi doku ve mekanın özellikleri ile uyuşmamakta ve önemli bir tarih ve kültür kenti olan Gelibolu kentinin tarihsel kimliğinin yitirilmesine yol açmaktadır.



Kentin tarihsel simgeleri, üretim kültürünün tarihsel öğeleri

Hemen hemen Cumhuriyet ile yaşıt Alaeddin Balık Konserve Fabrikası. Fabrikanın 30'lu yıllardaki hali ve 2004 yılındaki hali . Siz hangisini seçerdiniz?

Sorun alanlarının, potansiyellerin, tehdit ve olanakların belirlenmesinden sonra alt bölge ölçeğinde oluşturulan kurgular, daha sonra Gelibolu kenti ölçeğinde geliştirilmişlerdir. Projelerde, ekonomik etkinlikler, yerleşme sistemleri ve mekansal gelişme seçenekleri, ulaşım sistemi ve araçları, enerji sistemleri ve türleri, *kapsamlı* ve *bütünsel* bir çerçevede geliştirilmeye çalışılmıştır. Gelibolu kenti için geliştirilen öneriler, parçacı yaklaşımlar yerine ekoloji, doğa ve tarih değerleri ile turizm, kültür, sanat, tarım, teknoloji, sağlık ve spor etkinliklerini bütünleştirmeye yönelmiştir.

Dile getirilen temel düşünceler kapsamında aşağıdaki başlıklar altında bölge-alt bölge (Gelibolu Yarımadası) (1/100 000 ve 1/25000 ölçekli çalışmalar) ve kentsel ölçekteki planlama ve tasarım çalışmalarına (1/5000 ölçekli çalışmalar) temel olan gelişme ve koruma uzgörürleri (vizyon) oluşturulmuştur:

• **Koruma ve Gelişme Dengeli Bölgesel Kalkınma:** Projede ekolojik tarım, doğa turizmi, buna karşın sınırlı sanayi gelişimi önerilmektedir. Sanayi Lapseki, Gelibolu, Çanakkale ve Biga'da sınırlı tutulmuştur. **(Derya Kutlu, Burçak Uzel, Laura Suer)**

• **Doğa ve Tarih Turizmine Dayalı Bölgesel Kalkınma:** Gelibolu kentinde tarihsel merkezde iyileştirme ve koruma, ekolojik endüstriyel park, kıyı dönüşüm projeleri ile yeni konut alanları önerilmektedir. **(Duygu Toprak, Özge Özgür, Mehmet Özmen)**

• **Yarımada Tematik Kültürel Kalkınma Projesi:** Gelibolu'da ve bölgede tarımsal alanlar geliştirilmektedir. Saroz Körfezi su ve doğa sporları merkezine dönüştürülmüştür. **(Ceren Topçu, Gül Tuçaltan, Müjde Usulan)**

• **Kültür Turizmine Dayalı Bölgesel Kalkınma ve Kültürel Kent Gelibolu:** Gelibolu ve Çanakkale merkezli kültürel kalkınma ve köylerde pansiyonculuk önerilmektedir. Halk Eğitim Merkezleri düşüncesi geliştirilmiştir. Farklı merkezler farklı turizm türlerinde ihtisaslaşmaktadır. **(Duygu Mert, Özlem Edizel, Fuat Karagüney)**

• **Çok Sektörlü Girişimci Gelibolu Projesi:** Üretim ve ürün dağıtımı, sanayi ve turizm sektörünün gelişimine bağlı olarak deniz, demiryolu ve havayolu ulaşım sisteminin geliştirilmesi, kuru tarım alanlarının sulu tarım alanlarına dönüştürülmesi ve sanayi

amaçlı demiryolu önerilmektedir. (**Cem Leblebici, Güzem Ergüç, Selçuk Sertesene, Yalkın Romano**)

• Kültürel Üretim: Kültür turizmüne dayalı bölgesel gelişme önerilmektedir. Yarımada genelinde sanayi üretimi sınırlı tutulmuştur. Kırsal alanlardaki yol ağı güçlendirilmektedir. (**Zafer Batmaz, Erdem Satılmış, Özge Kırmızı**)

• Denizden Gelen Kalkınma: Bölgede denizle ilişkili iktisadi etkinliklerin güçlendirilmesi, suyun daha fazla kent ve bölge yaşamına sokulması önerilmektedir. (**İbrahim Sarıçiçek, Cantekin Alptekin, Musa Kızıltepe**)

• Arkeoloji Yarımadası: Proje, tarihi ve kültürel mirasın değerlendirilmesi ve öne çıkarılması yoluyla kalkınma bakış açısına dayanmaktadır. Gelibolu kenti, Arkeoloji Yarımadasının merkezine dönüştürülmektedir. Bu kapsamda Gelibolu kentinde bir Arkeoloji ve Sanat Yerleşkesi kurulması önerilmiştir. Projede köylerin kalkındırılması, ekolojik koruma alanlarının belirlenmesi ve geliştirilmesi ve antik kentlerin turizm potansiyelin değerlendirilmesi önerilmektedir. (**Sıla Akalp, Melih Gürçay, Pırıl Sahil Tekin**)

• Kıyı Kentleri: Projede kıyının değerlendirilmesi ve kıyidan yararlanma öne çıkarılmakta ve kıyı turizmi önerilmektedir. (**Hatice Doğan, Sema Bağcı, Özge Dinç**)

• Tarıma Dayalı Çok-merkezli Kalkınma: Tarım, sanayi ve turizm sektörlerinin birlikte ve farklı merkezler öne çıkarılarak geliştirilmesi, ekolojik tarım ve kırsal turizmi önerilmektedir. Kırsal alanlarda kültür evleri kurulmaktadır. Rüzgar ve güneş enerjisinden yararlanılması hedeflenmiştir. (**Ece Dolu, Barış Avcı, Hamit Birtane**)

• Gelitopya: Projede farklı bir mekansal ve toplumsal örgütlenme ütopyası geliştirilmektedir. Yol kademelenmesi reddedilmektedir. Rüzgar santralleri önerilmektedir. (**Serhat Celep, İsmet Esgün, Tuna Özaydınlık**)

• Araştırma, Geliştirme ve Uygulamaya Dayalı Eğitim Kaynaklı Bölgesel Kalkınma: AR-GE'ye dayalı kalkınma önerilmektedir. Gelibolu'da AR-GE ve Kültür Merkezi kurulmaktadır. (**Belkıs Kubilay, Yeliz Kuşçu, Gizem Türkoğlu**)

• Sürdürülebilir Bölge ve Sürdürülebilir Kent: Kaynakların verimli ve sürekli kullanımı esas alınmaktadır. Alternatif enerji kaynaklarının kullanımı, atık dönüşüm sistemi önerilmektedir. (**Ahmet Polat, Seçkin Çopur, Berk Kesim**)

• Erişilebilir Bölge Yürünebilir Kent: Erişilebilirlik olanaklarını geliştiren ve bölgelerarası etkileşimi artıran yeni ulaşım sisteminin yaratılması ve köyler ve kentler arasında yol ağının iyileştirilmesi ve organik tarım önerilmektedir. (**Gediz Doğay, İlksen Urgancı**)

• Turizme Dayalı Gelişme: Bölgede temel sektör olarak turizm önerilmektedir. Bu temel öngörüye uygun yerleşme sistemleri geliştirilmiştir. (**Aksel Ersoy, Galymzhan Yussupov**)

• Alternatif Enerji Destekli Kalkınma: Rüzgar, biyogaz ve güneş enerjisi gibi temiz enerji kaynaklarından etkin ve verimli biçimde yararlanmaya uygun bölgesel ve kentsel gelişme önerilmektedir. Tarımsal sanayi geliştirilmektedir. (**Ertuğrul Yamen, Funda Atun, Simge Sevin**)

• Modern Çağda Kültürel Mirasın Değerlendirilmesi: Kültürel değerlerin korunmasına yönelik bir gelişme önerilmektedir. (**Öznur Zengin, Melda Tanrıkulu, Fatih Şahin**)



ARKEOLOJİ YARIMADASI 1/100 000
(Sıla Akalp, Melih Gürçay, Pırıl Sahil Tekin)
Antik kentler ve kırsal-kentsel gelişme odakları.

Üst ölçekli çalışmalardan alt ölçekli çalışmalara kadar tüm planlama ve tasarım çalışmalarında özgün yeni yaklaşımlar dikkate alınmıştır. Gelibolu kentinin planlanmasında (kent ölçeğinde) esas alınan bu yeni yaklaşımlar özetle şu ana noktaları içermektedir:

• **Yeşil kent:** Kent ve çevresindeki doğanın yeniden kazanılması, iyileştirilmesi ve etkin ve verimli kullanıma açılması.

• **Su kenarı planlaması ve tasarımı:** Kentsel alanların ve yerleşmelerin su ile bütünleşmesinin sağlanması; kıyı ile kentin farklı bölgeleri arasında görsel, fiziksel bütünleşmenin sağlanması; kıyı olanaklarının kamusal kullanımının güçlendirilmesi. Deniz ve dere kenarlarında yitirilmiş olan doğanın yeniden kazanılması. Aynı kıyıda yer alan yerleşmeler arasında kıyı boyunca deniz ulaşım sisteminin oluşturulması.

• **Tarihsel kent:** Tarihsel kent merkezinin ve kalenin yeniden canlandırılması ve korunması.

• **Kentsel estetik ve peyzaj:** Tarihsel doku ve tarihsel yapıların ölçeği ile uyumayan yapılaşma sorununun giderilmesi; kentte görüntü kirliliğine yol açan olumsuz öğelerin belirlenmesi .

• **Yaya ve bisikletli kenti:** Erişebilirliğin, sağlıklı bir yaşama izin veren araçlar ile artırılması ve güçlendirilmesi; gürültü kirliliğinin azaltılması ve yayalaştırma.

• **Enerji etkin ekolojik kent:** Başta güneş ve rüzgar olmak üzere yenilebilir enerji kaynaklarını kullanımına dayanan kentsel gelişmenin sağlanması, alternatif enerji kaynaklarından yararlanmaya yönelik tasarım seçeneklerinin geliştirilmesi.

• **Kır-kent bütünleşmesi:** Kırsal alanlarda kentsel hizmet sunumunun güçlendirilmesi, gelişmenin kırsal alanlarla birlikte düzenlenmesi.

• **Kamusal ortak alanlar:** Kamusal yaşamı güçlendirecek ortak alanların ve kullanımların geliştirilmesi (müzeler, yeşil alanlar, meydanlar, öğrenci yurtları, kültürel tesisler, spor tesisleri vb.)

• **Sosyal adalet ve kent:** Kentsel hizmetlerin ve olanakların kentin farklı bölgelerine eşit dağılımı, sosyal donatı alanlarının dağılımında yetersizliklerin giderilmesi; çevre kalitesinin artırılması.

• **Güvenli kent:** Afet risklerini ve kentsel yaşama ilişkin diğer güvenlik risklerini en aza indiren kentsel planlama ve tasarım çözümlerinin geliştirilmesi.

ALT ÖLÇEKLİ ÇALIŞMALARI YÖNLENDİREN TEMEL DÜŞÜNCELER:



ARKEOLOJİ YARIMADASI

(ayrıntılı görünüş) 1/100 000

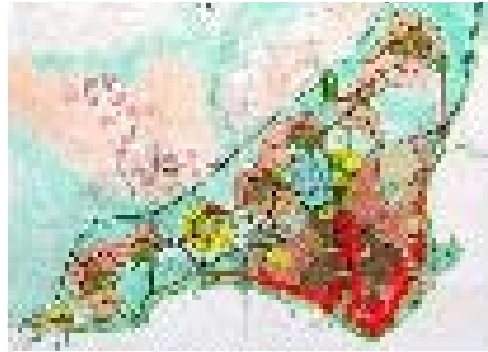
Antik kentler ve kırsal-kentsel gelişme odakları

(Sıla Akalp, Melih Gürçay, Pırıl Sahil Tekin)



İç Liman ve Havuz

Su kirlenmesi yanı sıra yakın çevredeki görsel olumsuz etkilerden arındırılmalı, havuzu çevreleyen surlara yakın yapılaşmalardan kaçınılmalıdır.



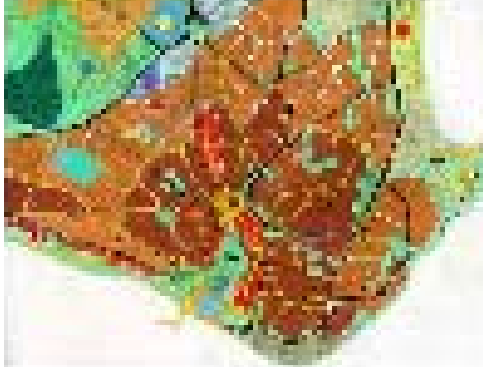
TURİZM KENTİ GELİBOLU 1/5000

(Aksel Ersoy, Galymzhazhan Yussupov)

Gelibolu turizm kenti olarak geliştirilmektedir. Projede tarihsel kent merkezi ile toplu taşıma sistemi aracılığı ile ilişkilendirilmiş turizm gelişme merkezleri önerilmektedir. Bu turizm merkezlerinde ise ekolojik kent ilkeleri izlenmektedir.

Temel kavram ve planlama ilkeleri:

Alt merkezler gelişmesi, ekolojik kent, kentsel canlandırma, toplu taşıma sistemi, turizm gelişme alanları, turizm kenti kimliği.



TARİH ve KÜLTÜR TURİZMİNE DAYALI KENTSEL GELİŞME PROJESİ (1/5000)

(Duygu Toprak, Mehmet Özmen, Özge Özgür)

Gelibolu turizme dayalı kalkınmanın yönetim, konaklama ve kültür merkezi olarak önerilmektedir. Projede 5 alt ölçekli planlama ve tasarım projesi tanımlanmaktadır: Merkez ve Yazıcızade Mahallesi İyileştirme Projesi, Ekolojik Endüstri Parkı Projesi, Kıyı Dönüşüm Projesi, Yeni Konut Alanı Gelişim Projesi, Turizm İşlevsel Dönüşüm Projesi

Temel kavramlar:

Ekolojik endüstri parkı, işlevsel dönüşüm, iyileştirme.



GELİBOLU TEMATİK KÜLTÜREL KALKINMA PROJESİ 1/5000

(Müjde Uslan)

Projede Gelibolu Kültür ve Koordinasyon Merkezi olarak geliştirilmektedir.

Temel kavramlar: Afet duyarlılığı, erişilebilirlik, eski-yeni yapı uyumu, estetik öğeler sorunu, halk kültür merkezleri, kamusal alan yaratılması yoluyla işlevsel ve mekansal dönüşüm, kent omurgası, kentin eğitici yönü, kentsel birliktelik ve etkileşimin güçlendirilmesi, kentsel ortak alanlar, kültür meydanı, kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesi, kültürel sürdürülebilirlik, mekanda çeşitlilik, sanat eğitim birimi, sanat evleri, sürdürülebilirlik, tarihi avlular sistemi, tarihi dokunun canlandırılması, ulaşılabilirlik, yayalaştırma.

Proje çalışmaları kentin farklı bölgelerindeki 1/500 ve 1/1000 ölçekli ayrıntılı planlama ve tasarım projeleri ile sonuçlandırılmıştır. Bu aşamada öğrencilerden, projenin üst ölçekli çalışmalardan gelen kurgularına özgü planlama ve tasarım ilkeleri geliştirmeleri beklenmiştir. Gelibolu kentinin farklı sorun bölgelerine yönelik alt ölçekli projelerin başlıkları aşağıda sunulmaktadır: (Proje başlıkları öğrencilerin özgün olarak geliştirdikleri başlıklardır)

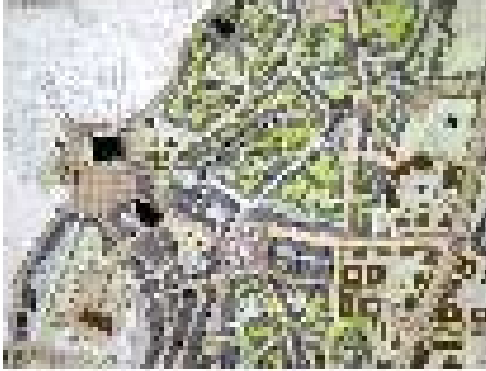
YENİ YERLEŞİM ALANLARI ve KENT ÇEPERİ PROJELERİ:

1. Gelibolu Kuzeydoğu Kent Çeperi Yerleşim Alanları Projesi (Fuat Karagüney)
2. Hamzakoy Kuzeybatısı- Öneri İstasyon Bölgesinde Yeni Kent Merkezi ve Arkeoloji ve Sanat Yerleşkesi Projesi (Sıla Akalp)
3. Gelitopya/İnsancıl Kent Yeni Konut Alanları Projesi (Serhat Celep)
4. Yeni Konut Bölgesi Kentsel Canlandırma Projesi (Gül Tuçaltan)
5. Kent Kuzeyi Konut Alanları Yeniden Yapılanma Projesi (Galymzhan Yussupov)
6. Gelibolu Kuzeydoğu İşlevsel Yeni Yerleşim Alanı Projesi (Fatih Şahin)
7. Gelibolu Kültür Turizm Alanı Projesi (Özlem Edizel)
8. Kentsel Tarım ve Konut Alanları Projesi (Hamit Birtane)
9. Kent ve Kır İlişkisi ve Kentsel Alandan Kırsal Alana Geçiş Sistemi Dönüşüm Projesi (Laura Suer)
10. Gelibolu Kuzeybatı Yeni Gelişme Alanı Projesi (Ahmet Polat),
11. Yeni Konut Alanları Projesi (İbrahim Sarıççek)

TARİHİ MERKEZ ve SURIÇİ KORUMA ve CANLANDIRMA PROJELERİ:

12. Gelibolu Tarihi Kent Merkezinde İşlevsel ve Mekansal Dönüşüm ve Koruma Projesi (Melda Tannıklulu)
13. Tarihi Çevre Koruma ve Canlandırma Projesi (Duygu Toprak)
14. Arkeolog ve Sanatçı Kenti Gelibolu (Pırıl Sahil Tekin)

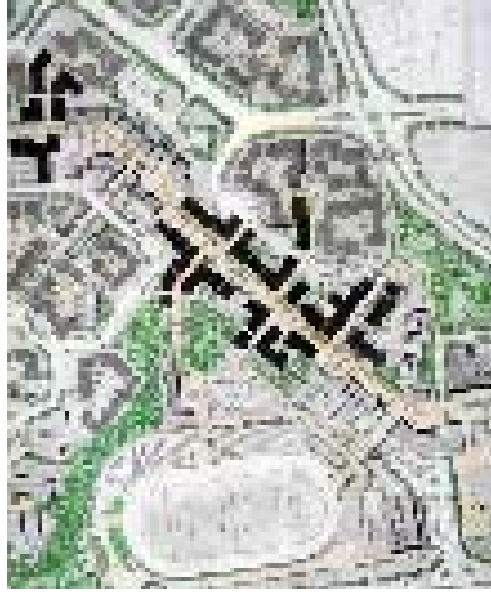
15. Arkeoloji ve Sanat Kenti Gelibolu Batı Bölgesi Dönüşüm Projesi-Sanatçı Mahallesi (Melih Gürçay)
16. Tramvay Hattı ve Kent Merkezi Düzenleme Projesi (Belkıs Kubilay)
17. Suriçi Kültürel Dönüşüm Projesi (Ceren Topçu)
18. Gelitopya/İnsancıl Kent Merkezi Dönüşüm Projesi (İsmet Esgin)
19. Suriçi Kültürel ve Tarihi Değerleri Koruma ve Dönüşüm Projesi (Özge Kırmızı)
20. Gelibolu Kent Merkezi Temiz Enerji Destekli Kentsel Yenileme Projesi (Ertuğrul Yamen)
21. Çok Sektörlü Girişimci Gelibolu, Camikebir Mahallesi Dönüşüm Projesi (Gizem Ergüç),
22. Gelibolu Tematik Kültürel Kalkınma Projesi: Merkez Bölgesi (Müjde Uslan),
23. Yürünebilir Kent (Gediz Doğay)



GALİTOPYA/ İNSANCIL KENT MERKEZİ DÖNÜŞÜM PROJESİ 1/1000 (İsmet Esgin)



Doğal çevre ve manzara öğeleriyle uyum içindeki **Kız Enstitüsü Binası** restorasyon beklemektedir. Yapı özgün işlevinin yanı sıra diğer kamusal veya kültürel işlevlere ayrılabilir, bahçesi ile birlikte kentte önemli bir başvuru noktası oluşturabilir. Hemen yanında mimari tasarım ve yapı ölçüleri açısından çirkinlik örneği Öğretmenler Evi



KUZEDOĞU KENT ÇEPERİ YENİ YERLEŞİM ALANI PROJESİ 1/1000 (400 konut birimi) (Fuat Karagüney)

Temel kavramlar:

Eğitim yapılarının konut mekanı içine katılması, eski kent-yeni kent ikilemi, evde üretim, kent kültürü, kültürel değer yaratılması, suya erişim, tarihsel yapı ve mekanın izleri, üretim evleri, yaya omurgası.



Kentsel izler... Başvuru noktaları.... Yönlendirme

Tarihi Çeşme ve Büyük Cami (Cami-i Kebir)

Her yol Cami Meydanına çıkıyor.

Koruma sorunları: Tarihi çeşmeyi bozan ekler.. Kentteki tarihi çeşmelerin çevresinde tarihi ögenin önemini zayıflatmayan sade mekan düzenlemelerine gitmeli, tarihi ögenin çevresinde algılanabilmesine ve bir başvuru ögesi olarak işlev görmesine izin verecek bir boşluk yaratılmalıdır.



KENT KUZEY ÇEPERİNDE KONUT ALANLARI YENİDEN YAPILANMA PROJESİ

1/1000 (Galymzhan Yussupov)

Temel kavramlar:

Komşuluk birimi, turizm kenti, yapılaşmış alan-yeşil alan dengesi, yerleşim örüntüsü.



ARKEOLOG VE SANATÇI KENTİ GELİBOLU 1/1000
(Pırl Sahil Tekin)

Temel kavramlar:

Cephe sürekliliği, hareketin farkındalığı, iyileştirme, kademe-
lenme, kent kimliği, ortak alanlar- yapı birlikteliği, özel alan-
lar-ortak alanlar ikilemi, tarihi merkezin izlenemezliği sorunu,
vurgu çokluğu sorunu, yaya erişimi, yayalaştırma.



Gelibolu evleri

Gerek sokak yapı ilişkisi gerekse tarihi yapı korunması açısın-
dan yitirilme tehlikesi ile karşı karşıya olan Gelibolu Evleri.
Oysa bu yapılar kentin önemli kültürel etkinlik mekanlarına
dönüştürülebilir.



**GELİBOLU TARİHİ MERKEZDE İŞLEVSEL ve
MEKANSAL DÖNÜŞÜM PROJESİ 1/500**
(Melda Tanrıkulu)

Temel kavramlar:

Eski-yeni birlikteliği, hizmet erişebilirliği,
işlevsel dönüşüm, iyileştirme, koruma,
mülkiyet-toplulaştırma, ortak alanlar/avlular, ölçeğin
korunması, tarih turizmi, yaya erişilebilirliği, yayalaştırma,
yenileme, yol-sokak farklılaşması.



**GALİTOPYA/ İNSANCIL KENT MERKEZİ DÖNÜŞÜM
PROJESİ 1/1000**
(İsmet Esgin)

Temel kavramlar:

Adil hizmet dağılımı, afet duyarlılığı, afet riski, birliktelik
içinde farklılaşma, birliktelik, buluşma noktaları, doğaya
uyum, duyu mekanları, eşit erişim, farkındalık, insanın
mekanda içsel olarak çeşitlenmesi ve zenginleşmesi, kamusal
taşıma ve ulaşım, kamusallaşma, katılım kentsel estetik, sosyal
adalet ve eşitlik, toplumsal mekansal değişim, yabancılaşma,
yapıların yönlendirmesi, yürünebilirlik.

KIYI DÜZENLEMELERİ ve İKİNCİ KONUT ALANLARINDA YENİDEN YAPILAN- DIRMA PROJELERİ:

24. Kıyı Kenti Gelibolu Ekolojik Turizm Alanları Projesi (Sema Bağcı)
25. Tarih ve Kültür Kenti Gelibolu Kıyı Dönüşüm ve Gelişim Projesi (Öznur Zengin)
26. Kıyı Kenti Gelibolu Güneybatı Kıyısı Dönüşüm Projesi (Hatice Doğan)
27. İkinci Konut Alanlarının Turizm Alanına Dönüştürülmesi Projesi/Tarım Turizmi ve Su Sporları Merkezi (Derya Kutlu)
28. Gelibolu Kültürel Kıyı Dönüşüm Projesi (Zafer Batmaz)
29. Kıyı Dünyası Projesi (Özge Dinç)
30. İkinci Konut Bölgesinde Enerji ve Tarım Destekli Turizm Kenti Projesi (Funda Atun)
31. Ekolojik Sürdürülebilirlik ve Gelibolu Kıyı Düzenlemesi (Berk Kesim)
32. Gelibolu Kıyı Düzenleme Projesi (Yeliz Kuşçu)
33. Kuzeydoğu Kıyı Dönüşüm Projesi (Duygu Mert)
34. İkinci Konut Bölgesinde Yeniden Canlandırma Projesi (Aksel Ersoy),
35. İkinci Konut Alanı Bölgesinin Turizm Alanına Dönüşümü Projesi (Özge Özgür)
36. Fener ve Çevresi Dönüşüm Projesi (Erdem Satılmış)
37. Yürünebilir Kent Gelibolu Kıyı Bölgesi ve Ardı Yayalaştırma Projesi (İlksen Urgancı),
38. Gelibolu Kıyı Alanları Yenileme Projesi (Musa Kızıltepe)



ARKEOLOJİ VE SANAT KENTİ GELİBOLU BATI BÖLGESİ (Sanatçı Mahallesi) DÖNÜŞÜM PROJESİ 1/1000 (Melih Gürçay)

Temel kavramlar:

Dokular arasında bütünlük, erişilebilirlik, etkileşimin artırılması, işlev değişikliği, parklar sistemi, sanatçı mahallesi, süreklilik, tarihi koruma, toplulaşın sistemi, yayalaştırma.

SANAYİ ve TİCARET BÖLGESİ, AR-GE MERKEZİ ve YENİ LİMAN PROJELERİ

39. Serbest Ticaret Bölgesi ve Sanayi Alanı Projesi (Selçuk Serteser)
40. Ekolojik Tarım ve Ekolojik Sanayi ve Araştırma Geliştirme Uygulama Bölgesi Projesi (Gizem Türkoğlu)
41. Sanayi ve Konut Bölgesi Karma Kullanım Projesi (Tuna Özaydınlık)
42. Bütünleşik Sanayi Bölgesi Projesi (Seçkin Çopur)
43. Ekolojik Sanayi Merkezi ve Ekolojik Tarım Parkı ve AR-GE Merkezi ile bütünleşen Konut ve Turizm Alanları Projesi (Ece Dolu)



KIYI KENTİ GELİBOLU EKOLOJİK TURİZM ALANLARI PROJESİ 1/1000, (Sema Bağcı)

Temel kavramlar:

Araştırma ve öncelikli koruma alanları, doğal çevre ile etkileşim, ekolojik planlama ve tasarım,

**PLANLAMA
2004/3**

44. Ekolojik Endüstri Parkı Projesi (Mehmet Özmen)
45. Sanayi Bölgesi ve Yeni Liman Projesi (Cantekin Alptekin)
46. Enerji Destekli Tarımsal Sanayi ve Yeni Konut Bölgesi Projesi (Simgе Sevin),
47. Gelibolu Ticaret ve İş Merkezi Merkezi Projesi (Cem Leblebici)

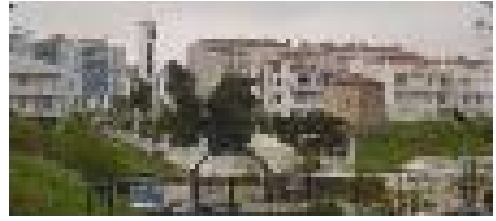
PROJE GRUPLARININ GELİŞME-KORUMA KURGULARININ ÖZ DEĞERLENDİRMESİ

Araştırma gruplarından üst ölçekli planları, kendi çalışma konularındaki temel ilkeler ve sorun alanları kapsamında değerlendirmeleri istenmiştir. Bu kapsamda, aşağıdaki ana başlıklar altında üst ölçekli projeler araştırma gruplarınca değerlendirilmiştir:

- Afet riskleri ile afet duyarlı tasarım ve planlama ilkelerinin ne ölçüde dikkate alındığı;
- Kentin tarihsel mekan oluşumuna ve tarihi dokuya yaklaşımlarının ne düzeyde olduğu, bölgesel ölçekte tarihsel kaynaklara ve kültürel değerlere ne şekilde yaklaştığı;
- Nüfus ve toplumsal yapı dinamikleri açısından ne tür bir değişim öngördükleri, sektörlerdeki gelişme hedeflerinin işgücü dinamikleri açısından olası sonuçları;
- Projelerin öngördükleri mülkiyet yapı değişikliğinin olası sonuçları ve yaratabileceği problem alanları;
- Jeolojik ve jeomorfolojik verileri ne şekilde değerlendirdikleri, toprak karakteri açısından verimli alanlara yaklaşımlarının ne olduğu, bu veriler açısından uygun yer seçim öngörüp öngörmedikleri;
- Ekolojik sistemlerin korunması, sürdürülebilir planlama ve tasarım ilkeleri açısından, önerilerin kirlilik riski taşıyıp taşımadığı, çevre sorunlarının giderilmesine yönelik ne tür çözümler getirdikleri, gelişme hedeflerinin olası çevresel etkilerinin neler olabileceği;
- Hizmet sektörü açısından olası sonuçlarının neler olabileceği ve ne tür bir değişiklik öngördükleri, hizmet sektörünün mevcut olanaklarını ve verili koşullarını ne şekilde değerlendirdikleri;
- Alternatif enerji potansiyellerini ne şekilde

değerlendirdikleri, Gelibolu kenti ve çevre yerleşmelerin gelişme yön ve büyüklüklerinin belirlenmesinde, alternatif ve yenilenebilir enerji kaynaklarından yararlanma ölçütünü ne ölçüde temel aldıkları;

- Altyapı sisteminin oluşturulmasında olası olanakları, kentin gelişme yön ve büyüklüğünün belirlenmesinde alt yapı sistemi verimliliği, etkinliği ve maliyetler ve çevresel etkiler konusuna ne şekilde yaklaştıkları;



Saruca Paşa Türbesi ve Kırım Savaşında ölen Fransızlar için yapılmış Fransız Şehitliği yapılar arasında kaybolmaktadır.



Kaos ya da anarşi

Bu çirkin yapılaşma, tarihi Gelibolu Kalesi, İç Liman ve Höyük karşısında düzensizlik örneği oluşturuyor



YÜRÜNEBİLİR KENT GELİBOLU KIYI BÖLGESİ ve ARDI YAYALAŞTIRMA PROJESİ 1/1000 (İlksen Urgancı)

Temel kavramlar:

Çevre koruma, erişilebilirlik, iletişim ve bilgi alışverişi, iyileştirme, kentsel hizmetlerin eşit dağılımı, yayalaştırma, konut çevresi, restorasyon, sağlıklılaştırma, toplumsal ve kültürel kaynaşma, yenileme, yürünebilirlik.

- Alt bölgede (yarımada) ve ildeki yerleşme kademelenmesi ve sosyal hizmet dağılımları konusundaki sorunlara ne ölçüde çözüm geliştirdikleri;
- İktisadi gelişme düzeyleri, idari örgütlenme ve kamu hizmetlerinin sunumu açısından işlevsel bir yerleşmeler sistemi arayışına girip girmedikleri, temel gelişme öngörülerleriyle tutarlı bir yerleşme sistemi geliştirip geliştirmedikleri;
- Planlama sürecine katkıda bulunabilecek sosyo-ekonomik tarihsel verileri ve özellikleri ne ölçüde değerlendirdikleri;
- Öngörülen gelişmenin, kültürel ve tarihsel mirasın korunması ve geliştirilmesi, yasal çerçeve ve idari örgütlenme açısından olanakları, sorun ve kısıtlamaları.



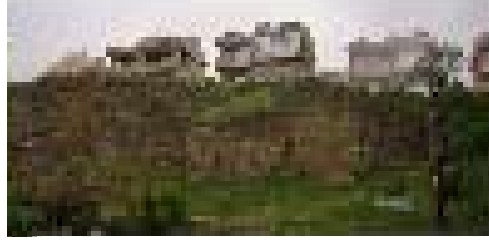
GELİBOLU TARİHİ MERKEZDE İŞLEVSEL ve MEKANSAL DÖNÜŞÜM PROJESİ 1/500
(Melda Tanrikulu)
(Büyük Cami ve çevresi ayrıntılı görünüm)



GALİTOPYA/İNSANCIL KENT YENİ KONUT ALANI PROJESİ 1/1000 (Serhat Celep)

Temel kavramlar:

Birlikte hareket, birliktelik içinde farklılaşma, birliktelik, deprem duyarlı tasarım, doğaya uyum, etkileşim, farkındalık, farklı kullanımların birlikteliği, iletişim, imece, insancılık, işlevsel dönüşüm, kamusal hizmetlere eşit erişebilirlik, kamusalallaştırma, katılım, topluluğun sistemi, üretim sunum mekanları, ütopya parkı, yabancılaşma, yürünebilirlik.



GELİBOLU TARİHİ ÇEVRE KORUMA ve CANLANDIRMA PROJESİ 1/1000
(Duygu Toprak)

Temel kavramlar:

Canlandırma, etkileşim, etkileşimin çeşitlenmesi, kamusalallaştırma, kentsel iyileştirme, mekansal çeşitlilik, ortak kullanım, tahrip olmuş doğanın restorasyonu, tarih ve kültür parkı, tarihi koruma,



Özgünlükler: Bayraklı Türbe

Düşmana sancağını teslim etmeyen sancaktarın türbesi. Türkiye'nin Türk Bayraklı tek türbesi



Kent kıyısı

Kentin düzenleme bekleyen kıyısı. Kentsel yeşil alan gereksinmesi ve kamusal hizmetler açısından bu alan olanaklar sunmaktadır. Bu dolgu alan kuşkusuz yaratılmamalıydı. Dolgu toprağı olduğu dikkate alınarak afet riskleri açısından bu alanda yapılaşmalardan kaçınılmalıdır.



Feribot İskelesi ve Çevresi

Kente önemli bir giriş kapısından Höyük ve Kale Burcunun görünümü. Bu bölgede yaya ve taşıt trafiği düzenlenmeli, İç Liman çevresinde yayalaştırmaya gidilmelidir.



HAMZAKOY KUZEBATISI- ÖNERİ İSTASYON BÖLGESİNDE YENİ KENT MERKEZİ ve ARKEOLOJİ ve SANAT YERLEŞKESİ PROJESİ 1/1000

(Sıla Akalp)

Temel kavramlar:

Açık hava müzesi, afet duyarlılığı, arkeoloji ve sanat yerleşkesi, arkeolojinin ve sanatın günlük yaşama katılması, istasyon meydanı, karma kullanımlılık, kent parkı ve meydancıklar, kentsel tarım alanları, öğrenci mahallesi, sanat evleri, ulaşılabilirlik, yaya dolaşımı öncelikli kent merkezi, yaya omurgası.



Tarihi Şengül Hamamı

Tarihi hamam ve tarihi çevreye duyarlı yapılaşma, kıyıya fiziksel ve görsel erişimi sınırlamaktadır. Diğer yandan afet riskleri olan bir bölgede bu tür yapılaşmalardan özellikle kaçınılması gerekirdi. Tarihi hamam ve çevresi kentin önemli bir dinlenme, buluşma ve kültürel etkinlik mekanına dönüştürülebilir.



Olanaklar:

Kültürel çeşitlenme mekanı olarak Müzisyenler Mahallesinde (Yazıcızade Mahallesi) bir buluşma yeri ve köşebaşı bakkalı.



Dereler ve dere kıyısı Doğanın yeniden kazanılması için düzenlemeler gerekiyor



Namazgah

Tarihi yapı ve çevresi, tarihi yapının özgün çizgilerini bastırmayan bir tasarıma göre düzenlenmeli, aşırı tasarımdan kaçınılmalıdır.

Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Stüdyo Deneyimleri

Selçuk Üniversitesi,
Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

Selçuk Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, kurumsallaşmanın ilk aşamasını tamamlamış ama kendine özgü bir stüdyo sistemi geliştirmenin başlangıcında olan bir eğitim kuruluşudur. Bu yazıda, stüdyo sisteminin, akademisyen-öğrenci etkileşimini en üst seviyeye çıkarmadaki ve yaratıcı bir planlama atmosferi yaratmadaki avantajlarının belirginliğine işaretlerle, proje derslerindeki deneyimler aktarılacaktır. Türkiye’de planlama eğitimiyle ilgili eleştirel bir bakış, gerek eğitimin genel performansı ve gerekse de örgütlenme biçimiyle (stüdyo-atölye sistemi) ilgili sistemin varlığını besleyen bir önem arz etmektedir. Bu eleştirel süreç içerisinde bölümün katkıları yer yer ortaya konulacaktır. Bu yazıda, Orta Anadolu’nun önemli bir merkezindeki planlama eğitiminin boyutları üzerinde durulacak ve stüdyo sistemi genel hatlarıyla tanıtılacaktır.

Öncelikle yarıyıl, proje alanı, proje sorunsalı ve ölçek ilişkileri üzerinde duralım. Bölümümüzde farklı sınıfların proje derslerinde, o sınıfın düzeyine uygun bir proje alanı belirlenmektedir.

Birinci sınıf proje çalışmalarında temel amaç öğrencilerin yaratıcı düşüncelerini geliştirmek ve üç boyutlu ifade edilmelerini sağlamaktır. Bu amaçla, Proje I dersi kapsamında soyut düşünmeye yönlendirme, görsel algı becerisi kazandırma, mekan tanıma ve anlamaya yönelik çalışmalar yapılırken, Proje II dersi kapsamında ise çevrenin algılanması ve çözümlenmesine yönelik olarak, kentsel bir mekanda fiziksel analiz çalışmalarının yapılarak değerlendirilmesi hedeflenmektedir.

İkinci sınıfın ilk döneminde (Proje III) proje çalışmalarında ulaşılması hedeflenen amaçlar belirlenmektedir. Bu amaçlar şunlardır:

- Planlamanın bir ekip çalışması olduğu ve tüm planlama çalışmalarının temelini oluşturan araştırma ve analize yönelik bilgilerin etkileşim içinde topluca üretilmesi,
- Planlama yapılacak alanı bir sistem olarak ele alıp, üst sistemle ilişkisi içinde tanıma, anlama ve değerlendirme,
- Kent olgusunu hem fiziki ve sosyal içeriği ile hem de değişen boyutlarıyla kavrama ve algılama,
- 25000 nüfusluk bir ilçe belediyesinin 1/5.000 ölçekte planlama sürecinin kavranmasıdır.

İkinci sınıfın ikinci yarısında (Proje IV) ise önceki yarıyılta kentsel alan kullanımını 1/5.000 ölçekte tanımlayan öğrenci, bu yarıyılta, yerleşmenin genel bir sorununu ya da alt ölçek sorunlarını kentin belli bir bölgesinde ele almakta ve 1/1.000 ölçekli mekansal tasarım çalışmaları yapmaktadır. Bu amaçla, alt ölçeklerde kullanacakları bilgileri üretirek farklı konularda proje geliştirebilme yeteneklerini arttırmaları beklenmektedir.

Üçüncü sınıf projelerinde çalışma alanının orta büyüklükteki bir kent veya kentsel ağırlığı fazla olan bir ilçe merkezi seçilmektedir. Proje sorunsalı, yerleşme ölçeğinin büyümesiyle birlikte üst ölçekte ele alınmaktadır. İlk dönemde 1/100 000 ölçeğinden başlayarak 1/50 000 ve 1/25 000 ölçeklerde analiz ve sentez çalışmaları yapılmakta, ikinci dönemdeki kentsel ölçekli

PLANLAMA
2004/3

çalışmalarda yol gösterici olacak makro sorunlar belirlenmektedir. İkinci dönemde ise her öğrenci bölgesel ve kentsel sorunsalın çözümüne yönelik kent bütünündeki 1/10 000 ve 1/5000 ölçekli planlama çalışmalarına başlamakta, daha sonra öncelikli planlama alanlarından seçilen 1/1000 ölçekli çalışmalar yapılmaktadır. Sorun alanının düzeyine göre 1/500 ölçekli kentsel tasarım projelerine de yer verilebilmektedir.

Son sınıf projesinde bölgesel ve kentsel ağırlığı fazla olan metropoliten ölçekteki yerleşmeler seçilmektedir. İlk dönemde, 1/250 000 ölçekten başlayan bölgesel çözümlemeler yapılmakta, makro düzeyde planlama hedefleri belirlenmekte ve yine ağırlıklı olarak metropoliten ölçekte olmak üzere fiziki ve sosyo-iktisadi analiz ve sentez çalışmaları yapılmaktadır. Bu dönemde, her öğrenciden ana planlama yaklaşımının çerçevesini çizmesi istenmekte ve planlama senaryosunu belirginleştirmesi beklenmektedir. İkinci dönemde, ağırlıklı olarak grup çalışmalarına dayanan özel sorun alanlarındaki fiziki ve sosyal çözümlemeler yapıldıktan sonra bireysel planlama çalışmalarına başlanmaktadır. Bu dönemde 1/50 000 ölçekten, 1/500 ölçeğe uzanan planlama aralığı içerisindeki tüm ölçeklerde çalışma yapılmakta ve öğrenciler diploma projelerini kendi oluşturdıkları planlama sistematiğine göre sorun alanı düzeyi ve planlama ölçeği ilişkisini kuracak şekilde hazırlamaktadırlar.

Yukarıda çizilen genel çerçeveye uygun olarak, 2004-2005 akademik yılı çalışma alanları aşağıdaki gibidir:

- 1. Sınıf:** Temel tasarım çalışmaları ve 2. dönemde Konya içerisinde belirlenecek komşuluk ünitesi ölçeğindeki bir yerleşme.
- 2. Sınıf:** Bozyazı (Mersin)
- 3. Sınıf:** Adıyaman
- 4. Sınıf:** Bolu

Projelerdeki sorunsalın ele alınmasında yarıyıl veya sınıf düzeyi-ölçek ilişkisi yanı sıra o döneme kadar alınan kuramsal derslerin niteliği ve derslere göre biçimlenen öğrenci bilgi birikimi de önemli rol oynamaktadır. Özellikle üst ölçekli özel proje alanlarında kuramsal bilgi birikimi önem kazanmakta ve eğer bu yönde bir eksiklik hissedilmişse proje gruplarına gerekli akademisyen ve uzman desteği yapılmaktadır. Selçuk Üniversitesi, Şehir

ve Bölge Planlama Bölümü ders programının ve ders içeriklerinin belirlenmesinde her zaman için öncelik, proje dersine verilmekte ve proje dersinin gerektirdiği kuramsal derslerin yarıyıllardaki kompozisyonu her yıl gözden geçirilmektedir.

Sınıflara göre proje sorunsalının kapsamını oluşturan ana konu başlıkları aşağıdaki gibidir:

- 1. Sınıf:** Temel tasarım, kentsel mekan ve insan ilişkileri, planlama süreci ve ölçek-sorun alanı ilişkileri.
- 2. Sınıf:** Turizm planlaması, planlama mevzuatı, kentsel tasarım ve kentsel yenileme.
- 3. Sınıf:** Sektörel planlama, kentsel politika, öncelikli alan planlaması, kentsel koruma ve kentsel yenileme.
- 4. Sınıf:** Bölge planlama, metropoliten alan planlaması, sektörel planlama, kentsel politika, yerel yönetimler ve özel planlama alanları (kentsel yenileme, kentsel koruma, turizm planlaması, sanayi alanları planlaması, ulaşım planlaması, yeşil alan planlanması, ekolojik planlama vb.).

Proje süreci, stüdyo sisteminin gerektirdiği, gerek çalışma grubu, gerekse de birey bazındaki akademisyen-etkileşiminin farklı aşamalarını içermektedir. Birinci sınıf süresince oluşturulan proje grupları daha çok fiziki ve sosyal verilerin değerlendirilmesi ve görselleştirmesinde işlev görmektedir. Buna karşılık üst sınıf proje gruplarında, bireysel çaba gerektiren ölçekler dışında bütün proje aşamalarında ekip çalışmasına dönük ve bütüncül bir süreç tanımlaması yapılmaktadır. O dönemdeki proje sorunsalının ve sorun alanının özel gereksinimleri veya akademisyen grubunun farklı yaklaşımları proje sürecinde birtakım değişikliklere neden olsa da genellikle sorun ve çözüm alanlarının belirlenmesinde öğrenci grubu en küçük birim olarak ele alınmaktadır. Akademisyen-öğrenci etkileşimi son sınıf dışında zamana bağlı bir biçimde doğrusal bir şekilde gelişme göstermektedir. Son sınıfta ise özellikle diploma projesi yarı yılında öğrenci hem araştırma hem de çözüm aşamasında daha özgür bırakılmaktadır. Proje süreci içerisinde özellikle küçük yerleşme ölçeğinde yerel yönetimlerle etkileşim düzeyi artırılmaya çalışılmakta, araştırma ve daha sonraki aşamalarda bulgulardan belediyelerden yararlanılması öngörülmektedir. Bu, özellikle planlamaya dönük veritabanı yeterli bir gelişme

gösterememiş, planlama deneyimleri yetersiz seviyede olan ve diğer planlama bölümleri tarafından az veya hiç tercih edilmemiş küçük ölçekli kentsel yerleşmelerde daha da önemli olmaktadır. Bunun dışında yerleşme büyüklüğünden bağımsız bir biçimde proje sürecinin önemli aşamalarının başlangıç ve bitiş dönemlerinde yerel yönetimlerin ve kamu kuruluşlarının katılımlarının sağlanması, önemli bir amaç olarak görülmektedir.

Hazırlanan öğrenci projelerinin, nihai ürün aşamasında belli gösterim ve sunuş kriterlerini karşılaması beklenmektedir. Araştırma ve çözümleme aşamasında, görselleştirilmiş materyallerin doğru, yeterli ve amaca uygun verileri yansıtması ve toplanan bilgilerin güncel ve doğru kaynaklardan edinilmiş olması önem kazanmaktadır. Çalışılan kentin doğal ve sosyo-kültürel verilerinin sergileyici bir yaklaşımdan çok yorumlayıcı bir yaklaşımla sunulması, bölümün planlama jürilerinin en önemli değerlendirme kriterlerinden biridir. Özellikle, sosyo-kültürel verilerin proje sorunsalına veritabanı oluşturacak bir şekilde doğru çözümlenmesi ve fiziki verilerden de amaca uygun olanların seçilmesi, öğrencilerden beklenmektedir. Proje sunuş sırasının belirlenmesinde üst ölçek-alt ölçek ilişkilerini doğru bir biçimde ortaya koyacak bir düzenleme yapılmaya çalışılmaktadır. Verilerin sunumunda, nitelden nicele, üst ölçekten alt ölçeğe, genel olandan ayırt edici olana doğru bir sıralama yapılmakta ve kronolojik anlatımın gerekli olduğu araştırma gruplarında tarihsel sürecin doğru çözümlenmesine dikkat edilmektedir. Final jürilerinde, eğer proje sorun alanlarının yapısal anlamda birbirini tamamlayıcılığı yoksa proje sunuş düzenlemesi daha çok

öğretim elemanlarının değerlendirme ölçütlerine göre yapılmaktadır. Sorunsalın, sosyo-kültürel ve fiziki yapının genel çerçevesi içinde alındığı üst sınıf projelerinde (özellikle üçüncü sınıfın ikinci yarıyılı ve 4. sınıfın her iki yarıyılı) sunuş sıralaması önem kazanmakta ve öğrenci projeleri belli sorun alanlarının başlıkları altında değerlendirilmektedir. Öğrencilerden, hazırladıkları projeleri uygun kavramlarla ve sorun alanı-ölçek ilişkisini doğru yansıtacak bir şekilde, yorumlayıcı bir yaklaşımla anlatmaları beklenmektedir.

Sonuç olarak Selçuk Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü proje eğitim süreci, stüdyo sisteminin gereklerinin güncel bir şekilde belirlendiği ve belli aşamalarda öğrencinin de bu sürecin belirlenmesinde rol oynadığı bir süreç olarak tanımlanabilir. Bu sürecin güncelliği, her dönemdeki proje alanının, sorunsalının ve eğitimle ilgili gelişen fiziki imkanlarının belirleyiciliğine dayanmaktadır. Bölümün sahip olduğu 4 stüdyo, 2 sınıf ve 1 yüksek lisans seminer odasıyla ve yenilenen stüdyo araç ve gereçleriyle fiziki altyapının şehir planlama eğitimine uygun olduğu ifade edilebilir. Burada asıl önemli olan konu, fiziki altyapıdan çok eğitim sistemine, planlamaya özgülük kazandırmak, etkileşimli ve yenilenen bir stüdyo sistemi yaratmaktır. Stüdyo sisteminin kurumsallaştırılmasını sadece bir zaman sorunu olarak görülmemekte ve planlamayı besleyen ve oluşturan farklı alt disiplinlerin yeni bir sentezini gerçekleştirmeyi ve yeni vurgu noktalarına ulaşmayı hedeflemektedir. Bu süreç içerisinde eski ve köklü şehir ve bölge planlama bölümlerinin deneyimleri ve kendine özgüllükleri yol gösterici olabilir.

Proje süreci, stüdyo sisteminin gerektirdiği, gerek çalışma grubu, gerekse de birey bazındaki akademisyen-etkileşiminin farklı aşamalarını içermektedir.

Küreselleşme ve Kent-Bölgelerin Yükselişi*¹

Dr., Gazi Üniversitesi
Mühendislik Mimarlık
Fakültesi, Şehir ve
Bölge Planlama
Bölümü Öğretim
Görevlisi

Allen J. SCOTT

Çev. Kübra CİHANGİR ÇAMUR

ÖZET

Büyük kent-bölgelerin dünya mozaïği, geçmişin merkez-çevre sistemine ağır basmaya başlamış (tamamen ortadan kaldırmamakla birlikte) görünmektedir. Bu bölgelerin ekonomik dinamikleri, yerel üreticilere dönük giderek yükselen gelir etkileri ve rekabet avantajları üzerinde durularak analiz edilmiştir. Kent-bölgelerin yüz yüze kaldığı yönetsel sorunlar; toplumsal düzene ilişkin yerel ekonomik gelişme politikaları ve kurumsal yapılanma boyutlarında birçok yeni kavramın tartışma konusu olmasına yol açmıştır. Bu yeni konular; küresel kent-bölgeler mozaïği zemininde olduğu kadar; bütüne ilişkin olarak yeni dünya düzeninde de demokrasi ve vatandaşlık hakkında daha çok sorunun sorulmasına öncülük etmiştir.

1. Giriş

Son zamanlardaki birçok olumsuz tahmine karşın (örn. O'Brien, 1992), coğrafya ortadan kalmak üzere değil. Hatta küreselleşen dünyada, coğrafya artık daha az değil, giderek daha çok önem kazanıyor, çünkü küreselleşme coğrafi ayrışma ve yere bağlı uzmanlaşma olanaklarını daha da artırıyor. Gerçekten, küreselleşme sürdükçe, büyük kent-bölge takım adaları veya mozaïği apaçık ortaya çıkmaktadır. Bu özgün oluşumlar (yığılmalar) 1970'li yılların sonlarından bu yana şekillenmekte olan yeni dünya sisteminin (giderek artan oranda) mekansal temelleri olarak işlev görmektedir (Scott, 1998; Veltz, 1996). Bu kent-bölgelerin içsel-dışsal ilişkileri ve karmaşık büyüme dinamikleri, yirmi birinci yüzyıla girerken hem araştırmacılara hem politik karar üreticilere bir dizi sıra dışı / aklın sınırlarını zorlayan yollar göstermektedir.

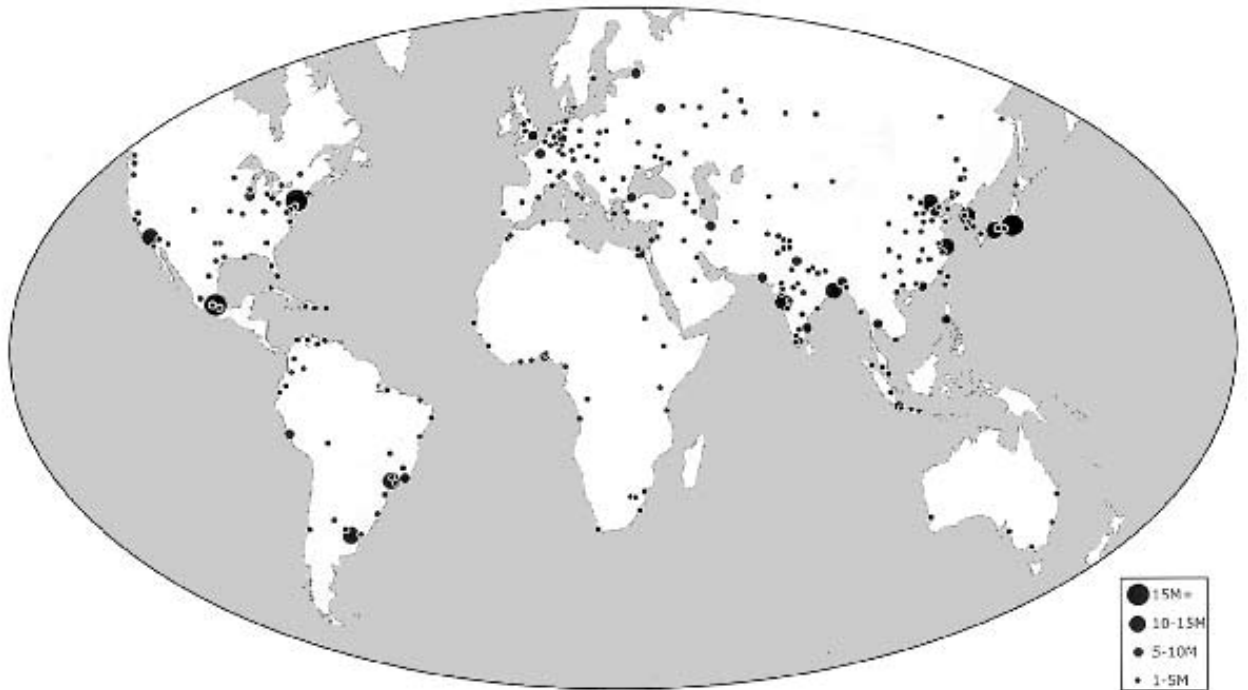
“Dünya kentleri” ve “küresel kentler” üzerinde, her şeyden öte, çokuluslu şirket işlemlerinin komuta adresi olmaları; ileri düzey hizmetlerin ve bilgi-işlem aktivitelerinin merkezleri ve yoksullukla refahın uçlarda yaşandığı derin katmanlara ayrılmış sosyal mekan olmaları boyutlarında, kozmopolitan metropolis kavramına odaklanan geniş bir yazın bulunmaktadır (bkz. Hall, 1966; Castells, 1996; Friedman ve Wolf, 1982; Sassen, 1991; Knox, 1995; bu konuda atıfta bulunulan birkaç örneği oluşturmaktadır.) Ben aynı kavramı, bu çalışmanın temel ayrılma noktası olarak kullanacağım, fakat aynı zamanda kavrama ait anlamı öyle bir sınıra taşıyacağım ki, böylece, ulusal ve dünya ölçeğinde, artan eylem özerkliğiyle belirginleşen, politik-ekonomik birim “geniş bölge” nosyonu (kavramıyla/düşüncesiyle) birleştireceğim. Ve, bu türden bölgeye karşılık olarak “küresel kent-bölge” terimini kullanacağım.

*European Planning Studies, Vol.9, No.7, 2001, p.813-826.

¹ Scott'un bu çalışması iki ana bölümden oluşmaktadır: 1. Küresel kent-bölgelerin ekonomik düzeni, 2. Küresel kent-bölgelerin politik düzeni. Burada ilk bölümün çevirisi yapılmıştır. Politik düzene ilişkin bölüm ise bundan sonraki sayıda ele alınacaktır.

Coğrafi bakış açısıyla, küresel kent-bölgeler yoğunlaşırken birbirine karmaşık yollardan bağlanan sermaye, işgücü, ve sosyal yaşam, yoğun bir şekilde kutuplaşıp kümelenerek çok uzaklara yayılmış ulus-ötesi ilişkileri oluşturur. Sahip oldukları özelliklere göre değerlendirildiklerinde, bu bölgeler çevrelendikleri farklı büyüklüklerdeki etki alanlarıyla ki bazen kendileri saçaklanmış kentsel yerleşimin öznesi olabilirler, geniş metropoliten alanların dışı büyüme -veya bitişerek büyüme- eğilimlerini gösterirler. Bu gelişmelere paralel olarak, küresel kent -bölgelerin başlangıç aşaması birleşmelerden, belirgin politik varlıklara dönüşmesi bir çok durumda görülmektedir, çünkü birbirine yakın yerel yönetimler (ülkeler, metropoliten alanlar, belediyeler vd.) küreselleşmenin tehditleriyle başa çıkıp, fırsatlarını değerlendirmek üzere etkin dayanaklar arayışında mekansal ortaklıklar oluşturmak üzere bir araya gelmektedirler. Küreselleşme süreciyle eriyip yok olmamanın ötesinde coğrafi varlıklar olarak kent-bölgeler, mevcut durumda önemli ölçüde gelişmekte, serpilmektedirler, ve bunlar, ille de fark aranacaksa, modern yaşamın yürütülmesinde ve eşgüdümünde giderek artan ölçüde temel oluşturmaktadır (bkz. Taylor, 2000).

Başlangıç olarak ve küresel kent-bölgelerin yetersiz görgül araştırmaya dayalı saptaması olduğunu itiraf ederek, basitçe dünyadaki başlıca metropoliten alanlar haritasına referansla Şekil-1’de gösterilmiştir. Şekil 1. büyük-ölçekli kentleşmenin çağdaş dünyada büyük öneme sahip olduğunu, ve bu durumun hem ekonomik olarak gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin karakteristik özelliği olduğunu açıkça önermektedir. Aynı zamanda, yerküredeki büyük kentler ölçek olarak büyümelerini sürdürmektedirler. 1950 yılında, bir milyondan fazla nüfusa sahip 83 kent (bunların 2/3’ü ekonomik olarak gelişmiş ülkelerde yer almaktaydı) varken, 1990 yılında sayı 272’ye (bunların 2/3’ü ekonomik olarak gelişmekte olan ülkelerde yer almaktadır) ulaşmıştır. Birleşmiş Milletler’in dünya’daki en büyük 30 metropoliten alana ilişkin yaptığı gelecek nüfus eğilimleri değerlendirmesi, bu gelişmenin en azından önümüzdeki birkaç on yıl daha süreceğini göstermektedir (bkz. Tablo 1). Belirtmek gerekir ki, aşağıda daha açıkça göreceğimiz gibi, bütün büyük metropoliten alanlar eşit olarak küreselleşme sürecine yakalanmamıştır, ve bütün küresel kent-bölgeleri de, basit bir şekilde, mevcut büyük metropoliten alanlar temelinde tanımlanamazlar.



Şekil 1. Bir milyondan fazla nüfusa sahip metropoliten alanların küresel dağılımı. Kaynak: Birleşmiş Milletler (1995).

Tablo 1. Dünya'daki en büyük 30 kentsel alanın tahmin edilen 2000 yılı nüfuslarına göre sıralanışı.

Kentsel Bölge	Nüfus (milyon)				
	1950	1970	1990	2000 (tahmin)	2015 (tahmin)
1 Tokyo, Japonya	6.9	16.5	25.0	27.9	28.7
2 Bombay, Hindistan	2.9	5.8	12.2	18.1	27.4
3 Saõo Paulo, Brezilye	2.4	8.1	14.8	17.8	20.8
4 Şangay, Çin	5.3	11.2	13.5	17.2	23.4
5 New York, ABD	12.3	16.2	16.1	16.6	17.6
6 Mexico City, Meksika	3.1	9.1	15.1	16.4	18.8
7 Pekin, Çin	3.9	8.1	10.9	14.2	19.4
8 Jakarta, Endonezya	-	3.9	9.3	14.1	21.2
9 Lagos, Nijerya	-	-	7.7	13.5	24.4
10 Los Angeles, ABD	4.0	8.4	11.5	13.1	14.3
11 Kalküta, Hindistan	4.4	6.9	10.7	12.7	17.6
12 Tianjin, Çin	2.4	5.2	9.3	12.4	17.0
13 Seul, Güney Kore	-	5.3	10.6	12.3	13.1
14 Karachi, Pakistan	-	-	8.0	12.1	20.6
15 Delhi, Hindistan	-	3.5	8.2	11.7	17.6
16 Buenos Aires, Arjantin	5.0	8.4	10.6	11.4	12.4
17 Metro Manila, Filipinler	-	3.5	8.0	10.8	14.7
18 Kahire, Mısır	2.4	5.3	8.6	10.7	14.5
19 Osaka, Japonya	4.1	9.4	10.5	10.6	10.6
20 Rio de Janeiro, Brezilya	2.9	7.0	9.5	10.2	11.6
21 Dakka, Bangladeş	-	-	5.9	10.2	19.0
22 Paris, Fransa	5.4	8.5	9.3	9.6	9.6
23 İstanbul, Türkiye	-	-	6.5	9.3	12.3
24 Moskova, Rusya	5.4	7.1	9.0	9.3	-
25 Lima, Peru	-	-	6.5	8.4	10.5
26 Tahran, İran	-	-	6.4	7.3	10.2
27 Londra, İngiltere	8.7	8.6	7.3	7.3	-
28 Bangkok, Tayland	-	-	5.9	7.3	10.6
29 Şikago, ABD	4.9	6.7	6.8	7.0	-
30 Haydarabad, Hindistan	-	-	-	6.7	10.7

Source: United Nations (1995).

2. Küreselleşme ve Yeni Bölgecilik

II. Dünya Savaşı'nın hemen sonrasındaki yıllarda belli başlı tüm kapitalist ülkeler güçlü merkezi hükümetlere ve buna bağlı olarak sıkı korunan ulusal ekonomilere sahiptiler. Bu ülkeler *Pax Amerikana* (Amerikan Barışı) çerçevesinde politik bir blok oluşturuyorlardı. Bu gelişkin olmayan (ilkel) uluslararası düzenlemelerle dolu ağ vasıtasıyla (Bretton Woods Para Sistemi, Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu-IMF, GATT, vd.), görece olarak sınırlı-fakat hızla gelişen- ekonomik ilişkilerini düzenlemeye çalışıyorlardı. Savaş sonrası zamanın büyük bölümünde, bu ülkelerin en yüksek refaha sahip olanlarının dünya ekonomisinin merkezi bölgesini oluşturduğu söylenebilir.

Bu merkez, dünya sistemi kuramcısı Wallerstein'in (1979) tanımladığı gibi, Üçüncü Dünya uluslarının oluşturduğu çevre bölge ile sarılmakta ve ikisi arasında karmaşık karşılıklı bağımlılıklar seti varlığını sürdürmektedir.

Bugün, büyük ölçüde ekonomik yeniden yapılanma ve teknolojik değişimden sonra, bazı şeylerin eski düzenindeki önemli dönüşümler, mekanın yeni sosyal gramerinin ana hatlarını veya yeni dünya sistemini getiren trenleriyle, dünyayı etkilemiştir (Badie, 1995). Bu yeni oluşmaya başlayan durumun önemli özelliklerinden birisi, küreselden yerele uzanan ekonomik ve politik ilişkilerin, görünür olmasına karşın hala tam gelişmemiş çok kademeli yapısıdır. Bu durumun dört temel görüntüsü acil dikkat gerektirmektedir:

1) Büyük ve sürekli-artan miktarlardaki ekonomik işlemler (girdi-çıkıtı zincirleri, göç dalgaları, çok-uluslu ortaklıkların doğrudan yabancı yatırımları, para akımları, vd.) artık uzun-mesafeli, sınır-aşan ilişkiler biçiminde gerçekleşmektedir. Bu tür gelişmeler, herhangi bir noktayı tam anlamıyla açıklamaktan uzak kalsa bile, önemli ölçüde benim küreselleşmeyle ne kastettiğime benzer içeriktedir. Daha ötesinde, küreselleşme bu biçimde ilerlerse, çok sayıda çatışma, uyuşmazlık ve açmaz yaratacak ve sırası geldiğinde politik karşılık oluşturma ve kurumsal-yapılanma çabalarını harekete geçirecektir. Bu tür çabaların uygulamaya dönük açılımları, savaş-sonrası Bretton-Woods sistemine benzeyen uluslararası mali düzenlemelerin bütüncül yeniden yapılanmasıyla birlikte, G7/G8ler grubu, OECD, Dünya Bankası, IMF, henüz modernize edilen ve Dünya Ticaret Örgütü olarak bilinen GATT gibi uluslararası ortak karar-alma ve eylem forumlarının güçlendirilmesini ve yeniden yapılandırılmasını kapsamaktadır. Küreselleşme baskılarına politik yanıtlar dar alanda kalırken ve önemli ölçüde gerçek otoriteden yoksunken, onların genişleme ve birleşmesi olasıdır çünkü dünya kapitalizmi öngörülebilir büyümesini devam ettirmektedir.

2) Bir parça, bu tür baskıların sonucu olarak, son yıllarda çok-uluslu blokların, AB, NAFTA, MERCOSUR, ASEAN, APEC, CARICOM, ve benzerlerinin lehinde geliş-

tirme -çoğaltma çabaları bulunmaktadır. Bu bloklar da, ulusal kapitalizmin geleneksel politik sınırların ötesine durmadan saçılmasıyla ortaya çıkan faydaların yakalandığı ve negatif dışsallıkların kontrol edildiği kurumsal çabalar olarak görülebilir. AB'nin açık öncülük yaptığı bu kurumlar mevcut durumda oluşumlarının çeşitli aşamalarında bulunmaktadır. Çünkü henüz az sayıda ortağı vardır, politik birimler olarak gerçek veya öyle olduğu varsayılan (sözde) küresel örgütlerle karşılaştırıldıklarında daha kolaylıkla yönlendirilebilirler (yani, iş-maliyet sorunları göreceli olarak sınırlıdır).

3) Bağımsız Devletler ve ulusal ekonomiler önemlidir ve çağdaş küresel görüntünün baskın öğeleri olmalarına karşın açıkça birçok dalgalanmaya maruz kalmaktadırlar. Tekil devletler, bir taraftan, eskiden edindikleri bağımsız politik özerkliğe sahip olmanın keyfine aynı derecede varamazken, yoğunlaşan küreselleşme koşullarında, tüm bölgesel ve alt bölgesel çıkarların korunmasında kendilerini giderek daha az ölçüde yapabilir ve istekli bulmaktadırlar. Diğer taraftan, ulusal ekonomiler son bir kaç on yılda muazzam bir sınır-bozumu sürecine (debordering) maruz kalmışlardır. Örneğin Amerikan ekonomisinin sınırlarının nerede kesin olarak bittiği ve Alman veya Japon ekonomilerinin başladığı sorusunun yanıtını vermek olanaksız değilse bile, artan biçimde zorlaşmıştır. Sonuç olarak, ve daha önce 1., 2. noktalarda belirtildiği gibi, eskiden merkezi Devletin himayesinde gerçekleştirilen bazı düzenleyici fonksiyonlar daha üst seviyelerdeki mekansal çözüme sürüklenmekte; aynı zamanda, diğer fonksiyonlar da aşağıya doğru sürüklenmektedir (Swyngedouw, 1997).

4) En önemli nokta olarak, son yıllarda ekonomik ve politik örgütlenmelerin bölge-temelli biçimlerinin yeniden canlanması yaşanmaktadır. Bu eğilimin en belirgin ifadesi küresel büyük kent-bölgelerin oluşumudur. Küresel bir mozaik oluşturan bu kent-bölgeler, şimdiye kadar kapitalist gelişmenin makro-coğrafyasını büyük ölçüde karakterize eden merkez-çevre ilişkilerinden oluşan mekansal yapıyı önemli ölçüde ortadan kaldırmakta, bir kenara itmektedir.

Bunların içinde (4). nokta biraz daha genişletilmiş bir açıklamayı gerekli kılmaktadır. Birçok ekonomik aktivitenin eğilimi olan -imalat ve hizmetler sektöründe olduğu gibi- yoğun bölgesel kümeler veya yığılmalar biçiminde bir araya toplanma, son on yıllarda şiddetini artırmış görünmektedir. Her tür ekonomik ajan tarafından ortak yakınlık için tazelenmiş bu arayış, bir parça modern kapitalizmden post-Fordizm'e dönüşüm kapsamında, yükselen değer (küresel) ekonomik yarışmacılığa stratejik bir yanıt olarak yorumlanabilir. Yakınlık bu içerikte özellikle önem taşımaktadır çünkü birçok firma için rekabet avantajının artırılmasında bir kaynaktır (Porter, 2001; Scott, 1988; Storper, 1997) ve son noktada, büyük bölgesel üretim kompleksleri küresel pazarda yarışmak üzere giderek artan biçimde ülkesel platformlar oluşturmaktadır. Aynı zamanda, merkezi hükümetlerin sınırları içindeki her bölge için farklı nüansları içeren politika üretme gereksinimine dönük azalan kapasitesi, birçok bölgenin artık ya dış kaynaklı sınır aşan baskılara pasif boyun eğmesi veya aktif kurumsallaşma, politika üretme, küreselleşmeyi olabildiğince kendi yararına çevirme çabası içinde dışarıya erişimle karşı karşıya kalması anlamına gelmektedir. Yönünü ikinci yöntemle belirleyen bölgeler, politik eşgüdüm ve temsilin birçok yeni ve bilinmeyen yüzüyle karşılaşacaktır. Bu sorumluluklara eklenen ivedilik, sadece ekonomik önemlerinden değil, büyük kent-bölgelerin giderek daha çok sayıda ve dünyanın her bölgesinden göçen düşük ücretliler için çekici kutuplar oluşturmalarından kaynaklanmaktadır, böylece nüfusları hemen her yerde büyük ölçüde farklı dillerde konuşan ve ortak bir mirasa sahip olmayan sosyal gruplardan oluşmaktadır. Bunun sonucunda, bugün kent-bölgelerin çoğu, politik katılım ve yerel politik kimliğin, vatandaşlığın yeniden kurgulanmasında baskı oluşturan konularla karşı karşıya kalmıştır.

3. Küresel Kent-Bölgelerin Ekonomik Düzeni

Araştırma alanının görünen paradokslarından birisini ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki son dönemlerdeki heyecan verici gelişmeler dünyanın tüm parçalarını her zamankinden daha yakın ilişkide bulunmak üzere bir araya getirip mekanın sınırlarını ortadan kaldırmaya yardımcı olurken, kentsele yığılmalar nicelik ve önemini her yerde

Ulusal ekonomiler son bir kaç on yılda muazzam bir sınır-bozumu sürecine (debordering) maruz kalmışlardır.

Bu aynı zamanda öyle bir dünya ki, farklı ekonomik birimler arasındaki organizasyona ilişkin bağlar, çok yönlü sinerjiler veya artan-gelir etkisiyle güçlendirilmektedir.

PLANLAMA
2004/3

artırmaya devam etmektedir. Bu açıkça birbirine ters eğilimlerin, coğrafi mantığının daha dikkatli bir incelemeyle, belirli bir düzeni olan örgütlü ekonomik ve sosyal yaşamın temel yapısını oluşturan ağlar (firmalararası karşılıklı bağımlılıklar) bağlamında anlaşılabilen ve birbirini güçlendiren ilişkiler setinin iki yüzü oldukları sonucu ortaya çıkmaktadır. Daha doğrusu, bu mantık herhangi bir ekonomik veya sosyal ağın içerdiği öznel ikileme dayanır; kısaca, (a) belirli mekansal sınırlara sahip bir firma, herhangi bir iki taraflı ya da daha çok taraflı işlemde, daima yerele bağlı engeller veya maliyetler ile iç içe olacaktır ve (b) yerel bağların ve etkileşimin farklı biçimleriyle belirlenen sosyal düzen ise işbirliğine götüren (sinerjistik) sonuçlar ortaya çıkaracaktır (örneğin, firmaların sosyal iş bölümüne dayalı olarak gerçekleştirdikleri faaliyetlerde kurulan işbirlikleri, veya günlük iş görüşmelerinde kendiliğinden oluşan bilgi aktarımları gibi).

Üzerinde durulan bu konular, aynı zamanda coğrafi sistemlerin genel dinamikleri hakkında, işin iç yüzünü kavramaya yarayacak fikirlerin oluşmasına yol açmaktadır. Bu fikirler daha sistematik olarak bu yazının Ekinde ele alınmakla birlikte, örnek oluşturmak üzere mekansal-ekonomik düzenin üç şematik türü -her biri daha önce açıklanan ikilemi farklı biçimde ifade etmektedir- aşağıda ele alınmıştır.

(1) Yüksek firmalararası mekansal işlem maliyetine ve basit organizasyon yapısına sahip, tüm değişimin lineer karakterli olduğu ve işbirliği içinde çalışmaktan yoksun bir ekonomide, mekansal yığılmaların oldukça kısıtlı biçimlerini gözlemleyebiliriz. Ulaşım-maliyetinin enazlanması hedefleyen Weber'in klasik yaklaşımı veya Lösch'ün yerseçim kuramı burada örnek olarak gösterilebilir.

(2) Mekansal etkileşimin zamana ve paraya ilişkin maliyetinin sıfır olduğu başka ve tamamen kurgusal bir dünyada, örgütsel etkileşime ilişkin biçimlerin önemsenmediği rastlantısallığı veya coğrafi entropiyi (genel düzensizliği) gözlemlemeyi bekleyebiliriz.

(3) Bu iki durumun tersine, dünya tarihinde kritik bir zaman olarak tanımlayabileceğimiz bu evrede firmalararası işlemlerin mekansal maliyetleri bazen çok yüksek (örneğin, yüz yüze bilgi alışverişinin birçok biçimi), bazen de umulmadık biçimde düşük olabilir (örneğin uluslararası para akışları). Bu aynı zamanda

öyle bir dünya ki, farklı ekonomik birimler arasındaki organizasyona ilişkin bağlar, çok yönlü sinerjiler veya artan-gelir etkisiyle güçlendirilmektedir. Ben bu durumun, açıkça, kentsel üst düzey-kümelenmelerin ve daha özgün biçimiyle küresel kent-bölgelerin ortaya çıkmasına başlatıcı etkide bulunduğunu ileri süreceğim.

Günümüzün post-Fordist ekonomisinin yön gösterici üstünlükleri, ileri teknoloji üretimi, neo-artizan üretim, kültürel-ürün sanayileri, medya, iş ve finans hizmetleri, vb. sektörler tarafından temsil edilmektedir. Bu tür sektörler, karşılıklı etkileşim noktalarında ortaya çıkan farklı işbirlikleriyle, uzmanlaşma ve tamamlayıcılık ilişkileri içinde karmaşık ağlar veya üretici bağları formlarını sürdürürler (yani sosyal iş bölümü) (Cooke ve Morgan, 1998, Scott, 1998). Bu özellikler, sonuçları itibarıyla geniş kapsamlı coğrafi etkide bulunur. Bu ağlarla bağlantılı olarak çok-taraflı işlem maliyetlerinin birim uzaklık için yüksek olduğu yerlerde üreticiler ve diğer ekonomik ajanlar birbirine yakın yerleşmek için güçlü nedenlere (hepsinin ötesinde sık, önceden belirlenmemiş ve sürekli değişen yüz-yüze ilişkileri gerekli görmektedirler) sahip olmaktadır. Bu durumun aksine, sıkça görülen bir durum olarak, bu sektörlerin son ürünlerinin dağıtımı birim başına düşük maliyet gerektirmektedir ve bu durum firmaların coğrafi etkinlik alanlarını görece olarak genişletebilecekleri anlamına gelmektedir. Bu durum, günlük işlerin çoğunlukla birbiriyle ilişkili firmalar tarafından oldukça dar bir coğrafi alanda gerçekleştirildiği ancak sonuç ürünlerin tüm küreye kolayca yayıldığı Hollywood sinema sanayisiyle örneklenmektedir (Storper ve Christopherson, 1987). Bunlara ek olarak ve neredeyse daima, post-Fordist üretim ağları, -firmalar ve çalışanlar arasında çok taraflı etkileşim ile sahneye konulan- öğrenme süreçlerinden, -çok çeşitli ve uzmanlaşmış firmanın bir arada bulunmasından kaynaklı- risklerin karşılıklı azaltılması etkilerine uzanan, işbirliği içinde çalışmanın takdirine alışkıdır. Bu etkiler ani veya tahmin edilemeyen girdi gereksinimi oluşması gibi, kritik mal sağlama sorunları yaşandığında bir savunma mekanizması oluşturur, ve bu uzun-dönemli üretim programı planlamasının güç olduğu esnek ekonomilerde, özellikle değerli bir niteliktir (Scott, ve diğerleri, 2001). Özgün şekil ve biçimleri ne olursa

olsun, bu işbirlikleri, çoğu zaman da fazlasıyla, üreticilerin birbirine yakın olmayla ilgili bir temel eğilimlerini basit değiş-tokuş işlemleri nedeniyle büyütecek ve böylece herhangi bir mekansal yığılmayı daha da artıracaktır.

Kısacası, üç temel ilişkiler setinin karşılıklı etkileşime girdiği yerde, ekonomik aktivitelerin kümelenmesinden kesin olarak bahsedebiliriz. Birincisi, üretim tarafından bakıldığında, mekanda firmalararası maliyetlerin belirgin biçimde yüksek olduğu yerlerde, bu birbirine bağımlı firmalar kendi ağırlık merkezlerine doğru yakınsaklaşma eğilimi göstereceklerdir. İkincisi, kimi önemli ürünlerde firmalararası mekansal maliyetler düşüktür ve pazar hala büyümektedir (küreselleşmenin açıklamasında olduğu gibi), böylece henüz başlangıç aşamasında olan yığılmalar büyüme ve yerelde sosyal iş bölümünü artırma eğilimlerini sürdürecektir. Üçüncüsünde ise, üreticiler arasındaki ticari veya ticari olmayan karşılıklı-bağımlılıklara gömülü olarak ortaya çıkan artan-gelir etkisi, yığılmaları güçlendirecek ve büyümenin büyümeye öncülük ettiğinin garantisi olacaktır (bkz. Romer, 1986). Günümüz dünyasında, bu ilişkiler, küresel kent-bölgelerin ekonomik yüzünü temsil eden firma ve işçi kümelenmelerinin oluşumunda temel faktörlerden birisini meydana getirmektedir. Elbette, büyük ölçekli kentsel ve bölgesel büyüme birçok olumsuz dışsal etkiyi de - çare olacak bir çözümün yokluğunda genellikle yerel bir dışlama mekanizmasının kullanılması eğilimi - beraberinde getirmektedir. Bu duruma yanıt olarak genellikle, bu türden dışsallıkları en azından kontrol altına alabilmek ve böylece kentsel büyüme, gelişmenin yeni evrelerini serbest bırakmak üzere, yerel yöneticilerce birtakım düzenlemelerin yapıldığını gözleriz.

Büyük ölçekli yığılmalar herhangi bir yerde ortaya çıkarken, diğer farklı (olası ve olmaya başlayan) organizasyonla bağlantılı etmenler devreye girer ve mekansal yakınsaklaşma ve bölgesel etkinleşme dinamiklerini güçlendirmek üzere hizmet verir. Bunların arasında en önemlilerini sayacak olursak, (a) donanımlı fiziki altyapıya erişme (kentler gelişirken kamusal fonlarla sağlandığı biçimde), (b) yoğun yerel iş gücü pazarlarının oluşumu ve konuta ilişkin ağların da bu gelişme-

lere eşlik ederek ortaya çıkışı, ve (c) kültürlerin ve geleneklerin zaman içinde bütünleşmesiyle tüm bireylerin yerel ekonomik ortamda verimli çalışabilme kapasitelerinin artırılması (Storper, 1997). Bunların ötesinde, (ve daha önce varolan bir sakıncayı da yeniden kavrayıp ortadan kaldırmak üzere) yığılmanın kentlerin öğrenme, yaratıcılık, yenilikçilik merkezleri olarak fonksiyon görme kapasiteleri üzerinde önemli olumlu etkileri bulunmaktadır. Çünkü kentler, kesinlikle, birbirine bağlı ve karşılıklı olarak işlem-yoğun yaratıcı sanayinin forum alanı olarak kurgulanmışlardır, onlar aynı zamanda firmalararası mücadelelerin ve deneyimlerin sürekli olduğu yerlerdir. İçlerinde inanılmaz büyüklükte bilgi günlük olarak üretilir ve dolaşıma sokulur. Bu süreçler birçok küçük, kayıtdışı olayı gözler önüne serer ve birbiriyle karşılaştırır, fakat toplamda onlar, yerelin yenilikçi enerji ve girişimci çabasının önemli temelleridirler. Bunların hemen hepsi büyük kentlere nüfuz ederler, buralarda kişiler arası ilişkilerde sayılamayacak kombinasyonda farklılık, çeşit ortaya çıkar; bunların dışında yaratıcı davranışın hiç beklenmeyen ve kestirilemeyen biçimleri buralarda doğar (Scott, 1999). Büyük kentler, sonuç olarak, her zaman üretimin bütün sektörleri için, fakat özellikle de bu tür sonuçlara öncülük eden temel koşulların yoğunlaştığı post-Fordist sanayiler için, kaynakların ve yenilikçiliğin önemli merkezleridirler. Sonuç olarak, en yüksek seviyede desteklenen büyüme, çok sayıda sanayi kümesinin veya kompleksinin bir kent-bölgesi içinde, özellikle de kapsanan² sektörler arasındaki etkileşimin yaygın/ kuvvetli olduğu yerlerde, sık bir dokuda gelişmeleriyle sağlamlaşmıştır.

Bugün, büyük kentler veya kent-bölgeler coğrafi peyzajın, tarihte daha önce olmadıkları kadar ısrarcı öğeleri olmuşlardır. Bir kaç on yıl içinde, dünya ölçeğinde uygun yerleşime sahip birçok kent merkezi, üst düzey kümelenmelere dönüşmüşlerdir. Bunların son zamanlardaki muazzam gelişimleri, kapitalizmin öncü sektörlerinin bugün, güçlü içsel büyüme mekanizmaları ve giderek artan küresel pazar erişimine sahip üreticilerin, yoğun ve birbirine yakın yerel ağları biçiminde organize olmalarından ileri gelmektedir.

² Sinema sanayisi, televizyon programları, müzik, giyim ve diğer sektörlerdeki kümelenmiş bileşenleriyle Los Angeles'ın yeni kültürel ekonomisi örneğinde olduğu gibi (bkz. Scott, 2000).

Kaynaklar

- Badie, B. (1995) *La Fin des Territoires: Essai sur le Desordre International et sur l'Utilite Sociale du Respect*. Paris: Fayard
- Brenner, N. (1999) Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union, *Urban Studies*, 36, pp.431-451.
- Castells, M. (1996) *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.
- Cooke, P. N. And Morgan, K. (1998) *The Associational Economy: Firm, Regions, and Innovation*. Oxford: Oxford University Pres.
- Friedmann, J. And Wolff, G. (1982) World city formation: an agenda for research and action, *International Journal of Urban and Regional Research*, 6, pp. 309-344.
- Giddens, A. (1998) *The Third Way: The Renewal of Social Democracy*. Cambridge: Polity Press.
- Hall, P.G. (1966) *The World Cities*. London: Weidenfeld And Nicolson
- Holston, J. (2001) Urban citizenship and globalization, in A.J. SCOTT (Ed.) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, pp. 325-348. Oxford: Oxford University Pres.
- KEATING, M. (2001) Governing cities and regions: teritorial reconstruction in a global age, in A.J. SCOTT (ED.) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, pp. 325-348. Oxford: Oxford University Pres.
- Knox, P.L. (1995) World cities and the organization of global space, in R.J. JOHSTON, P.J. TAYLOR and M.J. WATTS (Eds) *Geographies of Global Change: Remapping the World in the Late Twentieth Century*, pp.232-247. Oxford: Blackwell.
- MOUFFE, C. (1992) Democratic citizenship and political comunity, in C: MOUFFE (Ed.) *Dimensions of Radical Democracy*, pp.225-239. London: Verso.
- O'Brien, R. (1992) *Global Financial Integration: The End of Geography*. London: Pinter
- Porter, M. (2001) Regions and the new economics of competition, in A.J. SCOTT (Ed.) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, pp. 139-157. Oxford: Oxford University Press.
- Rodriguez-Pose, A. And TOMANEY, J. (1999) Industrial crisis in the centre of the periphery: stabilisation, economic restructuring and policy responses in the Sao Paulo metropolitan region. *Urban Studies*, 36, pp.479-498.
- Romer, P.M. (1986) Increasing returns and long-run growth, *Journal of Political Economy*, 94, pp.1002-1037.
- Sassen, S. (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Pres.
- Scott, A.J. (1988) *New Industrial Spaces: Flexible Production Organization and Regional Development in North America and Western Europe*. London: Pion
- Scott, A.J. (1999) The culturel economy: gegraphy and the creative field, *Media, Culture and Society*, 21, pp.807-817
- Scott, A.J. (2000) *The Culturel Economy of Cities: Essay on the Geography oj Image_Producing Industries*. London: Sage
- Scott, A.J., AGNEW, J., SOJA, E. W. and STORPER, M. (2001) Golbal city-regions, in A.J. SCOTT (Ed.) *Global City Regions: Trends, Theory, Policy*, pp. 11-30. Oxford: Oxford University Press.
- Storper, M. (1997) *The regional World: Territorial Development in a Global Economy*. New York: Guilford Pres.
- Storper, M. and Christopherson, S. (1987) Flexible specialization and regional industrial agglomerations: the case of the US motion-picture industry, *Annals of the Association of American Georaphers*, 77, pp.260-282.
- Swyngedouw, E. (1997) Neither global nor local: glocalization and the politics of scale, in K.R. COX (Ed.) *Spaces of Globalization: Reasserting the Power of the Local*, pp. 137-166. New York: Guilford Pres.
- Taylor, P.J. (2000) World cities and territorial states under conditions of contemporary globalization, *Political Geography*, 19, pp.5-32.
- United Nations (1995) *World Urbanization Prospects: the 1994 Revision*. New York: United Nations.
- Veltz, P. (1996) *Mondialisation, Villes et Territoires: L'Economie d'Archipel*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Wallerstein, I. (1979) *The Capitalist World Economy*. Camridge: Cambridge University Pres.

Sürdürülebilir Kent Formu: *Derişik Kent**

Raci Öğretmen'e...

Olgu ÇALIŞKAN

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

Kent planlama yazının son elli yılına baktığımızda, disiplinin özgün kavram-sallaştırmalarından çok başka alanlardan ödünç alınan kavramlarla kuramsal üretimin ağırlıklı olduğunu görmekteyiz. Buna en iyi örnek 'sürdürülebilirlik' kavramıdır. Ekonomik/sosyal kalkınma ve çevre sorunsalların 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 bellirlenmesine 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 arkaplanı 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 anlamlandırılmaktadır. Bu fiziksel anlamın yanı sıra "farklı bireyler ya da gruplar arası anlaşmalı biraraya geliş" gibi ilişkisel bir tanıma da sahiptir (New Webster Dictinory, 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.

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 formu¹ 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 biçimlenişi 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)

¹ 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.

	Yapısal Değişkenler	Ölçek
İKTİSADİ DEĞİŞKENLER	• Yıllık kişi başına gelir (Y)	Hesap Araçlığı
	• Yıllık kişi başına tüketim harcaması (C)	
	• Yıllık kişi başına tasarruf (S)	+
	• Yıllık kişi başına yatırım (I)	
	• Yıllık kişi başına devlet harcaması (G)	-
	• Yıllık kişi başına devlet gelirleri (T)	
	• Yıllık kişi başına dış ticaret (X-M)	İktisadi değişken
	• Yıllık kişi başına dış borç (D)	
	• Kredi limitinin değişimi	+
	• Merkez bankasının faizi	
• Yabancı yatırım	Kredi limitinin	
• Yabancı kredi		
• Yabancı yatırım	+	
• Yabancı kredi		
• Yabancı yatırım	-	
• Yabancı kredi		

Kent alt-parçaları düzeyinde kentsel derişikliği açıklamak için daha çok parçalı ekoloji çözümleme tekniğı 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 görölmektedir 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 bağılı olarak kentsel derişiklik kent çeperinde en düşük, kullanım çeşitliliğı ve yoğunluğu en üst düzeyde olan merkezde en üst değerlere sahiptir. Özel alanlarda (ofis parklar, ticaret bölgeleri vb.) ise düşüşe geçer.

Micrograph showing a cell with a prominent nucleus and nucleolus. The nucleolus is a dense, dark structure within the nucleus. The surrounding cytoplasm is light blue, and the cell membrane is visible. A scale bar is present in the bottom right corner.

Kentsel derişikliğin temel bileşenleri şunlardır:

- PLANLAMA**
2004/3

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 sınırdışlık (spatial coherence)
- Yoğunluk (density)
- Çeşitlilik (diversity)
- Faktör yoğunluğu (intensity)
- Çözünürlük (fine-grain)

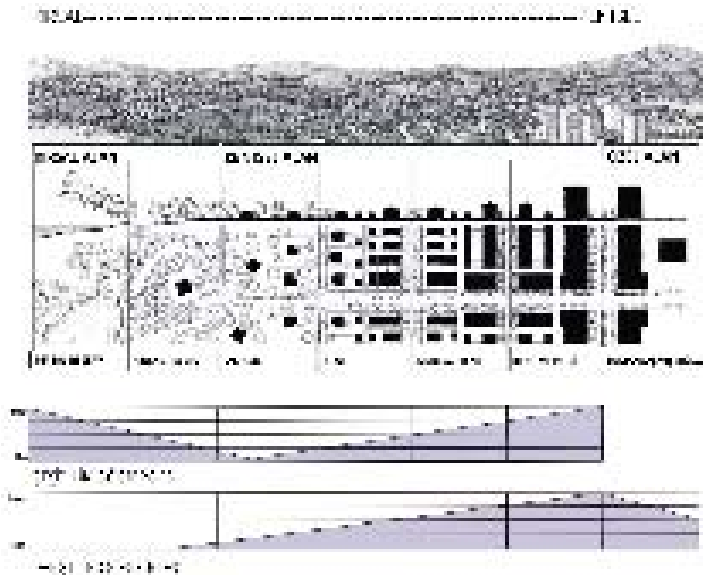
İnsan yerleşiminin coğrafyaya homojen bir biçimde yayılması olanaksızdır. Ortak kullanımların varlığı gibi belli işlevsellikler, belli bir merkezileşme ve odaklaşmayı da beraberinde getirir. Merkezilik derecesi arttıkça yerleşimin derişik bir forma sahip olmasının da önü açılmış olur. Nitekim, diğer 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 aşılarak 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 derişikliği 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 etkidir.



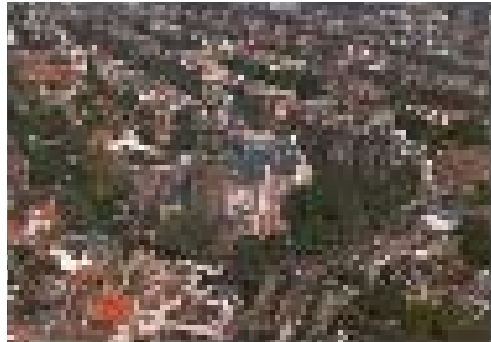
Resim 2: American Altkenti: *Derişik kentselliğe mutlak karşılık –tek işlevli, dağınık ve seyrek* (Kaynak: <http://www.bikexpirt.com/bikepol/facil/>).



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).



Resim 5: Amsterdam kent merkezi: *Geleneksel Avrupa kenti derişikliği- 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 durumdakiyle aynı yoğunluğa sahip olsa da çoklu-işlevsellığe 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 ayrışık 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 anlaşılabılır. 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	Toplutaşım

Kentsel ütopya ve uzgörüleri bu temel ayrım 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 karşılaşma da uygulamaya yönelik politik eleştirilerle karşılaşmıştır.² 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:

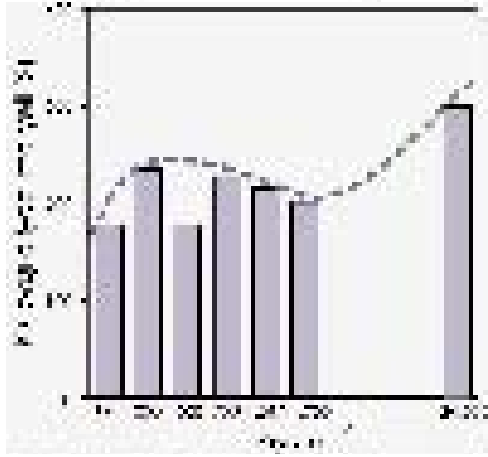
Kent-kır ilişkisinde kırsal ve doğal alanın sürekliliği, kentsel alanın denetlenebilirliğine bağlıdır. Nitekim sürekli imara konu olan bir kent çeperinde tarım alanları, doğal koruma alanları (çoğunlukla spekülasyon) sürekli bir yapılaşma baskısı altında varlığını koruma durumundadır. Bu nedenle, yaşanan belirsizlik ortamı (impermanence syndrome), toprak sahiplerini tarımsal etkinlikten uzaklaştırabilmekte ve gelecek imar rantı beklentisi içine itmektedir (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, yapıları çevredeki doyunluğun neden olduğu eşiklerin aşılması için ortaya çıkan ek maliyetlerdir.

² 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 derişiklik etkili bir kent işletim aracı olarak kabul edilebilir (Haughton, 1994: 84).

3. Sosyal Sürdürülebilirlik:

Yazındaki görgül çalışmaları görece yetersiz düzeyde olmakla birlikte kentsel derişiklik, sosyal sürdürülebilirlik konusunda duyarlılık gösteren şehirciler tarafından olumlanmaktadır. Ayrıntısına girilmemekle birlikte toplumsal yarar bakımından derişik 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 derişik 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 derişik kent dokuları sulama suyu kullanımında %35'e varan tasarruf sağlamaktadır (Livingston vd., 2003: 5).

5. Evsel Enerji Kullanımı:

Derişik 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 (Mobilité) ve Otomobil Bağımlılığı:

Petrol politüğün 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, derişik 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 derişiklik 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 derişik kent formlarında sabit hatlı transit sistemler tercih edilirken, çok-merkezli derişik 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 bağılılığı (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 ilişki 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 biçimleniş 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 üretebilmeleridir.

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 Viyana, Barselona, Budapeşte, ve Berlin benzer kentsel gelişim tekniğini başarıyla uygulamaktadır (Kühn, 2002: 26).

Yüksek
esneklik
düzeyi göz
önünde
bulundu-
rulduğunda
kentleşme
sürecinin
denetim
altına alın-
masıyla
enerji
kullanımını
azaltmak
öncelikli
planlama
gündem
maddelerin-
den 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 bütünüde 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 gelişim 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 yayılım'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 / azgelişmiş güney ülkeleri düşük nitelikli ve hızlı bir kentsel gelişim süreci ile karşı karşıyadır. Kentsel büyüme ve genişleme öncelikli olarak kuzeyin değil, yoksul güneyin sorunsalı 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 siyasarların ülke gerçeğine yabancı kalacağını düşünmekteyiz.

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

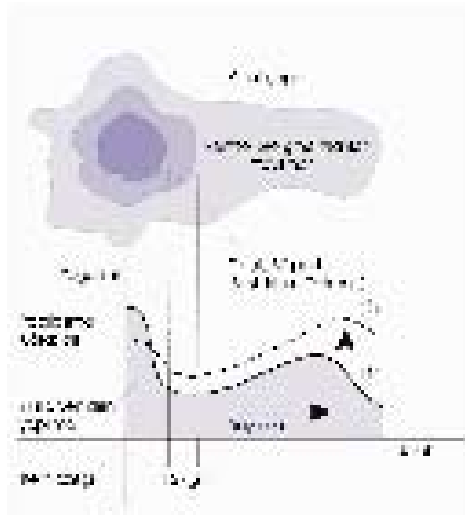
<i>Yapılı Kentsel Çevrenin Yoğunlaştırılması</i>
Kent içi boş alanlarda yapılaşma (kentsel dolgu-infill-).
Mevcut dokuda yeniden yapılaşma (kat alanı katsayısı artırımı).
Büyük parsellerde yeniden bölümlenme ve yapılaşma.
Var olan yapı stoğunda kat artışı ve çıkma.
<i>Kentsel Etkinliğin Yoğunlaştırılması</i>
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 ölçeğide aşan politik bir istemin 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).

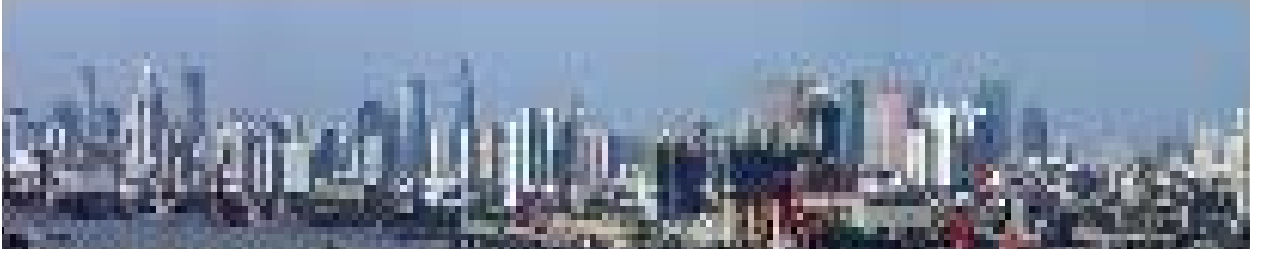
Bununla birlikte, arazi yetersizliği kent formunun derişikliği için ikincil bir neden olarak kalmaktadır. Nitekim, yoğunlaşma ve çevresel yayınma birbirine karşıt değil; koşut süreçler olarak yaşanır. Örneğin dünyanın en yaygın kentsel bölgelerinden biri olan Los Angeles’ın çevresel yayılma katsayısı³ 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 yazınımda 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).

³ Birim zamanda yeni eklenen kentsel alanla varolan arasındaki oransal değer.



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



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).

Oluşan yoğun yapılaşma yüzeyi içerisinde odaksal yoğunlaşmalar olmadığı için çok-merkezli bir iç yapı oluşmaz. Böyle bir altyapı mevcut kente eklenilecek toplulaşım 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 gerçekleştireilmiş 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

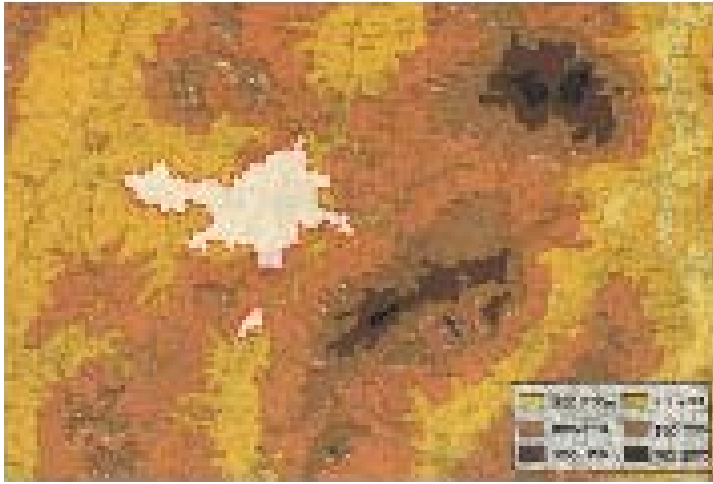
Morfolojik olarak Ankara kuzey, güney ve doğu yönlerinden yüksekliği 850 ile 1200 metre arasında değişen dağ dizisi ile çevrelenmiş olup, kentin gelişimi kendini kaçınılmaz olarak batı yönünde gerçekleştirmektedir. (bkz. Resim 9)

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 bünyesi içinde büyüyerek 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).

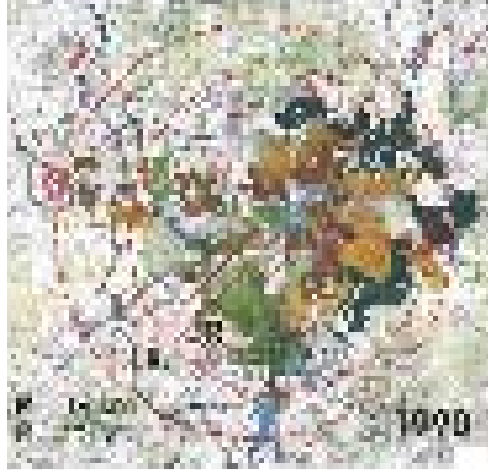
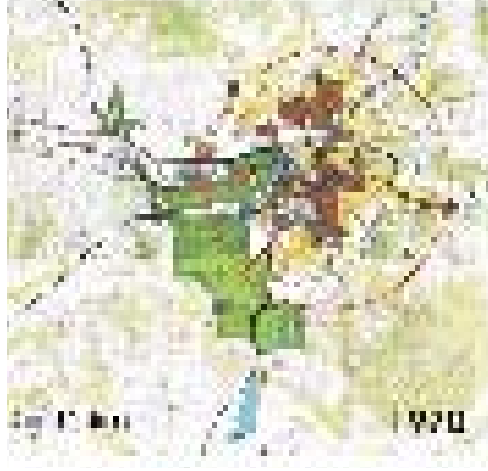
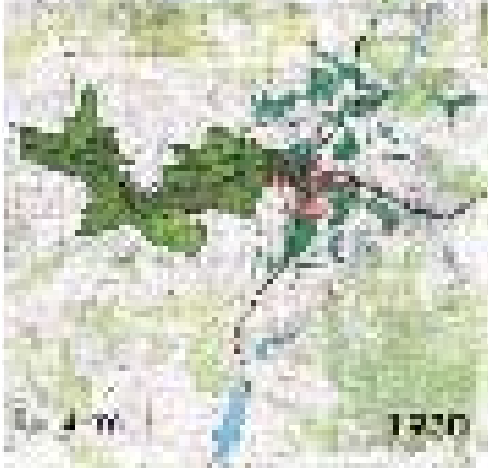
1970'lere geldiğimizde beklenti, 1957 Yücel Uybadin Planı ve 1959 Bölge Kat Nizamı Planı ile büyük yoğunluk artışlarının olduğu yönündedir. Ancak, 1970'e gelindiğinde yoğunluğun üçte iki düzeyine düştüğü gözlenir. Bunun nedeni, kent formunda yapılaşmış alan içinde artık büyük kentsel açık alanların (ODTÜ, AOÇ vb.) dahil olmasıdır. 1975 tarihli Ankara 1990 Planı'nın önerdiği batı gelişimi kararı gerçeklik kazanmıştır. 1985'e gelindiğinde 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).

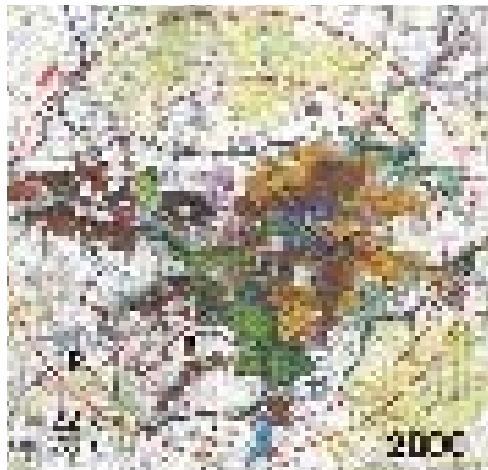
Tablo 8: Nüfus ve kentsel alanla ilişkili olarak Ankara kentinin yıllar itibariyle yoğunluk düzeyindeki değişim.

	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.

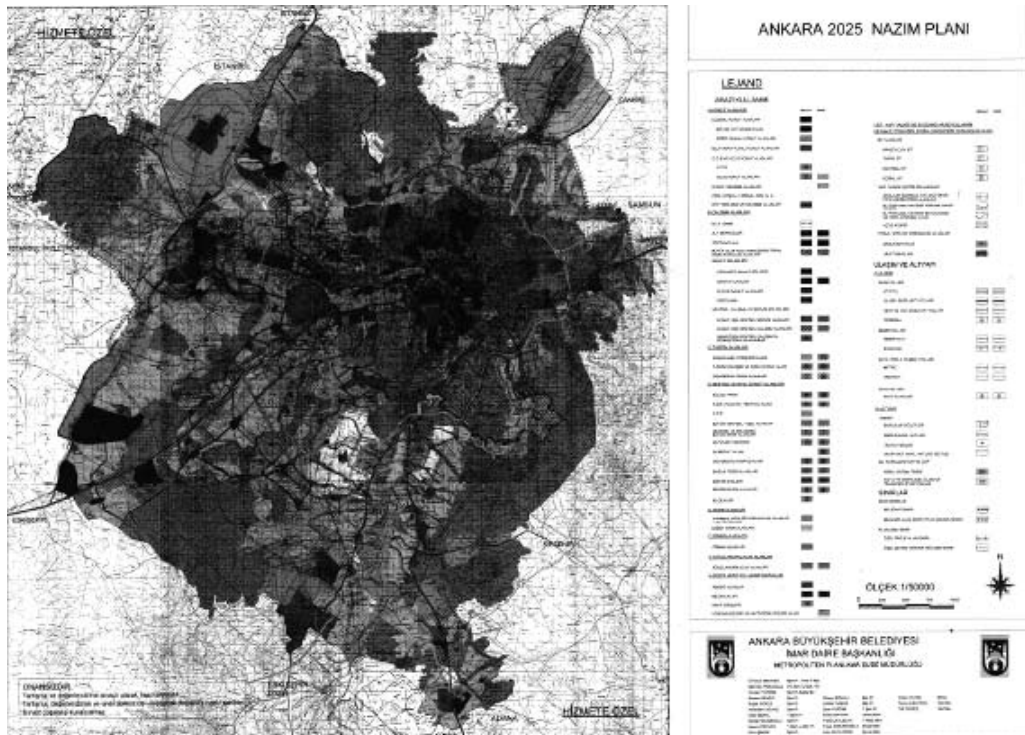
Ankara kent formunun dönüşümüne bakıldığında, kentin oturduğu yarıçapta yirmi yıllık aralıklarda %50'lik sabit artışlar görülmektedir. Bunların ilk ikisinde temel etken kentin hızlı, enformel büyümesidir. Üçüncü genişleme süreci planlı 'dışa açılma'nın bir sonucu olmakla birlikte kent hala koridorlaşma eğiliminde ama deriştir. 2000'e gelindiğinde 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).

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

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, eşgüdümsüz ve ilkesiz bir



Resim 12: Ankara 2025 Nazım Plan Şeması

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'na 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 'biraraya 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 Metropolen 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 edilebilme 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.⁴ (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-
şımının,
kentin deri-
şik yapısını
yok eden
yapılaşma-
dan karşı-
kentselci
bir ideolojik
duruşla
sorumlu
oldukları
söylenbilir.

⁴ 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 biraraya 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	1.2 ^x
Ankara 2000	49	1.1

yoğunluğu 152 kişi/ha'a çıkmaktadır. Bu durum, Ankara kentinde görece yüksek yoğunluklu alanların parçalar dahilinde toplam alana yayıldığıнын 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, ulaşımında 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 değişimi⁵.

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

⁵ 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.

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-kentselciliğidir (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 algıladı⁶ 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 eşgüdümsüz bir süreçte spekülatif taleplere yanıt verecek biçimde ‘kent parçaları’ üreten planlama sistemi, kentin hareket örüntülerini dönüştüren liberal politikalarla bütünleşmeyi 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

⁶ 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-BİB- TAU Genel Müd. İmar Proje Dairesi Bşk., Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Bşk., 2004 *1/50.000 Ölçekli Güneybatı Ankara Metroliten 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

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” Ankara 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)

Şehircilik ve Planlama Tarihinden: Doktor Emin Bey ve Edouard Joyant

Feridun DUYGULUER

Şehir Plancısı,
Bayındırlık ve İskan
Bakanlığı,
Yüksek Fen Kurulu
Üyesi

19 uncu yüzyıl sonlarında, “şehircilik” terimi, Osmanlı dönemi yayınlanan kitap ve dergilerde yer almış; akademik öğretilerde kullanılmaya başlamıştı. Yabancı ülkelerdeki uygulamaları kendi görgül yorumlarıyla anlatan yazarların yanında, daha çok, tercüme eser (özellikle dergilerde) sahibi yazarlar tarafından “şehircilik” terminolojisi benimsenmişti. Bir çok konuda olduğu gibi, şehirleşme tarihimizde de “Fransız etkisinin” veya “Fransız ekolünün” önemli bir yeri vardı. Cumhuriyet döneminde de bunu görebiliyoruz.

1924 yılında İstanbul belediye başkanlığına atanan (1913 yılında ilk defa İstanbul’da belediye seçimleri yapılarak seçilmiş belediyecilik uygulaması yapılmak istenmişse de, bundan çabuk vazgeçilmiş, şehremini ve daire müdürlerinin atanması usulü sürdürülmüştür) Operatör Doktor Emin Bey, 1926 yılında “ŞEHİRCİLİK” isminde iki ciltlik kitabı yayınladı. Bu kitap bir tercüme eser olarak Fransız ekolünün ülkemize aktarılmasını amaçlarken, kentlerimiz için örnek alınabilecek idari, teknik, estetik ve mevzuat konularında oldukça kapsamlı bilgiler ve uygulama örnekleri içeriyordu.

Kitabın açıklanmasına geçmeden önce, Fransa ile ilgili bilgi vermek yararlı olacaktır.

19. yüzyılın ikinci yarısında Fransız şehirciliği, memurların ve kıdemli mühendislerin eliyle yürütülüyordu. Yeni yüzyıl ile birlikte, ara meslek teknisyenler de bu konuya dahil oldular. Devlet okullarının yanında özel okullarda da mühendislik

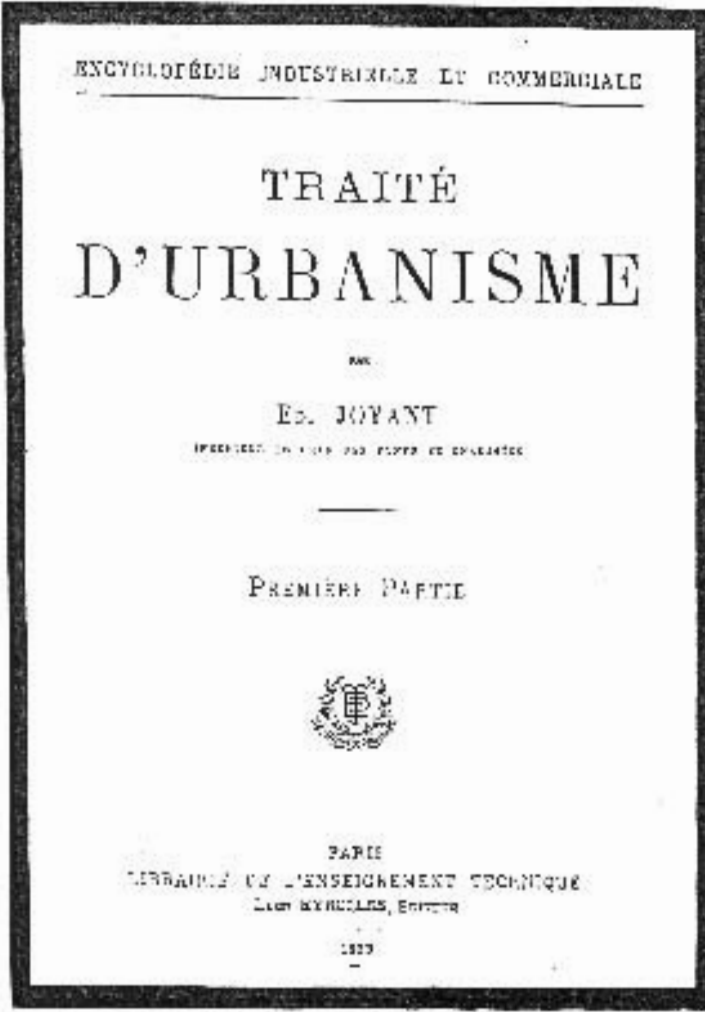
mesleği öğretiliyor ve ağırlıklı olarak “bayındırlık işleri” büyük şehirler için öğretilmesi gereken ders programlarının içeriğini oluşturuyordu.

Bu özel okullar içinde önemli bir yeri olan ve bir “ekol” oluşturan Bayındırlık İşleri Özel Okulu (ESTP- Ecole Speciale des Travaux Publics), Leon Eyrolles isimli mühendis tarafından 1898 yılında kurulduğunda, ilk önce şehir altyapı inşası ve işletmesiyle ilgili boşluğu doldurmaya çalışmıştı. ESTP, teorik ve pratik konuları “akılcı” ve “bilimsel” metodoloji ile ele alırken, geniş bir yelpazede, sağlık, politika, ekonomi ve hukuk konularını da bayındırlık derslerine eklemlemişti.

Daha sonraları 1910’larda, “şehir mühendisliği” ve “planlama” içerikleriyle dersler ilave olduğunda, “mühendis-mimar” ifadesiyle yeni bir profesyonel meslek dalına da öncülük edildi. Kent bütünlüğünün öğretilmesi için benimsenen ders programlarındaki ana yaklaşım, artık “mühendis-mimar” denilecek olan meslek sahibinin, parsel boyutundan ve apartman bloğunun dar sınırlarından kurtarılıp, polimorfik ve çok-işlevli çevrenin oluşumunu yönlendirmesiydi.

Dersler ve kitaplar “bütüncül şehir planlama metodoloji” ile donatılırken, Fransız Mimar-Şehirciler Birliğinin (SFAU) de kurucularından olan Marcel Auburtin tarafından “şehircilik” dersi bir disiplin olarak verilmeye başlanmıştı. 1911 de kurulan SFAU daha sonra 1919 da Fransız Şehirciler Birliğine (SFU) dönüştü ve halen devam etmektedir.

PLANLAMA
2004/3



JOYANT'IN KİTABININ BİRİNCİ CİLDİ

Auburtin'den sonra ,1920 de şehircilik dersinin sorumluluğunu **Edouard Joyant** (1872-1954) üstlendi. Fransız Şehirciler Birliğinin önemli üyelerinden olan Joyant, kendi ülkesinde ve ayrıca Fas şehirlerinde bayındırlık (büyük altyapı) ve bina inşaatları programlarında yer aldıktan sonra, ESTP'de üstlendiği şehircilik dersleri için müfredat geliştirmeyi mesleki amaç olarak benimsedi. Şehirciliğin teknik detayları ve “şehir planlaması” konularında ders programları oluştururken, 1923 de, osmanlıcaya da çevrilen, “**Traité d'Urbanisme**” isimli iki ciltlik kitabı hazırladı ve okulun kurucusu Leon Eyrolles tarafından da kitap yayınlandı.

Osmanlıcaya “**ŞEHİRCİLİK**” olarak tercüme edilen kitap 1926 yılı itibarıyla, ülkemizde yayınlanan ilk mesleki kitaplardandır.

PLANLAMA
2004/3

Gene aynı yılda yayınlanan ve baş yapıtlardan olan Camillo Sitte'den tercüme, “**ŞEHİR MİMARİSİ**” (Der Stadtebau); 1927 yılında almancadan özetleme olan, Berlin Hutte Akademisinin meslek kitabı, “**ŞEHİRLERİN İNŞASI VE İSLAHI**” (Stadtebau und Hochbau) isimli yapıtlar, diğer osmanlıca meslek kitaplarıdır. Yeni harflere henüz geçilmemişti. Harf Devrimi 1928 tarihlidir.

Joyant'ın kitabını tercüme eden Operatör Doktor Emin Bey, 1926 yılı itibarıyla, iki yıllık İstanbul Belediye Başkanı idi ve başkanlığı 1928'e kadar sürmüştür. Ankara 1923 yılından beri başkent olduğundan, artık İstanbul'un önemi azalmıştı. İstanbul hem nüfus azalması yaşıyor, hemde ikinci plana düştüğü için ihmal edilmiş büyük kent sürecinin içinde bulunuyordu. İstanbul, tarihinde ilk defa dışarıdan (şehre ilişkin çoğu karar Ankara'dan alındığından) yönetilmeye başlanılmıştı. Emin Bey'inde etkinliği, kanalizasyon ve su sorunlarının ele alınması yanında, hastane (doktorluk mesleği nedeniyle) eksikliklerinin giderilmesi gibi işlerle ilgiliydi.

Belediye Başkanı Emin Bey, serbest doktorluk mesleği yanında, çok yönlü ve farklı konularla da ilgili bir kişiydi. Milletvekilliği yapmış; Milli Mücadelede haberalma işlerinde çalışmıştı. Bir ara satranç dergisi de çıkarmıştır. Fransa'ya gittiğinde edindiği Joyant'ın kitabını tercüme ettiğinde, iki cildin de başlangıcına kendi ifadesiyle ithaf ve önsöz bölümleri ekledi.

Şimdi özetle iki ciltlik kitaba bakalım:

Birinci cilt, “**ŞEHİRCİLİK –Birinci Kitap**”: içinden aşağıya aktardığım:

Zamanın Başbakanı İsmet İnönü'ye hitaben:

“ Savaşın ve barışın asıl tarihçisi... Başbakan İsmet Paşa Hazretlerine” ifadesiyle başlayıp, “Anavatanın....en kenar köyünden en büyük şehrine kadar kurtarılmasını ve imaretini hedefliyen zatiatilerine..... Paris'in, şehircilik bakımından nasıl geliştiğini açıklayan bu eseri ithaf ile.....manevi görevlerimden birini yerine getirirken.....büyük şehirlerimizin düzenlenmesine katkı sağlayacak bu iki ciltlik eseri tercüme etmekte fayda gördüm” şeklinde ithaf bölümü sonlanmaktadır.(Eski Türkçe kelimelerin yerine yenileri kullanılmıştır)





EMİN BEYİN KİTABININ İKİNCİ CİLDİ

- Mahallelerin ayrılması ve düzenlenmesi
- Ulaşım şebekesi ve sokaklar
- Yeraltı(metro) şebekesi
- İnşaat nizamları
- Konut tipleştirmeleri ve konut idaresi
- Belediye teşkilatı

başlıkları ile şehircilik ve planlama bilgileri, birinci cilde göre, daha çok uygulama ayrıntılarıyla açıklanmaktadır.

Cumhuriyet dönemi başlarında yayınlanmış olan Emin Beyin tercüme kitabının(1926 tarihli) ve Joyant'ın orijinal eserinin(1923 tarihli) kapakları

burada resmedilirken, osmanlıca yazılı kapağın da transkripsiyonu yapılmıştır.

(Osmanlıcadan aktarma ve yenileştirme yazar tarafından yapılmıştır).

Yararlanılan diğer kaynaklar:

--VACHER, H.- "Building the modern city: planners and planning expertise at Leon Eyrolles Speciale des Travaux Publics, 1898-1939", *Planning Perspectives*, 17 (2002), pp 41-59

--Akşam Gazetesi-19.01.2004, "Doktor Başkanların Özel İcraatları"

--İstanbul Belediyesi web sitesi-www.ibb.gov.tr

--Türkiye Satranç Federasyonu web sitesi-www.tsf.org.tr

Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi

Ali ULU*, İlnur KARAKOÇ**

* Yrd. Doç. Dr.,
Şehir Plancısı,
Anadolu Üniversitesi
Mimarlık Bölümü,
Eskişehir

** Mimar, Büyükşehir
Belediyesi, Bursa

Ülkemizin yaklaşık olarak son iki yüz yıldır toplumsal, son yüz yıldır ise mekansal olarak bir değişim sürecinde olduğu açıktır. Osmanlıda batılılaşma adı altında başlayan bu değişim Cumhuriyetle birlikte çağdaşlaşma olarak içerik değiştirmiştir. Bu süreç günümüze kadar kültürel değişimle birlikte etkilerini sürdürmüş ve beraberinde kentlerimizi de mekansal olarak değişim sürecine sokmuştur.

Günümüzde dünyada yaşanmakta olan küreselleşme olgusu, gelişmekte olan ülkeleri ve üçüncü dünya ülkelerini etkisi altında tutmakta ve toplumların ekonomik, sosyal, kültürel yaşamlarını gelişmiş ülkelerin ekonomik amaçları doğrultusunda dünyayı biçimlendirmeye çalışmaktadır. Dünya ekonomisini elinde tutmaya yönelik hızla etkisini artıran küreselleşme süreci, sonuçları itibarıyla yaşam mekanlarımızı ve mimarimizi, dolayısıyla da kentlerimizin kimliklerini, kaçınılmaz biçimde etkilemektedir.

İnsanoğlu tarih boyunca tarım, din ve sanayinin egemen olduğu sivil toplumların bir üyesi olmuştur. 21. yüzyılda ise insanoğlu iletişim ve etkileşim süreci içerisinde varlıklarını sürdürmektedir. Tarihin her döneminde, gücünün güçsüze hakim olması şeklinde yaşanmış olan emperyalist süreçler; sayıya, silaha, tekniğe, bilene bağlı iken günümüzde ekonomik güce bağımlı ortaya çıkmaktadır.¹ Toplumlar üzerindeki egemen-

liğini sevimli, sempatik bir sunum içerisinde, karşı tarafın gönüllü istemi ile kurmaktadır (son yıllarda kentlerde toplu taşımada dış sermaye destekli tramvayların kentleri istila etmesi, yabancı markalı alışveriş merkezleri vb). Bu etkileşimin siyasi boyutunu oluşturan dışa - bağımlılık (öz dışı) olgusu, kent mekanlarımızın oluşumunda da doğrudan karşımıza çıkmaktadır. Özellikle 1945 sonrasında gelişim gösteren kentsel mekan dokularının tek düze oluşması beraberinde tek kültürlülüğü getirmektedir. Kentsel mekanda modernist ve hatta post-modernist yaklaşımlarla oluşan benzeşik yapılara karşın, 1970’li yıllarda kentsel kimlik kavramı ile birlikte “yerellik, gelecekselcilik ve korumacılık” gündeme gelmiştir.

Genel olarak kimlik kavramı, canlılar ya da nesneler için ayırt edici, farklılığı yaratan özellikler olarak tanımlanabilir.² Aynı zamanda kimlik kavramı, benzerler arasında kıyaslamayı getirir ve benzerine göre sahip olunan ayırt edici özellikleri ortaya koymaktadır. Kentler ve mimari ürünler açısından kimlik ve kentsel imge olgusu, öncelikle görsel boyutuyla ön plana çıkan, ayrıca doğal, coğrafi, kültürel ürünler ve sosyal yaşam normlarını da kapsayan çok geniş bir tanımlı içermektedir. Kentsel kimlik ve buna dair kentsel imgeler kent mekanı içerisinde uzun bir süreçte ve bazen çok farklı bileşenlerden oluşmaktadır. Kentsel imgeler kentte yaşayanlar açısından

¹ Gündüz, O., Taner, T., (2001), “Küreselleşme sürecinde Türk kentlerinin Kimlik sorunları ve İzmir Örneği”.

² Robins, K., Morley, D., (1997), “Kimlik Mekanları”.



Münih Olimpiyat Stadı 1998

uğruna özveride bulunulabilecek ortak değerlerden oluşturmakta ve kuşaklar arasında söz konusu bu değerler süreklilik göstermektedir.

Aydınlanma dönemini tamamlamış sanayileşmiş ekonomik olarak güçlü batı toplumlarının kentleri ile bu süreci halen sürdürmekte ve geliştirmekte olan ülkelerin kentlerinin kimlik oluşumlarını ve özelliklerini karşılaştırırken dikkatli olmak gerekmektedir. Belirli ekonomik, sosyal ve kültürel düzeye ulaşmış, dengeli büyümeye sahip gelişmiş batı toplumu kentlerinin sabitlenmiş nüfusları, kentin sahip olduğu doğal, kültürel ve mimari değerleri kolaylıkla benimseyip, ortak değere dönüştürebilmesine olanak tanımaktadır. Bunun yanısıra oluşan kentsel dokuları yabancı ziyaretçilere pazarlamakta ve bundan da büyük ekonomik girdi sağlamaktadırlar. Bu süreçte,



La Défense/Paris 1998

ekonomik olarak gelişmiş toplumlar söz konusu sosyo-kültürel değerlerini kentlere yansıtmak için “yerellik, gelenekselcilik ve korumacılık” anlayışını ön plana çıkartarak toplum içerisinde en üst düzeyde benimsenmesine yönelik projeler geliştirmektedirler. Örneğin, Venedik’in kanalları, Paris’in sarayları, tarihi müze yapıları, katedralleri ve Eiffel kulesi tarihle bağları olan kentlere kimliklerini veren değerler olarak dünya toplumunun sergisine sunulurken, Hong Kong ve New York’un gökdelenleri bulundukları kentlerin ekonomik açıdan önemli öğeleri olmalarının yanısıra ana kimlik öğeleri olarak da ziyaretçilerin çekim odaklarıdır. Zaman içerisinde kentin geçmişe bağlı kimliklerinin yanısıra dünya ekonomi pazarında yer almaya yönelik oluşturulan ekonomik merkezler kentin kimliğinde etken olmakta ve pazara sunulan bir ürün olarak ziyaretçiler için sergilenmektedir. Dünya pazarına hizmet eden ekonomik girdi sağlayan merkezler konumundaki bu alanlar ilgiyi çekmek amacıyla mevcut öğeler için farklı sunumlar yapılabilmekte, diğer yandan ilgiyi arttırmak için yeni ilginç çekim noktaları, yeni kimlik öğeleri yaratılmaktadır. Örneğin dünya pazarının küreselleşmesine bağlı olarak bir spor kompleksi olan Münih Olimpiyat köyü ve Paris’teki ekonomik merkez olan La Défense bölgesi Avrupa’da ekonomik ve sosyal aktivitelerin bir mekansal ürün olarak ziyaretçiler için dünya pazarına sunulmaktadır.

Ülkemizde kentlerimizin kimlik altyapısını, Anadolu yarımadasındaki yaklaşık 5 bin yılı bulan sivil yaşamın oluşturduğu farklı ve zengin kültürlerin karşılıklı etkileşimleri ile birlikte özellikle son sekiz yüz yılı aşan Osmanlı dönemi oluşturmaktadır. Tarih boyunca, ülkemizde kentsel mekan oluşumunda, sosyal yaşam ile bütünleşen, toplumun kısıtlı olanaklarına akılcı, yaratıcı çözümler içeren, ancak yaşam biçimleri ve teknolojiye dayanarak yararlanma açısından, zaman içerisindeki dönüşümleri ağır seyreden, köklü olmayan uygulamalar süregelmiştir. Özellikle dönemin üretim mekanizmalarına ayak uyduramayan Osmanlı İmparatorluğu’nun 20. yüzyılın başlarında çökmesinin yanısıra sanayi devrimini yaşamamış olan Türk toplumu, kültürel aydınlanmayı da gerçekleştirilememiştir. Bu dönemden sonra Atatürk’ün topluma biçtiği çağdaş kimlik anlayışı 1923- 1945 yılları arasında toplum tarafından bir yaşam biçimi olarak benimsenmiştir.

Ancak ülkemizde İkinci dünya savaşından sonra kentin ve kente dair her objenin talan edildiği dönem başlamasıyla birlikte ulusal kimlik anlayışı ve arayışı sona ermiştir. Günümüzde de kentleri etkisi altına alan bu süreç devam etmektedir.

1923 yılı ile geniş çaplı kentleşme süreci yaşamaya başlayan ülkemiz kentlerin merkezden kontrollü sanayi ile birlikte büyümesini sağlar-ken kentlerin yeni kimliklerinin ve değerlerinin oluşmasına neden olmuştur. Özellikle bu dönemde ön plana çıkan idari merkez olarak Ankara, sanayi kenti olarak Eskişehir, Bursa, Zonguldak vb. kentler kimliklerini kısa dönemde değiştirmiştir. Ancak 1950 sonrasında kırdan kente göç ile gelen büyük kitlelerin kentlerde yer alması ile oluşan kır kültürü, mevcut kent kimliğini oluşturan yaşam tarzını ve mekan kullanımını değişime uğratmaktadır. Bu aşırı nüfus artışı mevcut kentleri bir anda mekansal olarak hazırlıksız yakalamakta ve oluşan talepleri karşılayamaz duruma düşürmektedir. Bu durum kentlerde ciddi boyutlarda konut sorunu yaşanmasına ve kentsel yenileme işleyişinin hızlanmasına yol açmaktadır. Bu süreç hızlanarak kentleşme sürecindeki kentlerde kültürel yapının değişimine ve bunun mekana yansımaya neden olmaktadır. Bu değişim kentlerin oldukça disiplinli gelişim göstermesine ve kentsel değerlerin koruma gereksinimlerinin gözardı edilmesine neden olduğu gibi sağlıklı kent gelişmesi sürecini de beraberinde getirmektedir. Bu süreç günümüzde de hızlanarak tüm kentlerde kültürel yapının değişimine ve bunun mekana yansımaya neden olmaktadır.

Kentleşme sürecinde ekonomik nedenlerle kırdan kente göç eden bireylerin öncelikle mevcut kent yapısı içinde emildiği ve kapasite fazlası göçlerde ise kentin dışına doğru taşarak gecekonduya göçmektedir.³ Öncelikle mevcut kent yapısı içinde emilen nüfus, kent içinde sosyo-ekonomik yönden farklılıklar göstermektedir. Bu farklılık, kentte öncelikle sosyo-ekonomik yapıda kültürel özelliği doğrultusunda yaşam biçimi oluşturmakta, dolayısı ile kırsal nüfus oranı asimile edilemeyecek boyuta ulaştığında ise kentin sosyo-kültürel yapısında ve kentsel mekanda sorunlar

oluşturmaktadır. Bu da beraberinde öncelikle kentsel yaşam alanında bulunduğu mekanın kullanımında kır yaşamı sergilemesini getirmektedir. Diğer bir sorun ise göç eden kişilerin yaşadıkları çevreye yakın ortak kullanım alanlarını amacı dışında kullanmaya yönelmeleridir. Bunların yanı sıra kent kimliğinde ve değerlerin yok edilmesinde en önemli ve etkin olarak kullandıkları yöntem ise kentsel yenileme olgusundaki yapılaşma biçimini değiştirerek yenilemeyi amaçları doğrultusunda rant ekonomisine dönüştürmeleridir. Kent yapısında göç olgusu ile yer alan farklı sosyal tabakaların kentlerin mekansal yapılarını nasıl değiştirdikleri ortaya çıkmaktadır. Kentlerde var olan sosyal yapının değişmesi ile birlikte en üst kademelerde yer alan sosyal gruplar merkezden dışa doğru yer alması gerekirken, ekonomik eylemlerdeki farklılaşma ile kentte yer alan her sosyal grup iç içe olmaktadır.⁴ Bu da beraberinde kent kültürünün ve kimliğinin farklılaşmasına bağlı olarak değişmesine neden olmaktadır. Böylelikle kentte aynı mekanda yer alan bireylerin ortak kimlik ve değer arayışlarına neden olmaktadır.

Kentlerdeki bu hızlı dönüşüm toplumsal alt yapının yetersizliği, gerekli koşulların tam olarak oluşmaması ve kentlere göç olgusunun bu eksiklikleri tetiklemesi ile birlikte günümüzün sosyal ve politik yaşamındaki karmaşanın temel kaynağıdır. Bu durum yaygın biçimde günümüz kentlerinde fiziki imkanlarındaki çelişkiyi, yozlaşmayı ve kişiliksizliği oluşturmaktadır. Kentlerimizdeki bu kültür yozlaşması kimliksizleşmenin temel kaynağı halinde ortada durmaktadır. Günümüzde, ülkelerin kimliklerine ilişkin yargılar, küresel düzeyde iletişim sistemine hakim olan gelişmiş batı ülkelerinin ve batının normları ile oluşmaktadır. Batının Türkiye ve diğer gelişmekte olan ülkeler için biçmiş olduğu kimlik değerlerinin, geçmişteki ilişkilerin ve deneyimlerin tek yönlü algılanmasının sonucunda ortaya çıkmaktadır.

Özellikle gelişmiş kapitalizmin kentleşme sürecinde, kent mekanını oluşturan fiziksel çevrenin önemi azalırken, küreselleşme ile birlikte belirli

Günü-
müzde,
ülkelerin
kimliklerine
ilişkin yargı-
lar, küresel
düzeyde
iletişim
sistemine
hakim olan
gelişmiş batı
ülkelerinin
ve batının
normları ile
oluşmakta-
dır.

³ Baransu, B., (1987), "Türkiye'de Şehirsizleşme planlamasında uygulanabilecek bir yöntem araştırması"

⁴ Ergen, Y.B., (1998), "Kentleşme sürecinde kültürel yapının kentsel mekana yansısı ve Yozgat kentsel yerleşiminde oluşturduğu sorunlar".

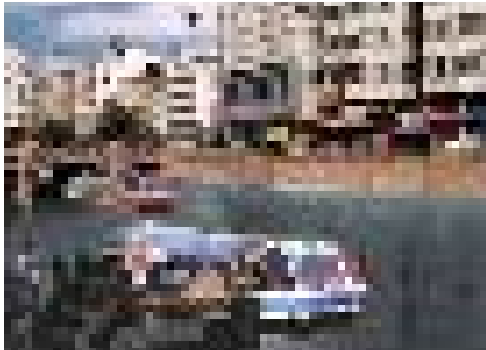
Kentler son 20 yıl içerisinde birbirleri ile yarışan bir işletme gibi örgütlenmekte, kent işlevi bir işletme olarak verimlilik ve kar sağlamaya dönüşmektedir.



Eskişehir Porsuk Çayı 1985



Eskişehir Porsuk Çayı 1985



Eskişehir Porsuk Çayı 2004



Paris-Seine Nehri 1998

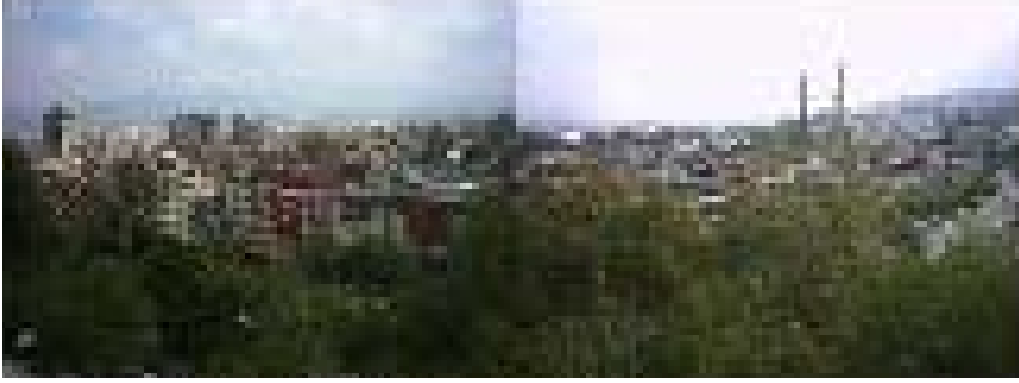


Venedik 1999

bir teknolojik-ekonomik gelişmeye bağlı olarak kentsel mekanın sosyal karakterini öneminin artmaktadır.⁵ Haberleşmenin gelişmesiyle birlikte daha hızlı değişen küreselleşme çok farklı kültürel yapıları yok etmekte ve tek bir kültürel yapı oluşturmada önemli gelişmeler sağlamaktadır.

Ancak gelişmiş toplumlar bu değişim sürecine hazırlıklı oldukları için kısmen yerel içerikte karakterlerini koruyabilmiş ve gelecek kuşaklara taşıyabilmek için hazırlıklarını tamamlamışlardır. Ancak yerele ait kültürel faktörlere karşın, piyasa kavramı içinde küreselleşmeyle birlikte giderek ağırlık kazanan ekonomik güç ve işlevsellik kentsel mekandaki kimlik anlayışında karmaşık ilişkilerin oluşmasını beraberinde getirmektedir. Geçmişten günümüze kentin üretmiş olduğu kültürel değerlerin modern ile birlikte geleneksel çerçevede değerlendirirken oldukça hassas olunması gerekmektedir. Öyle ki Eskişehir kentindeki örnekte olduğu gibi kenti ikiye bölen Porsuk Çayı 1300'li yıllardan itibaren kullanım açısından çevresi ve yerleşimde yaşayanlarla bütünleşirken 2000 yıllara gelindiğinde modernleşme adına ıslah edilmektedir. Bu çalışmalar esnasında yine modernleşme adına yeşilden ve doğal yapısından arındırılan Porsuk çayı, motorize bir yapıya dönüştürülerek kamunun kullanımına sunulmaktadır. Ancak ülkemizde Eskişehir örnekteki gibi geleneksel doku yok sayılarak kente ait imgesel değerler yok edilerek modernite aranır-

⁵ Castells, M., (1997), "Kent, Sınıf, İktidar".



Bursa Fomara Meydanı ve Ulu Cami Görünüşü 2004

ken, geleneksel değerlerin turizm girdisi olarak ekonomik değerlere dönüştürülmesi esnasında kültürel değerlerin korunarak yerel kimliklerin ön plana çıkartıldığı Venedik ve Paris gibi örneklerde küreselleşen dünyada yerlerini almaktadırlar.

Kentlerin işlevsel özellikleriyle birlikte oluşan gelişim süreçlerinin gelişen ekonomik dinamiklere ve güçlü aktörlere bağlı olması ve bu mantığa göre gelişim göstermesi, 'kentsel imgeleri' de büyük ölçüde farklılaştırmakta ve değiştirmektedir. Örneğin Bursa Ulu Cami silueti ile Bursa kentini uzun yıllar etkilemesine rağmen günümüzde değişen kentsel değerler ile Bursa Fomara Meydanı'nda yükselen ofis yapıları Ulu Cami ile aynı perspektif içerisinde yarışmakta ve ekonominin kent üzerindeki gücünü simgeler hale gelmektedir.

Diğer yandan geleneksel doku içerisindeki Türk Sokağı günümüzde etkileşim ve değişim sürecinde gelişmiş dünyanın her hangi bir noktasında bulunabilecek sıradan bir caddeye dönüşmektedir. Bu dönüşüm kent kimliğinin fiziki, sosyo-ekonomik ve demografik yapıya bağlı olarak değişmesine neden olmaktadır. Öyle ki sokaklar günümüz teknolojisini de kullanarak modernleşmekte ancak insana yabancılaşmaktadır.

Küreselleşen dünya ekonomisinde özellikle ayrıcalıklı işletmecilik araçları haline gelen kent yönetimleri ve onların etki alanları olan kentler bir güç ve rant aracı olarak görülmektedir. Kentler son 20 yıl içerisinde birbirleri ile yarışan bir işletme gibi örgütlenmekte, kent işlevi bir işletme olarak verimlilik ve kar sağlamaya dönüşmektedir. Kentlerin bir işletme olarak algılanması ve işletmecilik



Eskişehir Odunpazarı Beyler Sokak



Eskişehir Odunpazarı İki Eylül Caddesi



Doğal taş- Safranbolu



Kesme Taş- Bursa/Muradiye



Asfalt baskı döşeme- İstiklal Cd.

ilkeleri ile planlanması, kentsel kimliklerin ve onları oluşturan kentsel imgelerin giderek hızla tahrip edilmesine, içeriklerinin farklılaşmasına, yada içeriksizleşmesine neden olmaktadır. Türk kent sokağından bulvarlara dönüşen sokaklar, tarihi dokular içerisinde yıkılarak oluşturulmaya çalışılan Rönesans meydanları, kültürümüzle hiç bağdaşmayan kent mobilyaları, vb. bu değişim sürecinde kentlerimizde sıkça görmekte olduğumuz örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer yandan geleneksel doku içerisinde yer kaplaması olarak kullanılan Arnavut kaldırımı olan doğal taş döşeme yerini günümüzde yapay kesme taşlara ve baskı beton/asfalt uygulamalarına bırakmaktadır. Sokak kaplamasındaki öze ait kimlik değişime uğramakta, günümüzde bölgesel ve kültürel olarak değişim göstermeyen tek düze ve her yerde kullanılabilecek bir kaplama çeşidine dönüşmektedir.

Diğer yandan günümüzde kentin geçmişiyle bağlantılı olarak var olan kullanım değerleri göz ardı edilerek değişim değerleri bir ticari ürün olarak ön plana çıkmaktadır. Kentin ve kentlinin ürettiği geçmişle ilintili kent dokularının zaman içerisinde ranta dönüştürülmesi kent içerisinde tecritli mekanların oluşmasına ve değerlerin para ile ölçülür hale dönüşmesine neden olmaktadır. Öyle ki kentlerimizde bölünmüş, tahsis edilmiş, kiralanmış, doğrudan yada dolaylı olarak girişleri yasaklanmış veya kontrollü girişlerin olabildiği kentsel dokular karşımıza çıkmaktadır. Bunların en güzel örnekleri olarak sokaklarda oluşmuş alışveriş merkezleri, kaldırım üzeri kafeler, kamusal alandan dönüştürülmüş eğlence merkezleri, güvenli ve korunmalı konut yerleşimleri ve

benzerdir. Kentte yaşayanların kent kimliklerini oluşturan değerler bu mekanların kentli tarafından kullanılması değil, alanın ne amaçla kullanıldığına yönelik oluşturduğu isim imajıdır (Laila, Hayal Kahvesi gibi eğlence mekanları veya Migros, vb alışveriş mekanları). Bu türden tanımlamalar uzun dönemde mekanın toplumsal değerinden uzaklaşmasına ve kişiselleşmesine neden olması açısından oldukça sakıncalıdır. Kentlinin büyük bir bölümüne ait olmayan bu türden tanımlamalar yerelde kent kimliğinin oluşmasında ne denli etkili olduğu başka bir tartışma konusudur.

Küresel kültür ile kentlerimizi etki altına alan diğer bir fiziksel değişim ise ulaşım ilişkileridir. Kentlerimizde sokak ve ulaşım ilişkisinin mekanda değişim göstermekte olduğu oldukça açıktır. Sanayi devrimini yaşamamış toplumumuz dolayısı ile kentlerimiz mevcut kent dokuları üzerine araç ölçüğünü giydirmek için elinden gelen çabayı sarf etmektedirler. Türk kentinin en önemli özelliği olan ve dönemi içerisinde etkin olan yaya ulaşımı ve sirkülasyonu 1950'lere kadar komşuluk birimi ve mahalle oluşumunda oldukça etkin olarak süregelmiştir. Bu tarihlerden itibaren mevcut dokuların içlerine kadar sokulan bulvarlar günümüzde motorlu taşıt için önemlerini yitirmekte tekrar yaya mekanı olarak dönüştürülmektedir. Ancak bu değişim kültürel bağlamda ele alındığında her konuda olduğu gibi kentlerimize dışarıdan getirilen bir anlayış olarak ortaya çıkmaktadır. Diğer taraftan küreselleşmenin, haberleşmenin ve diğer değerlerin etkisi altındaki kentlerdeki sokaklara bakıldığında en tipik örnekler otomobil yolu ile harekete bağlı kılınan mekanların yayalaştırılmaya dönüştürülmesi ve her büyüklükteki

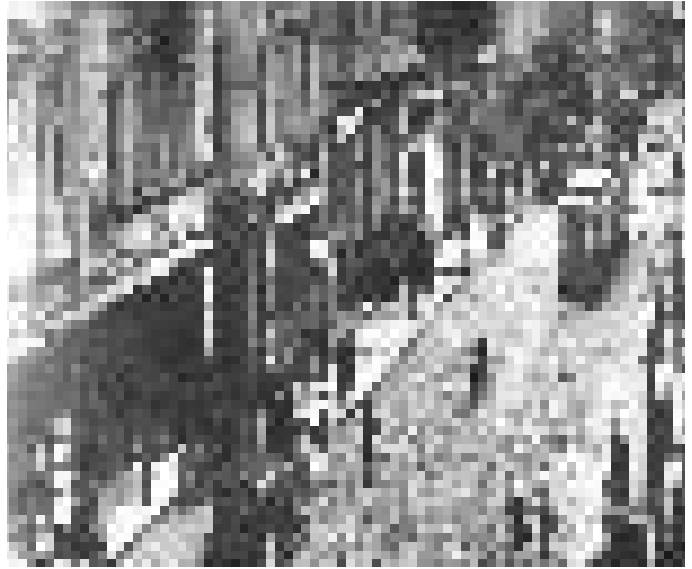
kentin mevcut dokusu içerisinde hafif raylı veya tramvay taşımacılığının yer almaya çalışması değişen kent imajında önemli yer tutmaktadır. Özellikle 20. yüzyılın başlarında kent dokuları ile uyumlu olarak planlanmış Tramvay, günümüzde modern ulaşım aracı olarak bize ve kentlerimizin birçoğuna yapay bir ortamda uluslararası sermaye tarafından sunulmaktadır. Tramvay fonksiyonel olarak insanlara hizmet etmektedir. Ancak raylı taşımacılık insan ölçeğinin dışında hızı kontrollü veya tecritli yol güzergahı ile mevcut kent dokularındaki yol kesitlerine uyum göstermediği gibi kent sokaklarına da kentsel imge açısından yeni değerler getirmektedir.

Ayrıca, kent sokaklarının kullanıcılar için güvenli ve tanımsız hale gelmesi, kaldırım üstlerine park edilmiş, sıkışmış bir trafik ve bozuk yollarda son model ve çok pahalı otomobillerin varlığı, ülkemizdeki denetim dışı kentleşmenin sokaklara yansıyan görüntüsü olarak ortaya çıkmaktadır.⁶ Ayrıca günümüzde aynı kentsel doku içerisinde son teknolojilerle yapılmış lüks binalar ile birlikte gecekonduların yan yana yer alması yeni kent kimliklerinin ve imajlarının oluşmasında etkili olduğu görülmektedir.

Kent kimliklerinin ve değerlerinin güç kaybetmesi ile birlikte ortaya çıkan diğer bir sorun, kişilerin kimliklerinin ön plana çıkması ve önem kazanmasıdır. Bir yanda insanların kent içindeki kişisel değerlerine (işyerlerine, konut, araba) gösterdikleri özen ve harcamalar artarken, diğer bir yanda sömürdükleri kentsel değerler çökmekte ve kentsel mekanlar tanımsız, kimliksiz kentsel çöküntü mekanlarına dönüşmektedir.

Sonuç

Küreselleşme olgusunun gelecekte kente yönelik dönüşümlerinin ve seçeneklerinin neler olduğunu tam kestirmemiz mümkün değildir. Ancak küreselleşmenin giderek yaygınlaştırdığı tek tip yaşam düzeni oluşturmaya yönelik siyasi etkileri hem ekonomik, hem de sosyal yaşantımızı olduğu kadar tüm yerleşim birimlerimizi, kentlerimizin kimliklerini ve onları oluşturan kentsel imgeleri de hızla tüketmektedir. Kentte var olan, geçmişle



İstanbul İstiklal Caddesi 1930



İstanbul
İstiklal
Caddesi
2003

Günümüzde Kentiçi Ulaşımında Tramvay



⁶ Bilgin,İ., Boysan,B., (1996), "Meydanların varoluşu ve yok oluş nedenleri".

Asıl önemli olan tüm dünyayı içine alan bu süreçleri doğru tanımlayıp, ulusal çıkarlarımızı ve kentsel kimliklerimizi yok etmesine tutsak olmayıp ürettiğimiz yapıtlara doğru içerik ve anlamlar kazandırarak kentlerimizin kimliklerinin ön plana çıkartılmasını sağlamaktır.

bağlarımızı kuran kentsel dokularımız ve mimari örneklerimiz bu süreç içerisinde hızla elden çıkmakta yerellik ve yerel değerler adı altında uluslararası sermayenin de desteklediği mimari kitschler tüm kentlerimizi sarmaktadır. Ancak söz konusu bu üslup 1950'lerden bu yana yoğun biçimde yeni alışveriş merkezleri, gökdelenleri, yeni teknolojileri ve malzemeleri ile her kesimin genel kabulüyle süregelmektedir. Asıl önemli olan tüm dünyayı içine alan bu süreçleri doğru tanımlayıp, ulusal çıkarlarımızı ve kentsel kimliklerimizi yok etmesine tutsak olmayıp ürettiğimiz yapıtlara doğru içerik ve anlamlar kazandırarak kentlerimizin kimliklerinin ön plana çıkartılmasını sağlamaktır. Kentlerimizin kimliklerini ve kentsel imgelerini yaşam çevrelerimizin geçmişten günümüze ulaşan tüm doğal ve kültürel değerlerini dikkate alarak geliştirmek önemlidir.

Ülkemizin etkisi altında olduğu hızlı kültürel ve mekansal değişim, kent mekanın en etkin ögesi olan sokaklar ve onların oluşturduğu kent imgeleri üzerinde son yıllarda etkisini arttırmıştır. Kent dinamiklerinin değişmesi ile oluşan bu dönüşüm sokak imgelerinin ve değerlerinin hızla değişmesine neden olmaktadır. Eski ve yeni oluşan mekanlar arasındaki ilişkiler irdelenerek sokak, ulaşım ve insan ilişkilerinin kent yaşamında yeniden değerlendirilmesi ve bu çerçevede sürdürülebilir bir yaşam çevresi oluşturulması kaçınılmazdır. Bununla beraber hızla kimliksizleşen (modernleşen ancak insana yabancılaşan) sokakların ve çevresindeki kentsel mekan öğelerinin yeniden ele alınarak değişen kültürel yaşamla

birlikte “yeni kimlikler ve imgeler” kazandırmaya yönelik uygulamalara geçilmelidir. Ancak, kent kimliklerinin ve imgelerinin tekrar oluşturulmasında getirilecek önerilerde modacı ve taklitçi olmayan, akılcı rasyonel çözümlere yer verilmesi gerekmektedir. Son yıllarda ulusal düzeyde küçük ölçekli de olsa kentlerin tarihi, kültürel ve doğal yapısını iyileştirmeye yönelik çabaların olması umut verici gelişmelerdir.

KAYNAKLAR

Baransu, B., (1987), “Türkiye’de Şehirselleşme planlamasında uygulanabilecek bir yöntem araştırması” İTÜ. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Doktora Tezi, İstanbul, s:13.

Bilgin, İ., Boysan, B., (1996), “Meydanların varoluşu ve yok oluş nedenleri”, İnsan-Çevre-Kent, ed. F.Yıldırım, İstanbul.

Castells, M., (1997), “Kent, sınıf, iktidar”, çev. A.Erendil, Bilim ve Sanat, 1997.

Ergen, Y.B., (1998), “Kentleşme sürecinde kültürel yapının kentsel mekana yansıtışı ve Yozgat kentsel yerleşiminde oluşturduğu sorunlar”, 4. Şehircilik Kongresi, TMMOB Plancılar Odası Yayını, İstanbul, s:178.

Gündüz, O., Taner, T., (2001), “Küreselleşme sürecinde Türk kentlerinin Kimlik sorunları ve İzmir Örneği”, 1. Uluslararası Kentsel Tasarım Buluşması, MSÜ MF Şehir ve Bölge Planlama Bölümü yayını, İstanbul, s:552.

Robins, K., Morley, D., (1997), “Kimlik Mekanları”, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, ss:35-37.

Çevre Duyarlı Planlamanın ve Deprem Duyarlı Planlamanın Bütünleştirilmesinin Sağlayacağı Faydalar

Deniz TAM

Yüksek Şehir Plancısı

İnsanoğlu yeryüzünde geçirdiği ilk yarım milyon yıl içinde çevreye bağımlı olarak yaşamak, bu sebeple de ona uyum sağlamak zorunda kalmıştır. Onun doğaya karşı olan güçsüzlüğü, çevreyi denetim altına alma ve doğaya egemen olma içgüdüsünü geliştirmiştir. Bilgi ve teknik birikiminin artmasıyla da çevreyi denetleyebilme yeteneği kazanmıştır. Böylece insanoğlu tarım toplumu yapısına, yerleşik hayat düzenine geçmiş ve ilk defa çevreyi farklı biçim ve derecelerde etkilemiştir. 19.yüzyılda ise bilim ve teknolojinin hızla ilerlemesi, sanayileşme ve beraberinde hızlı kentleşme dönemini başlatmıştır. Tüketim ve gelişmenin tek koşulu olarak çevre, sınırsız bir kaynak olarak görülmüştür. Kalkınma ve büyüme olgusunun ana amaç olduğu bu dönem, bir taraftan toplumların yaşam kalitesini yükseltirken, diğer taraftan da çevre üzerinde baskı yaparak, bugün ve gelecek nesiller için çok ciddi tehlikeler oluşturmıştır. Kısacası insan ihtiyaçları ve istekleri için çevreyi doğayı yok edici bir süreç içine girmiştir.

Bir taraftan büyüme ve gelişme gereksinimi, diğer taraftan çevrenin korunması gerçeğinin yarattığı çelişkiye hızlı ve kontrolsüz gelişme ile yapılan kentler üzerinde olağan doğa olaylarından biri olan deprem tehlikesi risk faktörünün eklenmesi olaylara yeni bir yaklaşım ve yeni bir bakış açısı getirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Yaşanan değişim ve gelişimler; doğal kaynakların dengeli kullanılması, deprem risk faktörünün göz önünde tutulması, yaşam kalitesinin yükseltilmesi, yatırımların ve teknolojik gelişmelerin sadece bugünün değil geleceğin ihtiyaçları ile de tutarlı hale gelmesi

ancak bütüncül, esnek ve uzun dönemli planlama ile sağlanabileceğini göstermektedir. Bu nedenlerle bölgesel ve kentsel planlamada çevre, deprem ve ekolojik yaşamı dikkate alarak daha iyi yaşam koşullarına sahip yerleşimlerin elde edilmesi amaç edinilmelidir. Bu amaca ulaşabilmek için de çevre ve deprem duyarlı planlama birlikte incelenmelidir. Her iki planlamanın tanımları, özellikleri, süreçleri ve yapılması gerekli analizleri, birleştiği/çeliştiği hedefleri ve kentsel/kırsal yerleşme formları karşılaştırılmalı ve birlikte değerlendirilmelidir.

ÇEVRE DUYARLI PLANLAMA

Van Geenhuysen ve Nijkamp'nın (1994) tanımına göre; süreklilik içinde değişimi sağlamak amacıyla sosyo-ekonomik çıkarların, çevre ve enerji ile ilgili kaygılarla uyumlu hale getirdiği planlama anlayışıdır.

Bir başka tanıma göre ise doğal ve yapılı çevrede sürdürülebilir gelişmeyi sağlayan ve çevre kalitesinin yükseltilmesini amaçlayan; çevre kirliliğinin ve kaynakların tahribatının önleyen, yapılı çevrenin; insan pisiko-sosyal ihtiyaçlarıyla uyumlu gelişmesini sağlayan planlama anlamına gelmektedir (Yıldırım, 1993).

Çevre duyarlı planlamanın özellikleri

Ulusüstü, ulusal ve bölgesel ölçekte başlayan fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik gelişmeyi bütüncül, kademeli, esnek, dinamik şekilde ele alan ve zaman içerisinde çıkabilecek sorunlara alternatif çözümler üretebilen kapsamlı bir stratejik plandır.

PLANLAMA
2004/3

Çevre duyarlı planlamada yapılması gerekli analizler:

A. Fiziksel analizler
A.1. Doğal yapı (doğal çevre) analizi
• Jeoloji ve jeo-teknik analizi,
• Topografya analizi; Jeomorfoloji ve topografik eşikler analizi, Yükseklik analizi, Eğim analizi,
• Hidrolojik özellikler analizi, • Su toplama havza sınırı analizi, • Su kalitesi ve potansiyelleri analizi, • İçme ve kullanma su kaynaklarının tespiti analizi, Yer altı suları, Sıvılaşma alanları, Yerüstü suları, Koruma kuşakları,
• Taşkın haritaları analizi,
• Erozyon durumu analizi,
• Toprak sınıfları analizi,
• İklim analizi; Rüzgar (hakim rüzgar yönleri) analizi, Sıcaklık dağılımı analizi, Güneşlenme analizi, Nem ve buharlaşma analizi,
• Bitki örtüsü analizi, Bitki tür ve çeşitlerinin tespiti, Korunması gerekli bitki türleri, Endemik bitki türleri,
• Sazlık alanlar,
• Orman alanları analizi,
• Fauna varlığı analizi, Fauna tür ve çeşitlerinin envanterinin ve yaşama alanlarının tespiti,
• Alternatif enerji kaynakları analizi,
• Çevre kirlenmesine neden olan etmenler analizi;
A.2. Yapay çevre (yapılı çevre) analizi
• Arazi kullanma ve konut yapıları analizi,
• Doluluk-boşluk oranı analizi,
• Altyapı sistemleri analizi,
B. Ekonomik analizler
• Fayda-maliyet analizi,
• Sektörel dağılım analizi,
C. Sosyal analizler
• Nüfus gelişimi analizi,
• Nüfus artış hızları analizi,
• Nüfus yapısı ve yoğunlukları analizi,
• Sosyal donatı alanları analizi,
• SÇD plan, proje ve programları,
• Yerleşilebilirlik analizi,

Çevre duyarlı planlamanın süreci

Çevre duyarlı planlamada, bölgelerin yerleşme potansiyelleri ve yerleşilebilirlik kapasiteleri, stratejik çevresel değerlendirme plan, program ve projeleri ile belirlenmeli, yerleşilebilirlik analizi yapılmalı, alternatif seçenekler üretilmeli ve bu seçenekler çok ölçütlü değerlendirme ölçütleri ile değerlendirilmelidir. Değerlendirme sonucunda en uygun seçenek tespit edilmeli ve belirlenen seçenek için fiziksel planlama geliştirilmelidir.

Çevre duyarlı planlamanın başlıca amaç ve hedefleri:

- Bozulan çevresel değerlerin yeniden kazanılması,
- Hidrojeolojik özelliklere sahip alanların (yüzey suları, yer altı suları, kıyılar, sazlık-bataklık alanlar vb.) korunması ve geliştirilmesi,
- Hava kirliliğinin önlenmesi,
- Toprak kirliliğinin önlenmesi,
- Verimli tarım topraklarının tarımsal niteliğinin devam ettirilerek korunması ve tarımsal ekonominin geliştirilmesi,
- Orman alanlarının korunması,
- Türlerin yok olma tehlikesinin ortadan kaldırılması ve sürekliliğinin sağlanması,
- Erozyonun önlenmesi,
- Bölgelerin potansiyellerinin ve yerleşilebilirlik kapasitelerinin stratejik çevresel değerlendirme plan, program ve projeleri ile belirlenmesi ve yerleşilebilirlik analizinin yapılması,
- Fiziksel planlamanın yerleşilebilirlik analizine ve doğal kaynaklara (kıyı, eğim, topografya, iklimlendirme, rüzgar, jeolojik yapı vb doğal yapıya) uygun bir biçimde geliştirilmesi,
- Kentlerin aşırı büyümelerinin engellenmesi,
- Kademeli bir sistemin yaratılması ve toplu kent formunun oluşturulması,
- Ulaşımında enerji tüketiminin ve maliyetinin minimum olacağı sistemlerin seçilmesi,
- Doğal kaynakların atığa dönüşümünün içeren süreçlerin, geri dönüşümlü sistemler ile tekrar kullanımının sağlanması,

- Çok sektörlü bir yaklaşımla sosyo-ekonomik gelişmenin sağlanması,
- Nüfus yoğunluklarının dengeli gelişiminin sağlanmasıdır.

Çevre duyarlı planlamada yerleşme formlarının özellikleri:

- Çok merkezli toplu kent formunun oluşturulması,
- Kademelenmenin yaratılması, alt merkezlerin oluşturulması, kent merkezlerinin güçlendirilmesi,
- Kentlerin yayılmasının engellenmesi,
- Enerji kullanımının azaltılması şeklinde sıralanabilir.

DEPREM DUYARLI PLANLAMA

Deprem duyarlı planlama deprem risk faktörünün hasar etkisini en aza indirmek amacıyla, yerleşimlerin yere özgü fiziksel özelliklerini, sosyo-ekonomik yapısını göz önünde bulundurarak yapılan, üst ölçeklerden başlayan; ulusüstü, ulusal ve bölge planlarını sosyo-ekonomik gelişme politikaları geliştirilerek yerel planlamalara ve daha alt ölçeklere kadar inen, kademeli birlikteliğin sağlandığı, bütüncül bir planlamadır.

Özellikle deprem riski yüksek yörelerde, depremlere hazırlıklı olmak, deprem öncesi gerekli önlemleri alarak depremin yıkıcı etkisinin felakete dönüşmesini engellemek, hasar etkisini azaltmak ve deprem sonrasında da normal yaşama en kısa sürede geçebilmek amacıyla deprem öncesi yapılan hazırlık çalışmalarını içeren (deprem duyarlı planlama için gerekli analizler), mikro-bölgeleme haritalarına göre risklerin belirlendiği ve bu veriler ışığında olasılık senaryolarına bağlı olarak gelişen planlamadır.

Deprem duyarlı planlamanın özellikleri

Deprem duyarlı planlama ulusüstü, ulusal veya bölgesel ölçekten başlar ve geniş kapsamlı bir program çerçevesinde ele alınan, kademeli birlikteliğin sağlandığı **riske dayalı, olası deprem senaryoları ile geliştirilen**, fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik gelişmeyi çok yönlü, esnek, bütüncül şekilde ele alan ve sürekli güncelleştirilen eylem planıdır,

Üst ölçekli yönlendirici planlar olmadan hazırlanan parçacı planlama yapılmamalı, yapılan

Deprem duyarlı planlamada yapılması gerekli analizler:

A. Fiziksel analizler
A.1. Doğal yapı (doğal çevre) analizi
• Jeoloji ve jeo-teknik analizi,
• Topografya analizi; Jeomorfoloji ve topografik eşikler analizi, Yükseklik analizi, Eğim analizi,
• Risk faktörleri analizi, Deprem analizleri, Zemin kayması analizi, Sel analizi,
• Toprak yapısı analizi,
• Aletsel ve tarihsel dönem depremler analizi,
• Zemin koşullarının etkisinin hesaplanması analizi,
• Taşkın haritaları analizi,
• Erozyon durumu analizi,
• Toprak sınıfları analizi,
• İklim analizi; Rüzgar (hakim rüzgar yönleri) analizi, Sıcaklık dağılımı analizi, Güneşlenme analizi,
• Orman alanları analizi,
• Tehlike haritası analizi,
A.2. Yapay çevre (yapılı çevre) analizi
• Arazi kullanma ve konut yapıları analizi,
• Doluluk-boşluk oranı analizi,
• Deprem sonrası kentsel performans analizi,
• Mevcut yapı stoku ve bina ölçekleriyle, bunların dağılımını gösteren analizler,
• Önemli çevre kirliliğine neden olabilecek tehlikeli artık üreten tesislerin saptanması analizi,
• Önemli kamusal yapıların belirlenmesi analizi,
• Altyapı sistemleri analizi, Ulaşım sistemi analizi, Ulaşılabilirlik ve etki analizi, Teknik altyapı analizi,
• Altyapı sistemleri risk analizleri,
B. Ekonomik analizler
• Fayda-maliyet analizi,
• Sektörel dağılım analizi,
C. Sosyal analizler
• Nüfus gelişimi analizi,
• Nüfus artış hızları analizi,
• Nüfus yapısı ve yoğunlukları analizi,
• İslah imar planlı alanlar ve gecekondü önleme bölgeleri analizi,
• Sosyal donatı alanları analizi,
• Mikro-bölgeleme haritaları,
• Yerleşilebilirlik analizi,

Mikro-bölgeleme haritalarına göre risklerin belirlendiği ve bu veriler ışığında olasılık senaryolarına bağlı olarak gelişen planlamadır.

planlara onay verilmemelidir, Doğal ve yapılı çevreyi oluşturan tüm faktörler ve risk faktörleri, mikro-bölgelendirme haritaları ve deprem senaryoları ile birbirlerine olan etkileri dikkate alınarak planlama yapılmalıdır.

Deprem duyarlı planlamanın süreci

risk faktörlerinin hasar oranının azaltılması için bölgelerin yerleşme potansiyelleri ve yerleşilebilirlik kapasiteleri, mikro-bölgelendirme haritaları ile yerleşilebilirlik analizi ve, program ve projeleri yapılarak belirlenmelidir. Yerleşilebilirlik analizi ile deprem hasar etkisi bilgisayar destekli sistemlerle değerlendirilmeli ve deprem senaryoları hazırlanmalıdır. Buna göre de seçenekler üretilmeli ve bu seçenekler çok ölçütlü değerlendirme kriterleri ile değerlendirilmeli, en uygun seçenek tespit edilmeli ve belirlenen uygun seçenek fiziksel gelişme planı olarak geliştirilmelidir.

Deprem duyarlı planlamanın başlıca amaç ve hedefleri

- Bölgenin deprem merkez üssüne fay hatlarına yakınlığı, zemin yapısı, sıvılaşma oranı vb analizlerin mikro-bölgelendirme haritaları ile değerlendirilmesi ve yerleşilebilirlik analizinin yapılması,
- Yerleşme formunun fay hattına paralel geliştirilmesi,
- Tarım alanlarının korunması ve amaç dışı kullanımının önlenmesi,
- Hidrojeolojik özellikli alanların korunması,
- Orman alanlarının korunması,
- Kent makroformunun parçalı olarak kademelenmesi ve çok merkezli gelişmesinin sağlanması,
- Erozyonun önlenmesi,-Kentsel Büyümenin engellenmesi,
- Kademeli gelişmenin sağlanması,

-Ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi ve kademeli bir ulaşım şemasının oluşturulması,

- Yeşil alanların ve deprem anında kullanılacak rezerv alanlarının bırakılması,
- Çok sektörlü bir yaklaşımla sosyo-ekonomik gelişmenin sağlanması,
- Nüfus ve yoğunlukların dengeli gelişiminin sağlanmasıdır.

Deprem duyarlı planlamada yerleşme formlarının özellikleri

- Yerleşme formunun fay hattına paralel gelişmesi,
- Parçalı, çok merkezli toplu kentlerin oluşturulması,
- Kademelenmenin yaratılması ve alt merkezlerin oluşturulması,
- Kentlerin yayılmasının engellenmesi,
- Yeşil ve açık alanların sürekliliğinin sağlanması,
- Teknik altyapı sistemlerinin güçlendirilmesi şeklinde sıralanabilir.

ÇEVRE VE DEPREM DUYARLI PLANLAMANIN KARŞILAŞTIRILMASI, BÜTÜNLEŞTİRİLMESİ VE YENİ BİR PLANLAMA ANLAYIŞININ GELİŞTİRİLMESİ

Deprem duyarlı planlamanın risk faktörlerine hassasiyeti daha ön plandadır. Deprem risk faktörü içeren yerleşmelerde yapılacak olan planlama deprem senaryolarına uygun geliştirilmelidir. Bunun içinde planlama öncesi seçilen planlama alanında ortaya konacak veriler doğrultusunda yapılacak olan yerleşilebilirlik analizlerinin yapılmasının zorunludur. Çevre duyarlı planlamada da yerleşilebilirlik analizi yapılması zorunludur. çevre duyarlı planlama için yapılan yerleşilebilirlik analizi yapılmamaktadır (Tablo 1).

Tablo 1: Çevre ve deprem duyarlı planlama tanımlarının karşılaştırılması

Çevre Duyarlı Planlamanın Tanımı	Deprem Duyarlı Planlamanın Tanımı
Doğal kaynakları koruma kullanma dengesi içerisinde kullanılacağı; çevresel değerlerin korunarak, geliştirileceği, ekonomik, sosyal ve çevresel (ekolojik) sürdürülebilir, insan ihtiyaçlarıyla uyumlu çevrenin oluşturulması için yapılan planlamadır.	Yerleşmenin yere özgü fiziksel, sosyo-ekonomik yapısını göz önünde bulundurarak; deprem risk faktörünün hasar etkisini en aza indireceği, deprem riskine göre belirlenen senaryoya uygun geliştirilen planlamadır.

deprem risk faktörü ve beraberinde getirdiği ikincil risklere karşı çevre duyarlı planlamanın yeterli olmadığı; deprem duyarlı planlamanın da çevresel değerlerin ve doğal kaynakların sürdürülebilirliğini sağlayamayacağı anlaşılmıştır.

Çevre ve deprem duyarlı planlamanın karşılaştırılması

Tablo 2’den de anlaşılacağı gibi her iki planlamanın birleştiği özellikler; ulusüstü, ulusal veya bölgesel ölçekten başlayan; fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik gelişmeyi bütüncül, kademeli, esnek, dinamik şekilde ele alan ve güncelleştirilen bir planlama anlayışını ortaya koymaktadır. Aynı zamanda, her iki planlama anlayışında doğal ve yapılı çevreyi oluşturan tüm faktörlerin birbirine karşılıklı etkileri dikkate alınarak, planlama sürecinde kararlar bu etkileşim olasılığı içinde değerlendirilmekte ve sürdürülebilir kalkınma hedefi doğrultusunda planlama yapılmaktadır. Ancak deprem duyarlı planlamada, çevre duyarlı planlamadan farklı olarak planlama; yerleşilebilirlik analizi ve bilgisayar destekli sistemler ile geliştirilen *deprem senaryolarına* göre yapılmaktadır. Bununla birlikte, iki planlama anlayışının özelliklerinin birbirleri ile çeliştiği bir özellik bulunmamaktadır.

Tablo 3’den de anlaşılacağı üzere her iki planlamanın planlama sürecinde birleştiği ortak noktalar oldukça fazladır. Her iki planlamada da bölgelerin yerleşme potansiyelleri ve yerleşilebilirlik kapasiteleri çevre duyarlı planlamada *stratejik çevresel değerlendirme* plan, program ve projeleri ile yerleşilebilirlik analizi yapılarak belirlenmektedir. Deprem duyarlı planlamada ise bölgelerin yerleşme potansiyelleri ve yerleşilebilirlik kapasiteleri; çevresel değerlerin korunması, geliştirilmesi ve risk faktörlerinin hasar oranının azaltılması için *mikro-bölgeleendirme* haritaları ile yerleşilebilirlik analizi yapılarak belirlenmektedir. Bununla birlikte, deprem duyarlı planlamada, yerleşilebilirlik analizine göre deprem senaryoları hazırlanmaktadır. Çevre duyarlı planlamada mikro-bölgeleendirme haritalarına uygun yerleşilebilirlik analizi yapılmadığından, deprem senaryosu belirlenmediğinden ve bunlara uygun planlama yapılmadığından olası depremin hasar oranını deprem duyarlı planlama gibi azaltamayacağı anlaşılmıştır. Ancak her iki planlamada da seçenekler geliştirilmekte ve bu seçenekler çok

Tablo 2: Çevre ve deprem duyarlı planlamanın özelliklerinin karşılaştırılması

Çevre Duyarlı Planlamanın Özellikleri	Deprem Duyarlı Planlamanın Özellikleri
Uluslararası, ulusal veya bölgesel ölçekten başlar,	Uluslararası, ulusal veya bölgesel ölçekten başlar ve geniş kapsamlı bir program çerçevesinde ele alınır,
	Riske dayalı, olası deprem senaryoları ile geliştirilir,
Fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik gelişmeyi bütüncül, kademeli, esnek, dinamik ve çıkabilecek sorunlara zaman içinde alternatif çözümler getirebilen yaklaşımla ele alır,	Fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik gelişmeyi çok yönlü, esnek, bütüncül şekilde ele alan, kademeli birlikteliğin sağlandığı ve sürekli güncelleştirilen eylem planıdır,
Analizler alt ölçekteki özellikleri içermekle birlikte öncelikle bütüncül bir planlama gerektirir,	Analizler alt ölçekteki özellikleri içermekle birlikte, üst ölçekli yönlendirici planlar olmadan hazırlanan parçacı planlama yapılmamalı, yapılan planlara onay verilmemelidir,
Doğal ve yapılı çevreyi oluşturan tüm faktörlerin birbirine karşılıklı etkileri dikkate alınarak, planlama sürecinde kararlar bu etkileşim olasılığı içinde değerlendirilir,	Doğal ve yapılı çevreyi oluşturan tüm faktörler ve risk faktörleri, mikro-bölgeleendirme haritaları ve deprem senaryoları ile birbirlerine olan etkileri dikkate alınarak planlama yapılır,
Planlama süreci; sosyo-ekonomik ve çevre arasındaki koruma-kullanma dengesini savunan “sürdürülebilir kalkınma” doğrultusunda planlanır.	.

Tablo 3: Çevre ve deprem duyarlı planlama sürecinin karşılaştırılması

Çevre duyarlı planlama süreci;	Deprem duyarlı planlama süreci;
Bölgelerin yerleşme potansiyelleri ve yerleşilebilirlik kapasiteleri, çevresel değerlerin korunması ve geliştirilmesi açısından Stratejik Çevresel Değerlendirme plan, program ve projeleri yapılmalı,	Mikro-bölgeleendirme haritalarıyla bölgenin jeolojik, tektonik ve sismolojik yapısı saptanmalı ve bölgelerin yerleşme potansiyelleri ve yerleşilebilirlik kapasiteleri belirlenmeli,
Doğal ve yapılaşmış çevreler açısından dengeler kurulmalı,	Deprem kaynakları belirlenip, deprem tehlikesinin değerlendirilmesi yapılarak bir deprem senaryo fayı, seçilmeli,
	Tüm bu bilgilere göre, deprem hasar etkisi bilgisayar destekli ana senaryolar hazırlanmalı,
	Su baskınları, yangınlar, nükleer patlama vb. gibi ikincil tehlikeler, ana senaryoya dahil edilebilmeli ,
Uluslar arası, ulusal, bölgesel ve yerel ölçeklerde belirlenen hedefler fiziksel, sosyal ve ekonomik planlama ile uygulanmalı,	Uluslar arası, ulusal, bölgesel ve yerel ölçeklerde belirlenen hedefler fiziksel, sosyal ve ekonomik planlama ile uygulanmalı,
Alternatif seçenekler geliştirilmeli ve bu seçenekler çok ölçütlü değerlendirme ölçütleri ile değerlendirilmeli ve en uygun seçenek belirlenmeli,	Senaryo içerisinde seçenekler geliştirilmeli ve bu seçenekler çok ölçütlü değerlendirme ölçütleri ile değerlendirilmeli ve en uygun seçenek belirlenmeli,
Belirlenen uygun seçenek fiziksel, sosyal ve ekonomik gelişme planı olarak geliştirilmelidir.	Belirlenen uygun seçenek fiziksel, sosyal ve ekonomik gelişme planı olarak geliştirilmelidir.

Çevre ve deprem duyarlı planlamanın bütünleştirilmesi ile depremin hasar oranını azaltacak ve mümkün olduğunca kabul edilebilir seviyede tutacaktır.

**PLANLAMA
2004/3**

ölçütlü değerlendirme ölçütleri ile değerlendirilmektedir. En uygun seçenek tespit edilerek ve belirlenen uygun seçenek fiziksel gelişme planı olarak geliştirilmektedir.

Çevre duyarlı planlama için yapılması gerekli analizler ile *deprem duyarlı planlama* için yapılan analizler genel anlamda aynıdır. Ancak deprem duyarlı planlama için yapılacak deprem risk faktörüne ilişkin analizlerin ayrıntılı olarak yapılması gerekmektedir.

Çevre duyarlı planlamada analizler alt ölçekte yapılarak üst ölçeğe referans teşkil etmektedir ve deprem duyarlı planlamada da aynı şekilde alt ölçek analizleriyle üst ölçek kararlar öncelikle alınmak zorundadır.

Çevre duyarlı planlamada tüm analizler üst üste çakıştırılarak; çevre üzerindeki olumsuz ve olumlu etkilerin değerlendirilmesi ve olumsuz etkilerin en aza indirilmesi veya ortadan kaldırılması için gerekli önlemlerin alınması amacıyla stratejik çevresel değerlendirme plan, program ve projeleri yapılırken, *deprem duyarlı planlamada* bu analizler oldukça hassas bir şekilde üst üste çakıştırılarak mikro-bölgelendirme haritaları oluşturulur ve buna göre yerleşilebilirlik kapasiteleri belirlenir.

Çevre duyarlı planlamada stratejik çevresel değerlendirme plan, program ve projeleri yorumlanarak, deprem duyarlı planlamada ise mikro-bölgelendirme haritaları yorumlanarak yerleşilebilirlik analizleri yapılır.

Bu nedenlerle de deprem duyarlı planlamanın, çevre duyarlı planlamaya göre deprem riskini daha doğru ortaya koyduğu anlaşılmaktadır.

Çevre ve deprem duyarlı planlamanın amaç ve hedeflerinin karşılaştırılması

Çevre ve deprem duyarlı planlamanın amaç ve hedefleri karşılaştırıldığında; her iki planlamanın hedeflerinin bir çok noktada birleştiği, bununla birlikte çelişen hedeflerinin neredeyse olmadığı görülmektedir. Örneğin, yüzey suları, yer altı suları, kıyılar, sazlık-bataklık alanlarda su seviyesi yüksektir. Aynı zamanda bu alanlar verimli tarım alanları olduğundan çevre duyarlı planlamada korunması gerekli alanları oluşturmaktadır. Deprem duyarlı planlamada ise bu alanlar hem verimli tarım alanları olduğundan,

hem de sivilaşma riski yüksek alanları temsil ettiğinden tarımsal niteliği devam ettirilecek alanları oluşturmaktadır. Aynı şekilde genellikle vadiler çevre duyarlı planlamada, hava akımı için potansiyel yeşil alanlar olarak ayrılırken, deprem duyarlı planlamada bu alanlar yerleşmeye uygun olmadığından (fazla eğimde kayma riski yaratacağından) yeşil alan olarak ayrılmaktadır. Yine çevre duyarlı planlamada yerleşilebilirlik kapasitesi, stratejik çevresel değerlendirme plan, program ve projelerinin değerlendirilmesine göre yerleşilebilirlik analizi yapılarak belirlenirken; deprem duyarlı planlamada yerleşilebilirlik kapasitesi mikro-bölgelendirme haritaları ve stratejik çevresel değerlendirme plan, program ve projelerinin değerlendirmesine göre yerleşilebilirlik analizi yapılarak belirlenmektedir.

Çevre ve deprem duyarlı planlamada kademeli merkezler sisteminin oluşturulduğu, ana merkezlerin egemen olduğu, yerleşilebilirlik kapasitesi ile uyumlu olarak yoğunlukların belirlendiği, kentsel yayılmanın engellendiği, çok merkezli toplu kent formu en uygun kent formu olarak görülmektedir. Ancak, deprem duyarlı planlamada yerleşme formu mevcut ya da olası fay hatlarına paralel olarak geliştirilmelidir. Bununla birlikte yerleşme formlarının özelliklerinin genel anlamda birbirleriyle örtüştüğü anlaşılmaktadır.

Bununla birlikte, çevre duyarlı planlamada doğal kaynakların sürdürülebilirliği için enerjinin akılcı kullanılması gerekmektedir. Örneğin, yerleşimlerin yoğunluklarının belirlenmesinde ve enerji tüketimini minimuma indirmesi için yerleşme formlarının enerji etkin planlamanın özelliklerine uyulması gereklidir. Çevre duyarlı/enerji etkin planlamaya göre belirlenen yoğunlukların ve yerleşme formunun, deprem duyarlı planlama için belirlenen yoğunluklar ve yerleşme formuna da uygun olduğundan, deprem risk faktörünün etkisinin azaltılması için çevre duyarlı /enerji etkin planlamada belirlenen yoğunluklara uygun planlama yapılmalıdır.

Çevre ve deprem duyarlı planlamanın bütünleştirilmesi ile geliştirilen planlama anlayışının karşılaştırılması

Çevre ve deprem duyarlı planlamanın tanımlarının, özelliklerinin, süreçlerinin, yapılması gerekli analizlerinin, amaç ve hedeflerinin ve yerleşme formlarının genel anlamda birbirlerini kapsa-

maktadır. Ancak çevre duyarlı planlamanın tek başına deprem, depremin beraberinde getirdiği ikincil riskleri ve hasar etkisini istenilen oranda azaltamayacağı, deprem duyarlı planlamanın da tek başına doğal kaynakların ve çevresel değerlerin sürdürülebilirliğini istenilen oranda sağlayamayacağı görülmektedir. Bu nedenle de dünya üzerinde sınırlı bulunan kaynakların korunması, gelecek kuşaklara aktarılması, sağlıklı bir yerleşim ve yaşam koşullarının yaratılması, bozulan doğal kaynakların onarılması, en akılcı şekilde kullanımının sağlanması, olası deprem tehlikesi ve risk faktörlerinin vereceği hasar oranının azaltılması, ekonomik, sosyal ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması, insan ihtiyaçları ile uyumlu bir çevrenin oluşturulması için çevre ve deprem duyarlı planlamanın bütünleştirilmesi ile oluşturulacak yeni bir planlamanın geliştirilmesi gereklidir.

Çevre ve deprem duyarlı planlamanın bütünleştirilmesi ile geliştirilen planlama ile mevcut planlı alanların sağlıklılaştırılması ya da yeniden yapılandırılması ve gelişme alanlarının planlanması olası depremin hasar oranını azaltacak ve mümkün olduğunca kabul edilebilir seviyede tutacaktır. Bu planlama anlayışının özellikle deprem tehlikesiyle karşı karşıya olan bölgelerde uygulanmasının gereklidir. Buna göre de bu planlama için yapılması gerekenleri kısaca şu şekilde özetleyebiliriz;

- Bölgesel, kentsel, kırsal bağlamda fiziksel; çevresel ve yerleşim deseni, ekonomik ve sosyal; nüfus ve sosyo-kültürel amaçları ve hedefleri belirlenmeli,
- Analizler alt ölçekte yapılarak üst ölçeklere referans teşkil etmeli ve alt ölçek analizleriyle üst ölçek kararları öncelikle alınmalı,
- Fiziksel, ekonomik ve sosyal analizler yapılmalı,
- Yerleşilebilirlik kapasiteleri belirlenmeli; fiziksel analizler oldukça hassas bir şekilde üst üste çakıştırılarak mikro-bölgeleendirme haritaları oluşturulmalı ve stratejik çevresel değerlendirme plan, program ve projeleri ile yorumlanarak yerleşilebilirlik analizi yapılmalı,
- Deprem senaryoları geliştirilmeli,

- Sosyal ve ekonomik analizler birlikte yorumlanarak sosyo-ekonomik sentez elde edilmeli,
- Yerleşilebilirlik analizine, deprem senaryosuna ve sosyo-ekonomik sentez sonucuna uygun olarak alternatif şemalar geliştirilmeli,
- Bu alternatifler çok ölçütlü değerlendirme kriterlerine göre değerlendirilmeli,
- Değerlendirme sonucu seçilen alternatif için plan kararları ve plan şeması geliştirilmelidir.

KAYNAKÇA

Aydın M., (2003) "Stratejik Çevresel Değerlendirme (SÇD)", Planlama Dergisi, 2003/ISSN 1300-7319, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara.

Balamir, M., (2000) "Kentsel Risk yönetimi, Depremlere Karşı Güvenli Kent Tasarımı İçin Yöntem ve Araçlar", Depremle yaşamak, 21. Yüzyıl için Öngörüler, İTÜ, Taşkılla, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.

BM., (1991) "Ortak Geleceğimiz", BM. Dünya ve Çevre Kalkınma Komisyonu, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara.

Brown, J. T., (1992) "The Regulatory Framework and The Development of Sustainable Housing and Communities", Colloquium on Sustainable Housing and Urban Development, ed by. Mary Ann Beavis, University of Winnipeg Institute of Urban Studies.

Eraydın, A., (1995) "Değişen planlama kuramları çerçevesinde ekolojik yaklaşım", I. Türkiye'de 17. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu 4-5-6 Kasım 1993, Kent ve Çevre "Planlama Ekolojik Yaklaşım, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, İstanbul.

DPT., (2000) "8. Beş Yıllık Kalkınma Planı Öncesinde Bölgesel Gelişme 1996-2000", DPT, Devlet Planlama Teşkilatı Yayını, Ankara.

Gökdayı, İ., (1997) "Çevrenin Geleceği; Yaklaşımlar ve Politikalar", Türkiye Çevre Vakfı Yayını, Ankara.

HABİTAT II., (1995) "Ulusal Eylem Planı Raporu, HABİTAT II", TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını.

Karaaslan, Ş., Eke, F. ve Erol, D., (1994) "Zonguldak Bölgesinin Sürdürülebilir Kalkınma Olanakları", Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile Belediyeler Dergisi, Ankara, sayı: 21.

Kiper, P., (2001) "Doğal Afet Planlama İlişkisi", *Planlama Dergisi* 2001/3 ISSN 1300-7319, *TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını*, Ankara.

Maclaren, V. W., (1992) "Sustainable Urban Development in Canada: From Concept To Practice", *ICURR Press*, Toronto.

Naess, P., (1992) "Urban development and environmental philosophy", *Urban Ecology*, UN, ECE, *Seventh Conference On Urban And Regional Research*, BİB-TAU, Ankara, Yayın No:36.

Ricarby, P., (1991) "Energy and Urban Development in an Archetypal English Town", *Environment and Planning B: Planning and Design*.

Roseland, M., (1993) "Linking Affordable Housing and Environmental Protection: A New Framework for Sustainable Housing and Urban Development",

ed. By. Mary Ann Beavis, University of Winnipeg, Institute of Urban Studies.

Selvitopu, F., (2000) "RADIUS Projesi ve İzmir Deprem Senaryosu Çalışmaları", *Depremle Yaşamak*, 21. Yüzyıl için Öngörüler, İTÜ, Taşkışla, *TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi*, İstanbul.

Yıldırım, F. B., (1993) "Çevre ve Yerel Yönetim", *T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı*, Ankara.

White, R. and Joseph W., (1992) "Cities and Environment: An Overview", *Sustainable Cities*, Stren, Richard, Rodney, White and Joseph, Whitney eds, *Westview Press. Boulder*.

White, R. R., (1996) "The Ecological City", *Urban Environmental Management Environmental Change and Urban Design*, Wiley.

Kerala Eyaleti (Hindistan); Bir Sosyal Adalet Modeli

Çev: Mustafa Oğuz SİNEMİLLİOĞLU

Yrd. Doç. Dr.,
Dicle Üniversitesi,
Mühendislik Mimarlık
Fakültesi,
Mimarlık Bölümü

Çevirenin Notu:

Bu çeviride, şehirleşme ve kalkınma olgusunda yerel yönetimlerin önemini gözler önüne seren bir sivil toplum deneyimi aktarılmaktadır. Yerleşme, Hindistan'ın Kerala Eyaleti, görece fakir ve kaynak sıkıntısı çekmesine karşın, yerel örgütlenme ve sosyal dayanışma ile bir çok sorunun çözmesi serbest piyasa ekonomisinin dayattığı "yükselen değerlere" karşı iyi bir cevap oluşturmaktadır. Kerala örneği ile ilgili yapılan bu çeviri, Richard W. FRANKE ve Barbara H. CHASIN tarafından yazılmış olan bildirinin Türkçe'ye tercüme¹ edilmesidir. Bu bildiride Keralanın konumu, kaynakları ve sosyo-ekonomik standartları ile birlikte Sivil Toplum Kuruluşları (STK) 'nın yapmış oldukları çalışmalar sonucunda mahalle sakinlerinin yaşamlarında meydana gelen değişimler anlatılmaktadır. Bildiriden çıkarılacak temel sonuç, örgütlenme ve yönetişimin, kalkınma için zorunlu olarak kabul edilen birçok noktanın (örneğin, ekonomik kaynak) önünde yer almasıdır. Kerala örneği, yerelde organize olmanın sorunları aşmada ne tür olanaklar yaratabileceğini göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca bilgi ve iletişim kaynaklarını iyi kullanılması ve paylaşılması, asıl sermayenin öz kaynaklar olduğunun görülmesi açısından da iyi bir örnektir.

Hindistan'ın güneyindeki Kerala Eyaleti, üçüncü dünya halklarının endüstrileşme ve üst ölçekli ekonomik gelişme olmaksızın da kendi yaşamlarını daha iyiye götürebildiklerini göstermektedir. Burada anahtar öğeler aktif taban örgütlenmeleri, zenginliğin yeniden dağılımı ve demokratik katılımdır.

Kişi başına GSMH'nin düşüklüğüne karşın Kerala'nın 31 milyon yaşayarı yüksek okuryazarlık ve sağlık hizmetlerine erişebilirlik oranına, uzun bir ömüre ve düşük ölüm oranına sahiptir. Kerala'nın kalkınma göstergeleri, Hindistan'ın diğer eyaletlerinin, az gelişmiş ülkelerin ve hatta ABD gibi zengin ulusların göstergeleriyle rekabet edebilir düzeydedir.

Kerala modelinin temel öğeleri, kiracılığı ve mal sahibi sömürsünü ortadan kaldıran toprak reformu, düşük gelirli hane halklarına sübvansiyonlu pirinç verilmesini sağlayan etkin yiyecek dağıtımını, tarım işçilerine yönelik koruyucu yasalar ve emeklilik sistemi ve alt-kasttan topluluk üyelerinin kamuda yüksek oranda istihdam edilmeleridir.

Kerala'nın köylü birlikleri ve çiftçi sendikaları da kamu sağlığına yönelik tedbirler ve sağlık hizmetlerine erişim için mücadele etmişlerdir. Halihazırda Kerala, sıtma, kolera ve diğer birçok hastalıkta Hindistan'daki en düşük orana sahiptir. Tıp doktorlarına, sağlık ocaklarına, ebe bakımına ve hastanelere erişilebilirlikte ise Hindistan'ın en

¹ Franke, R.W., Chasin, B.H., "Kerala State: A Social Justice Model", in Multinational Monitor, July/August 1995. Çeviride yaptığı düzeltme ve katkılarından dolayı F. Özlem NUDRALI'ya teşekkür ederim.

KHBH
belediye-
lik olan
beldelerin
yanısına
860 kırsal
birimin her
birinde,
köylüleri
hareket-
lendirmek
ve sürece
katmak için
popüler
komiteler
oluşturdu.

PLANLAMA
2004/3

yüksek performanslı eyaletidir. 1992’de Hindistan genelinde %83 olan tüberküloz, çocuk felci ve DPT (difteri, pertussis, tetanoz) için aşılama oranı Kerala’da %100’dür. Kızamık aşısı konusunda ise bu oranlar sırasıyla %77 ve %92’dir.

Model, kadınlar açısından da yararlı sonuçlar doğurmuştur. Kerala, Hindistan’da kadın ölüm oranlarında önemli artışların olmadığı tek eyalet olmaya devam etmektedir. Yani, Kerala’da kız çocuklar erkek çocuklarla eşit yaşama şansına sahiptir.

Kerala’nın kalkınma stratejisinde yeni bir öge, 1987 – 1991 yılları arasında solcu Demokratik Cephe Yönetimi tarafından başlatılan Yeni Demokratik İnisiyatifler Kampanyası (YDİ)’dir. YDİ’ler, halkı kalkınma aktiviteleri içerisine doğrudan katmak ve gönüllü yurttaş örgütlerinden geniş ölçüde yararlanmak için tasarlanmışlardır.

Okuryazarlık Kampanyası

Yeni Demokratik inisiyatiflerin en önemli çalışmalarından birisi tüm eyalet ölçeğinde okuryazarlığın sağlanmasını hedefleyen kampanyadır. Kerala Halkı Bilim Hareketi (KHBH) Ernakulam bölgesinde yaklaşık 2000 gönüllü aktivisti mobilize ederek kampanyayı başlatmıştır. Gönüllüler, okuryazarlığın düşük olduğu komşuluk ünitelerinde (mahallelerde) toplantılar, drama sunumları, okuma-yazma sınıfları oluşturulmasını organize ettiler. KHBH sıradan insanlar arasında bilimsel düşüncüyü popüler kılmak isteyen bilim insanlarının organizasyonu olarak, 1960’lı yıllarda kuruldu. Zaman içinde Kerala’nın en önemli gönüllü örgütlerinden biri oldu ve özellikle çevresel konularda çok aktif bir konumda.

KHBH belediyelik olan beldelerin yanısına 860 kırsal birimin her birinde, köylüleri hareketlendirmek ve sürece katmak için popüler komiteler oluşturdu. Ocak 1989’da Ernakulam Bölgesindeki beş dış noktadan başlayarak beş okuma yazma komitesi (Jatha) kampanyaya dahil edildi. Önemli siyasi liderler, edebiyatçılar, din adamları ve akademisyenler komitelere (Jatha) öncülük ettiler. Her komitenin bir de sanatçılar grubu vardı. Bunlar, muhtelif noktalarda halk oyunları oynayıp sokak gösterileri yaparak, grupça şarkılar söyleyip konuşmalar yaparak altı gün boyunca yaya dolaş-

tılar. Her bir performansları, ortalama 300-400 kişi tarafından izlendi.

Komiteler ve sanatsal gösteriler, halkın öne çıkıp okuma yazma bilmediğini kabul ederek kurslara katılmalarını sağlayan atmosferin oluşumuna yardım ettiler. Dersler başladıktan sonra her yerleşim biriminde kampanya haberlerini vermek için okur-yazarlık panoları kuruldu. Muhtelif vesilelerle, kursiyerler ortaya çıkıp yeteneklerini göstermeleri için cesaretlendirildiler. Bir çoğu dans edebiliyor, şarkı söyleyebiliyor, şiir okuyabiliyorlardı. Kampanya, kursiyerlerin özgüvenlerinin artmasını ve bilinçlerinin yükselmesini sağlayan böyleleri etkinlikleri destekledi. Binlerce ödül ve sertifika verildi.

Eylemciler köylülere Kerala’da konuşulan Malayalamca’da dakikada 30 kelime okumayı, bir metinden dakikada 7 kelime kopyalamayı, 100’e kadar sayıp yazabilmeyi, 3 rakamlı toplama çıkarma ve 2 rakamlı çarpma ve bölme işlemlerini öğretmeyi amaçladılar. Hedef bu süreç içinde Kerala ve Hindistan’ın kamu kurumlarına ilişkin temel bilgileri, temel mallar için ortalama fiyatları, saatin nasıl okunacağını, beslenme bilgilerini, salgın hastalıkların önlenmesini, kadın erkek eşitliğini ve çalışmanın erdemini de öğretmektir. Aşılmanın yararları konulu bilgiler de kızamık, tüberküloz, difteri, çocuk felci gibi salgın hastalıklara karşı aşılamanın önemli oranda arttırıldığı bir kampanya ile birlikte koordine edildi.

Kampanya sırasında, öğretmenler göz bozukluklarının birçok kursiyerin okumasını engellediğini fark ettiler. Müslümanların yoğun olduğu bir bölgede organizatörler yerel halkı gözlük bağışına davet ettiler. 1989 Ekim ve Kasım aylarında kampanyaya 50,000’den fazla gözlük bağışlandı. Bir günlük bir eğitimden geçen 40 gönüllü, bu gözlükleri ihtiyaç sahiplerine dağıttı.

1990 Şubatında, Ernakulam Bölgesinin en büyük mülki amiri, bölgede okur yazarlık oranının %100’e ulaştığını açıkladı. Bölgedeki okur-yazar olmayan 174,000 kişinin 135,000’i kampanya kapsamında okuma yazmayı öğrenmişti. Kaldı ki bu 135,000 kişi, okur yazarlık testinde %80’in üzerinde başarı gösterenleri kapsıyordu; kalan 39,000 kişi testi geçememişlerse de okuma yazma konusunda kimi melekeler elde etmişlerdi

ve takip programlarıyla seviyelerini yükseltebilecek durumdaydılar. Bağımsız bir gözlemci kampanya sürecinde, bir kişinin okuma yazma öğrenmesinin maliyetinin 26\$'dan az olduğunu hesapladı. Birleşmiş Milletler (BM) Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO) 1990 yılı okur yazarlık ödülünü KHBH'ne verdi.

Kampanyanın bir başarısı da, çoğu alt kast mensubu olan kursiyerlerin gururlarının okşanması oldu. Bir çok yaşlı kursiyer önceki yıllardaki toprak reformu mücadelesinde yer almışlardı ya da yaşamlarını değiştirme çabası ile geçen uzun erimli diğer deneyimlere sahiptirler. Okuma yazmayı ve aritmetiği öğrenmek onlara, hükümet görevlilerini sorgulamak için güven kazandırdı. Bir gazeteci, Kerala'daki yöneticilerin bu yeni okuryazarlardan daha iyi yollar ve sağlık hizmetleri talep eden mektuplar aldıklarını söylediklerini bildirdi. Programın Eyalet çapında yayılması, Kerala'da okuma yazma oranının %100'e erişmesi sonucunu doğurdu.

Ekolojik Mutfaklar

Diğer bir demokratik inisiyatif Kerala'nın az kalmış orman rezervleri üzerindeki baskıyı azaltmak için verimli ocakların yaygınlaştırılmasını amaçlamaktadır. Hindistan'ın tamamı, yakıt sorunundan muzdariptir. Ülkenin petrol ya da doğal gaz rezervi bulunmamaktadır. Sonuç olarak, kırsal enerjinin %69'u odundan elde edilmektedir. Asırlardır süren odun tüketimi, büyük bir nüfus ve alternatif yakıtların yokluğu, ormanların dramatik bir şekilde yok olmasına, odun toplamak için saatlerce emek harcanmasına ve ülkenin enerji konusunda geleceğe yönelik kaygılarının artmasına neden olmaktadır.

Hindistanın geleneksel ocakları yalnızca %10 verimlilikle yanarlar ve önemli bir hava kirliliğine neden olurlar. Gujarat eyaletinde yapılan araştırma, ortalama bir Hint evinde, yemek pişiren kişinin yılda 21.000 mg; diğer hanehalkının ise 3,700 mg partikül soluduğunu göstermiştir. Buna karşın Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) tavsiye ettiği seviye 210 mg'dır. Bir Gujarati mutfağında 3 saat yemek yapmak, maruz kalınan benzoapyrene itibarıyla, bir günde 20 paket sigara içmek ile eşdeğerdir. Yeni Delhi'de sürdürülen 15 yıllık

bir çalışmada, bu geleneksel ocakların kullanımı ile kalp hastalıkları arasında bir bağlantı bulunmuştur. Ahmetabad'ta yapılan araştırma dumanlı mutfaklar ile kronik bronşit arasında bağlantı bulunduğunu göstermiştir. Nepal'de, karbonmonoksidin yetersiz beslenmeden muzdarip annelerde anemiye yol açması sebebiyle, evdeki dumanın çocuk ölümlerine yol açtığı tespit edilmiştir.

KHBH yüksek verimli ocakların Hindistan çapında yaygınlaştırılması için çalışmaktadır. Verimliliği yüksek ocaklar Hindistan'da daha 1940'larda geliştirilmiş olmalarına karşın yaygın olarak kullanılmıyorlardı. Yeni Demokratik İnisiyatifler Hareketi (YDİH) ocakların geliştirilmesi ve halka mal edilmesi için tüketici araştırmaları ve eğitim programları yürüttü.

Kerala'nın Mundur Köyünde, Entegre Kırsal Teknoloji Merkezi'nde (EKTm) bilim insanları ve mühendislerden oluşan küçük bir ekip geliştirilmiş ocak tasarımı üzerinde çalışmaktadır. KHBH mühendisleri %25 kombine verimlilikte yanan iki ana yanma borusu ve bir yedek yanma borusu olan bir ocak (Parishat 21) geliştirdiler. Hanehalkları, bu "chulah" ya da geleneksel ocakları yerleştirmeye yardım ettiler. Tuğla, kil, kireç, kiremit, kum ve piriç tabakasını kendi imkanlarıyla tedarik ettiler. 1992'de ortalama bir hane halkı için chulah'ın malzeme ve işçilik maliyeti, bir erkek tarım işçisinin 5 günlük ücretine yani yaklaşık 8.64 \$'a eşitti. Bu yatırım, yıllık yakıt maliyetinden 21.43 \$'lık bir tasarruf potansiyeli taşıyordu.

EKTm evde yemek yapan kişilerle bilim insanlarını biraraya getirmek için seminerler düzenledi. Bilimciler tasarımın geliştirilmesine öncülük edecek kullanıcı şikayetlerini dinlerken KHBH gönüllüleri bu seminerleri "chulah"lara ilgiyi arttırmak için kullandılar. Bu yaklaşım sayesinde önemli bir tasarım hatası düzeltildi. İlk tasarlanan ocaklarda, pişirme platformunun arkasından yükselen bir baca bulunuyordu. Bacayı temizlemek için kullanıcılar platforma uzanmak, mekanizmadan erişimi güç bir parçayı çıkarmak ve biriken isı fırçalamak durumunda kalıyorlardı. Alt bacanın tıkanmaması, verimliliğin azalmaması ve zararlı dumanın mutfığa taşmaması için bu kirli ve zaman

alıcı işin en az ayda bir kez yapılması gerekiyordu. Sorunu çözmek için EKTm mühendisleri, ocağın arkasını evin dışına uzattılar. Ev dışında olunca, baca 90 derece açıyla yukarıya çevrilebiliyor ve kolay temizlenir hale geliyordu.

Kerala’da 1980 başlarından bu yana kullanılmaya başlanan 200,000 yeni ocağın yarısından çoğu, komite (jathas), sanatsal performanslar, eğitim seminerleri gibi yöntemleri ve kullanıcıya yönelik saygı ile tanımlanan yaklaşımları ile EKTm ve KHBH’nin sayesinde kabul görmüştür. 200,000 ocak, Kerala’daki hanehalklarından %9’unun bu yeni yöntemi benimsediğini göstermektedir ki bu oran Hindistan’ın diğer bölgelerine göre son derece yüksektir.

Kaynak Planlaması (Resource Mapping)

Kerala’daki en yaratıcı kalkınma çabalarından birisi, köylülerin yerel kaynakları harita üzerinde göstermeye teşvik edildiği, halkın kaynak planlaması programıdır. Bu ev yapımı haritalar, çevreye duyarlı yerel planlamanın kaynak kullanımının kısa dönem kazanımları ve uzun dönem etkilerine ilişkin tartışmalarını yönlendirmek için bilimsel haritalarla birleştirilmişlerdir. KHBH aktivistleri projeyi genel okur-yazarlık kampanyasının mantığı bir uzantısı olarak görmektedirler. “Halkın Kaynak Planlaması” programı, harita ve arazi okur-yazarlığını oluşturmayı amaçlayan bir girişimdir.

Yoksulluğu ve eşitsizliği sürdürülebilirliği tehdit eden unsurlar olarak gördükleri için aktivistler, ulusal düzeyde ya da Eyalet Başkentleri düzeyinde yapılan üst ölçekteki merkezi planlara pek güvenmemektedirler. Bölgenin kaynaklarının bilgisini mükemmelen haiz olan ve hangi arazi kullanım biçiminin ya da girdinin toprak verimliliğini artıracaklarını en iyi biçimde muhakeme edebilen yerli toprak sahiplerine ise inançları tamdır. Aktivistler, bilim insanlarının katkıları ile köylülerin kolektif hareketinin toplumsal ve ekolojik olarak sürdürülebilir arazi kullanım uygulamaları için en umut verici yöntem olduğuna inanmaktadırlar.

Pilot bir kaynak planlaması projesinde profesyonel bilim insanları, KHBH’nin seçtiği Kerala

çapındaki 25 köyle bağlantılı olarak çalışmaktadır. KHBH ve EKTm’de projeye aktif katılmaktadır. KHBH, kampanyayı komiteler (Jathas), sanatsal gösteriler, seminerler, bilgilendirme toplantıları ve kukla gösterileriyle başlatmıştır. Seçilmiş 25 köyün her birinde bir festival atmosferi yaratıldıktan sonra KHBH organizatörleri birim başına en azından 5 gönüllü kaynak planlayıcısı bulmak için çalıştılar.

Gönüllüler kısa bir eğitim programından geçtikten sonra her bir köyde en çok 10 gün kalan bilim insanlarının da yardımı ile kaynak planlamasına başladılar. Köy kaynak planlayıcıları arazi kullanımı, yerel kaynaklar ve su kaynakları hakkında veri topladılar. Bu veriler, çevresel değerlendirme haritalarının geliştirildiği altı set harita üretmek için materyaller üzerinde yeniden çalışan bilim insanlarınca zenginleştirildi. Çevresel değerlendirme haritaları da, köylülerin, gönüllülerin ve bilim insanlarının bir eylem planı geliştirmelerini teminen köylere sunuldu.

Pilot köylerden biri olan Kerala’nın kuzeyindeki Kalliassiri’de, deneyimli bir KHBH eylemcisi liderliğinde yerel halk kendi tarımsal ihtiyaçlarını daha iyi karşılamak için bu haritaları kullandı. Kaynak planlaması ile eş zamanlı olarak sürdürülen sosyo-ekonomik araştırma, kuru mevsim sonlarında köylülerin Hindistan’ın diğer bölgelerinden çok pahalıya sebze satın almak durumunda kaldıklarını gösterdi. Aynı zamanda birçok pirinç tarlası, susuzluk sebebiyle boş durmaktaydı. Halkın kaynak planlaması grubu ve Kalliassiri Köyü komitesi, küçük ölçekli bir deneysel projeye sponsorluk ettiler ve arazi sahipleri, kuru sezon boyunca işlenmeyen tarlalarını işsiz gençlerin ücretsiz kullanımına açtılar. Gençler bu tarlalarda kuru sezon sebzeleri yetiştirdiler ve ürünlerini, diğer eyaletlerden satın alınan sebzelerden daha ucuza pazarladılar.

Komite bahçelerin yerseçiminin, yerel su kaynakları en iyi biçimde kullanılacak şekilde yapılması için hazırlanan haritaları kullandı. 1993’ün kurak mevsiminde, işsiz gençler grubu kayda değer bir ilk hasat yaptı ve komitenin projeye yatırdığı parayı çıkardı. 2500 dolayında işsiz genç iş tecrübesi kazandı ve gelir elde etti. 24 000 m² (6 acre) den fazla nadasa bırakılmış alan

üretime açıldı. Gelecekte, organizatörler ekim ve ürün alımının daha iyi olacağını ve projenin kara geçeceğini umuyorlar.

Kerala Ateş Hattında (Kerala Under Fire)

Kerala'nın plancıları ve köylüleri sürdürülebilir kalkınmanın koşullarının yaratılması için gerçek bir katılım, eşitlik, yeterli özgüven ve çevre duyarlılığını sağlama çabasındalar. Yeni Demokratik İnisiyatifler (YDİ) eğitimi güçlendirmek, enerji için orman kaynakları kullanımını azaltmak ve üretimin arttırılmasında kullanılabilecek köy kaynaklarını tanımlamak için yerel inisiyatifleri kullanma sözünü tuttu. Ancak, son yıllarda, Kerala'nın başarıları, yavaş ekonomik gelişme, yüksek işsizlik oranı ve Dünya Bankası'nın baskısı ile

Hindistan ulusal hükümetinin politikalarındaki değişimler nedeniyle tehdit altına girdi.

Kerala'nın sosyal adalet modeli, Hindistan merkezi hükümetin liberalleşme politikalarıyla tehdit edilmektedir. Ulusal düzeydeki bütçe kesintileri nedeniyle okullarda öğle yemeği yiyen çocuk sayısı 1987 yılında 3 milyon iken 1993 yılında 2,2 milyona düştü. Adil fiyatlı yiyecek dükkanları 1993 yılında 1992 yılına göre, %9 daha az pirinç sattı. Diğer yeniden dağıtım politikaları da tehdit altına girdi. 1994 yılında, eğitim sistemindeki kitlesel özelleştirme, sürekli ve militarize gösteriler sayesinde engellendi. Kampanya süresince, polis tarafından 5 öğrenci öldürüldü. YDİ'ler Kerala'nın, kendi tercihi olmayan yeni koşullar altında eski kazanımların sürdürülmesi ve genişletilmesi yolundaki çabalarının bir parçasıdır.

**“Halkın
Kaynak
Planlaması”
programı,
harita ve
arazi okur-
yazarlığını
oluşturmayı
amaçlayan
bir girişim-
dir.**

Atatürk Orman Çiftliği'nin 79 Yılı ve Çiftliğin Korunmasına Yönelik Politika Arayışları

* Yüksek Şehir Plancısı
** Yüksek Şehir Plancısı,
ODTÜ Siyaset Bilimi ve
Kamu Yönetimi Bölümü
Doktora Öğrencisi,
Ankara Büyükşehir
Belediyesi

Eser ATAĞ* - S. Zafer ŞAHİN**

Atatürk Orman Çiftliği (AOÇ), toplumun değişik kesimlerince farklı şekillerde algılanır. Kimine göre her sabah taze olarak içilen süt, yenilen yoğurt, lezzeti unutulmayan dondurmadır. Kimine göre kent ortamının yorgunluklarının atıldığı dinlenme yeri; vazgeçilemeyen buluşma ortamıdır. Kimine göre ise, dünyanın çeşitli bölgelerinde yaşayan hayvanları içinde barındıran hayvanat bahçesidir.

Algılanış şekli ve yarattığı çağrışımlar herkese göre farklılıklar taşımakla birlikte, aslında Atatürk Orman Çiftliği gerek Ankara, gerekse Türkiye için çok önemli bir değerdir. Bu değer iki temel nedenden kaynaklandığı söylenebilir. Birincisi, tarihsel açıdan bu alanın Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş azminin ve kararlılığının bir göstergesi olmasıdır. Yeni kurulan Başkent'in örnek ve öncü olma iddiası, tarım ve hayvancılık alanında da kendini göstermeli, tarıma pek de elverişli olmayan bir arazinin hem tarımsal, hem de rekreatif açıdan ülkeye kazandırılabilceği gösterilmelidir. Bunda da büyük ölçüde başarılı olunmuş, tarım ve tarıma dayalı sanayi ile rekreatif çeşitlilikte Çiftlikte önemli ilkler gerçekleştirilmiştir. Bu değer ikinci nedeni ise, Ankara kenti ve kent planlaması açısından barındırdığı potansiyellerdir. AOÇ, -her ne kadar üçte biri amacı dışındaki kullanımlara tahsis edilmiş olsa da- pek çok kenti kısıktırarak büyüklükte ve tam da kentin ortasında kalmış bir yeşil omurga durumundadır. Bu değer, eğer farkına varılabilirse Ankara'nın planlanmasında olağanüstü bir gizli güçtür.

Peki, bu değer bugüne kadar nasıl kullanıldı? Kuruluşundan bugüne geçen 79 yılda Atatürk Orman Çiftliği nasıl değişti? Yeterince korunabildi mi? Kente ve kentliye ne ölçüde kazandırılabilir? Korunmasının önündeki temel sorunlar nedir? Bundan sonra nasıl bir yaklaşımla Çiftlik ele alınabilir? Bu yazıda bu sorular yanıtlanmaya çalışılacaktır.



Resim 1. Çiftliğin ilk dönemi

Atatürk Orman Çiftliği Kuruluyor

Atatürk Orman Çiftliği, 05.05.1925 tarihinde, önce 20 000 dekar, daha sonra Balgat, Etimesgut, Çakırlar, Macun, Güvercinlik, Tatar ve Yağmur-baba gibi arazilerin de satın alınmasıyla **52 000 dekarlık** arazi üzerine M. Kemal Atatürk'ün emriyle kurulmuştur. Çiftlik kuruluşunda Atatürk'ün kendi kişisel mülküdür.

Çiftliğin kuruluş amaçları,

- Hububat cinslerinin ıslahı için İç Anadolu Bölgesi koşullarına uygun yeni türlerin araştırılması, halka tanıtılması ve dağıtılması,
- Hayvancılığın geliştirilmesi, yeni hayvan cins ve ırklarının araştırılması,
- Elde edilen tarım ürünlerinin işlenmesi,
- Bilimsel yöntemlerle ağaçlandırma çalışmaları yapılması, yapay korular ve ormanlar yapılması, fidanlık kurulması,
- Makineli tarıma geçiş ve büyük alanlarda tarım için ziraat, alet ve makineleri üreten bir atölye kurulması,
- Tarım öğretimini uygulamalı olarak halka aktarmak için pratik kurslar ve stajlar düzenlenmesi,
- Ankara halkına temiz ve ucuz gıda maddeleri sunarak kooperatifleşmenin sağlanması,
- Çiftliğin ürettiği tarım ürünlerini alarak piyasada düzenleyici rol oynaması,
- Ankara çevresinin ağaçlandırılması,
- Halkın gezeceği, eğleneceği sosyo-kültürel ve rekreatif alanların oluşturulmasıdır.

Çiftlikte Ne Yapılıyordu?

İlk adı "Orman Çiftliği" olan Çiftlik arazisinin bir bölümü, ilk kuruluş sırasında bataklık halindedir. Ancak, yapılan çalışmalarla bataklık ve sazlık olan bu bölge tarıma elverişli duruma getirilmiş, tarım, hayvancılık ile ıslah projelerine öncülük yapma görevlerini üstlenmiştir.

Kuruluş amaçları doğrultusunda, Atatürk Orman Çiftliğinde ilk aşamada ziraat ve hayvancılık organize edilmiştir. Bunun uzantısı olarak endüstriyel tesisler oluşturulmuştur. Doğal olarak üretimin değerlendirilmesi için piyasalarla ilişkiyi sağlamak için ticari yapılanmalar kurulmuştur. Bunun için satış mağazaları, lokanta ve gazinolar açılmıştır. Atatürk Çiftlikleri satış mağazalarında, çiftliklerin bütün mahsulleri satılmıştır.



Resim 2. Marmara Havuzu

Çiftlik'te aynı zamanda sosyal yaşama öncülük etmek için lokanta, gazino, park ve plaj gibi işletmeler açılmıştır. Eğlence yerleri az olan Ankara'da halk, tatil günlerini çiftliğin parklarında, gazinolarında ve lokantalarında geçirmiştir. Halkın eğlencesi için bir lunapark kurulmuş, parasız olarak gezilen bir hayvanat bahçesi ile bir müze oluşturulmuştur. Çalışanlar ile civar köylülerin çocuklarının okumaları için çiftlikte bir de yatılı okul kurulmuş ve bir poliklinik açılmıştır.

Çiftlik'te modern ziraatın nasıl yapılabileceği ve üretimin nasıl değerlendirilebileceği gösterilmekle yetinilmemiş, bu alanda uzmanlar yetiştirilmesi amaçlanmıştır. Gerekğinde yurtdışından uzmanlar getirilerek, ülkemizde uzman yetiştirilmesi sağlanmıştır.

Kuruluşun yapısı incelendiğinde; meyveden sebze, çiçekçilikten park-bahçe düzenlemelerine; meralardan ormana; küçükbaş hayvancılıktan mandıralara; bira fabrikasından malt'a; buz, soda, deri fabrikasına, ziraat aletleri ve demir fabrikasına, yoğurt imalathanesine kadar tarım ve hayvancılıkla ilgili her konuda üretim, değerlendirme ve pazarlama ünitelerinin olduğu görülür. Bu ünitelerin her biri, konusu ile ilgili olarak araştırma ve geliştirme çalışmalarında ülke düzeyinde örnek olmuş zamanla bu çağdaş anlayış ülke üretimine yansımıştır.

Çiftlikler Hazineye Bağlanıyor

Atatürk, kurduğu bütün çiftliklerini ve bu arada Orman Çiftliği'ni, kuruluş amaçları çerçevesinde yönetilmesi umuduyla 11.06.1937 ve 13.06.1937

Kuruluş amaçları doğrultusunda, Atatürk Orman Çiftliğinde ilk aşamada ziraat ve hayvancılık organize edilmiştir. Bunun uzantısı olarak endüstriyel tesisler oluşturulmuştur.

tarihli iki yazısı ile hazineye bağışlamıştır. Bağışın ardından, bu Çiftliklerin yönetilmesi için 01.01.1938 günlü 3308 sayılı Yasa ile Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu (DZİK) kurulmuş ve bütün taşınmazlar bu kuruma devredilmiştir. Bu dönemde Orman Çiftliği, “Gazi Orman Çiftliği” adını alarak faaliyetlerini sürdürmüştür.

AOÇ Yasası Kabul Ediliyor

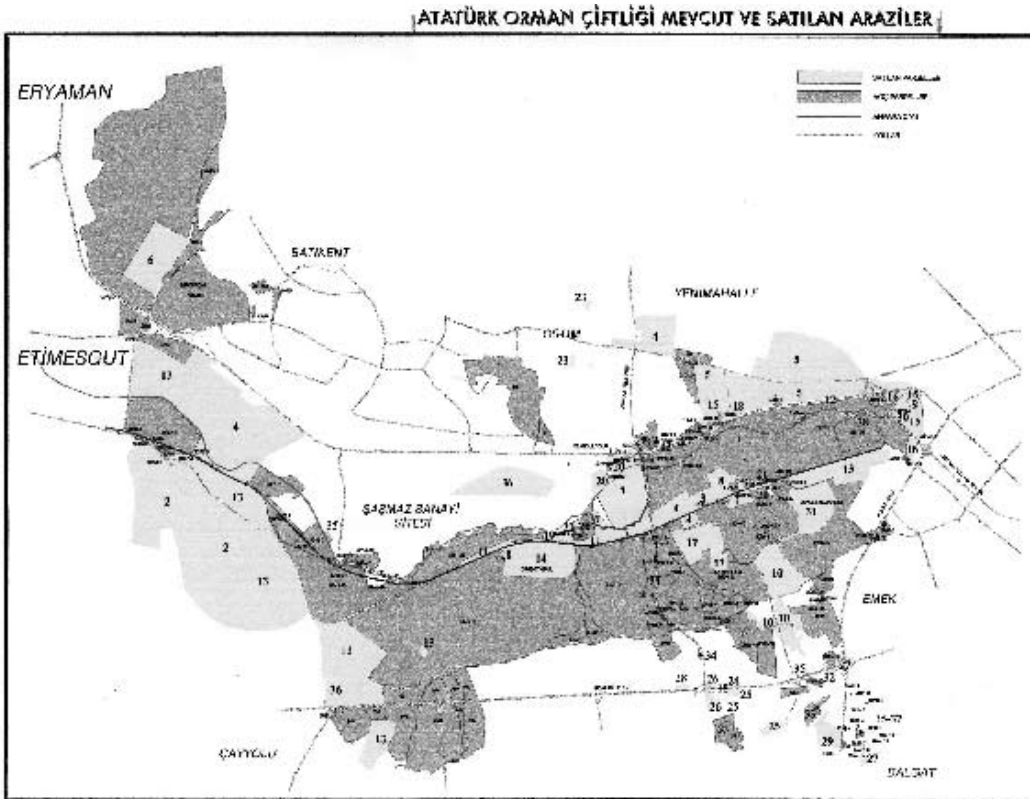
Atatürk’ün bağışladığı çiftlikler, bu statülerini yalnızca 11 yıl sürdürebilmiştir. 1950 yılına gelene kadar, AOÇ ile ilgili yasal bir düzenlemeye gerek duyulmamıştır. Çiftliğin özelliği dikkate alınarak 24.03.1950 tarihinde **5659 sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanunu** ile Çiftlik, “Atatürk Orman Çiftliği” adı altında Tarım Bakanlığı’na bağlı tüzel kişiliğe sahip bir kuruluş haline getirilmiştir.

AOÇ adı altında özerk bir yapıya kavuştuktan sonra faaliyetler devam ettirilmiş, çiftlik arazisi dışında yerler kiralanarak çalışmalar genişletilmiş, şarapçılık geliştirilmiştir.

Ankara çevresinin gelişmesi ve civarının yapılaşması sonucu koyunculuk kaldırılmış ve bunun üzerine de kullanma hakkı AOÇ’ye ait olan Aydos Yaylası ve çoban evi 16.09.1950 tarihinde Ankara Orman İşletme Müdürlüğü’ne bir tutanakla bırakılmıştır.

Halen yürürlükte olan 5659 sayılı Yasa’nın **en önemli yönü, Atatürk Orman Çiftliği arazisinin kullanımı ve korunmasına yönelik maddeleri içermesidir. 9. ve 10. maddeler Çiftliğin arazilerinin devredilmesini zorlaştırmayı amaçlamaktadır. Yasanın 9. maddesi “Müdürlüğün bütün malları devlet malı hükmündedir. Bu mallar aleyhine suç işleyenler devlet malları aleyhine suç işleyenler gibi ceza görür.”, 10. maddesi “Atatürk Orman Çiftliği’nin bu kanunun yayımı tarihindeki sınırları içinde bulunan gayrimenkulların gerçek veya tüzel kişilere devir ve temlik ve kamulaştırılması özel bir kanunla izin alınmasına bağlıdır.” hükümlerini getirmiştir.**

Meclise devirle ilgili bir yasa taslağı geldiğinde, milletvekillerinin duyarlı davranarak buna izin



vermeyecekleri düşüncesiyle 10. madde oluşturulmuş ve kabul görmüştür. Yasa maddesine göre özel yasalara da engel konulmuş, kamulaştırma yapmak bile özel bir kanun çıkarılmasına bağlanmıştır. Yasayla, kamu kurum ve kuruluşlarının yapacakları projelerde, Atatürk Orman Çiftliği sınırları içinde kamulaştırma gerekçeli bir işlem yapılmasını engellemek ve Atatürk Orman Çiftliği'ni bu tür projelerden uzak tutmak ve bütünlüğünü korumak amacı güdülmüştür.

Atatürk Orman Çiftliğinin Küçülmesi

Çiftliğin korunmasına yönelik Yasa Maddelerine rağmen, Çiftlik arazisi izleyen yıllar içinde pek çok kamu ve özel kuruluşun iştahını kabartmış, Ankara'nın büyümesi ile birlikte kentin yoğunlaşan altyapı gereksinmesi ve rant baskıları, Çiftlik alanını olumsuz yönde etkilemiştir.

Kurulduğunda 52 000 dekar olan Atatürk Orman Çiftliği arazisi, günümüzde 33 487 dekara inmiştir. AOÇ, geçen 67 yıl içinde yasayla devir ya da satış yoluyla arazi varlığının %36'sını kaybetmiştir (AOÇ Müdürlüğü, 2004). Buna kiraya verilen alanlardaki amaç dışındaki kullanımlar da eklenince bu oran %45'lere çıkmaktadır.

Çiftlik arazilerinin devri, genelde dört değişik yöntemle yapılmıştır.

- Özel Kanunla Devir
- Protokol Yolu İle Devir
- Kiralama Yolu İle Devir
- Yasasız, Protokolsüz Devir

1. Özel Kanunla Devredilen Araziler

Çiftlik arazisinin, yaklaşık 22.000 dekarı (21.983.218 m²) (DDK Raporu, 2003), 1939-1983 yılları arasında çıkarılan 6 özel kanunla devredilmiş veya satılmıştır. AOÇ arazisi, Mili Savunma Bakanlığı başta olmak üzere birçok kurum ve kuruluşa devredilmiştir.

Devredilen arazilerin (%) olarak dağılımı

%65
Milli Savunma Bakanlığı
%22
Çeşitli Kamu Kurum ve Kuruluşları ve Üniversiteler
%8
Ankara Büyükşehir Belediyesi
%5
İşçi Konutları, Çiftçiler, Çeşitli Yapı Kooperatifleri

Devirlere ait yasalarda belli bir standart birliği bulunmamaktadır. Kimi yasada devredilen parsel no'su, miktarı ve ne amaçla kullanılacağı çok açık belirtilmiş, hatta amacı dışı kullanıldığı tespit edildiğinde geri verilmesi zorunlu kılınmış olmakla birlikte birçoğunda ne amaçla kullanılacağına hiç değinilmemiş, bazılarında arazide hangi kullanımların yer alacağı açıkça belirtilmiş olmasına rağmen, amaç dışı kullanılacağına ne yapılacağı yer almamıştır.

2. Protokol Yolu İle Devredilen Araziler

Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'nın arazi sağlayarak, başka kuruluşlarla yaptığı kar ortaklığıdır. Bunun en somut örneği Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali (AŞTİ)'dir. Terminal ve diğer işletme binaları, otogar, peronlar, hizmet alanları adı altında büyük bir arazi bu kullanıma tahsis edilmiş ve yapılaşmaya açılmıştır. Öte yandan terminalin çevre yollarına bağlantısı için yollar açılmıştır. Bu bağlantı yolları da Atatürk Orman Çiftliği arazisinden geçirilmiştir.

3. Kiralama Yöntemi İle Devredilen Araziler

5659 sayılı yasayla, yasadan önce kiralanmış arazi parçalarının tasfiyesi yapılmış olmasına rağmen, kiralamaların devam etmesi, daha sonraki yıllarda çıkan yasalarla tapuları ile birlikte ilgili kurumlara devredilmesi yaşanmış olmakla birlikte günümüzde de en çok uygulanan 1-49; 1-99 yıllığına kiralama yolu ile devirler ve devredilen arazilerdeki yapılaşmalar devam etmektedir.

Kiralama yolu ile Atatürk Orman Çiftliği arazisini kullanan, ancak çıkan yasalarda yer almak istemeyen (kiralama yolu ile kullanmaya devam etmek isteyen) kurumlar bulunmaktadır. Bunun nedeni, bu kurumların çok düşük ücretlerle neredeyse ücretsiz olarak kiraladıkları alanların bedelini ödeyip tapusunu alma gereğini duymamalarıdır.

Yasayla çelişen kiralamalar ve protokoller için 30 Temmuz 1998 tarihinde 23418 sayılı yönetmelik yayımlanmıştır. Bu yönetmeliğin 15. maddesinde çiftliğe ait her şeyin kiralalanabilirliği, 19. maddesinde ise önceden planlı olarak yollarla parçalanmış arazi parçalarının kiralalanabilirliğini, 20. maddesinde ise tüzel ve gerçek kişilere kiralana bileceği yer almıştır. Ancak açılan dava sonucunda yönetmelik iptal edilmiştir.

AOÇ,
geçen 67
yıl içinde
yasayla
devir ya
da satış
yoluyla
arazi
varlığının
%36'sını
kaybet-
miştir



Şekil 2. Kiralanan arazilerin dağılımı Kaynak: Devlet Denetleme Kurulu Raporu, 2003.



Resim 3. Marmara Oteli, 2004.



Resim 4. Bowling Salonu, 2004.

Kiralanan arazilerden örnekler
Fotoğraflar: Serdar Özsoy, Cumhuriyet Gazetesi.

Bugün itibariyle AOC Müdürlüğü'nün, çeşitli kişi ve kuruluşlara kiraya verdiği ve mülkiyetin gayri ayni hak tesis ettiği taşınmazların sayısı 112 olup bu kiralamaların büyük bir bölümü ne yazık ki arazilerin bağış mektubundaki amaç doğrultusunda kullanımıyla bağdaşmayan kiralamalardır. Yaklaşık 7 000 dekar (6.888.496 m²) alan kiralama yöntemi ile kamu kurumları ile özel kişilerin kullanımındadır (DDK Raporu, 2003). Satılan ve kiraya verilen arazilerin toplamına bakıldığında, **Çiftlik arazilerinin 21.983.218 m²'sinin satış/devir, 6.888.496 m²'sinin ise kiralama yoluyla toplam 28.871.714 m²'sinin kamu kurumları ile özel kişilerin kullanımına bırakıldığı görülmektedir** (DDK Raporu, 2003).

Atatürk Orman Çiftliğinin kiraya verilen toprakları içinde kamu kurumlarının payı %62, spor kulüplerinin payı %32,79'dur.

Kiraya verilen tesisler olarak; Petrol Ofisi A.Ş. Gen.Müd., Gençlerbirliği ve Ankaragücü Spor tesisleri, ASKİ Genel Müdürlüğü, Türkiye Jokey Kulübü, Atlı Spor Kulübü, Binicilik İhtisas Kulübü, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, Ankara Set Çimento Fabrikası, MİT Müsteşarlığı, Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri, BELKO, Yenimahalle ve Etimesgut Belediyeleri, Karayolları Genel Müdürlüğü, MİTAŞ, PTT Genel Müdürlüğü, Kayalar İnşaat gibi sayılabilir. Kiralanan bu arazilere kalıcı tesisler yapılmıştır.

4. Yasasız - Protokolsüz İle Devredilen Araziler

Kiralama, protokolle ve özel yasa ile devirlerin dışında bir uygulama gerçekleştirilmiş ve bir parti liderine Atatürk Orman Çiftliği arazisinde yer tahsis edilmiş ve arazi anıt mezar haline getirilmiştir.

Atatürk Orman Çiftliği'nin Şimdiki Kullanımı

Atatürk Orman Çiftliğinin tarım ve hayvancılık üretimi giderek azalan bir seyir izlemektedir. Tahıl ve hayvancılık için ayrılan alan gün geçtikçe küçülmüştür. Kentin altyapısının gerektirdiği ana ulaşım yolları, su ve doğalgaz boruları, kanalizasyon, enerji nakil hatları ile bir ağ gibi sarıldığı için, üretim yapılabilecek tarlaları parçalanmış ve tarımsal işlevini yitirmiştir.

Çiftlikte az sayıda büyükbaş hayvan yetiştirilmekte ve bu nedenle fabrikada işlenen süt satın alınmaktadır. Hayvancılıktan büyük ölçüde vazgeçildiği için deri fabrikası ile daha sonraları pulluk fabrikasına dönüşen demir atölyesi kapatılmıştır. 1930'lu yıllardaki üretim çeşitliliği geniş bir yelpazeye yayılırken, üretim etkinliğinden giderek uzaklaşmıştır. Bağcılık yapılmadığı için, şarap üretimi satın alınan üzümlerle sürdürülmektedir.

Çiftlik Müdürlüğü kayıtları, çiftlik alanının %15'inin orman olarak tanımlanabilecek nitelikte olduğunu göstermektedir. Devir ve kiralananlar dışındaki Çiftlik arazisinin %60'ı tarımsal üretime, %15 çayır-mera ve %24'ü orman, park, arsa, yol, vb. amaçlara tahsis edilmiştir.

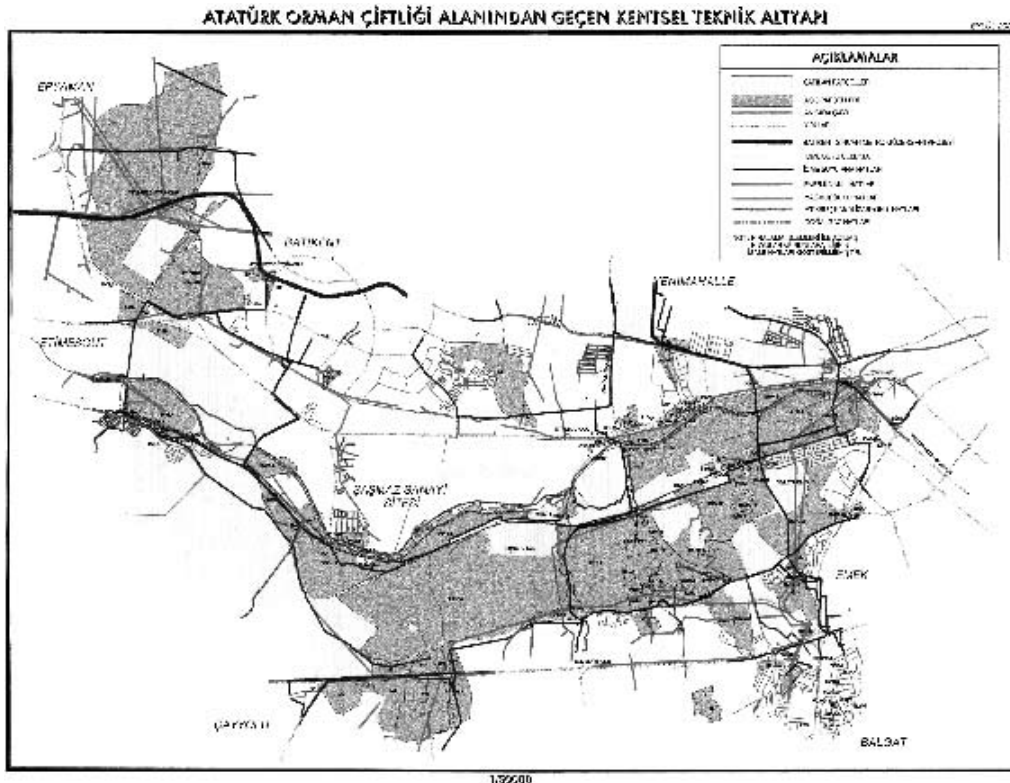
1960'lı yıllarla kadar kentin çeperinde kalan AOÇ; kentin büyümesi, çevre yolları ve çevre yollarına bağlantılar, Otogar gibi kullanımlar nedeniyle kent içerisinde bir ada şeklinde kalmıştır. Gerek kent içerisinde kalması, gerekse tarımsal üretim maliyetinin yüksekliği nedeniyle tarımsal üretim çok sınırlı olarak gerçekleştirilebilmektedir.

Çiftlik, kentlilerce günümüzde daha çok içindeki Hayvanat Bahçesi, piknik alanları ve lokanta gibi rekreatif faaliyetleri ile kullanım bulmaktadır. Çiftlikte üretilen süt ve süt ürünleri, şarap, dondurma gibi ürünler Ankara ve çevresinde pazarlanmaktadır.

Planlama ve Yönetim Açısından Yaşanan Sorunlar

AOÇ arazisinin gerek yasal, gerekse yasadışı olarak başka kullanımlara ayrılması süreci, hem kent, hem de AOÇ açısından plansız ve yanlış kararlara dayandırılmıştır. Arazinin başka kullanımlara ayrılması sırasında Çiftlik arazisi bütünlük ve sürekliliğini yitirmiş, günümüzde parçalardan oluşan, işletmesi giderek güçleşen bir "kayıp mekân"a dönüşmüştür (ODTÜ Raporu, 1998).

Çiftliğin korunması için AOÇ, 1992 yılında sit, 1998 yılında ise I. Derece Doğal ve Tarihi Sit olarak tescil edilmiş, böylece 2863 sayılı yasanın korunması altına alınmıştır. Fakat yapılması gereken koruma amaçlı imar planına henüz başlanmamıştır.



Şekil 3. AOÇ'den geçen teknik altyapı, Kaynak: Devlet Denetleme Kurulu Raporu, 2003.

Atatürk Orman Çiftliği; Tarım ve Köyişleri, Çevre, Kültür ve Bayındırlık Bakanlığı ile belediyelerin görev, yetki ve ilgi alanı içinde yer almaktadır. Bu yapı, Çiftliğin planlanması ve geliştirilmesinde, eşgüdüm sorunlarına ve uzlaşmazlıklara neden olmaktadır.

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Bayındırlık, Kültür ve Çevre Bakanlıklarının Çiftliğe olan ilgisini olumlu karşılamamaktadır. Turizm ve Kültür Bakanlığı Atatürk Orman Çiftliğinin Atatürk Kültür Merkezi alanı ile birleştirilerek Kültür Bakanlığına devredilmesini istemektedir. 2876 sayılı Yasanın 103. maddesinde tanımlanan Milli Komitenin 9. toplantısında master plan yapmakla görevlendirilen Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, kullanım ilkeleri belirlenmediği gerekçesiyle plan hazırlıklarına girişmemiştir. Büyükşehir ve ilçe Belediyeleri ise bu alan üzerinde yetkileri bulunmadığı için mastır planın hazırlanmasını beklemektedir. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, bir yandan koruma amaçlı imar planı çalışmalarının bir an önce bitirilmesini isterken, öte yandan gelecekte hazırlanacak planla çelişebilecek nokta yapılaşma ve kullanma izinleri vermek zorunda kalmaktadır. Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü ise, sit kararlarına aykırı kullanımları önleyebilecek güçten yoksun olduğu için 2863 sayılı Yasa ile tanınan koruma olanağını yeterince kullanamamaktadır.

1930'lu yıllardan bu yana Dünya ve Türkiye önemli ölçüde değişim geçirmiştir. Tarihsel zaman içinde oluşan değişimler, Cumhuriyet'in başlangıç yıllarında kurulan bazı kurum ve tesislerin kuruluş amaçlarının yeniden değerlendirilmesine olan ihtiyacı tüm gerçekliği ve çıplaklığı ile göstermektedir.

AOÇ, mevcut işlevleri ile şimdiye kadar korunmaya çalışılmış, ancak bu başaramamıştır. AOÇ, arazilerinin önemli bölümünü yitirmiş durumdadır. Kentin ortasında kalmış ve büyük baskılara maruz kalan AOÇ için kuruluş amacına uygun yeni işlevler tanımlanmamış, kullanım ve yönetim ilkelerini belirleyecek ve uygulayabilecek bir örgüt modeli öngörülmemiştir. Çiftlik Müdürlüğü, güçsüz yapısı ve yönetim biçimi ile Çiftliğin korunmasını ve kentle bütünleşmesini sağlayamamaktadır.

Çiftliğin korunarak kente kazandırılması için öncelikle; Atatürk Orman Çiftliği'nin sadece

korunması gereken bir emanet mi olduğu, kente nasıl ve hangi işlevlerle kazandırılması gerektiği, AOÇ'nin kent ve kentliyle daha fazla nasıl bütünleştirileceği, üzerindeki baskıların nasıl azaltılabileceği, yönetim yapısının nasıl olacağı, tüm bunlar için ilgili kurum ve kişilerin nasıl bir çalışma yapması gerektiği sorularının yanıt bulunması gerekmektedir.

Bu sorulara yanıt bulunduğunda, Başkentin planlanmasında AOÇ'nin belki de bir çıkış noktası olarak kullanılabilmesi bile mümkün olacaktır. Başkentin tam ortasında kalan bu büyük alanın, şimdiye kadar yaşadığı kötü deneyimler, Çiftliğin kuruluş amaçlarının hangisini muhafaza edilmesi gerektiğini, kentsel dinamikler çerçevesinde nasıl değerlendirilebileceğine ve nasıl yönetileceğine ilişkin politikaların geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu yapılanma gerçekleştirilmediği takdirde AOÇ kentin baskısını üzerinde hissetmeye, gerek yasalarla, gerekse diğer yöntemlerle küçülmeye ve parçalanmaya devam edecektir. AOÇ'nin planlanmasına ve yönetimine hangi perspektifle yaklaşılması gerektiğine yönelik politika arayışlarının bu genel kavrayış içinde belirlenmesi önem kazanmaktadır.

Cumhuriyetin kurulduğu günlerden bu yana AOÇ ile ilgili planlama yaklaşımlarının temel bir yanılgı içerisinde olduğu görülmektedir. Genel olarak AOÇ arazisi; kent içerisinde bulunan ve belli bir işlevi sahip olan bir kentsel alan olarak değil, yapılaşmanın önünde engel oluşturan kısıtlayıcı bir açık alan olarak algılanmıştır. Bunun doğrudan sonucu kamuoyunda "AOÇ'nin bir master planı olmaması" olarak seslendirilmekte, AOÇ'nin içinde bulunduğu Ankara kenti ile olan ilişkisi üzerinde pek durulmamaktadır. Oysaki AOÇ kent içerisindeki her alan gibi kent bütününden ve çevresi ile olan ilişkilerinden bağımsız değerlendirilebilecek bir boş arazi parçası değil, kentin gelişimi ve yaşanabilir kılınması için tarihsel, çevresel ve estetik birçok olanağı içinde barındıran bir simge mekândır ve planlanmasında bu özelliklerinin dikkate alınması gerekir.

Bu sebeple öncelikle AOÇ'nin tarihsel ve simgesel olarak nasıl bir mekânsal öneme sahip olduğunun anlaşılması gerekir. Cumhuriyetin en önemli mekânsal göstergelerinin Ankara kenti özelinde ortaya çıktığı ve Ankara'nın her anlamda bir öncü-örnek olduğu birçok araştırmacı tarafından

sıklıkla dile getirilmektedir. Ankara'nın imarı ve planlanması bu sürecin en önemli adımlarından birini oluşturmuştur. Ankara'nın uluslar arası bir yarışma sonucunda elde edilen plan ve büyük çaplı kamulaştırmalar yoluyla gerçekleştirilen uygulamalarla somutlaşan imarı cumhuriyetin ve ulus devletin kentsel alanda mekâna yerleşmesi olarak görülürse, AOÇ'nin kurulması ve başarıyla işletilmesi de kırsal kalkınmadaki öncülüğün bir örneği olarak gösterilebilir.

Yukarıda da ayrıntılı bir biçimde anlatıldığı gibi, AOÇ devlet eliyle kırsal kalkınmanın bir örneği olarak ürünlerinin bütün Türkiye tarafından tüketildiği bir tarımsal işletme olmanın yanında, cumhuriyet değerlerinin yerleşmesi için gerekli ortak yaşam alanlarının oluşması için de gerekli olan zeminin ortaya çıkmasına katkıda bulunmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında, AOÇ Marmara ve Karadeniz havuzlarında düzenlenen yüzme yarışları, hafta sonu piknikleri, açık hava yaz partileri gibi etkinliklerle çoğunluğu asker bürokratlardan oluşan genç cumhuriyet bürokrasisi ile Ankara'nın yerli sakinlerinin buluştukları ortak payda haline gelmiştir. Bu ortak paydanın oluşumu ulus devletin mekânsal ve kültürel inşasında önemli bir basamak oluşturmuş, ulus devlet idealinin gündelik yaşama uygulanmasının örnekleri AOÇ etkinliklerinde görülür hale gelmiştir.

Ancak tüm bunlara rağmen erken Cumhuriyet döneminde AOÇ'nin varlığını ve Ankara kenti için önemini kavrayan bir planlama politikasının varlığından söz etmek mümkün görünmemektedir. Gerçekte Ankara kentinin kendisi ve AOÇ ulus devlet çerçevesinde ortaya konmuş iki ayrı mekânsal deney niteliği taşımaktadır. Ankara'nın ilk planı olan Jansen Planı, bahçe şehir yaklaşımının izlerini taşısa bile AOÇ'nin varlığını bir planlama girdisi olarak görmemektedir. Jansen planının üzerine oturduğu temel sorunsal olan eski kent-yeni kent ikileminin kavramsallaştırılmasında AOÇ önemli bir konuma sahip değildir. Zaten o yılların anlayışıyla her iki deney de farklı amaçlara hizmet etmekte, birinin bilinçli bir biçimde diğerine katkıda bulunmasının sağlanması öngörülmemektedir. Sonuçta bu tür bir kayıtsızlığın doğrudan sonuçlarından birinin de Ankara kenti için de çok önemli bir alan olan AOÇ'nin Atatürk'ün hemen vefatından sonra parçalanmaya başlaması olduğu söylenebilir.

1950'lere kadar geçen dönemin bu anlamda AOÇ adına karanlık bir dönem olduğu görülmektedir. Merkezi hükümet eliyle çıkarılan yasalarla AOÇ arazisi satış, tahsis ve kiralama yoluyla bölünmüş, bu arada Jansen planında öngörülen nüfus büyüklüğünü aşan kent AOÇ üzerinde yapılaşma baskıları oluşturmaya başlamıştır. Ancak Çiftlik arazisi üzerinde mülkiyet ve yapılaşma açısından oluşan baskıların çözümü için herhangi bir önlem alınmaz. Dönemin ekonomik sıkıntıları ve politik çalkantıları Cumhuriyetin en önemli kazanımlarından biri olan bu mekânın korunması için gerekli inisiyatifin oluşmasına elvermez.

1950'li yıllara gelindiğinde Ankara kentinin geçirdiği önemli dönüşümlerin yeni bir üst ölçek planı gerekli kıldığı görülür ve temelde denetimsiz büyüme, gecekondulaşma gibi sorunlara çözüm olması amacıyla yeni bir uluslar arası planlama yarışması açılır. Yarışmayı kazanan Yücel-Uybadin ikilisinin önerdiği plan kentin bu anlamda sorunlarının çözümü için önerilerde bulunmaktadır. Ancak yine bu planın da AOÇ ile ilgili belirgin bir karar üretmediği, AOÇ'yi kent içinde bulunan bir boş alan olarak algıladığı söylenebilir. Bunun doğrudan sonuçlarından biri kentin büyüme yönünde yer alan AOÇ üzerindeki yapılaşma baskılarının daha da artması ve yer yer AOÇ arazisinin altyapı aktarımları ile bölünmesi olmuştur. Tüm bu süreç boyunca AOÇ arazisi satılmaya ve tahsis edilmeye devam edilmiş, AOÇ'nin bir işletme olarak geliştirilmesi konusuna bile fazlaca önem verilmemiştir.

Kırsal alanlardan kentsel alanlara yoğun göç ve denetimsiz kentsel gelişme sorunlarının alabildiğine yaşandığı 1970'lere gelindiğinde ise, Ankara kentinin temel planlama sorunsalı olarak yaşanan hava kirliliğine bağlı kentin sıçraması ve topografik çanağı dışına çıkması görülmeye başlanır. Bu süreç ise İmar İskân Bakanlığı bünyesinde oluşturulan Nazım Plan Bürosu tarafından oluşturulan 1990 Nazım Planı ile denetim altına alınmaya ve yönlendirilmeye çalışılmıştır. Bu planla birlikte belki de ilk defa, doğrudan AOÇ'nin korunmasına ilişkin bir düşünceyle olmasa bile, kentte yaşanan hava kirliliğinin aşılması için oluşturulması düşünülen yeşil kuşak içerisinde AOÇ için de bazı planlama kararları getirilmiş, çiftlik arazisinin kent çevresinde oluşturulan bir yeşil kuşağın kent içine sokulacak bir yeşil koridor

**Çiftlik
Müdürlüğü,
güçsüz
yapısı ve
yönetim
biçimi ile
Çiftliğin
korun-
masını
ve kentle
bütün-
leşmesini
sağlayama-
maktadır.**

Başlan-
gıçta kent-
ten kopuk
bir tarım-
sal işletme
duru-
munda
olan AOÇ
arazisi
artık kent
içerisinde
kalmış bir
açık alan,
bir bölge-
sel park
kimliği
kazanmış-
tır.

olarak kullanılması fikri ortaya atılmıştır. Ancak bu üst ölçek yaklaşım içerisinde alınan kararlar AOÇ'yi yapılaşma baskısından uzak tutamamış, giderek kent içerisinde kalan bir açık alana dönüşen AOÇ'nin parçalanması süreci devam etmiştir. Yine Ankara kentinin gelişme aksı olarak belirlenen güney-batı aksı üzerinde bulunan AOÇ'nin kent ile nasıl bütünleşmesi gerektiği, bunun için nasıl işlevlere sahip olması gerektiği gibi sorulara da cevap bulunamamıştır.

1990'lar sonrasında ise Ankara kentinin temel sorunlarından birisi bir üst ölçekli planın bulunmamasıdır. Kentin gelişimini yönlendirecek, denetleyecek, yaşanabilir bir kentsel mekânın oluşumu için tutarlı bir strateji ortaya koyacak üst ölçek planının yokluğunda parçacı yaklaşımlar ve kısmi planlama çalışmaları ile kentin kaderi belirlenmeye çalışılmaktadır. Üst gelir gruplarının oluşturduğu gelişme alanları ile alt gelir gruplarının yaşadığı kentsel dönüşüme hedef gecekondular ve çöküntü bölgeleri kentin kutuplaşmasına ve parçalanmasına sebep olmaktadır. Böyle bir ortamda planlama gününbirlik kurulan çıkar ilişkilerinin bir aracı olarak yapılan değer transferlerinin meşrulaştırılmasının temel aracı haline gelmiştir. Bunun sonucunda AOÇ açılan yollar, yapılan parçacı planlar ve geçirilen altyapı hatları ile yeni bir parçalanma ve erime sürecine girmiştir. AOÇ planlama yetkisini elinde tutan kişi ve kurumların gündeminden çıkmış olup, ancak ara ara nükseden bireysel arazi talanı örnekleriyle gündeme gelmektedir.

Oysaki AOÇ arazisi içinde bulunduğu kentsel mekândan bağımsız bir mekânmış gibi ele alınamaz. Başlangıçta kentten kopuk bir tarımsal işletme durumunda olan AOÇ arazisi artık kent içerisinde kalmış bir açık alan, bir bölgesel park kimliği kazanmıştır. Bu sebeple öncelikli olarak Ankara'nın bir üst ölçekli plana kavuşturulması, bu üst ölçekli planın kurgusu içinde kentin nasıl

ve ne yöne büyüyeceği öngörüsü yapılırken AOÇ'nin de nasıl korunacağına ilişkin kararlar alınması gerekmektedir. Kent bütünü içerisinde AOÇ'nin konumunun ve işlevinin ne olacağına karar verildikten sonra da AOÇ arazisinin kendi içerisinde nasıl tasarlanacağı, kullanılacağı ve işletileceği sorusu üzerinde durulmalıdır. Bu anlamda AOÇ'nin bir master plan yapılarak korunabileceği iddiasının üst ölçek plan olgusundan bağımsız değerlendirilmemesi gerekmektedir.

Ankara kenti Cumhuriyet ideal ve inancının en temel göstergelerini içinde barındırmaktadır. Bunlardan biri Ankara'nın imarı sonucunda oluşturulan uygulamalar, diğeri de AOÇ'dir. Bu iki önemli mekânsal göstergenin korunması, bu iki öğenin birbirinden ayrı değil, birlikte düşünülmesi ile gerçekleştirilebilir. Bunun yolu da kent planlaması kurumunun işletilmesinden geçmektedir. AOÇ'nin korunması sorunu aynı zamanda Ankara'nın planlanması sorunudur. Unutulmamalıdır ki, toplumsal değerlerin korunabilmesi ve değişim değil kullanım değerinin öne çıkarılabilmesi için mekânın bir bütün olarak ele alınması, Cumhuriyetin olmazsa olmazlarının planlama yolu ile düzenlenmesi gerekir.

Kaynaklar

- 1- AOÇ Müdürlüğü, 2004, Çiftlik Müdürü Hasan M. Gültaş ile sözlü görüşme, **Çiftlik Müdürlüğü**, Ankara.
- 2- ODTÜ Raporu, 1998, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Kentsel Tasarım Stüdyosu Araştırma Raporu, **Yayımlanmamış Çalışma**, Ankara.
- 3- DDK Raporu, 2003, Atatürk Orman Çiftliği Taşınmazlarının Yönetilip İşletilmesine İlişkin Araştırma Denetleme Raporu, **T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, Yayımlanmamış Rapor**, Ankara.

AOÇ Kimin?*

R. Raci BADEMLİ

Prof. Dr.,

Sahiplilik

1. Evimize sahip çıktığımız kadar bahçemize, bahçemize sahip çıktığımız kadar sokağımıza, sokağımıza sahip çıktığımız kadar mahallemize, mahallemize sahip çıktığımız kadar semtimize, kentimize, ilimize, bölgemize ve ülkemize sahip çıkmamız gerekir. Aksi halde üzerinde yaşadığımız bu topraklara, bu topraklar üzerindeki doğa ve kültür değerlerine “gerçekten” sahip olamayız!

2. Üzerinde yaşadığımız bu topraklara, bu topraklar üzerindeki değerlere gerçekten “sahip” miyiz? Burada, “sahiplilik” kavramını dar anlamdaki “mülkiyet” kavramı ile karıştırmamak gerekir. Kuşkusuz bu topraklar “bizim”, ama nedense “biz”de sadece “benim olan”la sınırlanmış bir “sahiplilik duygusu” var. “Bizim” olan aynı zamanda “benim”dir diyemiyor, böyle düşünemiyor, böyle hareket edemiyoruz.. Kısacası, “kamu”nun olan aynı zamanda “benim”dir; “kamu yararı” ise aynı zamanda benim çıkarım”dır diyemeyen bir kültürün, “bireyci” bir toplumsal bilincin sıkıntılarını yaşıyoruz. Kanımca, doğasıyla, yerleşmeleriyle, insanıyla, kültür ve sanat değerleriyle “bizim” olan Anadolu topraklarına sahip çıkabilmemiz için öncelikle bu sıkıntıyı aşabilmemiz gerekiyor. “Sahiplilik” bilinci olmaksızın çevre ve çevre sorunlarının ne anlamı olabilir ki?

Doğrudan Katılım ve Denetim

3. “Ben benim olana, kamu da ‘kamu’nun olana sahip çıkar” düşüncesinden hareketle, bu güne kadar hep “bizim” olanları devlete, yani “seçilmişlere” ve “atanmışlara”, emanet etmişizdir. Ama, nedense ne “emanetimizin” kaderini merak etmiş, ne de “seçilmişler” ile “atanmışlar”dan hesap sorabilmişizdir... Sonuç ortadadır, ve kimseyi suçlamaya gerek yoktur. Çünkü “bizim” olana “bizim” sahip çıkmamız gerekirken, bunu yapmamışız, bu sorumluluktan kaçmışız!!! Bu böyle devam edebilir mi? Bireyler düzeyinde bir bilinçlenme ve “gönüllü” bir sahiplenme arzusu olmaksızın daha ne kadar devam edebiliriz? “Seçilmişler” ve “atanmışlar”ın dışında “gönüllüler” olarak devreye katılamazsak, “bizim” olduğuna inandığımız değerlere nasıl sahip çıkabiliriz?

AOÇ’nin Yiten Değerleri

4. Atatürk Orman Çiftliği (AOÇ) “bizim”-dir. Tıpkı Atatürk Kültür Merkezi (AKM), Mogan ve Eymir Gölleri, ormanlar, parklar, yollar, meydanlar, kaldırımlar, anıtlar ve kamu yapılarının bizim olduğu gibi.... Ama AOÇ’nin ayrı bir özelliği daha vardır. O bize Atatürk’ten bir emanettir. Oysa bugün, AOÇ’de bırakın “çiftlik”i, “orman”ı; “Atatürk

* Bu yazı; Atatürkçü Düşünce Vakfı ve TMMOB Orman Mühendisleri Odası tarafından 7 Şubat 2000 tarihinde düzenlenen “Atatürk Orman Çiftliği’nin Dünyü Bugünü ve Geleceği” konulu panelden alınmıştır.

k"ü bile algılamak mümkün değildir. AOÇ, "anlamını", "kimliğini" yitirmiştir...

5. Kuşkusuz yiten sadece "kimlik" değildir. AOÇ'nin arazileri parça parça harcanmış (parsellenmiş, kurumlara --Askeriye, Orman Bakanlığı, Belediye vb-- tahsis edilmiş, kişilere ya da şirketlere --benzinlikler, otobüs garajları vb-- kiralanmış), "çiftlik" işlevleri sanallaştırılmış (bal var arı yok!; şarap var bağ yok!; süt, yoğurt ayran var, inek/koyun yok!; marka var, çiftlik yok!) kültür varlığı olarak teşvil edilmiş yapılar ihmal edilmiş (Gazi istasyonu kapalı!; Teşvilli Hamam yıkık!; Bira Fabrikası, battal!), "orman" yerine ise kaçak mezarlar (Devlet Mezarlığı dışında Alparslan Türkeş'in anıt mezarı!), çok katlı yapılar (Atlı Spor, ASKİ, Gençlerbirliği tesisleri!) "bize" açık olmayan kullanım alanları (tarlalar, etrafı dikenli telle çevrili ağaçlıklar) oluşmuştur. Öyle ki, AOÇ'nin tam orta yerinde açıktan akan kanalizasyon gölleşmiş, bir bataklık olmuştur. AOÇ'nin bu içler acısı durumu, Ankara'nın ortasında ne hakkınca kullanabildiğimiz, ne gerektiğinde koruyamadığımız bu alan, "bizim" olana sahip çıkmakta ne kadar geç kaldığımızın somut kanıtıdır. AOÇ ne olmalı, nasıl değerlendirilmelidir? Bu sorunun yanıtını kim, nasıl verecektir?

6. AOÇ Ankara'da çevre sahipliliğinin, çevre bilincinin "litmus kağıdı" olduğu gibi Atatürk'e ve Ankara'ya sahip çıkmanın da birer sınavıdır. AOÇ'ye sahip çıkmayan, çıkamayan, "ben çevreciyim", "ben Atatürkçüyüm", "ben Ankaralıyım" nasıl diyebilir? AOÇ, tıpkı Atatürk Kültür Merkezi gibi, --özel bir yasası olmasına rağmen-- Ankara'nın, başkentin tam ortasında ama ufuksuz, bakımsız ve en önemlisi sahipsiz durmaktadır. AOÇ, ne bugünkü gibi ihmal edilerek parça parça yağmalanmaya; ne Büyükşehir ve Yenimahalle Belediyelerinin istedikleri üzere onlara; ne de, hangi amaçla olursa olsun "kamu yararına çalıştığı öne sürülen kuruluşlar" veya "kullanımlara" tahsis edilip parsellenmeye bırakılabilir. Bu "sürdürülebilir" bir gidiş değildir....

Ne Yapmalı?

7. İlk yapılması gereken AOÇ'nin yeniden kazanılması, onun parçalarını sahiplenmiş kurum, kuruluş ve kişilerden kurtarılması;

AOÇ'nin hem mülk hem de kimlik olarak tekrar bütünleştirilmesidir. Bu tüm satış, kiralama, yap işlet devret ve benzeri anlaşmalar ile gerçekleşmiş tahsislerin iptal edilerek, AOÇ mülkiyet ve işletmesinin "yeniden tek el"de toplanmasına çalışmak anlamına gelmektedir (ki, AOÇ arazisini babalarının çiftliği gibi parselleyip kiralayan/kiralatan, kullanan/kullandıran, işgal eden/ettirten, tahsis alan/veren herkesin --TBMM üyeleri dahil-- yargılanması gerekir). Mevcut kullanımlar ve kullanıcılar, "kamu yararı / kişi ya da kurum çıkarı", "halka açıklık/kapalılık" ve "AOÇ kimliğine uygunluk" gibi ölçütler ışığında değerlendirilmeli; AOÇ içinde olması gerekli ve uygun olmayan tüm kullanımlar (Askeri tesisler, Bakanlık yapıları, Fabrikalar vb) için bir "istimlak" ya da "taşıma planı" hazırlanmalıdır. AOÇ içinde kalması gerekli ve/veya uygun görülen tüm kullanışlar ise AOÇ kimliği, sınırları ve idaresi altında olmak koşuluyla yeniden düzenlenmelidir. AOÇ toprağı üzerinde kurulmuş olan hiçbir tesis AOÇ'den bağımsız, kimliklere, sınırlara, giriş/çıkışlara, idarelere, planlara vb hususlara sahip olamamalıdır. Örneğin, AOÇ sınırları içinde kalan tüm tesislere girebilmek için ilk önce AOÇ'ye girilmeli (ayrı ayrı ve farklı kurum ya da kişilerin denetimindeki tüm doğrudan girişler iptal edilerek, AOÇ "nizamiye"lerinden sonra dolaylı girişler sistemi oluşturulmalıdır!! AOÇ'nin içinden geçen ekspres yollar dışında kalan yollar da AOÇ kapısı olarak değerlendirilmelidir.); AOÇ idaresi sınırları içindeki tüm tesislerin yönetiminde söz sahibi olmalı, bu tesisleri herkese açık hale getirmeli, gelirlerinden pay almalı ve gereken altyapı, güvenlik, temizlik vb hizmetleri verebilmelidir. Kısacası AOÇ idaresi, kendi sınırları içinde herhangi bir idare değil, bir üst idare (asıl sorumlu, karar verici, planlayıcı, yatırımcı) konumunda olabilmelidir.

8. Görüldüğü gibi yapılacak ikinci iş, AOÇ yönetimini --yöneticileri değil-- değiştirmektir. AOÇ yönetiminin bir bakanlığa ya da bir bakanlıklararası kuruluşa emanet edilmesinin doğru olmadığı anlaşılmıştır. AOÇ yönetimini Başbakanlık, TBMM veya Cumhurbaşkanlığı gibi bakanlıklarüstü bir makama bağlamanın

da bir çözüm olmayacağı söylenebilir. Galiba en doğru yaklaşım, geniş tabanlı “özerk” ve “özgün” bir kamu proje yönetim modeli (otoritesi), “belediye”lerden farklı bir alt-yerel yönetim, “alan ya da proje yönetimi” oluşturmak doğrultusundadır.

9. Hemen her büyük kamu projesinde, her kamusal alanda karşılaşılan “yönetim” zaafiyeti AOÇ örneğinde de karşımıza çıkmaktadır. Kuşkusuz, bu zaafiyet “özel-leştirme” savlarına güç veren bir husustur. Kamu iyi (karlı) yönetemiyor, o halde: a)satalım/özelleştirelim!!! (hem sorumluluktan kurtulmuş hem de gelir elde etmiş oluruz), b)olmazsa, kiralayalım!!!, c)diğer kamu kuruluşlarına tahsis edelim!!(sorumluluğu diğerlerine devredelim), veya d)özel sektör ile ortaklıklar kuralım (onlar çalışsın, yapsın biz faydalanalım) yaklaşımları kabul edilemez. Kamu, sorumluluğundaki “proje ve/veya alanları” iyi ve doğru yönetmesini bilmek; bilmiyorsa öğrenmek durumundadır. Ormanlarımız, “Milli Park”larımız, “Sulak Alan”larımız, “Sit”lerimiz, Şehitliklerimiz, anıtlarımız, hastahanelerimiz, kültür merkezlerimizi en iyi nasıl yöneteceğiz? Bunları satsak satamayız, atsak atamayız; kiralask da olmaz!!! Yönetim bir bilimdir. Bu konuda

bilgisi olmadan fikri olan yöneticiler ile; her politik rüzgarda baştan sona değişen yönetici kadrolarıyla; gereksiz bürokrasi, genel bütçeyle bağlı proje finansman modelleri, yüklü personel (çoğu torpilli) kadroları, düşük maaşlar, yetersiz teknik donanım, hantal denetim mekanizmaları, battal ihale usulleri vb ile iş yapmak mümkün müdür? Durmadan sözü edilen, şeffaf, güler yüzlü, hızlı, verimli, sonuç alıcı, katılımcı kamu yönetim birimleri nasıl oluşturulacaktır?

10. Böyle bir “kamu otoritesi” oluşturduktan sonra yapılacak işler ise, AOÇ’nin “kimlik” ve “ufuk” sorunlarını aşacak çalışmaları yapmak/ yaptırtmak, AOÇ ana planını hazırlamak/ hazırlatmak, alt-projeleri tanımlamak, gereken kaynakları bulmak, uygulamaları gerçekleştirmek ve AOÇ’ni tek merkezden işletmek/yönetmek olarak sıralanabilir.

11. Görüldüğü gibi AOÇ’nin önce “mülkiyet”, “yönetim” ve “kaynak” sonra da “kimlik” ve “ufuk” sorunlarını, bu sırayı bozmadan, çözmek gerekmektedir...

12. Kuşkusuz tüm bu sorunları aşabilmek için yeni bir AOÇ yasası hazırlamaktan başka çıkar yol yoktur..... Tüm çevrecilere, Atatürkçülere ve Ankaralılara davetiyem budur...

AOÇ
inde
kalması
gerekli ve/
veya uygun
görülen
tüm kulla-
nışlar ise
AOÇ kim-
liği, sınırları
ve idaresi
altında
olmak
koşuluyla
yeniden
düzenlen-
melidir.

Raci Bademli'ye Yıllık Mektup*

Sümer GÜREL

Sevgili Raci, seni sonsuzluğa uğurlayalı tam bir yıl olmuş (1 Eylül 2003). O günün ertesi 02.09.2003 sabahını çok iyi anımsıyorum. Sabah saat 10 sularında, Cumhuriyet Gazetesini açıp keyifle okumaya koyulurken seninle ilgili ilanı gördüm!.. Ve o anda ODTÜ'deki dostların, dostlarımız senin için uğurlama töreninde buluşmuşlardı. (02.09.2003, saat 10:30'da). Önce çok üzüldüm; hatta kızdım da ODTÜ'lü dostlardan hiçbirisinin beni arayıp haber vermemelerine... Ben de bu (akademik yaşantımın) ilk gözağrımın veda toplantısında birlikte olamaz mıydım?

Ama biraz sakinleşince hak verdim dostlara.. O perişanlık, o evladı, kardeşi, o kadim dostu yitirme felaketi içinde kim kimi anımsayabilirdi ki? Tüm bellekler o anda besbelli ki senin anılarının kilitlenmişti kuşkusuz. Nitekim benimki de öyle oldu Raci.

Hemen (saniyenin dilimleri içinde olsa gerek!) kırk yıl kadar gerilere gidip 1964 Ekiminde sizin 2.sınıf stüdyonuza rahmetli Ekmel Derya ile birlikte girdiğimiz günler geldi aklıma. İlk tasarım konularından birisi ODTÜ kampüsü için bir giriş düzenlemesi idi. Yani salt kapıcı kulübesi değil, yakın çevresi ve anlamlı bir plastik öge (yontu) ve peyzaj öğeleri içeriyordu. Sınıf 9-10 kişi idi; Gükan'ın Baykan'ın,

Erdoğan'ın Tonguç'u Özer'i (seni anılarda karşılamıştır. zira yıllar önce onu da yitirdik), Ali Lütfü'yü Pakistanlı Mustafa Kemal Pasha'yı anımsıyorum. Daha o ilk tasarım denemesinde seni keşfetmiştim. Sadece düşünsel özgürlük değil, deha belirtisi olan çocuksu heyecanın, sunustaki grafik yeteneğin ve projeyi açıklama ve savunmadaki olgun kişiliğin olağanüstü idi. Benim henüz ilk yılım, hatta ilk haftalarım idi; Ekmel hocaya izlenimlerini aktarınca (seni bir önceki yıldan tanıdığı için, daha iyi değerlendiriyordu) aynen, katıldığım görüp sevinmiştim. Keşfim yanlış çıkmamıştı - henüz 31 yaşında genç ve deneyimsiz bir akademisyendim – ve ta sonuna dek de beni yanıltmadın. Keşke o son bu denli erken olmasaydı.



* Raci Bademli'nin ölümünün 1. yıldönümünde okunan metin.

Ertesi yıl, 1965 yaz stajı için Dekanlık tarafından “staj yöneticisi” seçilerek 34 mimarlık ve 8 adet de sizler, Şehir Planlama Bölümü öğrencileri olmak üzere 42 öğrenci ile 8 hafta geçirmek üzere Ünye’nin Gölevi – Göbünalçı köylerine (komşu 2 köy) gitmiştik. ODTÜ’nün ülke çapında öncülük ettiği bu “köylere staj yolu ile eser kazandırma projeleri”nin ilk örneklerindendi. Ve anımsarsan biz de (İller Bankasının parasal desteği ile) Gölevi – Göbünalçı köylerine, sahilde bir küçük Gazino ve birkaç soyunma kabininden oluşan plaj tesisleri inşa etmiştik. Proje 8 haftada bitmeyince ben yönetici olarak 42 öğrenciden 10 tanesinin gönüllü



kalması için çağrıda bulunduğumda sen ve Mimarlık Bölümünden Ahmet Tunç Altınır ilk parmak kaldıranlar arasındaydınız. Süha, Baykan, Cahit, Erol, Berkay, Mustafa ve Erdoğan’ı da anımsıyorum gönüllüler arasında. Akşamları içtenlikli, dostça, gönülden söyleyişlerle geçen nihai atmosfer, ertesi sabah sizlerin çalışma disiplinimizi hiç değiştirmiyordu. Bu nitelikli yetmişmiş kişiliklerin belirtisiydi benim için. Şimdiki gençler arasında sözkonusu nitelik hangi düzeydedir; bilemiyorum...

Seni ilk tanıdığım yıl (1964-1965 ders yılı) babacığımı yeni yitirmişdin. Böylece 18-19 yaşlarında “aile reisi” sorumluluğu yüklenerek kız kardeşlerin Semra ve Ahter’e kanat germek, anacığının acısını başarılarıyla biraz olsun unutturmak – ve kuşkusuz rahmetli babana layık evlat olmak – gibi bir konumda idin. Tüm bunları en mükemmel biçimde başardın; ben de yakından/uzaktan hep gururla, takdirle izledim.

Sonra 1968’de Yüksek Lisans tezini hazırlarken, seni 1. sınıf Temel Tasarım (Basic Design) Stüdyosuna, Dekanlık onayı ile, ben “öğrenci asistanı” olarak yanıma almıştım. O yaz seninle (tatil bile yapamadan!) yeni bir Temel Tasarım Müfredat Programı hazırlamıştık İlk kez Şehir Planlama öğrencileri 1. sınıftaki Temel Tasarımı, Mimarlık öğrencileri ile değil bizim hazırladığımız program çerçevesinde öğreneceklerdi. Senin o programın oluşturulmasındaki “esin kaynağı” rolünü nasıl unutturum? Dersin asal/düşünsel kurgusu senin eserindir. Ben deneyim ve birikim (özellikle Danimarka’daki yılların öğrettikleri) ile katkıda bulunuyordum. Kısacası “özgün” bir Temel Tasarım programını 3-4 yıl birlikte yürüttük; çok doyurucu idi sonuçları. Sonra 1971-1972 (ne mutlu bir yazgı idi benim için) sen ‘Doktora’, ben “Araştırma” bursu ile birlikte ABD’nin ünlü Üniversitesi M.I.T. (Massachusetts Institute of Technology) de buluştuk. Kuşkusuz ayrı ayrı çabalar içindeydik; sen doktora heyecanını, tüm benliğinle yaşıyordun, bekardın ve Boston Kentinin keyfini çıkarıyordun. Biz yani ben, rahmetli Sevinç ve Can ile Civan burs koşullarında ekonomik açıdan pek kolay olmasa da doyurucu bir akademik yıl geçirdik Boston’da. Seyrek de olsa kuru fasulye ya da köfte için davet edince, kıramayıp gelir Can ve Civan ile boğuştuktan sonra birkaç kadeh ile sofrada sohbeti koyulturduk. İşte o 2 Eylül 2003 sabahı tüm bu anılar yığıldı kafama ve yüreğim Dostoyevski’nin deyişi doğrultusunda* ısıtırapla açıldı, taşıtı paşam....!



*Dostoyevski bir yapıtında “anılar tatlı da olsa acı da olsa hep ısıtırap verirler” der.



Unutmadan şunu da söyleyeyim sana; 1968'deki Temel Tasarım Programı'nı, 1979-80 ders yılından itibaren DEÜ-SBPB 1.Sınıfta; 1989-92 arası üç yıl misafir hoca olarak bulunduğum Karaçi (Pakistan) Dawood College'de, seninle aynı dönemde Mimarlık Bölümünde öğrenci olan Kansa Bashir Ahmad'ın Dekan olduğu fakültede ve en son olarak da MSÜ-ŞBPB'de 1993-2000 yılları arasında gençlerle uyguladım ve çok yüreklandirici sonuçlar aldım. Kısacası 35-36 yıllık geçimiş ile hiç eskimeyen bir niteliği var bizim/senin Temel Tasarım Programı'nın ... Anılar, anılar, anılar...

İnsanoğlu psikik bir koruma mekanizması geliştirmiş şu ölüm olgusu ile başedebilmek için. Örneğin

kimileri "eh! ne yapalım takdir-i ilahi (dinsel seçecek)" derken, kimileri de "yaşam işte böyle, giden gidiyor; ama yaşam sürüyor (gerçekçi-akılcı seçenek)" demekte ve bir kesim de "ölenle ölünmez, hepimiz o yolun yolcusuyuz (yazgıcı seçenek)" gibisine sözler ederler. Tüm bu söylemlerin ötesinde bir husus var ki ben çok önemli buluyorum Raci!

O da sonsuzluğa uğurlanan sevgililerin unutulmaması... Nitekim (bir ara merak edip araştırmıştım) uzmanlar ölüm sınıflaması yaparken ilginç ölçütler kullanıyorlar. Sözelimi (önceleri kalp iken) şimdilerde beynin işlevini yitirmesi "biyolojik" açıdan ÖLÜM olgusunun ölçütü olmaktadır. Aynı uzmanlar "asıl ÖLÜM bireyin sosyal anlamda (yani çevresi tarafından) unutulmasıdır" diyorlar. İşte benim önemseydiğim husus bu paşam...!

Geride unutulmaz şeyler bırakabilen kişiler ölmüyorlar; hep bizlerle birlikteler. Bunların içinde toplum ve ülke açısından önemli olanlar (devlet büyükleri, sanatçılar, bilim insanları vb.) olduğu gibi, ülke çapında olsun ya da olmasın çevresi için, insanlık için "güzel" şeyler yapanlar da var kuşkusuz.

İşte sen o güzellikler ile anımsanıyorsun ve anımsanacaksın; tıpkı geçen yıl Bursa Mimarlar Odası'nın düzenlediği "XV. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi"nde senin için hazırlanmış o nefis kocaman "poster"deki resim ve sözler gibi.... Ben de istedim o posterden bir kopya ve gönderdiler; o'nu odamda saklıyorum. Yani hep birlikteyiz seninle.

Ben varoldukça sana bu "yıllık name"leri yazacağım; tıpkı son dört yıldır Arda Denkel'e yazdığım gibi. Eminim dostların ve öğrencilerin de anılarını sıcak tutmak için bir şeyler yapacaklardır. O nedenle "rahat uyu ve ışıklar içinde ol!" diyorum. Dünder Elbruz, Tuğrul Akçura, Aptullah Kuran, Ekmel Derya, Esat Turak (ve kafam karışık olduğundan anımsayamadıklarım varsa onlara) hocalara selam-saygı ve sevgilerimi ilet lütfen....



“Kaçak Yapılaşma İle İlgili Süreçler, Sorunlar, Çözüm Önerileri” Değerlendirme Raporu*

TMMOB KENTLEŞME ve YEREL YÖNETİMLER ÇALIŞMA GRUBU

A. TANIMLAR, GENEL DEĞERLENDİRME VE TESPİTLER

A.1. TANIMLAR

Ülkemiz kentlerinde kaçak yapıları, “gecekondu” ve “imar mevzuatına aykırı yapı” olmak üzere iki grupta tanımlamak ve değerlendirmek olanaklıdır.

Gecekondu

775 sayılı Gecekondu Kanunu’nun 2. Madde-sinde; “Bu kanunda sözü geçen (Gecekondu) de-yimi ile, imar ve yapı işlerini düzenleyen mev-zuata ve genel hükümlere bağlı kalınmaksızın, kendisine ait olmayan arazi veya arsalar üzerinde, sahibinin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapılar kastedilmektedir.” denilmektedir.

Yasadaki “kendisine ait olmayan arazi veya arsalar” ifadesi ile hazine, belediye, vakıflar vb. kamu arazileri ile şahıs arazileri kastedilmekte; bu arazileri işgal ederek yapılan izinsiz yapılar gecekondu olarak tanımlanmaktadır.

Bu tanıma imarsız alanlarda hisseli tapu sahiplerinin kendi arazileri üzerinde yaptıkları ruhsatsız yapıları da katmak gerekmektedir. Bu anlamda;

Gecekondu; “imar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalınmaksızın, hazine, belediye, vakıflar vb. kamu arazileri ile şahıslara ait arazi veya arsalar üzerinde, sahi-

binin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapılar ile imarsız alanlarda hisseli tapu sahiplerinin kendi arazileri üzerinde yaptıkları ruhsatsız yapılar” olarak olarak tanımlanmakta iken, süreç içinde barınma gereksinimi dışında içeriği ve niteliği değişen gecekondu; daha çok hazine arazileri ya da başkasının arazisi üzerinde bulunan yapıları, kaçak yapı ise; kendi mülkiyeti ya da hissesi üzerine İmar Mevzuatına aykırı olarak yapılan yapı-ları tanımlar biçimde kullanılmaya başlamıştır.

İmar Mevzuatına Aykırı Yapı

İmar Mevzuatına Aykırı Yapı; “İmarlı alanlarda kamu ve özel mülkiyete konu olan parsellerde mülk sahipleri tarafından ruhsat ve eklerine, fen ve sağlık kurallarına, kat nizamına, yapı emsal değerlerine, komşu mesafelere aykırı yapılar” olarak tanımlanabilir.

Bu haliyle bakıldığında; ülkemizde bir çok yapının kaçak yapı ya da gecekondu olarak değerlendirilebileceği görülecektir. İmar planları hükümlerine uygun olarak yapılan bir çok yapıda da proje ve eklerine aykırı yapılaşma gerçekleştirildiğinden iskan ruhsatı alınamamakta ve inşaat ruhsatı ile ikamet edilen yapılar topluluğu ortaya çıkmaktadır. Bu durumda, ülkedeki yapı stoğunun önemli bir kısmının sağlıklı, yasadışı, ruhsatsız ya da yalnızca inşaat ruhsatı olan, oturma izni için gerekli olan proje gerekleri dışında kaçak unsurlar taşıyan bir niteliğe sahip olduğu söylenebilir.

* Sekreteryası Şehir Plancıları Odası’na yürütülen çalışma grubunca Eylül 2004 tarihinde oluşturulan rapor.

Bugün varılan noktada büyük kentlerimizde kentsel alanların ve kent nüfusunun %50-60'ı imar mevzuatı dışında tamamen kaçak olarak yapılaşmış gecekonduların oluşmaktadır.

PLANLAMA
2004/3

A.2. GENEL DEĞERLENDİRME VE TESPİTLER

Ülkemizde özellikle 1950 sonrasında yaşanan hızlı kentleşme ve sanayileşme sürecinde göç ve aşırı nüfus artışının etkisiyle büyük kentlerimizde arsa ve konut talebi hızla artarken, imar ve yapılaşmaya ilişkin yasalar, kentsel arsa ve konut üretimine ilişkin politikalar ve kaynak üretme araçları ile yeterince desteklenmemiş; mevzuatın biçimlediği merkezi ve yerel kurumsal yapılanmalar, kentlerimizde imar ve yapılaşma konularında nicelik ve nitelik olarak karmaşıklaşan sorunların büyüklüğü ve çeşitliliği ile orantılı/uyumlu arsa ve konut üretim süreçlerinin geliştirilmesi konusunda çok yetersiz kalmıştır.

1930'larda kaçak yapılaşmanın ilk örnekleri olarak Ankara'da ortaya çıkan gecekondular, başlangıçta kente göç eden alt gelir gruplarının, yasal çerçevede karşılanamayan konut sorunlarına bir çözüm olarak salt barınma amacına yönelik olarak plan dışı alanlarda ve kamu arazileri üzerinde yapılan tekil yapılar olarak gündeme gelmiş, ancak 1950 sonrasında büyük kentlerde yaygınlaşmaya ve kent makroformlarında hakim görüntüler oluşturmaya başlamıştır. Bu dönemde yasal ve kurumsal zaafırlarla birlikte, ülkenin içerisinde bulunduğu siyasi ve ekonomik ortamın populist politikaları ve uygulamaları besleyen yapısı, imar ve yapılaşma konularında ihmallerin, ihlallerin ve kaçak uygulamaların hızla artmasına yol açmıştır. Barınma amaçlı gecekondular ile başlayan kaçak yapılaşma, özellikle 1980 sonrasında nitelik değiştirerek kentsel rantlardan pay kapma güdüsü içerisinde alternatif bir sektör haline gelmiştir. Kaçak yapılaşmanın kapsamı gecekondudan lüks konut, alışveriş merkezi, sanayi, depolama, tarım ve turizm yapılarına kadar çeşitlenen bir yelpaze içerisinde tüm sektörlerde yaygınlaşan toplumsal bir hastalık düzeyine ulaşmıştır. Kent çeperlerinde ve kıyılarda kamu arazilerinin yağmalandığı, tarım ve orman alanlarının yok edildiği, içme suyu havzalarının işgal edildiği, gecekondular mafyası, arsa mafyası gibi illegal örgütlenmelerin devreye girdiği, çok katlı yapılardan oluşan kaçak kent parçalarının oluştuğu ve büyük kentlerde kiralık gecekonduların toplam içinde % 50'lere ulaştığı bu süreçte kaçak yapılaşma, kamu arazilerini yağmalayıp satan belli bir kesim için büyük miktarlarda haksız ve kayıt dışı kazanç elde etme aracı olmuştur. Birden fazla gecekondular sahibi olan kesim için ise gecekondular, artık, geleceğe

yönelik bir rant veya yatırım aracı olmuştur (Kubin, 1995).

Yirminci yüzyılın ikinci yarısında dünyada en hızlı yapılaşma performanslarından birini gösteren ancak hemen her türlü denetimi dışlayarak gelişen yerleşme birimlerimiz ve özellikle büyükşehir statüsü kazanmış olan kentlerimiz, yetersiz altyapıları ve kaçak yapı stokları ile büyük **RİSK HAVUZLARI** oluşturmaktadırlar (Balamir, 2004).

Bugün varılan noktada büyük kentlerimizde kentsel alanların ve kent nüfusunun %50-60'ı imar mevzuatı dışında tamamen kaçak olarak yapılaşmış gecekondular bölgelerinden oluşmaktadır. Başbakanlık Toplu Konut Müsteşarlığı'nın 2002 yılında yaptığı "2000-2010 Dönemi Konut İhtiyacı Analizi ve Konut Politikaları" konulu araştırmasına göre, Türkiye'de toplam konut stoku içerisinde ruhsatsız konutların-ya da başka bir deyişle mevzuat hükümlerine tümden ya da bir bölümüyle aykırı kaçak konutların oranı- % 38'e ulaşmıştır.

Söz konusu araştırmaya göre 2000 yılı itibarıyla, iller bazında konut ihtiyacı, konut stoku ve konut açığına ilişkin veriler Tablo 1'de verilmiştir.

Araştırmaya göre 2000 yılı nüfus verisinden elde edilen konut ihtiyacı, ruhsatlı konut stoku ile karşılaştırıldığında Türkiye genelinde toplam konut stokunun %62'si ruhsatlı olup, bu oran illere göre büyük farklılıklar göstermektedir. Türkiye genelinde ruhsatlı konut açığı %38'dir. Bu sonuç illere göre farklılık göstermekte ve az da olsa bazı illerde ruhsatlı konut fazlasına rastlanmaktadır. 2000 yılı itibarıyla Türkiye'de ruhsatlı konut açığı olan illerde toplam **2.816.881** adet ruhsatlı konuta gereksinim vardır.

Tabloya ilişkin açıklamada özetle "..... ruhsatlı konut stokunu belirlemek için iki veri kaynağının inşaat ruhsat izni sayısı ve yapı kullanma izni olduğu, **gerçekte yasal çerçeve içinde yer alan konutların sayısının yapı kullanma izin sayısı ile belirlenebildiği, ancak Türkiye'de konutların sadece %33'ünün yapı kullanma iznine sahip olması nedeniyle bu çalışmada inşaat ruhsatı izni sayısının ruhsatlı konut sayısı olarak kabul edildiği...**" belirtilmektedir.

Bu açıklamaya göre **yasal konut stoku için yapı kullanma izni sayılarının dikkate alınması halinde – inşaat ruhsatı izni sayısı ile yapı kullanma izni sayısı arasındaki farkın bir kıs-**

mının, iyimser bir tahminle, mevzuata uygun ancak henüz inşaat süreci tamamlanmamış yapılar olduğu varsayılabilir-Türkiye’de imar ve yapılaşma mevzuatına tümünden veya kısmen aykırı olan kaçak statüdeki konut stokunun, toplam stok içerisindeki oranının % 50’lerin üzerinde olduğu söylenebilir.

Araştırmada Tablo 1’deki verilere ilişkin bir diğer değerlendirme, “... bazı illerde konut fazlası görünmekle birlikte bu sonucun Türkiye’de konut problemi yok anlamına kesinlikle gelmediği, tersine konut ihtiyacının ruhsatsız konut sunum biçimleri ile karşılanmakta olduğunu net bir biçimde göstermektedir. Konut fazlası görülen illerde ruhsatlı ve ruhsatsız konut fazlası gibi bir ayırtırmaya gidildiğinde, pek çok ilde ruhsatlı konut sunumunun yetersiz kaldığı ve gözlenen konut fazlasının ruhsatsız konut stoku fazlalığından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Ayrıca söz konusu konut stokunun düşük nitelikli konutları içeren bir tanıma sahip olması nedeniyle bu veriler Türkiye’de konut probleminin nicelik sorunundan nitelik sorununa dönüştüğünü, ayrıca ruhsatsız konut sunumunun yasal çerçevede karşılanamayan ihtiyaca karşı gelişen bir çözüm olmaktan çıkıp yatırım alanı haline geldiğini ortaya koymaktadır” denilmektedir.

Özellikle 1999 Körfez Depremi sonrasında Türkiye’de kaçak yapılaşma konusu değerlendirilirken mevcut konut stokunun nitelik sorunlarının da tartışılması gereği açıktır.

Türkiye’de özellikle Büyükşehirlerdeki yapı stokunun geçekundu, kaçak, ruhsat ve eklerine aykırı binaları kapsayan büyük bir bölümü güvenlik açısından yetersizdir ve bu tür yapı eğilimleri devam etmektedir. Yerel seçimler öncesinde gözlemlenen faaliyet bunun açık kanıtı olmuştur. Oysa, özellikle İstanbul gibi yerleşmelerde bu faaliyeti, ulusal kaynakların heba edilmesinden başka türlü yorumlama olanağı yoktur. İnşaat ve iskan izinleri alınmadan yapılmış olan bu stokun güvenli duruma getirilmesinde ise, teknik ve yasal zorluklar bulunmaktadır. Mevzuata göre bu yapılar hakkında yıkımdan başka çözüm bulunmamaktadır. İstanbul örneğinde mevcut yapıların %60’nın bu nitelikte ve ruhsatsız olduğu göz önüne alınırsa, affetmek, ruhsata bağlamak, güçlendirmek gibi işlemler bu kaçak stok sorununu ve riskleri daha da büyütecektir (Balamir, 2004).

Diğer taraftan, yine Konut Müsteşarlığı araştırması incelendiğinde ortaya çıkan önemli nok-

Tablo 1. İller itibarıyla konut ihtiyacı, ruhsatlı konut sayısı ve ruhsatlı konut açığı

İLLER	2000 KONUT İHTİYACI (a)	2000 İNŞAAT RUHSATI İZNİ SAYILARI (b)	2000 RUHSATLI KONUT AÇIĞI (b-a)
TOPLAM	9.789.145	6.972.264	-2.816.881
İSTANBUL	2.542.651	1.518.441	-1.024.210
GAZİANTEP	204.922	103.067	-101.855
ADANA	312.899	217.991	-94.908
ŞANLIURFA	134.682	49.256	-85.425
DİYARBAKIR	133.406	65.607	-67.800
KIRIKKALE*	81.289	14.094	-67.195
İZMİR	817.224	753.908	-63.316
OSMANİYE*	68.638	6.703	-61.935
KONYA	294.233	232.835	-61.398
ANKARA	937.139	879.513	-57.626
K.MARAŞ	110.382	56.470	-53.911
MARDİN	63.281	11.230	-52.052
AKSARAY*	62.473	12.228	-50.244
HATAY	132.300	85.783	-46.518
VAN	68.161	22.616	-45.544
BURSA	416.683	371.342	-45.341
ERZURUM	106.258	65.382	-40.876
İÇEL	231.609	191.431	-40.179
MALATYA	101.902	65.287	-36.615
KARABÜK*	42.211	5.644	-36.568
TRABZON	109.196	75.472	-33.724
ADİYAMAN	60.828	27.133	-33.694
DÜZCE*	31.742	819	-30.923
AĞRI	38.363	7.882	-30.481
BATMAN*	40.471	10.524	-29.947
BİTLİS	35.373	6.453	-28.920
TOKAT	83.650	55.188	-28.462
YALOVA*	40.717	12.861	-27.857
ŞIRNAK*	27.768	632	-27.136
YOZGAT	65.356	39.292	-26.064
ESKİŞEHİR	150.170	124.243	-25.927
MANİSA	194.849	172.422	-22.427
KARS	32.488	12.961	-19.527
SİVAS	85.125	65.914	-19.211
KÜTAHYA	84.631	65.876	-18.755
ORDU	84.546	66.943	-17.602
MUŞ	22.944	6.137	-16.807
SAKARYA	113.354	97.493	-15.860
UŞAK	52.081	37.323	-14.758
HAKKARİ	18.127	5.176	-12.951
KARAMAN*	29.229	16.380	-12.850
KİLİS*	14.618	2.104	-12.514
İĞDIR*	15.741	3.616	-12.125
SAMSUN	151.540	139.746	-11.795
ERZİNCAN	31.095	20.142	-10.953
İSPARTA	79.713	68.824	-10.889
AFYON	83.170	72.282	-10.888
BİNGÖL	20.408	10.412	-9.995
BURDUR	42.418	33.153	-9.265
KAYSERİ	172.427	163.241	-9.187
KOCAELİ	184.068	175.049	-9.019
ARDAHAN*	8.496	369	-8.127
BARTIN*	13.583	5.824	-7.758
AMASYA	49.333	41.590	-7.743
RİZE	46.862	39.471	-7.391
GÜMÜŞHANE	14.470	7.335	-7.135
TUNCELİ	12.350	5.727	-6.623
ÇANKIRI	28.224	22.229	-5.995
BİLECİK	36.003	30.038	-5.965
GİRESUN	64.343	59.285	-5.058
BAYBURT*	6.597	1.964	-4.633
ANTALYA	281.100	277.067	-4.033
ARTVİN	20.761	16.886	-3.875
KIRŞEHİR	33.256	30.602	-2.654
NİĞDE	33.358	32.897	-2.461
KIRKLARELİ	58.389	56.133	-2.256
ŞİRT	21.470	20.327	-1.143

Kaynak: www.konut.gov.tr

*1990 yılından sonra il olan ilçeler

talardan biri de, **ruhsatlı konutlar açısından bakıldığında önemli bir konut açığı görülürken, ruhsatsız konutlar da eklenerek değerlendirildiğinde, özellikle büyük oranda konut gereksinimi varmışcasına yeni konut alanları yaratılabilinmesi için çırpınılan büyükşehirlerde, önemli oranda konut fazlası olduğu** görülmektedir. Mevcut yasa dışı konutların mevcut durum yarattıkları ve kentlerin yapısını belirleyen temel unsur haline geldikleri bu süreçte, ülkenin afet ve deprem açılarından öncelikli konumu da eklendiğinde, kentlerimizin planlanmasında temel hareket noktasının, mevcut sağlıklı yasa dışı yapılaşmanın iyileştirilmesi, yenilenmesi ve dönüşümü olarak belirlenmesi olduğu noktasına ulaşılabilir.

Mevcut kaçak, sağlıklı yapı stoğunun, piyasa mekanizması içerisinde yap-sat süreci ile yenilenmesi deneyimi, ülkede ruhsatlı ya da ruhsatsız niteliksiz ve her türlü afet riskine açık, çok katlı, durduğu yerde yıkılabilen bir konut stoğu üretmiştir. Bu bakımdan, kentlerimizdeki temel sorun bu sağlıklı konutların afet yönetimi yaklaşımı içerisinde dönüşümüne yönelik kalıcı, nitelikli stratejiler yaratılamamış olmasından kaynaklandığı görülmelidir.

B. KAÇAK YAPILAŞMANIN NEDENLERİ VE SONUÇLARI

B.1. Yerleşme ve Kentleşme Politikaları

Kentlerimize hızlı göç sürecinin yaşandığı yıllardan bu yana, kapsamlı-bütüncül ve şehirciliği-planlamayı odağına koyan bir kentleşme politikası oluşturulup uygulanamadığından, bugün bir çok kent ve kent parçası önemli sorun ve açmazlarla yüklü bir nitelik taşıyor hale gelmiştir. Böylesi bir kentleşme politikası eksikliği, bir boyutuyla kente ve kent mekanına bakış açısıyla ilgili sorunlar taşımakta, diğer boyutuyla da kentleşme ve planlama politikalarının uygulanmasında büyük önem taşıyan belediyelere ait sorun ve yetersizlikleri beraberinde getirmektedir.

Kente ve kent mekanına bakış açısından ele alındığında, **rant ve spekülasyon arayan bir toplum ve kurumsal yapılar oluşturulmasını sağlayan politika seçimi** öne çıkmaktadır. Bu politika seçimiyle; kentleşme-planlama ve ülkenin çok önemli

bir gerçeği olan afete; günlük, küçük, parçacı düzenlemeler noktasından ve bunları yalnızca bazı yasal ve kurumsal müdahaleler boyutuna indirgeyen bir gözlükle bakıldığından, kentsel sorunlara kalıcı çözümler üretilmediği gibi, sağlıklı nitelikli yapılaşma süreçleri de tanımlanamamakta, kaçak yapı ve gecekondu alanlarının dönüşümü de daha fazla “imar hakkı” ve rant sağlama yoluyla çözülmeye çalışılmaktadır.

Kent mekanına rant elde etmenin bir aracı olarak yaklaşılması, piyasanın kısa vadeli özel çıkarlarına hizmet edecek bir kentleşme modeli uygulanması; kamu arazilerinin ve genel hizmet alanlarının elden çıkarılmasını, af süreçleriyle birlikte kaçak yapılaşmanın özendirilmesini, kaçak yapılaşmış alanların dönüşümünde de yeni niteliksiz ve riskli yapılar yaratılmasını ve afet açısından riskli yerleşmelerin oluşmasını desteklemiştir. Bu afet risklerini gözardı etmesi yanında, kentsel sorunları da içinden çıkılmaz hale getiren rant eksenli kentleşme politikası (politikasızlığı!), doğal ve kültürel mirasın önemli ölçüde kaybedilmesine yol açmış, değerli tarım alanları, orman, su havzaları, sel yatakları, dolgu ve kıyı alanları, jeolojik sakıncalı alanların yapılaşma baskısı altında kalmasına neden olmuştur. Toplumun yararına hizmet eden, bölgesel gelişmelerin dengeli gerçekleşmesini sağlayan, yaşam kalitesini arttıran, korunması gerekli alanları bu yönden güvence altına alan kararlar getiren, afet zararlarını azaltan, kaçak yapıların ve gecekonduların oluşumunu engelleyen, oluşmuş olanların sağlıklı ve nitelikli dönüşümünü sağlayarak uzun vadeli kalıcı çözümler getiren fiziksel planlamaya gerekli önem verilmemiş, planlama reddedilmiştir.

Bu sürecin en temel sorunu ve sonucu olarak; sağlıklı, niteliksiz ve güvenli yapılaraya yönelik imar afları getirilmiş, ıslah imar planları ile ranta yönelik yoğun yapılaşmaya yol açılmıştır. Doğu Marmara Depreminde sonra da bu af-rant-oy eksenli kentleşme politikası seçiminin vahim sonuçları görmezden gelinerek, hazine arazilerinin işgalcilere satılmasına, kamu alanlarının elden çıkarılmasına yönelik düzenlemeler tekrarlanmış ve gerçekçi-bütünlüklü bir kentleşme ve yerleşme politikası oluşturularak, bununla ilişkili tüm yasal düzenlemelerin birbiriyle bütünleşen nitelikte tasarlanması yerine, parçacı, birbirleriyle çelişen ve soruna kentsel

mekanın rant değeri gözölğünden bakan yasal düzenlemeler gündeme getirilmiştir.

Kentleşme ve yerleşme politikaları için büyük önem taşıyan yerel yönetimlerin ve özellikle belediyelerin ise, bir çok önemli sorun ve yetersizlik nedenleriyle kaçak yapılaşma ile mücadele etmekte yetersiz kaldıkları ya da siyasal süreçlerin ön plana çıkmasıyla yeterli önlem almama seçimini yaptıkları söylenebilir. Öncelikle, belediyelerin önemli bir kısmı yeterli teknik donanım ve kurumsallaşmayı tamamlayamadığından, kaçak yapılaşma ve yapı denetim süreçlerinde yeterli teknik destek ve kamu denetimi mekanizmalarını da oluşturamamaktadırlar. Diğer taraftan da, belediyelerin içinde bulunduğu yerel siyasal konumlar ve belediye başkanlarının seçimlere yönelik kaygıları da, en kolay kollamacı ilişkilerden biri olan imara ilişkin görmezden gelmeleri gündeme getirmekte ve kent mekanının kamu ve toplum yararlı düzenlemelerden çok, kişisel ya da siyasal çıkar amaçlı biçimde ele alınmasını sağlıyor görünmektedir.

Bu süreçte belediyelerin kaçak yapılaşma ile ilgili olarak yapabilecekleri ve yapamadıkları konusundaki yetki ve sorumluluklarının da gözden geçirilmesi gerekmektedir. Bu anlamda, 1985 yılında çıkarılan 3194 sayılı İmar Kanunu ile, belediye sınırları içinde belediyelere verilen planlama ve uygulama yetkilerinin de, 20 yıla yaklaşan süreçte belediyelerce yerinde ve olumlu kullanıldığını da söylemek olanaklı değildir. Yerelleşme ilkesince yerel yönetimlere yetki verilmesi, olumlu bir yaklaşım olarak görülmekle birlikte, belediyelerin yerel dinamikleri rant-spekülasyon ve oy kaygıları bağlamında kullanma yönündeki eğilim ve yoğunlukları, geline nokta belediyelere verilen yetkilerin bile tartışılmasına yol açmıştır. Ayrıca, belediyeler İmar Kanunu ile kendilerine verilen planlama yetkilerini daha çok yeni konut alanlarını “**imara açmak**” biçiminde algılıyor, kentlerin yerleşik alanları ve özellikle kaçak yapılaşma-gecekondu alanları ile ilgili nitelikli ve sağlıklı kentsel yenileme ve dönüşümleri yeterince gündeme almıyor görünmektedirler.

Öte taraftan kentlerin yönetimleri ve gelişiminde büyük önem taşıyan belediyelere ilişkin yasal düzenlemelerde de yetersizlikler ve sorunlar olduğu söylenebilir. Sayıları 3200’den fazla

olan ve 2 bin ile 12 milyon arasındaki nüfus büyüklüklerine hizmet vermek üzere kurulmuş bulunan belediyelerimiz, 1930’lu yıllardan günümüze kadar ne yazık ki yeterince kurumsallaşamamıştır. Belediyelerimizin yasal olarak yürütmekle görevli oldukları konularda, aşırı yetkili belediye başkanlarımızın siyasal ve kişisel tercihlerinin belirleyici olabilmesi de bu kurumsallaşamama sorunuyla yakından ilişkilidir. Kentlerde adeta kent patronlarının yaratılmasına yol açacak yeni Büyükşehir Belediye Yasası da, bu açıdan bakıldığında kentsel sorunları ve kaçak yapılaşma-gecekondu dönüşümü süreçlerini daha önce olduğundan farklı bir derinlikte çözebilme olanağını, belediye başkanlarının eğilimlerine ve siyasallaşma süreçlerine bırakıyor, yerelleşme ve katılım süreçlerini önemsemiyor görünmektedir. Belediyelerimizin bu derecede siyasallaşması, kamu yararının gözetildiği teknik hizmetlerin gerektiği gibi yerine getirilememesiyle sonuçlanmaktadır. Her seçim öncesinde, belediyelerimizin kaçak yapılaşmaya karşı etkili önlemler alamıyor olmasının altında bu sorunlar yatmaktadır.

Ayrıca, kaçak yapılaşma sorununun çözümünde, yerel yönetimlerin kurumsal yapılarının güçlendirilmesinin çok büyük bir gereklilik olması yanında, tek başına yeterli olmadığı da açıktır. Bununla paralel olarak imar mevzuatında da köklü bir reform yapmaya ihtiyaç bulunmaktadır. Başta 3194 Sayılı İmar Kanunu ve yönetmelikleri olmak üzere, diğer ilgili yasaların da kapsamlı bir biçimde yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. İmar mevzuatının yerel yönetim ve kamu yönetim mevzuatı yanında ilgili tüm yasal düzenlemeler ile birlikte ele alınması kaçınılmaz bir gerekliliktir. **Bu anlamda, bütünlüklü bir kentleşme politikası oluşturulup rant, siyaset, oy seçmeleri yerine, kamu ve toplum yararı ile şehircilik ilkeleri ve planlama koyulmadıkça, kaçak yapılaşma ve niteliksiz, sağlıklı yapılaşma süreçlerinin önüne geçilemeyeceği, kalıcı çözümler üretilmeyeceği görülmelidir.**

B.2. Mevzuat ve Kurumsal Yapılanma Sorunları

Bugün Türkiye’de imar ve yapılaşma konularına ilişkin ilke ve esaslarını tanımlayan mevzuatın temelini oluşturan 3194 sayılı İmar Kanunu 1985 yılında yürürlüğe girmiştir. 3194 sayılı İmar Kanunu’nun birinci bölümüne göre;

Kentle-
rimize
hızlı göç
sürecinin
yaşandığı
yıllardan
bu yana,
kapsamlı-
bütüncül ve
şehirciliği-
planlamayı
odağına
koyan bir
kentleşme
politikası
oluşturulup
uygulan-
madığından,
bugün
bir çok
kent ve
kent par-
çası önemli
sorun ve
açmazlarla
yüklü bir
nitelik taşı-
r hale gel-
miştir.

Analizlerin en zayıf bölümünü oluşturan ekonomik ve kültürel veriler planda yeterli karşılığı bulamamaktadır.

PLANLAMA
2004/3

“ Bu kanun yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak amacıyla düzenlenmiştir.” (Amaç - Madde 1)

“Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kalan yerlerde yapılacak planlar ile inşa edilecek resmi ve özel bütün yapılar bu Kanun hükümlerine tabidir” (Kapsam–Madde 2)

“Herhangi bir saha, her ölçekteki plan ve esaslarına, bulunduğu bölgenin şartlarına ve yönetmelik hükümlerine aykırı maksatlar için kullanılamaz.” (Genel Esas - Madde 3)

Bugün varılan noktada konut stokunun %50-60'ının tamamen veya kısmen imar mevzuatına aykırı kaçak olarak yapılaşmış konut bölgelerinden oluştuğu ve kaçak yapılaşmanın konut dışı sektörlerde de (sanayi, depolama, tarım, turizm, ticaret vb.) giderek yaygınlaştığı dikkate alındığında, **İmar Kanununun amaç, kapsam ve genel esas maddelerinin büyük kentlerimiz gerçeğinde büyük ölçüde çalışmadığı bir gerçektir.**

3194 sayılı Kanun, merkezden yerele yetki devri anlamında önemli değişiklikler içermekte ve yeni planlama kademeleri tanımlamakla birlikte, Türkiye’de ülkesel, bölgesel ve kentsel ölçeklerde sosyo-ekonomik, sosyo-kültürel ve sosyomekansal değişim ve dönüşüm dinamiklerini ve süreçlerini algılayan ve gerek planlama gerekse yapılaşma konularında bu dinamikleri ve süreçleri yönlendiren/denetleyen nitelikte ilke ve esaslar geliştirmemiştir. İmar mevzuatının planlama süreçlerini kurgulayış biçimi, fiziksel bir plan elde etmek olarak göze çarpmaktadır. İmar yasasının biçimlediği kapsamlı/bütüncül planlama anlayışının öngördüğü imar planları, bir dizi analitik etüd üzerine biçimlenmiş sentezler üzerinden çok uzun erimde fiziksel mekanı katı ve kesin olarak biçimlendirmeye çalışmaktadır. Analizlerin en zayıf bölümünü oluşturan ekonomik ve kültürel veriler planda yeterli karşılığı bulamamaktadır. **Türkiye genelinde her kentte aynı tip yapılaşma süreci tanımlayan ve kentlerde tüm gelir gruplarının “imarlı alanlarda bitmiş-ruhsatlı konut” edinme gücü olduğunu, kamunun ise imar ve yapılaşma sürecini tümüyle denetleme gücü olduğunu varsayan bu yaklaşım, hukuki, kurumsal ve bireysel zaafiyetlerin, büyük ölçüde imar ve yapı mevzuatına ilişkin**

ihlallere ve kaçak yapılaşmaya dönüşmesine elverişli bir ortam yaratmıştır.

Diğer taraftan, imar mevzuatı öteden beri çok başlı-çok yetkili bir planlama kurumsallaşması tanımlamaktadır. 3194 sayılı Kanunun 4. maddesinde sayılan özel statülü alanlarda farklı merkezi kurumlara yetki veren yasalarla biçimlenen çok başlı kurumsal yapı, daha sonraki yıllarda çıkarılan yönetmeliklerle daha da çeşitlenmiştir. Mevcut yapıda 33 kurum ya da kuruluşun plan yapma yetkisi olduğu değerlendirilmesi yapılmaktadır. **Aralarında yeterli ve gerekli eşgüdümün olmadığı bu çok başlı ve parçacı yapıya ek olarak imar mevzuatının afet, sigorta, ceza, yerel yönetimler, kat mülkiyeti gibi ilgili mevzuat ile bütünleşememesi, kaçak yapılaşma sürecinde kurum ve kişilerin üstlenmesi gereken sorumlulukların belirlenmesini güçleştirmekte ve kaçak yapılaşmaya daha elverişli bir zemin yaratmaktadır.**

İmar mevzuatının büyük kentlerin hemen yarısının gecekondularla biçimlenmesine yol açan zaafıları yanında bir diğer sorunlu alanı da, kentlerin imarlı kesimlerinde parsel bazında yapıların ruhsatlandırılması ve yapı sürecinin denetimi konusundaki eksikliklerdir.

Yapı bazında ruhsatlandırma sürecinin ve evrak kalabalığından kaynaklı olarak gereğinden fazla uzaması, kontrol ve onay işlemlerinin süre ve süreç olarak her tür ve büyüklükteki yapıya aynı şekilde uygulanması, kamu yapılarının ruhsatlandırılmasındaki mevzuat eksikliklerinin yanısıra, kamuda ücret ve istihdam politikalarına bağlı olarak kalifiye ve yeterli teknik kadroların bulunmaması gibi sorunlar, ruhsatlandırma ve denetim süreçlerinde suistimale açık yaklaşımların ortaya çıkmasına, çıkar ve rüşvet ilişkilerinin kurulmasına yol açmakta; bu durum imar mevzuatına aykırı - kaçak yapılaşma konusunda sorumluluğu olan tarafların cesaretlenmesine yol açmaktadır. İmar mevzuatına aykırılık, kapalı-açık çıkmalar, komşu mesafelere uymama, kat nizamı ve yapı emsal değerlerinin üzerinde inşaat yapma vb. boyutları içermektedir. Buna karşın yukarıda davurgulandığı üzere, 3194 Sayılı İmar Kanununun imar mevzuatına aykırı kaçak yapılarla ilgili düzenlemeleri içeren 31. ve 32. maddeleri, uygulamadaki sorunları çözmekte etkin ve yeterli önlem ve yaptırımları içermeye-

mekte, dolaylı olarak kaçak yapılaşmayı teşvik ediyor görünmektedir.

Kanunun 31. maddesi, “kullanma izni almayan yapıların, kullanma izni alınincaya kadar elektrik, su ve kanalizasyon hizmetlerinden yararlanamayacağı” hükmünü getirmektedir. Kanun hükmünün büyük şehirlerimizde uygulanması da uygulanmaması da sorunlar yaratmaktadır. Kentlerimizin % 50-60 arasındaki bölümünün “kullanma izni” almadan yapılaştığı düşünülürse, buralarda elektrik, su ve kanalizasyon hizmetlerinin sunulmaması, kaçak yapılaşmayı önleyici bir yaptırım olmaktan çok, bu sonucu üreten hukuksal, kurumsal ve bireysel zaafiyetlerin sorgulanmasının ertelenmesi ve kaçak yapılarda yaşamaya zorunlu olan insanların kamu hizmetlerinden mahrum bırakılarak ve tecrit edilerek sağlıklı çevrelerde yaşamaya mahkum edilmesi anlamına gelmektedir.

Diğer taraftan, Kanunun 31. maddesi “kullanma izni” almayan yapıların belirli bir zaman içinde kullanma izinlerini alabileceğini de öngörmektedir. Dolayısıyla kurallar yapım aşamasından itibaren uygulanamamakta ve sonradan imar aflarıyla kaçak yapıların yasallaştırılması yoluna gidilmektedir.

İmar Kanununun 32. maddesi, “ruhsat alınmadan yapımına başlanan binaların, tespit edildikten sonra mühürlenerek durdurulacağı” hükmünü getirmektedir. Bu haliyle kanun maddesinin kaçak yapılaşmaya karşı etkili bir önlem getirdiği düşünülebilir ancak maddenin devamında, “tespit aşamasından sonra en çok bir ay içinde yapı sahibi, yapısını uygun hale getirerek veya ruhsat alarak, belediyeden veya valilikten mühürün kaldırılmasını ister” denilmektedir. Söz konusu Kanun maddesi, “durum belediye veya valilik tarafından tespit edildikten sonra mühür kaldırılır ve inşaatı devam edilir” diye devam etmektedir. İmar mevzuatının kaçak yapılara belirli bir zaman içinde ruhsat verilebileceğini öngörmesi ve kaçak yapının tespitinden itibaren bir ay boyunca kurumların yasal olarak hiçbir işlem yapamıyor olmaları nedeniyle, bu bir aylık süre içinde, teknolojik olanaklar da kullanılarak kaçak yapılarda birkaç kat daha yapılmakta ve bir aylık sürenin sonunda kaçak çok katlı yapılar kısmen kullanılmaya başlamaktadır. İmar mevzuatındaki bu boşluklar sürekli imar affı beklentisi

içinde olan kaçak yapı sahiplerine fiili durum yaratma olanağı vermektedir.

B.3. İmar Afları

Türkiye’de kaçak yapılaşmanın 1950 sonrasında giderek artmasındaki bir başka çok önemli etken, genelde “imar affı” olarak tanımlanan yasaların imar mevzuatımızın ayrılmaz bir parçası haline gelmesidir. İmar afları, kentsel alanlarda imarlı ve imarsız, yapılaşma sürecinde de ruhsatlı ve ruhsatsız olmak üzere ikili bir yapının oluşmasını tetikleyen ve kaçak yapılaşmayı körükleyen en önemli etkenlerden biri haline gelmiştir.

İlki 1948 yılında Ankara kentinde yaşanan sorunları çözmek için çıkarılan 5218 sayılı yasadaki başlayan ve bugüne kadar sayıları 10’u geçen imar affı yasaları, süreç içerisinde içerik ve kapsam olarak değişmiştir. Önceleri sadece hazine arazilerinin işgal edenlere devrini öngören ve gecekonduya tapu veren nitelikteki imar afları, daha sonra üzerindeki gecekonduya tapu vermenin ötesinde gecekondu alanlarına “imar düzeni” getirmek anlayışıyla düzenlenmiştir. Son olarak 1983 yılında çıkarılan 2805 sayılı İmar Affı Yasası 1984 yılında yürürlüğe giren 2981/3290/3366 sayılı yasalar ile sadece gecekondu değil, imar mevzuatına aykırı tüm yapı ve tesisler af kapsamına alınmıştır. Bu yasa ile gecekondu alanlarında kamu arazilerinin şahıslara devredilmesinin yanısıra ıslah imar planları ile gecekondu sahiplerine 4 kata kadar yapılaşma hakkı verilmiştir (G.Kubin, 1995).

Sözkonusu imar aflarının hepsinde ortak olan en önemli eksiklik, bunların hiçbirinde konuya bir kent planlama ve çağdaş şehircilik anlayışı içinde yaklaşılmamış olmasıdır.

Gecekondu kavramı ile, artık kent nüfusunun yarıdan fazlasını barındıran ve kent makroformunu biçimlendiren kaçak kent parçalarından söz edildiği gerçeği, 1980’li yıllarda çıkarılan 2981 sayılı yasada da gözardı edilmiştir. 2981 sayılı yasa, gecekondu bölgelerinin mevcut yerleşim dokusunu çok büyük ölçüde koruyarak 4 kata kadar yapılaşma hakkı öngören ıslah imar planlama anlayışını da getirerek, kent çeperlerinin eğitim, sağlık, yeşil alan, yol, otopark gibi donanımlar açısından çok düşük standartlarda ve geri dönülmez bir biçimde beton yığınlarıyla biçimlenmesine yol açmıştır.

Böylece oluşacak yeni imar düzeni içerisinde, bir yandan kaçak yapı sahiplerine doğrudan rant sağlanarak kaçak yapılaşma teşvik edilmekte, diğer yandan gecekondulu alanlarında piyasa mekanizmalarına bırakılan dönüşüm süreci, bu bölgelere programsız bir biçimde götürülen kentsel altyapı hizmetlerinin maliyetini artırmaktadır. Büyük kentlerimizde her yıl kentsel hizmetler için ayrılan bütçenin yarısına yakını kaçak yapılaşmış ve ıslah imar planları kapsamında yeni yapılaşan alanlara ayrılmaktadır. Bu süreçte kentin imarlı kesimlerinde yasalara uyarak ve vergisini ödeyerek kaçak yapılaşmanın maliyetlerini üstlenen ancak ulaşım, teknik altyapı, sosyal donanım vb. hizmetler bakımından çevre kalitesi giderek kötüleşen kentlerde yaşamak zorunda kalan kesimlerin aleyhine bir süreç gelişmektedir.

Hem planlı gelişmeyi sağlamak hem de yasal çerçevede konut edinme gücü olmayan alt gelir grupları için ucuz arsa ve konut üretmek sorumluluğu olan merkezi ve yerel yönetimler, bu işlevi yerine getirememenin temel gerekçesi olarak kaynak sorunlarını gündeme getirmektedirler. Aynı yönetimler, unutulmamalıdır ki, her gün kamu arazileri üzerinde kaçak gelişen bölgelere yol, su, elektrik, kanalizasyon götürerek, eğitim ve sağlık hizmetleri sağlayarak yüzbinlerce metrekaare arsa üretmektedirler (G. Kubin, 1995). Devletin ve yerel yönetimlerin kentleşme, arsa ve konut politikalarını, bu gerçeği göz önüne alarak değerlendirmesi gerekir.

B.4. Kentsel Rantlar- Mülkiyet – Haklar, Yeni Açılımlar

Günümüzde kentler homojen, istikrarlı, kestirilebilir davranış ve talepleri olan bireylerin oluşturduğu mekanlar değildir. Bu bireyleri ülkemiz kentlerinde ortak paydada buluşturan ve eyleme iten en önemli güdü mülkiyet ve kentsel rantlardır. Bu güdü imar ve yapılaşma konularında plan kararlarını değiştirme veya tamamen dışında kalma süreçlerini geliştirmiştir ve bu başarılımıştır (G.Kubin.1994) Ülkemizin kentleşme sürecinde “İmar affı” yasalarının imar mevzuatının bir parçası haline gelmesi ve af yasalarının yol açtığı uygulamaların büyük kentlerde İmar Kanunu uygulamalarından daha etkin olması bunun en açık göstergesidir. 3194 sayılı İmar Kanunu ve 2981 sayılı “İmar Affı Kanunu” birer yıl ara ile

yürürlüğe girmesine rağmen, kentlerimizde imar planlama ve yapılaşma konusunda uygulamalarda, İmar Kanunu’nun “İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik” hükümlerinden özellikle “revizyon imar planı”, “mevzii imar planı” ve “imar planı değişikliği” kapsamındaki uygulamalar ile 2981’e göre hazırlanan ıslah imar planları kapsamındaki uygulamaların daha yoğun olarak yaşama geçtiği ve kentlerin makroformlarının biçimlenmesinde daha etkin olduğu görülmektedir. **Bu durum kentlerimizin çoğunlukla kaçak yapıların yasallaşması bağlamında bir planlama süreci ile karşı karşıya olduğunu, planlamanın yasa dışı yapılaşmayı meşrulaştırma zeminine indirgenme noktasına itildiğini açıkça göstermektedir.**

Diğer taraftan, kentlerimizin planlı gelişmesini sağlayacak imar planlarının uygulanması amacıyla İmar mevzuatında tanımlanan uygulama araçları (18.md. uygulaması, şerefiye gelirleri, kamulaştırma Kanunu vb) ve Taşınmaz Vergilerine ilişkin mevzuatın, **kentsel rantların kentleşme sürecinde kamunun yüklendiği maliyetlerle orantılı bir biçimde kamuya dönüşümünü sağlayacak düzenlemeler içermediği** ortadadır. Son 50 yılda kentleşme hızına paralel olarak hızla artan kentsel rantların çok büyük ölçüde kişilere aktarılmasına yol açan imar ve vergilendirme mevzuatı, kaçak yapılaşmanın önlenemeyen boyutlara ulaşmasında en önemli unsurlardan biri olmuştur.

Bunun yanında, kaçak yapı ve gecekondulu alanlarına ilişkin süreçlerin, **1980’ler sonrası arsa-arazi spekülasyonu ve rant ağırlıklı bir dönüşüm** tanımladığı söylenebilir. 1980’lere kadar özel mülk sahibi, küçük girişimci, yapsatçı ve gecekondulu sahiplerine bırakılan kentsel rantlara, 1980 sonrasında büyük sermaye ve arsa mafyası da talip olmuştur (Tekeli,1991). **1980 sonrası aynı zamanda kaçak yapılaşmanın kaçak kentlere dönüştüğü ve konut dışı sektörlerde de yaygınlaştığı dönemdir.**

Kaçak kentleri ve kaçak yapıları oluşturan süreçlerde sadece, yasal düzenlemelerin ya da bu düzenlemeleri yeterince uygulayamayan kamu otoritelerinin sorumlu olduğunu söylemek sorunun tüm boyutlarıyla çözümlenebilmesini engelleyecektir. Kaçak yapılaşma süreçlerini bir toplumsal hastalık olarak tanımlatabilecek

düzeyde, kentlerde yaşayan vatandaşlardan kaynaklanan sorunlar olduğu da gözden kaçırılmamalıdır. Vatandaşın plandan ve kentten beklediği de, kendi mülkiyeti üzerindeki rantın maksimize edilebilmesi noktasına ya da kentte bir toprak kapatabilme noktasına hapsedilmektedir. Oysa, kente dair tüm planlama çalışmalarında, vatandaş aktif kentli-yurttaş olarak sürecin odağına koyan ve kamu-bireysel çıkar ikilemini ortak bir kamu yararı üzerinden müzakereye açan bir yaklaşım oluşturulmadığı sürece, imar mevzuatı ve planlardan beklenenler üzerinde yaşanan ikiyüzlülük süreçlerinin önüne geçilemeyecektir. Bu ikiyüzlülüğü; vatandaşın kente ve kendi mülkiyetinin bulunduğu plana ilişkin beklentilerinin farklılaşması ile imar mevzuatından şikayetçi olduğu halde, değişimine gösterilen dirençler olarak ifade etmek olasıdır. Ülkemizde vatandaşların kente ve imara ilişkin süreçlerde birbiriyle çelişen bir beklenti içinde olduğu söylenebilir. Tüm vatandaşların yaşamak istediği kenti; tüm sosyal donatıları olan ve açık yeşil alan dengesi kurulmuş çevreler biçiminde tanımıyor olmasına karşın, kendi parseli için en yüksek imar hakkını bekliyor olduğu ranta dayalı **“imarçılık”** anlayışı bu birbiriyle çelişen tutumun en temel göstergesidir. Bu **“ikiyüzlü”** tutumun bir başka örneğinin de; imar mevzuatının işlemeyen yanları ve imar aflarının vahim sonuçları ortada iken, halen bunları gidermek anlamında ortaya koyulmayan irade de kendini gösterdiği söylenebilir.

C. SONUÇ-DEĞERLENDİRME VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Bireysel bir davranış biçimi olmaktan çıkıp toplumsal bir hastalık haline gelen kaçak yapılaşma sorununu aşabilmek için öncelikle kamu bilinci düzeyinin yükseltilmesi gerektiği açıktır. İmar ve planlama sürecinden beklenenlerin, rant elde etmek bağlamına oturduğu bir yapıda, sermayenin ikincil dolaşımı olarak ifade edilen emlak pazarı, kentteki rant ve spekülasyon süreçlerinin tetikleyicisi olmaktan kurtulamayacaktır. Bunun aşılabilmesi için, kent ve kentlilik bilinci ile kent kültürü ve kentli hakları bağlamında bir eğitim süreci gerekli görünmektedir. Eğitim ve bilinçlenme düzeyi artışı ile gerekli ve yeterli katılım süreçleri sağlanabilecek, planlardan beklentiler ortak bir kent ve kamu yararı üzerinden değer kazanabilecek, kente ve kamuya dair değerlerin

sürdürülebilirliği anlamında nitelikli açılımlar yaratılabilecektir. Bu yeni yaklaşım ve değişimleri içermeyen, halk katılımın sembolik boyuta indirgeyen bir planlama yaklaşımının, sosyal açıdan kabul edilebilirliği bulunmamaktadır.

Kaçak kentlere dönüşen kaçak yapılaşma sorununun çözümünde planlamanın varlığı ve gerekliliği yadsınmamalı, ancak planlama kuramını etkileyen temel değişimler de gözden kaçırılmamalıdır. Bu bağlamda son yıllarda gelişmiş ülkelerde demokrasi ve haklar alanında yaşanan anlayış değişimlerinin önemli olduğu söylenebilir. Bu değişimlerin planlama alanı ile ilgili en önemlilerinden birisi de, haklar alanında yaşanan tartışmalar sonucunda **“kentli hakları”** ve **“çevre hakları”** gibi kavramların gündeme gelmesidir. **Haklar konusunda artık 3. kuşak haklar olarak nitelenen çevre ve kentli haklarından söz edilmekte, sürdürülebilir çevreler için haklarla birlikte sorumluluklar da tanımlanmakta ve aktif kentlilik bilincine sahip, eşit ortak niteliğinde vatandaşlara ulaşılması gerekliliği üzerinde durulmaktadır** (Tekeli,2002). Bu düzlemde mülkiyet hakkının, kente ve kamuya ilişkin bazı sorumluluklar oluşturmada, 1. kuşak hak olarak ele alınması ve tam mülkiyet olarak yorumlanması da önemli bir sorun olarak görülmektedir. Bugün **mülkiyet hakkının, tam ve her şeyiyle mülkiyet sahibinin hakkı olacak bir biçimde yorumlanması önemli sakıncalar yaratmaktadır. Kentsel gelişme sürecinde değer kazanan, kentteki yapı ve parsellere ilişkin rantların, sadece mülkiyet sahibince değil, kentin-kentlinin beraberce ürettiği birikimli değerler olduğu göz ardı edilmemelidir.** Bu kapsamda bireysel mülkiyetin; birinci kuşak haklar içerisindeki içeriğiyle mutlak mülkiyet olarak değerlendirilmesi yerine, bağlı bir nitelikte üçüncü kuşak hak olarak tanımlanması kaçınılmaz bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır. **Bu nedenle mülkiyet hakkının getirileri yanında sorumlulukları da olduğu yönündeki bir düzenlemenin, Anayasadan, Medeni Kanuna, İmar Kanunundan Vergi Mevzuatına kadar ilgili tüm yasal belgelerde yer bulması ve mülkiyet üzerinden elde edilen kentsel rantların, kente ve kamuya dönüşüne ilişkin süreçlerin önünün açılması gerekmektedir.** Böylece, kentin tümünün birlikte ürettiği birikimler sonucunda değer kazanan mülkiyetlere ait rantın, yalnız sahiplerince kullanılması

Kentsel rantların kentleşme sürecinde kamunun yüklendiği maliyetlerle orantılı bir biçimde kamuya dönüşümünü sağlayacak düzenlemeler içermeyeceği ortadadır.

Bu tür operasyonlarda kamu yararı bulunduğu gözden kaçırılmadan, günümüz mevzuatındaki bazı sınırların aşılması ve yeni imar araçlarının devreye sokulması gereği vardır.

**PLANLAMA
2004/3**

yerine kente ve kamuya dönüşleri olabilecek ve bu geri dönüş de, kentlerimizin sağlıklı-çağdaş bir dönüşüm ile nitelikli çevrelere kavuşmasında çok önemli bir rol oynayabilecektir. Yeni bir imar mevzuatı arayışının mülkiyet, demokrasi ve haklar konusunda yapılan bu tartışmaları da dikkate alması önemli görülmektedir.

Diğer taraftan, Türkiye’de mevzuata uygun planlama ve yapılaşmaların yer aldığı alanların bile yeterli teknik denetim gördüğünü söylemek zordur. Kentsel yapı stoğu, kullananları tarafından zamanla değiştirildiği gibi, kaçak yapı üretimi uzun yıllar boyunca sürdürülmüş ve bu yapı stoğunun dönem dönem yasal ‘af’lara konu olması yanında, teknik açıdan da yeterli olabileceği varsayımları yapılmıştır.

Bu tür alanlarda toplu tasarım, yenileme ve farklı talepleri karşılayacak işlev kombinasyonları ile tekil yapı güçlendirme maliyet-yarar dengelerinin çok üstünde ölçek ekonomileri yaratılması olanaklıdır. Bu tür operasyonlarda kamu yararı bulunduğu gözden kaçırılmadan, günümüz mevzuatındaki bazı sınırların aşılması ve yeni imar araçlarının devreye sokulması gereği vardır. Bu nedenle;

- Kaçak yapılaşmanın önlenmesi amacıyla Anayasa’da bu nitelikte düzenleme yapılamayacağı hükmünün getirilmesi yanında, yeni kaçak yapı oluşumlarının denetlenmesinde, tahliye ve yıkımında açık sorumluluk ve yaptırımlar ile bu uygulamaların merkezden denetlenmesi olanağı, mevcut kaçak yapı stoğunun eritilmesinde ise, dönüşüm projeleri kapsamında risk düzeylerine göre özendiren ve borçlandıran yaptırımlar getirilmelidir.
- İmar ve yapılaşma ile ilgili tüm mevzuat taranarak çelişen konular giderilmeli, sadeleştirilmeli, abartılı bürokratik işlemlerden arındırılarak, çağdaş, ekonomik, katılımcı bir yönetim sistemine dönüştürülmelidir. İmar mevzuatını bütünlenecek ve bu süreçten ayrılmaz bir nitelik sunan, yerel yönetimlere yönelik yasal düzenlemeler, kamu yönetimini belirlemeye yönelik yasalar, afetler mevzuatı, yapı denetim yasası, kat mülkiyeti yasası, yasa dışı yapılaşmayı caydıracak ceza yasası gibi bir çok yasal düzenleme de, imar mevzuatındaki ihlalleri ve kaçak yapılaşma

süreçlerini de nedenleriyle çözümleyerek, bir stratejik bütünlük tanımladığında anlam taşıyabilecektir.

• Kaçak ve sağlıksız yapı süreçlerinin oluşmadan önüne geçebilecek stratejiler tanımlanmalı, buna karşın oluşan ihlaller için, cezalandırma politikaları yanında özendirme-sakındırma politikaları da hayata geçirilmelidir.

• Ruhsat ve eklerine yönelik iş ve işlemler basit, açık, kolay anlaşılıp uygulanabilir ve şeffaf süreçler sonucunda tamamlanmalı, bunların gerçekleşmemesi halinde ağır yaptırımlar tanımlanmalıdır.

• Yerel yönetimlere, yapı güvenliği değerlendirme, güçlendirme ya da yıkıma zorlama, taşınmaz tasarruflarını kısıtlama, yapıya zorlama yetkileri, kira denetim ve emlak vergilerinde istisna uygulama, taşınmaz ortaklıklarına katılma ve ittifaklar kurma yetkileri sağlanmalıdır.

• Yüksek riskli bölge ve Eylem Planlaması kararı alınan alanlarda hızlı kamulaştırma, imar hakkı takası veya aktarımı, taşınmaz birleştirme ve ayırma, özel proje uygulama alanı ilan etme yetkileri tanınmalıdır.

• Yapı denetim yasası kaldırılarak bu işleyişin imar yasası içinde bütünleştirilmesi sağlanmalı, yapıların üretim sırasında olduğu gibi, kullanım süresince de denetlenmesi yetkileri yerel yönetimler elinde bulunmalıdır.

• Yerel yönetimlerin, şehir plancısı, mimar ve mühendis elemanlar marifetiyle imar işlemlerini izlemesi zorunlu tutulmalıdır (AYÇG, 2003).

Yerel yönetimlere ilişkin mevzuatın, kaçak yapılaşma ve sonuçlarına ilişkin sorumluluklar taşıdığına ilişkin hükümlerine açıklık kazandırılmalı ancak asıl hedef, bireyleri sosyo-ekonomik açıdan kaçak yapı üretiminden caydıracak önlemlerin alınması olarak ortaya koyulmalıdır. Bu alanda bugüne kadar başvurulmamış yöntemler arasında;

- Kaçak ve mevzuata aykırı yapılarda emlak vergilerinin artırılması,
- Çalışanlardan ruhsatlı konutta oturduklarına ilişkin belge istenmesi, bu tür belgesi bulunmayanların çalıştırılması durumunda

işverenin sigorta yanında konut yardım primleri ödemeleri,

- Kaçak yapılara verilen altyapı hizmet fiyatlarının yüksek tutularak bir 'konutlandırma fonu'na pay verilmesi gibi caydırıcı yaptırımlara yer verilmesi,

- Kaçak taşınmazları tasarruf edenlere borçlandırma yoluyla konut edindirme yaptırımı uygulanması,

- Plan kapsamında güçlendirilecek taşınmaz sahiplerine ucuz ve uzun dönemli kredi tahsisi yapılması,

sayılabilir.

Bu tür yaptırımları etkili kılmak üzere taşınmaz vergisi ve zorunlu sigorta primi indirimleri gibi ayrıcalıklar sağlanabilir.

Öte yandan bu kesimin düzenli konut sahibi ya da kiracı olmalarının özendirilmesi için ise; düzenli konuta geçenlerin belirli süreler taşınmaz vergisinden muaf tutulması, yerel yönetimlerce kaçak alanlarda işgücü ve istihdamı geliştirecek mikro kalkınma projeleri eşliğinde 'kentsel dönüşüm' projelerinin desteklenmesi vb. girişimlerle entegre bir siyaset geliştirilmesi yerinde görülebilir.

Sonuç olarak; kaçak yapılaşma ve gecekondu sorununun çözümünde öncelikle daha önce yapılan yanlışlıkların, önemli açmazlara yol açan politik seçimlerin farkına varılması ve bunların ısrarla tekrarlanmasından vazgeçilmesi gereklidir. Kentlere ve kentlerin yaşanabilir mekanlar olarak planlanmasına olan gereksinim gözden kaçırılmamalı, nitelikli-bütünlüklü ve kamu-toplum yararına odaklanan kentleşme politikaları ortaya koyulmalıdır. Ayrıca, bu politika ile uyumlu, birbiriyle bütünleşen; imar, çevre-koruma, afet, kamu yönetimi-yerel yönetimler vb mevzuatların yukarıda vurgulanan ilke ve yaklaşımlar ışığında yenilenmesi gerektiği de açıktır. Bu bağlamda planlama-uygulama süreçlerine halk katılımının etkin ve verimli bir işleyişle sokulması ve katılım için gerekli eğitim süreçlerinin gecikmeksizin tasarlanması büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, mülkiyet hakkının sorumluluklar da getiren boyutları ile kamuya gerekli dönüşleri sağlayacak bir biçimde tanımlanmasına yönelik yasal düzenlemelerin hayata geçirilmesi, ekonomik anlamda

uygulama güçlükleri içindeki kamu otoritelerinin güçlenip, sağlıklı dönüşümler için kaynak bulabilmesi ve toplumsal adalet-hakçılık ilkeleri açısından yukarıdaki çözüm yaklaşımlarına temel katkıyı sağlayacaktır. Bunlar yapılmaksızın kaçak yapılaşma ve gecekondu alanlarının önlenemeyeceği, bu alanların mevcut politikalar ile dönüşümü sonucunda da, yeni sorun ve açmazlarla dolu kent parçaları yaratılacağı bilinmelidir.

KAYNAKÇA

AYÇG, 2004, 4. İzmir İktisat Kongresi "Afet Yönetimi Çalışma Grubu" Raporu, **Türkiye'de Afetlere İlişkin Politikalar ve İktisadi Etkenler**, İzmir.

Balamir, M., 2004, **Deprem Konusunda Güncel Gelişmeler ve Beklentiler**, Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Ankara.

Dodgson, A.R., 1998, **Society In Time and Space**, A Geographical Perspective on Change, Cambridge Un. Press.

Giddens, A., 1995. **The Constitution of Society, Outline of The Theory of Structuration** Polity Press, Cambridge.

Gökçe, B., 2003, **Haklar Üzerinde Yenilikler Yapan Bir Planlama Süreci Tanımlanabilir Mi?**, Yayınlanmamış Rapor, Odtü-Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Doktora programı, Ankara.

Gökçe, B., 2004, **Değişen-Dönüşen Bilim Ve Gerçeklikler Karşısında Planlama ve Temsil Sorunsalı**, Yayınlanmamış Rapor, Odtü-Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Doktora programı, Ankara.

Kubin, G., 1994. **Kent Plancısı Kent Planlama Sürecinde Misafir Sanatçı Değildir**, Planlama Dergisi, 94/25. Yıl Özel Sayı, ŞPO, Ankara

Kubin, G., 1995, **İslah Planlarında Kat Artışı Kararlarıyla Gündeme Gelen Meşruiyet Sorunları**, ŞPO, Ankara

Lefebvre, H., 1991, **Production of Space**, Plan of the Present Work.

Tekeli, İ., 1991,

Tekeli, İ., 2002, **Türkiye Kent Planlamasının Yeniden Kurumsallaşmasını Düzenlerken Düşünmesi Gerekenler Üzerine**, Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Ankara.

Planlamada Uzaktan Algılama ve Coğrafi Bilgi Sistemi Disiplinleri Entegrasyonu: Urla ve Balçova Örnekleri

Araş. Gör.
İYTE Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

Çiğdem TARHAN

Gün geçtikçe hayatımızın vazgeçilmez bir parçası olan teknoloji bilimsel alanlarda disiplinler arası çalışmaların yapılmasına imkan vermektedir. Şehir planlama mesleğinde de özellikle mekana dayalı teknolojiler ile kaçınılmaz bir çalışma içine girilmektedir. Bu çalışmada şehir planlama anabilim dalı yüksek lisans öğrencilerinin planlama mesleğinde uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sisteminin (CBS) nasıl kullandıkları açıklanacaktır.

Çalışmadaki ana amaç planlama mesleği ile teknolojinin birlikteliğine işaret edilmesi ve farklı kurumların bu birlikteliği kendi amaçları doğrultusunda kullanabildiklerini göstermektir. Bu temelin altında yatan yan kazanımlar ise özellikle yerel yönetimler açısından sunulan hizmetin kalitesini artırmaya yöneliktir. En az maliyetle vatandaşlarına en iyi hizmeti sunabilme kapasiteside bu çalışmanın kazanım amaçlarından biri olmaktadır.

Çalışma 2 ayrı grupta toplanmıştır. Birinci kısımda sunulacak olan konular, yerel yönetimlerin planlamada coğrafi bilgi sistemlerini kullanımı ve uzaktan algılama disiplini ile arazi kullanım haritası üretebilmesidir. Bu bölümde Erdas Imagine 8.6 yazılımı kullanılarak Urla (İzmir) kentsel alanın QuickBird uydusu tarafından çekilmiş çok bantlı görüntüleri ile kontrollü ve kontrolsüz sınıflandırmaları yapılmıştır.

İkinci kısımda ise özellikle harita yapımlarında hava fotoğraflarının kullanılması ve tamamen bilgisayar destekli harita üretimi ve bu haritaların 3D simülasyonları anlatılacaktır. Bu bölümde yapılan

çalışmalarda girdi olarak 1996 tarihli hava fotoğrafları (Balçova-İzmir), yazılım olarak da Erdas Imagine 8.6 ve ArcView 3.2 kullanılmıştır. İlk olarak bu görüntülerin ortorektifikasyonu yapılarak, harita koordinat sistemine oturtulmuştur. Düzeltilen bu görüntüler baz alınarak alanın sayısal yükseklik modeli (DEM) ve topografik haritası elde edilmiştir. Daha sonra bir bölgedeki planimetrik objeler ArcView 3.2 yazılımında sayısallaştırılarak alanın halihazır görünümü elde edilmiştir. Son olarak da alanın 3D modelleme çalışmaları yapılmıştır.

PLANLAMADA UZAKTAN ALGILAMA İLE ARAZİ KULLANIM ÇALIŞMASI

Uzaktan algılama yoluyla elde edilmiş görüntüler yeryüzüne ait birçok bilgiyi içinde barındırır. Bu bilgiler yeryüzünden yansıyan elektromagnetik enerjinin uyduların alıcıları tarafından algılanarak çeşitli bantlara kaydedilmesi yoluyla toplanır. Her bir bantta o bantın hassasiyet gösterdiği özelliklere ait yansıma değerleri bulunur. Birden fazla bant biraraya gelerek bir görüntü oluşturabildiği gibi, tek bir banttan oluşan görüntüler de mevcuttur (Sabins, 2000).

Arazi örtüsü sınıflandırma çalışmaları için kullanılan QuickBird uydu görüntüsü, 10 metre mekansal çözünürlüğe sahip 4 bantlı bir görüntüdür. Görüntülerdeki bantlar kullanım amaçlarına farklı şekillerde bir araya getirilip farklı bant kombinasyonları oluşturulabilir (nik.com.tr, 2004). Sınıflandırma çalışmaları için

arazinin gerçek görünümüne en yakın görüntüyü sağlayan 3,2 ve 1 nolu bantlar kullanılmıştır. Şekil 1’de çalışma alanı Urla için 3-2-1 sırası ile açılan katmanların görüntüsü görülmektedir. Kullanılan görüntü 2002 yılının Temmuz ayında çekilmiş bir uydu görüntüsüdür.

Arazi Örtüsü Sınıflandırmaları

Uydu görüntülerinin içerdiği veriler ham haldedir ve karmaşık görünen bu verileri bilgiye dönüştürmek için çeşitli analizler ve yorumlama teknikleri kullanmak gereklidir. Verileri bilgiye dönüştürebilmek için en yaygın yöntem görüntü sınıflandırmadır. Görüntü sınıflandırma, bir görüntü veri setinden anlamlı sayısal konu haritaları üretme işlemidir. Sınıflandırma sonucu elde edilen görüntü tematik harita olarak adlandırılmaktadır. Sınıflandırma için yaygın olarak kullanılan **kontrollü** ve **kontROLSÜZ** sınıflandırma adı altında iki metod bulunmaktadır (www.erdas.com, 2004).

Kontrollü Sınıflandırma

Kontrollü sınıflandırma analizcinin kontrolünde uygulanan bir metoddur. Analizi yapan kişi sınıflandırmanın ön aşaması olan imza toplama aşamasında devreye girmektedir. Kontrollü sınıflandırmada, çalışma alanının arazi örtüsü hakkında verilen ön bilgiler kullanılarak, sınıflandırma için gerekli istatistiki temel oluşturulur ve sınıflandırma bu temel üzerine kurulur (www.erdas.com, 2004).

Kontrollü sınıflandırmada ilk yapılması gereken sınıfların belirlenmesidir. Alanın kaç sınıfa ayrılması gerektiği ve bu sınıfların neler olduğu açıkça ortaya konmalıdır. Sınıflar belirlendikten sonra, bu sınıfları görüntü üzerine işleyebilmek için bir arazi çalışması yapılır. Araziye çıkılması mümkün olmadığı durumlarda bunun yerine doğru bir harita yada başka bir kaynak kullanılabilir. Daha sonra her bir arazi sınıfı için görüntü üzerinden örnek pixeller toplanır. Pixel gruplarından oluşan bu sete eğitim seti denir. Kontrolü sınıflandırma işlemi her sınıf için toplanan pixel değerlerini analiz ederek sınıfların istatistiki özelliklerini belirler. Daha sonra bu örnek özellikleri kullanarak görüntüyü sınıflara ayırır. Şekil 2’de 30 sınıflık kontrollü sınıflandırma olarak yapılan çalışma görülmektedir.

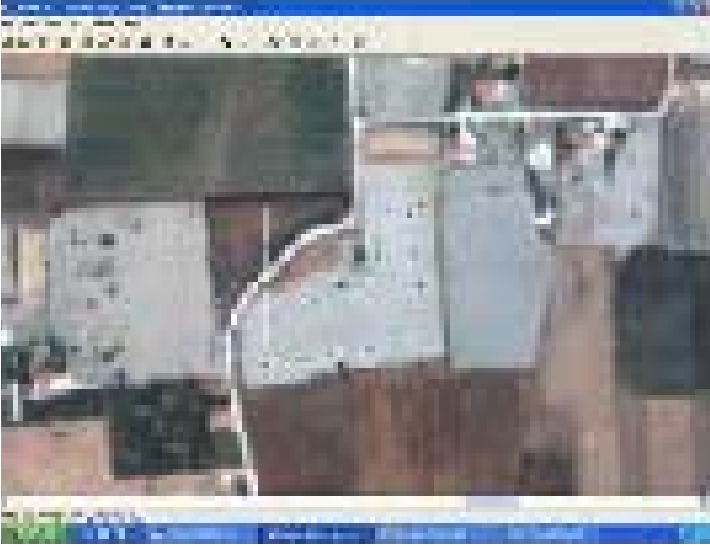
QuickBird uydu görüntüsü, Urla ilçesinin hem yerleşme hemde kırsal alanını içerdiği için sınıf-



Şekil 1. QuickBird Uydu Görüntüsü (Urla-İzmir)



Şekil 2. 30 sınıflık kontrollü sınıflandırma, Urla



Şekil 3. Boş arazinin poligonal yöntemle örneklenmesi

bir arazinin poligonal yöntem ile örneklenmesi görülmektedir.

Örnek alanlar belirlenirken, bir sınıfı en iyi temsil eden pixellerin seçilmesine dikkat edilmelidir. Bu alanlar kendi içerisinde homojen özellik göstermelidir. Ancak bazı durumlarda gerek görüntünün alındığı andaki çevresel etkiler (yağmur, güneş) yada örnek alanlar belirlenirken yapılan yanlışlıklardan dolayı hatalı sonuçlarla karşılaşılabilir.



Şekil 4. 30 sınıflık kontrollü sınıflandırma komşuluk analizi

Sınıflandırma sonucunda genellikle iki tür hatayla karşılaşmaktadır.

1. Aynı özellik gösteren alanların farklı sınıflara atanması,
2. Farklı özelliklere sahip materyallerin tek bir sınıf altında gösterilmesi,

Yukarıdaki sınıflandırılmış görüntüleri incelediğimizde otoyol, deniz, tarım, fundalık vs. alanların sınıflandırma sonucunda net olarak belirlendiğini gözlemlemekle birlikte, bu sınıflandırmada 2. tür hatanın karşımıza çıktığını görüyoruz. Yerleşme alanı içerisindeki 'kiremit çatı' sınıfıyla tarım alanları kapsamındaki 'sürülü alanlar' sınıfının aynı renkle temsil edildiğini dolayısıyla tek bir sınıf altında toplandığını görüyoruz. Bu tür hata, söz konusu sınıfların farklı tanımları olmalarına rağmen benzer karakteristik özelliklere sahip olmalarından kaynaklanmaktadır.

Sınıflandırma işlemi tamamlandıktan sonra sınıflandırılmış görüntü üzerinde bazı düzeltme ve iyileştirme çalışmaları yapılabilir. Bunlardan biri, birbirine yakın istatistiki değere sahip olan pixellerin birleştirilmesi anlamına gelen 'komşuluk analizi'dir. Komşuluk analizi sonucunda elde edilen tematik haritadaki sınıflar öncekine göre daha net ve belirgindir. Şekil 4'de 30 sınıflık kontrollü sınıflandırma komşuluk analizi örneği yer almaktadır.

KontROLSÜZ Sınıflandırma

KontROLSÜZ sınıflandırma, görüntüdeki veri hakkında yeterli bilgiye sahip olunmadığı durumlarda tercih edilen bir methodur. Kontrollü sınıflandırmadan farklı olarak, bu sınıflandırmada başlangıçta arazi örtüsüyle ilgili ön bilgiye ihtiyaç duyulmamaktadır. Yapılacak olan ilk iş sınıf sayısının belirlenmesidir (www.erdas.com, 2004). Sınıf sayısı belirlenirken, düşünülen daha fazla sınıf adedi verilmesi daha iyi sonuç alabilmek için uygulanması gereken yöntemlerden biridir.

Bu tür sınıflandırma veri bantlarındaki yansıma değerlerine bağlı olarak benzer pixellerin otomatik olarak tespit edilmesi ve sınıflara atanması esasına dayanır. KontROLSÜZ sınıflandırma sonucu elde edilen sınıfların gerçekte hangi arazi örtüsü tipini temsil ettiği bilinmemektedir, hatta bu sınıflar arazi üzerinde herhangi bir sınıfı temsil etmiyor da olabilir. Çünkü, bu sınıflar bantlardaki yansıma değerlerine göre elde edilmişlerdir. Kont-

rolsüz sınıflandırma sonucunda elde edilen sınıfların gerçekte hangi tematik sınıfa karşılık geldiği çeşitli haritalar yada referans veriler kullanılarak tespit edilebilir. Şekil 5 30 sınıflık kontrolsüz sınıflandırma örneğini içermektedir.

HAVA FOTOĞRAFINDAN HARİTA ÜRETİMİ VE COĞRAFİ BİLGİ SİSTEMİ İLE ÜÇ BOYUTLU MODELLEME

Bu bölümde uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemleri entegrasyonuna planlama disiplini açısından bir örnek verilecektir. İlk aşamada Erdas Imagine 8.6 görüntü işleme yazılımının OrthoBASE modülü yardımıyla iki adet hava fotoğrafının ortorektifikasyonu yapılarak, sayısal arazi modeli (DEM) elde edilecek, ikinci aşamada da Arc View 3.2 yazılımı yardımıyla, alanın daha önce elde edilmiş DEM'i referans alınarak topoğrafik analiz, TIN oluşturma, 3D modelleme gibi çeşitli analizler gerçekleştirilecektir. Çalışma alanı İzmir İli Balçova İlçesidir.

Hava Fotoğrafları ve Özellikleri

Hava fotoğrafları yeryüzünden belli bir yükseklikte bulunan kameralar yardımıyla çekilen ve güncel bilgiler taşıyan ham görüntülerdir. Bu tür görüntüler, arazi topoğrafyası, dünyanın eğikliği, kameranın görüntü alma anındaki konumu, scan etme hataları gibi nedenlerden dolayı birçok geometrik bozulmaya maruz kalmaktadırlar. Bu hataları ortadan kaldırarak, ham görüntüden planimetrik olarak güvenilir ve doğru ortofotolar üretmek işlemine 'ortorektifikasyon' adı verilmektedir. Bu şekilde üretilen görüntüler, geometrik olarak bir harita kalitesinde olmakla birlikte, üzerlerinde alınacak herhangi bir ölçüm zemin üzerinde alınmış bir ölçümü yansıtmaktadır. Ayrıca, coğrafi bilgi sistemi (GIS) için gerekli coğrafi bilgiyi toplamak için ideal bir veri kaynağı oluşturmaktadırlar (Sabins, 2000).

Ortorektifikasyon işlemi için, Balçova-Teleferik mevkiini içeren, 1996 yılında çekilmiş, 102 ve 104 resim numaralarına sahip hava fotoğrafları kullanılmıştır. Bu fotoğraflar aynı zamanda yatayda %40 çakışma oranına sahip, odak uzaklığı 305 mm olan bir kamera vasıtasıyla yerden 5500 m yükseklikten çekilen ve 1/18000 ölçekli fotoğraflardır. Fotoğraflar gerekli kurumlardan

temin edildikten sonra bunlara ait kamera kalibrasyon raporları incelenerek ortorektifikasyon için diğer gerekli bilgiler toplanmıştır. Görüntülerin ortorektifikasyon işlemleri için izlenen aşamalar sırasıyla şunlardır:

- 1) OrtoBase modülüyle yeni bir proje oluşturularak projeksiyon bilgilerinin girilmesi,
- 2) Fotoğraflara ait iç ve dış oryantasyon bilgilerinin girilmesi,
- 3) Nokta Ölçümü (Point Measurement)
 - a. Zemin Kontrol Noktaları (GCPs)
 - b. Bağlantı Noktaları (Tie Points)
- 4) Üçgenleme,
- 5) Ortogörüntülerin elde edilmesi,
- 6) Sayısal Arazi Modeli (DEM) çıkarma.

1) OrtoBase modülüyle yeni bir proje oluşturularak projeksiyon bilgilerinin girilmesi

Ortorektifikasyon sürecinin ilk aşaması olan yeni bir proje oluşturma aşamasında, ilk olarak fotoğraflar için tanımlanacak olan projeksiyon bilgileri girilir. Bu aşamada fotoğraflar için UTM (Universal Transverse Mercator) projeksiyon sistemi, Hayford Elipsoid'i tanımlanır. Projeksiyon bilgileri girildikten sonra, fotoğrafların elde edildiği yükseklik olan ortalama uçuş yüksekliği

Hava fotoğrafları yeryüzünden belli bir yükseklikte bulunan kameralar yardımıyla çekilen ve güncel bilgiler taşıyan ham görüntülerdir.



Şekil 5. 30 sınıflık kontrolsüz sınıflandırma örneği



Şekil 6. Zemin kontrol noktalarının işlenmesi arayüzünü

değeri (5500 m) yazılarak, fotoğraflar daha önce açılan blok dosyası altına kaydedilerek ilk aşama tamamlanmış olur.

2) Fotoğraflara ait iç ve dış oryantasyon bilgilerinin girilmesi

Bu aşamada, her iki görüntüye ait ayrı ayrı sensor, iç ve dış oryantasyon bilgileri girilir. İlk olarak kamera kalibrasyon raporları yardımıyla her iki görüntünün sensör bilgileri kısmına kamera tipi, Zeiss RMK/A ve odak uzaklığı (305 mm) değerleri girilir. Daha sonra, görüntülerin çekilme anındaki iç ve dış oryantasyon bilgilerini yansıtan, kameranın yerden yüksekliği ve rotasyon açı değerleri iki görüntü için ayrı ayrı tanımlanır.

3) Nokta Ölçümü

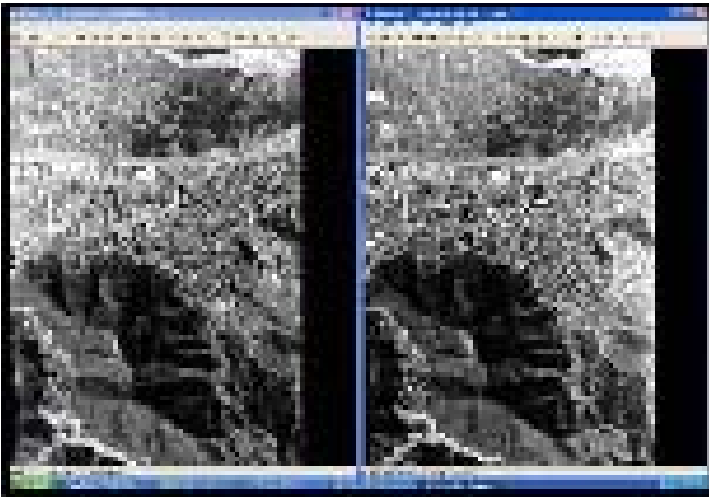
Harita koordinat sistemine dönüşümü sağlayabilmek için görüntülerin çakışma alanından yeryüzündeki koordinatı daha önceden belirlenmiş referans noktaları tanımlanır. Bu noktalara ‘zemin kontrol noktaları’ (ground control points) adı verilmektedir. Zemin kontrol noktaları, daha sonra uygulanacak üçgenleme işleminin en önemli belirleyicisidir ve bu noktalar ne kadar doğru seçilirse üçgenleme işlemi de o derece doğru sonuçlar vermektedir.

Üçgenlemenin doğru bir şekilde yapılabilmesi için en az 4 zemin kontrol noktası belirlemek yeterlidir. Ancak daha doğru bir sonuç elde edebilmek için daha fazla nokta belirlenmelidir. Noktalar belirlenirken özellikle bir yol kesişimi ya da bina köşesi gibi koordinatı kesin olarak belli noktalar seçilmeye özen gösterilmelidir. Zemin kontrol noktalarını takiben ikinci tip nokta olan bağlantı noktaları bilgisayar tarafından otomatik olarak atanır. Zemin kontrol noktalarından farklı olarak bağlantı noktaları koordinatları bilinmeyen noktalardır. Bu noktaların koordinatları daha sonra üçgenleme işlemi sırasında otomatik olarak hesaplanır.

Bu çalışmada toplam 15 zemin kontrol noktası ile 100 bağlantı noktası tespit edilmiş ve görüntü üzerine işlenmiştir. Bu noktaların koordinatları İzmir Büyükşehir Belediyesi’nden temin edilen 1/5000 ölçekli halihazır hazır haritalar üzerinden okunmuştur. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli husus halihazırın koordinat sistemiyle görüntülerin koordinat sisteminin aynı olması ve noktaların görüntü üzerinde homojen olarak dağıtılmasıdır. Şekil 6 zemin kontrol noktalarının işlenmesi arayüzünü göstermektedir.

4) Üçgenleme

Ortogörüntülerin elde edilmesi aşamasından bir önceki aşama ‘üçgenleme’dir. Üçgenleme, bir projedeki görüntüler, kamera ve sensör model ve zemin arasında matematiksel bir ilişki kurma işlemidir. Üçgenleme işlemi sırasında görüntü üzerinde belirlenen noktalar yardımıyla, bağlantı noktalarının koordinatları hesaplanır. Üçgenlemeden elde edilen sonuç; ortorektifikasyon, DEM oluşturma ve stereo görüntü yaratmak için girdi olarak kullanılır. Üçgenleme için ‘Bundle Block Adjustment’ adı verilen matematiksel bir model



Şekil 7. Düzeltilmiş Görüntüler

kullanılarak, ortaya çıkan hataların dağıtılması ve minimize edilmesi sağlanır.

5) Ortogörüntülerin elde edilmesi

Bu aşamada, bir önceki aşamada elde edilen üçgenleme sonuçları kullanılarak, blok dosyası içindeki görüntülere ait geometrik hatalar ve diğer bozulmalar yok edilerek daha önce tanımlanan koordinat sistemine oturtulur. Bu işlem sırasında üçüncü boyuttaki düzeltmeler için referans olarak DEM kullanılır. İşlem sonucunda elde edilen görüntüler ortofotolar yada ortorektifike edilmiş görüntüler olarak tanımlanır. Bu tür görüntüler, objeleri dünyadaki gerçek X,Y ve Z pozisyonlarında gösterirler. Şekil 7’de Teleferik alanına ait hava fotoğraflarının düzeltilmiş görüntüleri görülmektedir.

6) Sayısal Yükseklik Modeli (DEM) oluşturma

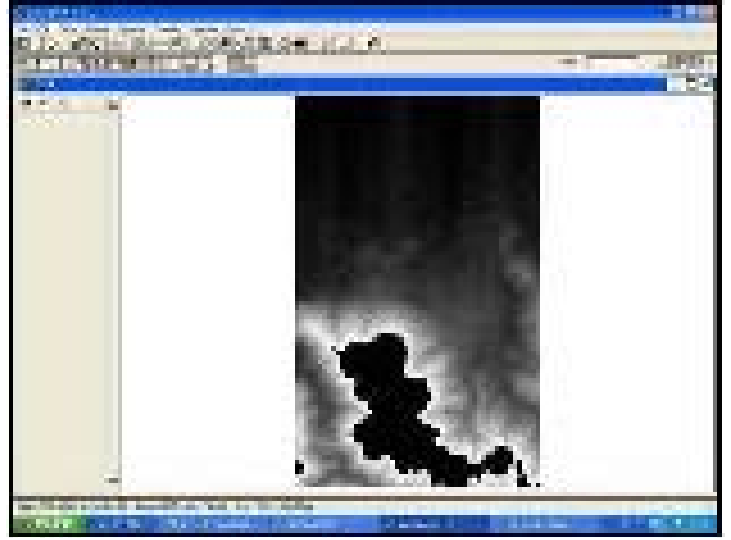
Üçgenleme sonuçları yardımıyla alanın sayısal arazi modelini üretmek, ortorektifikasyon sürecinin son etabıdır. Sayısal yükseklik modeli (DEM- Digital Elevation Modeli) alana ait yükseklik bilgilerini içeren ve bunları lekesel olarak ifade eden bir görüntüdür. Üretilen DEM’de beyaz renkli alanlar yüksekliğin fazla olduğu alanları, siyah renkli alanlar ise yüksekliğin az olduğu alanları göstermektedir. Şekil 8 Sayısal yükseklik modelini göstermektedir.

SAYISAL YÜKSEKLİK MODELİ ANALİZLERİ

Topoğrafik analiz üretebilmek için DEM oluşturma son aşamadır. DEM referans alınarak farklı analizler yapılabilir. Çalışmanın bu bölümünde ArcView 3.2 yazılımı yardımıyla DEM kullanılarak yapılan analiz ve 3D modelleme çalışmalarını içermektedir.

1) DEM kullanılarak yapılan analizler

DEM kullanılarak yapılan analizlere ilk grid oluşturmaktır. Elde edilen grid görüntüsü kontura dönüştürülerek alanın topoğrafik haritası elde edilebilir. Yine aynı şekilde, grid referans alınarak alana ait eğim ve bakı (görünüş) haritaları elde edilebilir. Alanın topoğrafik haritası yapıldıktan sonra, ortorektifike edilmiş görüntüler üzerinde bir çalışma alanı belirlenerek, bu alan içerisindeki bina, ada ve yollar sayısallaştırılmıştır. Sayısallaştırılan bu katmanlara topoğrafik harita



Şekil 8. Sayısal yükseklik modeli

da eklenerek halihazır harita görüntüsü elde edilmiştir. Yapılan analizler farklı şekillerde bir araya getirilerek farklı görünüm elde edilebilir. Şekil 9 grid kullanılarak oluşturulan eş yükselti eğrileri haritasını, Şekil 10 fotogrametrik yöntemle üretilmiş halihazır haritayı göstermektedir.

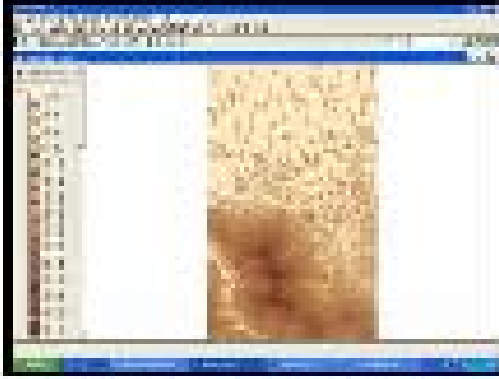
2) 3D modelleme çalışmaları

Bu çalışmada üç boyutlu olarak TIN üretilmiştir. TIN (Triangulated Irregular Networks) görüntüdeki yükseklik belirten noktalardan birbiriyle çakışmayan düzensiz üçgenler üretilerek elde edilir. Şekil 11 alana ait TIN haritasını göstermektedir. Grid yada kontur görüntüleri ArcView 3.2 programı yardımıyla TIN’e dönüştürülebilir. Bu çalışmada grid’ten dönüşüm yapılarak TIN elde edilmiş ve bu TIN görüntüsü üzerine daha önce sayısallaştırılan katmanlar eklenerek alanın sayısal yüzey modeli (DSM- Digital Surface Model) elde edilmiştir. Ayrıca bu üç boyutlu görüntüye ortorektifike edilmiş görüntü de eklenerek 2 boyutlu hava fotoğrafının da üç boyutlu görünümü sağlanmıştır. Şekil 12 hava fotoğrafının üzerine yerleştirilen üç boyutlu binaları göstermektedir.

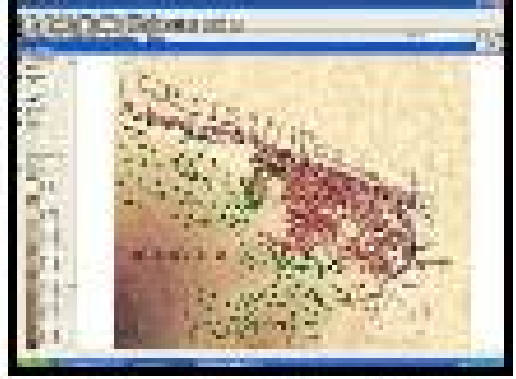
SONUÇ

Şehir planlama, uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemi disiplinlerinin kullanılması sonucunda ortaya çıkan bu ürünlerden çıkarılacak sonuçlar birkaç ana başlık altında toplanabilir.

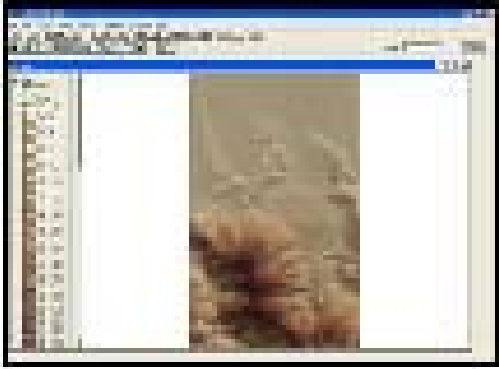
Uzaktan algılama tekniğiyle yapılan bu çalışmalar uydu görüntüsüne bağlı olarak çok büyük alanlar için de uygulanabilir.



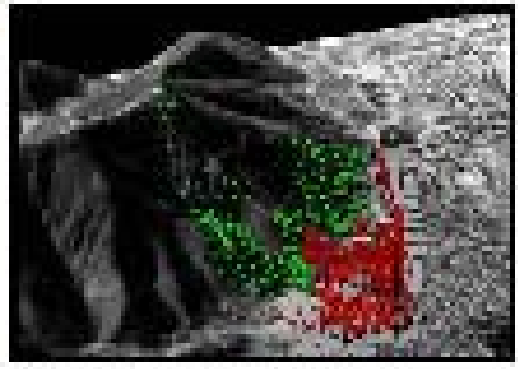
Şekil 9. Grid kullanılarak oluşturulan eş yükselti eğrileri haritası



Şekil 10. Fotogrametrik Yöntemle Üretilmiş Halihazır Harita



Şekil 11. TIN haritası



Şekil 12. Hava fotoğrafının üzerine yerleştirilen üç boyutlu binalar

Öncelikle arazi kullanışın oluşturulduğu kontrollü ve kontrolsüz olmak üzere iki farklı yöntemle sınıflandırılmış görüntüleri incelendiğinde, kontrollü sınıflandırmanın diğerine göre daha iyi netice verdiğini ve kontrollü sınıflandırma sonucu elde edilmiş tematik haritada sınıfların daha belgin olduğu sonucunu çıkarılabilir.

Başta da belirtildiği gibi sınıflandırma, uydu görüntüleriyle arazi hakkında bilgi elde edebilmek ve tematik harita oluşturabilmek için en etkin yöntemlerden birisidir. Böylelikle, geleneksel yöntemlerle yapıldığında çok büyük maliyet ve zaman gerektiren bu çalışmalar yalnızca bir uydu görüntüsü sayesinde çok kısa bir zaman diliminde ve küçük maliyetlerle yapılabilir. Ayrıca, uzaktan algılama tekniğiyle yapılan bu çalışmalar uydu görüntüsüne bağlı olarak çok büyük alanlar için de uygulanabilir. Bununla birlikte, uzaktan algılama disiplininin araçlarından biri olan hava fotoğraflarının da harita yapımında kullanılabilirliği ve buna bağlı olarak 3 boyutlu çalışmalar yapılabilirliği görülmüştür.

Haritalara ve üzerindeki fiziksel öğelere ait veri tabanlarının kurulması ile akıllı hale getirilmesi yapılan çalışmalar üzerinden analiz ve sorgu yapılabilmesine imkan vermekte ve de zamanla yenilenecek uydu ve/veya hava fotoğrafları ile güncel bir hatıra tabanı oluşmasını sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

www.erdas.com, 2004

www.nik.com.tr, 2004

Sabins, F.F. (2000) Remote Sensing Principles and Interpretation, Remote Sensing Enterprises, Incorporated and University of California, Los Angeles.

İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Şehir Planlama Bölümü

Çalışmayı Yürütenler: Yrd.Doç.Dr.Murat ÇELİK, Öğr.Gör.Dr. Ömür SAYGIN, Ar.Gör.Çiğdem TARHAN, Ar.Gör. Uğur YANKAYA; Ar.Gör.Ersin TÜRK

Çalışma Grubu: Ayşe SÜER, Onur KINACI, Emel GÜNAY, Eda ÇAÇTAŞ, Feryal DAL

Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım: Ankara Metrosu Ve Hrs İstasyonlarında Bir İnceleme

Hülagü KAPLAN*, Mustafa ÖZTÜRK**

*Doçent Dr.
Şehir Plancısı,
Gazi Üniversitesi

**Endüstri Mühendisi

Bir önceki “Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım: Kamusal İç Mekanlarda İrdelenmesi İçin Bir Çerçeve” başlıklı yazıda genelde kamusal mekanların, özel kapsamda da iç mekanların engelsiz tasarım kapsamında incelenmesi için bir çerçeve oluşturulmuş idi. Bu yazıda Ankara’da seçilen Macunköy, Maltepe, Kızılay istasyonlarındaki düzenleme ve kullanışlılık incelenmektedir.

I. KAMUSAL İÇ MEKANLARDA ENGELLİLERE YÖNELİK DÜZENLEMENİN VE KULLANIŞLILIĞIN ADA KILAVUZUNA GÖRE İNCELENMESİ

Amerikan Engelliler Yönetmeliği Bina ve Tesislere Erişebilirlik Kılavuzu “ADA Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities” (ADAAG)’da ayrı bir bölüm olarak verilen 10.Ulaşım Tesisleri kısmı aşağıda aynen (italik harflerle) alınmış, yönetmeliğin bu bölümünde belirtilen, engellilere uygun yeterlilik/gerekliliklerin Ankara Metro ve HRS’nde karşılıklarının olup-olmadığı inceleme sırasında toplanan bilgi, yapılan gözlemle yerinde tespit sonucunda belirlenmiştir. Sonuç aşağıda açıklanmaktadır. Uygun olanlar koyu, uygun olmayanlar ise açık renk harflerle belirtilmiştir.

10. ULAŞIM TESİSLERİ

10.1 Genel. Her istasyon, otobüs durağı, otobüs durağı cebi, terminal, bina ya da diğer ulaşım tesisleri kısım 4 ün uygulanabilir şartlarına uyacaktır.

10.3 Sabit Tesisler ve İstasyonlar.

10.3.1 Yeni Yapılar. Yeni istasyonlar hızlı raylı, hafif raylı, git-gel(commuter) raylı, kentlerarası

raylı, hızlı raylı sistem, kentlerarası otobüs ve diğer sabit yollu sistemler (aynı yolda aynı biçimde tekrarlı ulaşım, tekray:monorail vb.) aşağıdaki şartları uygulamalı olarak sağlamalıdır:

Şekil-3: Kızılay Metro ve Ankaray İstasyon Kat Planları. En üstte mezanin, ortada ara kat, altta peron katı.

(1) Rampa, asansör ya da diğer ulaşım araçlarına, ücret ödeme ya da diğer biletle ilgili alanlara, ve ücret toplama alanlarına varmak için, tekerlekli sandalye kullanıcıları ve diğer merdiven engelini aşamayanların gideceği mesafe diğer yolculara göre en kısa mesafede olmalıdır. Bir engelli girişine ve engellilerin kullanacağı güzergaha sahip bir dolaşım hattı, diğer yolcuların güzergahı ile maksimum boyutta çakışmalıdır. Güzergah ayrı ise işaretleme 4.30.1, 4.30.2, 4.30.3, 4.30.5’e uygun olmalıdır.

Tekerlekli sandalye kullanıcıları, Ankara Metro ve HRS’nde yer altındaki istasyonlara, dışardan engelli asansörleri ile inebilmektedir. İnerken önce turnikelerin bulunduğu asma kata ulaşıyor, turnikelerden giriş yapılamadığından (tekerlekli sandalye geçişine uygun bir turnike bulunmuyor, fakat güvenlik görevlilerinin gözetiminde ayrı bir kapı tahsis edilmiştir), ayrı bir kapıdan ücretli alana giriliyor, buradan başka bir asansörle vagonlara biniş iniş katına (platform) ulaşıyor. Bu sistem incelenen Kızılay metro istasyonunda, ayrıca görüşmelerden elde edilen bilgiye göre Sıhhiye, Demetevler ve Hastane istasyonlarında asansörlerin dışardan doğrudan biniş iniş platformuna inmeleri nedeniyle çalıştırılmıyor. Kızılay HRS kısmında uygulamada bir aksaklık bulunmamaktadır. Diğer taraftan Sıhhiye istasyonunda asansörün dışarıya çıkış binası iki tarafı yol olan

PLANLAMA
2004/3

ada içinde yer aldığından tekerlekli sandalye ile erişilebilir değildir.

İşaretler sık aralıklarla yerleştirilecek ve aracın içinden her iki tarafa da, diğer bir tren tarafından görüş engellenmedikçe açıkça görülebilir olacak. İstasyon tanımlama işaretleri araç pencerelerine yakın yerleştirilirse en uzun sembol ya da işaretin üstü pencere üst pervazının altında ve aşağı uzanan sembol ya da işaretin en altı da araç penceresinin orta hattının biraz üstünde olacak.

Ankara Metro ve HRS istasyon isimleri belirtilen şartlara uygun asılmıştır. Araç içinde otururken bakıldığında yazılar pencere çerçevesinin ortadan yukarısında ve çerçevenin üst kenarından aşağıda yer almaktadır.

(6) İnme binme yeri, platformlar, ya da asmakatlarda asılı, ve bu istasyondan gidilecek istasyonların listeleri, taşıtların güzergahlarını bildiren duyurular 4.30.1, 4.30.2, 4.30.3, 4.30.5'e uygun olmalıdır. 4.30.4 ve 4.30.6 maddelerine uygun özel istasyonları tanımlamak için en az bir işaret her platform veya inme binme yerinde bulunmalı. Bu paragrafta referans alınmış bütün işaretler hat boyunca pratik olarak en fazla uygulanabileceği her istasyonun aynı yerinde bulunmalıdır.

HRS'nde dışardan istasyona girişte engelli asansörleri GMK Bulvarının bir bu yanında bir diğer tarafında yer alıyor. Bu bilginin şehir planı ilan panolarında planda yerleri gösterilerek duyurulması gerekir. İşaretler hat boyunca en fazla uygulanabileceği yerlerde bulunuyor.

(7)* Otomatik bilet, ücret ödeme ve ek ücret ödeme sistemleri 4.34.2., 4.34.3., 4.34.4. ve 4.34.5.'e uygun olmalı. Bu cihazlar engelli girişlerinde, engelli güzergahlarında yer almalı. Genel kullanımda yerinde ödeme ücret ödeme makinaları bulunuyorsa hiç olmazsa engellilere uygun bir cihaz girişi ve hiç olmazsa bir cihaz çıkışı, şayet bir cihaz aynı zamanda giriş ve çıkışı kullanılıyorsa bir cihaz bu amaçla yer almalıdır. Engelli ücret ödeme cihazları en az 81 cm açıklığa sahip olmalı ve tekerlekli sandalyenin geçişine izin vermeli, ayrıca parayla ya da kartla ödemeye izin vermeli, işlem için gerekli kontrol donanımı madde 4.27'ye uygun olmalıdır. Kapılar tekerlekli sandalye kullanıcıları ve mobil yardımcı araçları kullananlar tarafından itilerek açılmalıdır.

Turnikelerden engelli girişi, çocuk arabası girişi bulunmuyor, güvenlik elemanları gözetiminde olan ayrı bir çarpmalı kapıdan ücretli alana almıyorlar.

Tekerlekli sandalye ve hareketli yardımcı araçların itilmesiyle açılabilen kapılar düzgün yüzeyli ve zeminden 5 cm yükseklikten başlayıp 68 cm yüksekliğe kadar uzanacak ve madde 4.13'e uygun olacaktır. Dolaşım yolları halka açık yollarla örtüşmeyen güzergahlarda, engelli ücret ödeme sistemleri giriş çıkış noktalarında olmalı ya da bu yollara bitişik olmalıdır.

Tekerlekli sandalye kullanıcılarının ücretli alana geçiş için kullandıkları ve güvenlik elemanlarının gözetimindeki çarpmalı kapılar 87 cm açıklığa sahip yerden 57 cm yükseklikten başlayıp, 94 cm yüksekliğe kadar uzanıyor. Açmak için gerekli

itme kuvveti iki koltuk değnekli engelli için zorluk oluşturuyor.

(8) Platform düşük bordürle son buluyorsa ve platformun raylar tarafına korkuluk yapılmamışsa ya da kafes teli çekilmemişse "Farkedilebilir bir uyarı" yapılmalıdır. Uyarı madde 4.29.2'ye uygun olmalı 61 cm genişliğinde bütün düşük bordür boyunca yapılmalıdır.

Kızılay Metroda platform kenarından itibaren 61 cm ile 77 cm arasında kenara paralel kanallı (3 cm + 0.5 cm'lik 5 parçadan oluşmuş) farkedilebilir karo döşenmiştir, ayrıca 12.5 cm ile 17.5 cm arasında sürtünme bandı yer almaktadır.

(9) Bu kısımda kapsanan istasyonlarda platform ile, aracın tabanı arasındaki dikey yükseklik farkı araç dururken ölçüm yapıldığında normal yolcu yük şartlarında artı eksi 1.5 cm aralığında olmalıdır. Hızlı raylı, hafif raylı, git-gel(commuter), yüksek hızlı raylı ve kentlerarası raylı sistemlerde, yatay açıklık araç dururken 7.5 cm'den fazla olamaz. Yeni istasyonlarda, yavaş hareket eden "yolcu işleticili" aynı yolda aynı biçimde tekrarlı ulaşım sistemleri için yatay açıklık 2.5 cm'den fazla olamaz.

Kızılay Metro istasyonunda taşıt duruyorken, platform ile vagon tabanı arasındaki dikey yükseklik farkı 0.5 cm ve vagon ile platform arasındaki yatay açıklık 9.5 cm'dir.

(10) İstasyonlar engellilerin ihtiyaçlarını karşılama diye halkın genelde bir taşıta binmek ve inmek için, bir yerde, kullandığından başka tasarlanmayacak ve inşa edilmeyecek.

(11) Aydınlatma seviyeleri işaretlerin ve yazılı tabelaların bulunduğu yerlerde aynı olacak ışık tabeladan parlamayacak. Dolaşım yolları boyunca aydınlatma bir tip ve yapıda olacak aynı aydınlanmayı sağlayacak.

Aydınlanmalar aynı seviyede, tabelalar parlamıyor.

(12) **Tekst Telefon (interaktif-fakslı telefon): 4.31.9 a uygun olarak aşağıdaki şekilde olacak:**

(a) Bir ulaşım tesisi iç mekanında halkın kullanımına tahsis edilmiş bir genel telefon bulunmalıdır. İstasyonda bu tür telefonlardan en az biri faks modemli olmalıdır.(İşitme engelliler ve bu tür hizmetten yararlanacaklar için).

(b) Dört ya da daha fazla halka açık paralı telefon raylı sistemin belirli bir girişinde yer alıyorsa ve hiç olmazsa halka açık bir tanesi içerdeyse, hiç olmazsa bir tane halka açık dahili tekst telefon o girişte bulunmalıdır. Bu kısma uygunluk, 4.1.3(17)(c) maddesine de uygunluğu sağlar

(13) Biniş iniş platformlarına ulaşmak için nerede rayları geçmek gerekirse, zemin yüzeyi ile ray üst yüzeyi aynı düzlemde bulunmalıdır. Ray ile zemin yüzeyi arasındaki açıklık tekerlek flanşının sığacağı kadar, en çok 6 cm olacaktır. Bu geçitler madde 4.29.5. e uygun olacaktır. Aralık açıklığının uygulanması mümkün değilse bir üst ya da alt engelli geçidi yapılmalıdır.

(14) Terminal, istasyon ya da diğer sabit tesislerde halkı bilgilendirme sistemi varsa aynı ve eşit bilginin işitme kaybı olanlara ve sağırlara da verilmesi için bir yol bulunmalıdır.

Metro ve HRS taşıtlarında geline istasyon adı taşıt içindeki haporlörlerden anons edilmektedir. Metro istasyonlarında işitme kaybı olanlara bilgi verebilmek için istasyonların platform katında taşıtın gelmesine kaç dakika kaldığını bildiren hareketli ışıkla yazılı bilgi anonsu geçilmektedir. Metro ve HRS taşıtlarında reklam amaçlı bulunan monitörlerden aynı amaçla yararlanmak mümkündür.

(15) Halkın kullanımı için meydan saati konulmuşsa, saatin yüzünün herhangi bir şeyle kapanması engellenmeli ve açıkça görülebilmesi sağlanmalı. Saatin akrep, yelkovanı ve rakamları zemin ile zıt renklerde olmalı ve karanlıkta aydınlık, aydınlıkta karanlık olmalıdır. Saat yukarıya yerleştirilmişse, rakamlar madde 4.30.3'e uygun olmalıdır. Saatler bütün istasyonlarda en fazla uygulanabildiği kadar aynı yere yerleştirilmelidir.

(16) Nerede yapılmışsa alt zemin istasyonlarında yürüten merdivenler en az 81 cm açık genişliğe sahip olmalıdırlar. Yürüten merdivenin alt ve üstlerinde tarak plakasının önünde basamaklar şekillenmeye başlamadan önce hiç olmazsa iki komşu basamak aynı düzlemde olmalıdır. Bütün yürüten merdiven basamaklarında, zıt renkli 5 cm genişliğinde bir şerit, basamağın burnu üzerine ve paralel olarak yapıştırılmalıdır. Şerit kalıcı ve kaymaya önleyici olmalıdır. Basamağın kenarı hem yukarı çıkarken hem aşağı inerken görünür olmalıdır.

Metro ve HRS'nde kurulu yürüyen merdivenlerin genişliği 100 santimetredir. Yürüyen merdivenin alt ve üstlerinde tarak plakasının önünde basamaklar şekillenmeye başlamadan önce hiç olmazsa iki komşu basamak aynı düzlemde. Basamaklarda zıt renkli şerit bulunmuyor.

(17) Nerede yapılmışsa asansör camlı olacak yada asansör kabininin içi dışardan ve dışarı içerden görünecek şekilde şeffaf panellere sahip olacak. Asansörler 4.10 a uygun olacak.

Metro istasyonlarına yapılan bütün dış asansör binalarının kapıları düğmeye basılınca ortadan otomatik açılmalı ve kapıları yukarıdan aşağıya içi görülebilecek ya da içerden dışarı görülebilecek şekilde camlıdır. HRS istasyonlarında asansör kapıları tamamen saçtan yapılmış olup uygun değildir.

(18) Nerede yapılmışsa, bilet alınan yerler engellilerin bilet almasına ve bagaj kontrolüne izin vermeli ve 7.2'ye uygun olmalıdır.

Kızılay istasyonunda Yüksel Caddesi tarafı metro bilet gişesi önüne konulan korkulukla gişe arasındaki mesafe tekerlekli sandalye kullanıcısının gişeye yaklaşmasına uygun değil, bir kişinin yardımıyla portatif olan korkuluğun geriye çekilmesi gerekiyor.

(19) Nerede yapılmışsa bagaj kontrolü ve bagaj alma sistemleri engellilere uygun güzergah üzerinde yer almalı, madde 4.3'e uygun olmalı ve madde 4.2'nin uygulanmasına izin vermemelidir. Güvenlik bariyerleri varsa, hiç olmazsa bir kapı 4.1'e uygun olmalı. Kapılar tekerlekli sandalyeyle ya da hareketli yardımcı araçlarla itilerek açılmalı, düzgün bir yüzeye sahip olmalı ve yerden 5 cm yükseklikten başlayıp 68 cm yüksekliğe kadar uzanmalıdır.

10.3.2 Mevcut Tesisler: Ana İstasyonlar.

(1) Hızlı, hafif ve git-gel(commuter) raylı sistem ana istasyonları, ve kentlerarası raylı sistem istasyonları, Ulaştırma Bakanlığı'nın (Department of Transportation) 49 C.F.R. 'nin 37. kısım C alt ekinde tanımladığı kıstaslara göre, hiç olmazsa bir engelli girişinden ulaşım sistemi kullanım alanlarına giden bir engelli güzergahına sahip olacaktır.

(2) 10.3.2(1)'in gerektirdiği engelli güzergahı 10.3.1(1), (4)-(9), (11)-(15) ve (17)-(19)'un içerdiği özelliklere sahip olacaktır.

(3) Mevcut istasyonlarda teknik olanaksızlıklar nedeniyle, engelli güzergahı halka açık güzergahtan ulaşım sisteminin ücretli alanına gidiyorsa, bir engelli ödeme sistemi madde 10.3.1(7)'ye uygun olarak engelli güzergahında tesis edilecektir.

(4) Hafif raylı, hızlı raylı ve git-gel(commuter) raylı sistem ana istasyonlarında platform ya da onun bir parçası ile taşıt taban zemini arasındaki dikey yükseklik farkı taşıt duruyorken ve normal yolcu yük şartlarında artı eksi 3.5 cm ve yatay açıklık 7.5 cm'den büyük olmayacak ve her bir taşıt ya da vagonun hiç olmazsa bir kapısı 49 C.F.R 3.kısma göre engellilere uygun olacaktır.

(5) Ticari, perakende ya da konut tesislerine yeni direk bağlantılar, olabileceği en yüksek düzeyde, halkın kullandığı bütün ulaşım sistemlerinin bağlantı noktalarından binış iniş platformlarına madde 4.3'e uygun engelli güzergahına sahip olmalıdır. Gelecekte binış iniş platformuna ve halkın kullandığı bütün ulaşım sistemlerine direk bağlantıyı kolaylaştıracak herhangi bir unsur engelli güzergahı üzerinde olacaktır.

II. ANKARA METROSU VE HRS İSTASYONLARINDA ENGELLİLERE YÖNELİK DÜZENLEME VE KULLANIŞLILIĞIN İNCELENMESİ

Amerikan Engelliler Yönetmeliği Bina ve Tesislere Erişebilirlik Kılavuzu (ADAAG) çerçevesinde metro ve HRS istasyon binaları iç mekanlarının engelliler açısından taşınması gereken özellikler aşağıda yer alan Tablo-2 de verilmiştir. Tablo-2'de, "4.1.Mimimum gereklilikler" (ilgili gereklilik/yeterlilikleri diğer başlıklara atfı yaparak açıkladığından yer almıyor. Ç.N.) kısmı hariç, ** işaretli başlıklara ait özelliklerin Ankara Metro ve HRS'nde karşılığının bulunup bulunmadığı ve ölçülebilmisse nitelik ve nicelikleri belirtilmiştir.

ADA Yönetmeliğinin bu bölümünde metro taşıtları (vagonlar) ile ilgili nitelik ve nicelik tanımlamaları bulunmadığından, bu çalışmada Ankara Metro ve HRS taşıtlarıyla ilgili karşılaştırma da bulunmamaktadır.

Tablo-2 ADAAG Klavuzuna göre Metrolarda Engellilere Sağlanması Gereken Kolaylıklarla Ankara HRS ve Metrosunda Sağlanan Benzeri Kolaylıkların Karşılaştırılması

ADAAG Madde No	Engellilere Uygun Tesis/Kolaylık	Nitelik ve Niceliği (ADA Yönetmeliği Ölçütleri)	Ankara HRS ve Metrosunda Sağlanan Benzeri Kolaylıkların Nitelik ve Niceliği (Kızılay, Maltepe ve Macunköy İstasyonları)
‘4.2	Mekan ve Uzanma Mesafeleri	*Aydınlatmalar aynı ve kararlı olacak *Tekerlekli sandalye için pasaj genişliği noktasal 815 mm sürekli olarak 915 mm olacak *İki tekerlekli sandalyenin yan yana geçişi için genişlik 1525 mm olacak *Tekerlekli sandalyenin 180 derece dönebilmesi için 1525 mm çaplı ya da T şeklinde manevra alanı olacak	*Aydınlatmalar aynı ve kararlıdır *Genellikle pasaj, koridor ve alanlar tekerlekli sandalye geçişi ve manevrasına uygundur
‘4.3	Engelli Güzergahı	*Diğer yolcuların güzergahı ile maksimum çakışacak *Hemzemin geçitte ray üstü ile zemin aynı düzlemde olacak *Hemzemin geçitlerde ray üstü zemin arasındaki açıklık 64 mm olacak	*Diğer yolcuların güzergahı ile çoğunlukla çakışıyor *Dışardan Metro/HRS’ne girişte ve çıkarken asansör kullanılabilir. *Ücretli alana girişte engelli kapısından geçiliyor
‘4.3	Engelli Güzergahı	*Seviye değişimleri 13 mm’den fazla ise rampa , kaldırım rampası, asansör ya da platform asansörü olacak *Merdiven, basamak ya da yürüten merdiven bulunmayacak *Güzergah üzerinde karşıdan karşıya geçişin eğimi 1:50’yi geçmeyecek *Eğimi 1:20 den fazla ise rampa şartlarına (4.8 e göre) uygun olacak *İki taraflı karşılıklı haberleşme sistemi hem görsel hem sesli her bir kurtarma yardım alanı ile ana giriş arasında sağlanacak *Her kurtarma yardım alanı “KURTARMA YARDIM ALANI” tabelası ile belirtilecek *Kurtarma Yardım Alanı hiç olmazsa 760 mm - 1220 mm’den küçük olmayan iki engelli alanına sahip olacak *Kurtarma yardım alanı gerekli çıkış genişliğini daraltmayacak. 760 mm - 1220 mm kurtarma yardım alanı sayısı her 200 kişi için bir olmak üzere daha az sayıda olmayacak	*Hemzemin geçit bulunmuyor (Kızılay Metro ve HRS Çarşı katında tuvaletlerin bulunduğu orta sahanlık bölümüne ulaşmak için asansör, rampa ya da tekerlekli sandalye asansörü bulunmuyor. Diğer taraftan kadınlar tuvaletinde 1 adet klozetli tuvalet olup, erkek tuvaletlerinde klozetli tuvalet birimi bulunmamaktadır.) *Kızılay çarşı katında bulunan iki rampa ölçülere uygundur *Asansörle çarşı katına inildikten sonra, tuvaletler kullanılmayacak ve çarşıda alışveriş ve gezme amaçlı dolaşılmayacaksa, tekerlekli sandalye kullanıcısı asansörle-merdivene rastlamadan biniş iniş platformlarına ulaşabilir *Kızılay çarşı katında ve platform katlarında acil çıkışlar bulunuyor. *Acil çıkış kapıları panik kapı kollarına sahiptir ve kapılar yangına dayanıklı malzemeden yapılmıştır *İçerde yüksek hava basıncı oluşturulmak üzere havalandırma sistemi kurulmuştur *Acil çıkış kapısının öbür tarafında ve merdivenlerde sahanlıklar var (Bu bölgelere yangından arınmış bölge, tecrit bölgesi deniliyor). Fakat bu alanda engelliler için bir alan ayrılmamış, tekerlekli sandalye kullanıcıları için merdivenlerden çıkış ya da iniş için merdiven asansörü gereklidir *İçerde haberleşme sistemi bulunmamaktadır

‘4.4	Engeller Çıkıntılar	*Çıkıntı nesneler engelli güzergahının ve manevra alanının açıklığını azaltmayacak. *Duvarlardan çıkan nesneler yerden yukarıda ve 685 mm ve 2030 mm arasında olmalı *Çıkıntı 100 mm’den fazla olamaz. *Bitmiş zemine göre 685 mm’den aşağıya monte edilmiş cisimler bir miktar geçit yoluna doğru çıkıntı yapabilirler *Direklere ya da pilonlara sabitlenmiş serbest duran nesneler en fazla 305 mm	*Kızılay çarşı katında Sakarya Caddesi girişinden gelindiğinde, tabandan 140 cm, 190 cm arasında ve güzergaha doğru 30 cm çıkıklık yapan bir pano kutusu tespit edilmiştir *Çarşı katında tabandan 130 cm yüksekliğe monte edilmiş bulunan ilan panoları güzergaha doğru 17 cm çıkıklık yapmaktadır *Görme engelliler için çok tehlikeli olabilecek çıkıntı nesnelerin limitler içine getirilmesi gereklidir *Direklere sabitlenmiş Şehir Planı panosu tabandan 111 cm’de asılı ve genişliği 122’cm dir, tabandan en
‘4.4	Engeller Çıkıntılar	uzanabilir, zeminden 685 mm ve 2030 mm arasına asılabilir *Yürüyüş yolları, holler, koridorlar, geçitler, ya da diğer hareket alanları en az 2030 mm baş yüksekliğine sahip olacak *Engelli güzergahına bitişik bir alanda dikey açıklık 2030 mm’den aşağı düşerse görme engellileri uyarmak için bir bariyer yerleştirilecek	üst kenarına yüksekliği 202 cm’dir *Şehir Planı panosu bütün metro istasyonlarında yer almakta ve görme engelliler için tehlike yaratmaktadır *Kızılay metrosu orta platformunda merdiven altına gelen kısımda (engelli güzergahına bitişik bir alanda dikey açıklık 2030 mm’den aşağı düşmektedir) baş yüksekliği merdiven altındaki duvara 1 m. mesafede 170 cm’ye düşmektedir *Merdiven altına görme engellileri uyarmak için bir bariyer yerleştirilmelidir
‘4.5	Yer ve Zemin Yüzeyleri	*Stabil, sağlam , kaymayı önleyici olacak *Yer ya da tabana halı ya da döşeme serilirse güvenli bir şekilde sabitlenecek. Altında sağlam bir dolgu maddesi ya da yastık bulunacak ya da üstü bukle, dokuma ya da belirli bir yükseklikte kesilmiş tüylü olacak. Kalınlığı en fazla 13 mm olacak. Halı kenarları zemine bağlanacak *6 mm ve 13 mm arasındaki seviye farklarında eğik düzlem oluşturulacak ve eğim 13 mm’den fazla olmayacak *13 mm’den fazla seviye farkları varsa rampa yerleştirilecek *Yürüme yollarına ızgara yerleştirilirse aralıklar bir yönde 13 mm’den fazla olamaz. Izgara uzatılmış açıklıklara sahipse, aralıkların uzunluğu ana hareket istikametine dik yerleştirilecek	*Zeminlere yüzeyleri parlak sağlam karo döşenmiş *Halı bulunmuyor *Yer ve zemin yüzeyleri paspas yapıldığında ya da ıslak olduğunda kaymaya sebep olduğundan koltuk değnekli engellilere uygun değildir *Platformlarda seviye farkları bulunmuyor *Çarşı katına inen merdivenlerin alt sahanlıkta bitim yerlerine ızgaralar yerleştirilmiş, ızgara delikleri 1.5x4 cm ölçülerindedir

4.8	Rampa	*Yeni yapılarda bir rampanın eğimi 1:12 olacak *Bir yol boyunca en fazla yükseklik 760 mm olacak *Rampa eğimi 1:12 ve 1:16 arasında ise en fazla yükseklik 760 mm ve yol yatay izdüşümü 9 m olacak, *Rampanın eğimi 1:16 ve 1:20 arasında ise en fazla yükseklik 760 mm ve yol yatay izdüşümü 12 m olacak *Rampanın en az açıklık genişliği 915 mm olacak *Sahanlık en az bağlı olduğu rampa kadar geniş olacak *Sahanlık uzunluğu en az 1525 mm olacak *Sahanlıkta rampa istikameti değişiyorsa en az sahanlık büyüklüğü 1525 mm'ye 1525 mm olacak *Eğer bir rampa 150 mm'den daha yükseğe çıkıyor ve yatay izdüşümü 1830 mm'den daha uzunsa iki tarafına da trabzan yapılacaktır *Dönen, kıvrılan rampaların iç trabzanları sürekli olacak. *Trabzanlar sürekli değilse, rampa sonunda ve başında hiç olmazsa 305 mm uzatılacak, zemin ya da taban yüzeyine paralel olacak *Duvar trabzan arasındaki açıklık 38 mm olacak *Trabzanların tutunma yüzeylerinde kırılma olmayacak, sürekli olacak *Tutunma yüzeylerinin üstü rampa yüzeyinden 86 cm ile 96 cm yükseklik arasında olacak şekilde monte edilecek *Trabzanların sonları yuvarlatılmış ya da döşemeye, duvara, sütuna dönmüş olacak *Trabzanlar kendi sabitleme parçaları içinde dönmeyecek *Rampaların yanal eğimi 1:50 den büyük olmayacak	*Çarşı katında bulunan iki rampa eğimleri sırasıyla; yükseklik 45 cm yatay izdüşümü 560 cm, yükseklik 70 cm yatay izdüşümü 880 cm olarak uygulanmıştır (1) *Rampa eğimleri uygundur *Yeni Kızılay binası tarafındaki engelli asansörünün kapısı önünde 17 cm yüksekliğinde ve yatay izdüşümü 114 cm olan bir rampa vardır. Kapı önünde sahanlık yoktur. Rampa genişliği asansör kapısının genişliğine eşittir. (90 cm). Buradaki rampanın yatay izdüşümünün 204 cm olması gerekir *Tekerlekli sandalye kullanıcısının yardımsız asansör çağırma düğmesine ulaşması mümkün değildir *(1) ile belirtilen iki rampanın yan duvarlarında trabzan bulunmamaktadır * Bu rampalardan birisinin alt ucu pasajda bulunan bir işyerininin kapısının önüne uzanmaktadır. Burada kapı önü düzleştirilerek rampa kesintiye uğratılmıştır, görmeyen için tehlike yaratabilir
4.8	Rampa		

‘4.9	Merdiven	*Herhangi bir kat merdiveninde bütün basamaklarının alın yüksekliği ve basamak genişliği aynı olacak *Yürüyen merdiven başlangıç ve bitişinde basamak şekli belirmeden en az iki basamak aynı düzlemde bulunmalı *Yürüyen merdiven 81 cm açık genişliğe sahip olmalı *Yürüyen merdiven basamak genişliği 280 mm olacak *Basamak burunlarına 5 cm genişliğinde sürtünme şeridi olacak *Burunlukların alt tarafı dik olmayacak. Basamak alın kenarının yan kesitte pah yarıçapı 13 mm’den büyük olmayacak . Alın eğimli olacak ya da burun alt tarafının dikeyle yaptığı açı 60 dereceden az olmayacak. Burun izdüşümü 38 mm’ den fazla olmayacak *Trabzanlar merdivenlerin iki tarafında kesintisiz sürekli olacak. *Dönerli merdivenlerin iç	*Bütün merdivenlerin alın yüksekliği 16.5 cm ve basamak genişliği 31 cm’dir *Yürüyen merdivende üst ve altta basamak şekli belirmeden en az iki basamak aynı düzlemde bulunuyor *Bütün yürüyen merdivenler 100 cm genişliktedir *Her basamağın burnunda 40 mm sürtünme şeridi vardır *Basamaklar uygundur *Merdiven burunluklarının altı içe doğru eğimlidir
‘4.9	Merdiven	trabzanları daima kesintisiz olacak *Her üst sahanlıkta trabzanın uzanması gereken en az mesafe 30 cm olmalıdır *Her alt sahanlıkta trabzanın uzanması gereken en az mesafe bir basamak genişliğinden 30 cm daha fazla olmalıdır *Tepede uzanma zemin ya da taban yüzeyine paralel olacak. Aşağıda trabzan bir basamak genişliği kadar aynı eğimde devam edecek, geri kalan uzantı yatay olacak *Trabzanlar ve duvar arasındaki açıklık alanı 38 mm olacak *Tutunma-kavrama yüzeyleri sabitleme direkleri, yapı elemanları ve engeller tarafından kesintiye uğratılmayacak *Trabzan tutunma üst yüzeyi basamak burunlarının yukarısında 865 mm ve 965 mm arasında olacak şekilde yapılacaktır. *Trabzanların sonları yuvarlatılacak ya da düzgünce tabana, duvara, sütüne döndürülecek *Trabzanlar kendi sabitleme parçaları içinde dönmeyecek	*Trabzan, Güvenpark çıkışında 3. çıkışın alt sahanlığında basamak burnundan itibaren 12 cm ileriye uzanıyor. Yeterli değildir (Burada yapılan tedilat sırasında trabzanın merdiven burnundan ileriye uzanma mesafesi standardın altına düşmüş, burası dışında diğer noktalarda trabzanların basamak burnundan ileriye doğru uzanma mesafeleri uygun görünüyör) *Güvenpark çıkışında sol taraftaki trabzan merdiven burunlarına göre olması gereken yüksekliği koruyamamış ve 54 cm’ye düşmüştür *Diğer trabzanlar uygundur *Trabzan ile duvar arasındaki açıklık 6 cm’dir *Trabzan tutunma yüzeyi kesintiye uğramıyor *Trabzan üst tutunma yüzeyleri basamak burunlarından itibaren 89-90 cm’de yer alıyor *Trabzanların sonları yuvarlatılmış düzgünce tabana duvara, sütuna döndürülmüştür *Trabzanlar kendi sabitleme parçaları içinde dönmüyor

‘4.10	Asansörler	*Çağırma butonları çağrının kayıtlandığını ve yerine	*Çağırma butonları alt katta yukarıya doğru ok işaretli
‘4.11	Tekerlekli Sandalye Asansörleri	getirileceğini gösteren sinyallere sahip olacak *Yukarıyı gösteren buton üst tarafta yer alacak *Butonlar dışarıya çıkık ya da düz olacak *Sesli sinyal yukarı istikamete gidiş için bir kez, aşağı istikamete gidiş için iki kez sinyal verecek ya da “yukarı” ya da “aşağı” ses anonsu otomatikman yapılacaktır. *Sinyaller asansör holü düğme panosunun çevresinden görülebilir olacak *Kabin içinde düğme panosu asansör holü düğme panosunun çevresinden görülebilir olacak *Kabin içi dışardan, dışarıyı içerden görünecek *Bütün asansör giriş holleri kabartma ve Braille kat tanımlamalarına her iki kapı	ve üst katta aşağıya doğru ok işaretli, basıldığında ışık yanıyor. *Bir buton bulunuyor. *Butonlar düz *Sesli sinyal bulunmuyor. *Asansörler tek kat arasında çalıştığından sesli sinyal gerekmez. *Sinyaller görülebilir yerdedir *Metro asansörlerinde kabin içerisi dışardan, dışarıyı içerden görülecek şekilde kapılar yekpare camlı yapılmış HRS istasyonlarındaki asansörlerde kapılar camsız sac malzemeden yapılmıştır. Metro asansörlerinde camlı kapıların alt kısmı tekmelik sacı ile kapatılmalıdır. *Kapı pervazında Braille kat tanımlaması bulunmuyor. *HRS istasyonlarının kapıları camlı

‘4.10	Asansörler	pervazında sahip olacak *Asansör kapıları otomatik olarak açılacak ve kapanacak. *Asansör kapıları yeniden açma mekanizması ile techiz edilecek, bu mekanizma önüne herhangi bir engel ya da kişi geçtiğinde kapamayı durdurup kapıyı yeniden açacak *Asansör kabininin taban alanı tekerlekli sandalyenin asansöre girişine, kontrol düğmelerine erişmesine ve kabinde çıkmasına izin verecek büyüklükte olacak *Kabin tabanı ile inme binme düzlemi arasındaki seviye farkı 13 mm toleransa sahiptir *Kabin, içine 1525 mm çaplı daire çizilecek büyüklükte olacak *Asansör giriş holü yön lambalarının merkez doğrusu zeminden hiç olmazsa 1830 mm yukarıda olacak *Asansör çağırma düğmeleri tabandan 1065 mm yukarıda olacak *Asansör butonlarının en küçük ölçüsü 19 mm olacak *Görsel elemanlar hiç olmazsa 64 mm olacak *Braille karakterlerin merkez doğrusu zeminin 1525 mm üzerinde bulunacak. Bu karakterler 50 mm boyunda olacak *Asansör kapılarının otomatik açma kapama mekanizması, yerden yüksekliği 125 mm ile 735 mm arasında olan bir engel geçtiğinde, bir temas olmaksızın gereken işlemleri tamamlama kabiliyetinde olacak *Kapıyı yeniden açma mekanizması hiç olmazsa 20 saniye etkili olacaktır *Bütün kontrol düğmeleri Braille karakterler veya kabartılmış standart alfabe karakterleriyle okunabilir olacak *Ana giriş katında çağır butonu kat belirtme yazıları (Kabartılmış ya da Braille karakter ve	yapılabilir. *Kapı pervazında Braille kat tanımlaması yapılabilir. *Kapılar otomatik olarak açılıp kapanıyor *Kapılar yeniden açma mekanizması ile donatılmıştır *Asansör kabininin taban alanı 150x160cm² olup manevraya uygundur *Asansör kabinleri yeni teknolojiye uygun ve yeterlidir *Kabin içinde 3 adet paralel tutunma barı tabandan 90 cm ile 105 cm arasında yüksekliğe monte edilmiştir *Kabin taban alanı uygundur *Kabin ile platform arasında seviye farkı yoktur *Kabin taban alanına 150 cm çaplı daire çizilebilir *Yön lambaları bulunmuyor üzerinde ok işareti olan çağırma butonu ışığı yanıyor *Güvenpark’taki asansörün çağırma düğmesi tabandan 119 cm çarşı katında 112 cm yüksekliktedir *Butonlar 5x5 cm² ölçüsündedir *Asansör içi havalandırma sistemi var ve içindeyken devrede bulunuyor *Dışarıda asansör kapısı üstünde asansörün bulunduğu katı ışıklı olarak gösteren ışıklı gösterge bulunuyor *Asansör dışında Braille karakterler bulunmuyor *Kapıların otomatik açma kapama mekanizması bulunuyor, *Sensörlerin, tabandan yüksekliği 125 ile 735 mm arasında bir engel geçtiğinde gereken işlemleri yapıp yapmadığı tespit edilemedi *Kapıyı yeniden açma mekanizması 9 saniye etkilidir *Asansör içindeki bütün kontrol düğmelerinde Braille alfabesiyle okunabilirlik sağlanmıştır
‘4.11	Tekerlekli Sandalye Asansörleri		

‘4.10	Asansörler	sembolleri ile) yanında bir kabartılmış yıldızla belirtilecek.	*Kontrollar yan duvarda asansör tabanından 95 cm yukarıda yan yana dizilmiştir
‘4.11	Tekerlekli Sandalye Asansörleri	Kontrol düğmeleri için bütün kabartılmış belirtmeler uygulandıkları butonun hemen soluna yerleştirilecek *Kabinin kapıları merkezden açılıyorsa kontrollar ön duvarda olacak, kapı yana açılıyorsa kapının yanındaki ön duvarda ya da yan duvarda olacak *Asansör kabinlerinde asansör kontrol panelinde bir görsel asansör durum göstergesi asansörün nerede (kaçıncı katta) olduğunu gösterecek. Asansörün geçtiği ya da durduğu katın numarası gözükecek ve sesli bir uyarı olacak *Bir çağrıya gelen asansör kabininin kapıları tamamen açık durumda en az 3 sn bekleyecek *Kabin durduğunda kabin eşiğinin katta inme binme platformu kenarına uzaklığı 32 mm’den fazla olamaz. *Kabin kontrol düğmelerinin, platformun, kabin eşiğinin ve inme binme alanının aydınlatması hiç olmazsa 5 Footcandles (53.8 lux) olacak *Bütün kat düğmeleri yandan uzanıldığında 1370 mm’den yüksekte olmayacak, önden uzanıldığında 1220 mm’den yüksekte olmayacak. *Acil alarm ve acil duruşu da içeren acil durum kontrolları panelin alt tarafında gruplanacak ve merkez hatları yerden 890 mm’den az olmayacak *Numaralar 13 mm büyüklükte olacak *Ses sinyali 1500 Hz. Frekanstan az ve 20 dB den daha fazla olacak. *Kabinin durduğu ya da geçtiği katın numarasının otomatik sözlü duyurusu sesli sinyalin yerine geçebilir *İki taraflı haberleşme sisteminin kullanılan parçası kabin zemininden en fazla 1220 mm yükseklikte bulunacak, sistemde bir el desteği varsa kablonun uzunluğu panelden el desteğine hiç olmazsa 735 mm olacak	*Kontrol panelinde asansörün durduğu ya da geçtiği katın numarası ışıklı göstergeden görülebiliyor, sesli uyarı bulunmuyor *Çağrıya gelen asansör kapıları açık durumda 9 sn. bekliyor. *Kabin durduğunda taban kısmı ile platform arasında 2 cm açıklık var *Aydınlatma ölçülemedi fakat yetersiz olduğu tahmin ediliyor *Acil durumlar için alarm ve telefon düğmesi var ve diğer düğmelerle yan yana tabandan 95 cm yüksekliğe dizilmiş. Kabin içi düğmeler uygun yükseklikte bulunuyor *Numaralar 13 mm’den büyüktür *Sesli sinyal bulunmuyor *İki taraflı haberleşme sistemi-diyaforon diğer kontrol butonları arasında bulunuyor. Diyaforonun çalışıp çalışmadığı çağrıya bir cevap verilip verilmediği denenmemiştir

4.13	Kapılar	*Engelli girişinde ya da engelli güzergahında geçişin tek yolu olmayacak. Bir engelli kapısı ya da ana kapısı, dönerli kapı ya da turnikenin yanına yerleştirilecek ve aynı kullanım modelini kolaylaştırsın diye tasarlanacak *İtmeyle açılan kapılar düzgün yüzeyli olacak *Kapı genişliği, kapı 90 derece açık olduğunda kapının yüzeyinden karşı pervaza kadar olan mesafe, en az 815 mm olacak *Arka arkaya iki kapı arasındaki en az alan bu alana açılan kapının genişliğinden 1220 mm daha büyük olacak. Arka arkaya kapılar aynı istikamette çarpıp ya da kapılar arasındaki alandan dışarıya doğru çarpıp olacak *Dış kayar kapılar için giriş eşiği 19 mm'den ya da diğer tip kapılar için 13 mm'den fazla olmayacak. *Engelli giriş kapılarında yükseltilmiş eşiklerin seviye değişimleri yamaçlanacak ve bunun eğimi 1:2 den büyük olmayacak *Kapı tokmağı, tutamağı, kapı mandalı, kilidi, ve diğer çalışan aksam kolay kavramaya uygun olacak, sıkı tutmayı, sıkı kısırmayı ve bilekten çevirmeyi gerektirmeyecek. *Kapının kapıçeki varsa kapıçekin süpürme periyodu öyle ayarlanacak ki, 70 derecelik açık pozisyonunda kapı mandalına 75 mm'lik bir noktaya gelmesi hiç değilse 3 saniye alacak *Kapı açma kuvveti: İç menteşeli kapılar için: 5 lbf (22.2 N). Kayar ya da katlanan kapılar için: 5 lbf (22.2 N) olacak	*Ücretli alana geçişte engelli geçiş kapısı 90 derece açık olduğunda açıklık 87 santimetredir
4.14	Girişler	*Engelli güzergahıyla, halka açık yollara, kaldırımlara, yolcu indirme bindirme böldelerine, engellilere uygun park yerine, halka açık ulaşım duraklarına ve bina-tesis içindeki engelli mekan ve unsurlarına bağlanacak	*Halka açık mekanlara bağlanmaktadır
4.26	Trabzan, Tutamak,	Bir trabzan ya da tutunma borusunun tutunma yüzeyinin genişliği ya da çapı 32 mm ile 38 mm arasında olacak ve şekli eşit	*Merdivenlerde yer alan trabzanlar 60 mm çaplı paslanmaz borudan yapılmıştır. *Trabzan boruları duvardan 7.5-8
4.26	Trabzan, Tutamak,	bir tutunma yüzeyi sağlayacak *Trabzan ve tutunma boruları duvara bitişik ise duvar ve tutunma borusu arasındaki uzaklık 38 mm olacak *Trabzanlar rampa bölümlerinin her iki tarafında yer alacak *Dönen kıvrılan rampaların iç trabzanları sürekli olacak *Trabzanlar 75 mm derinlikte ve trabzandan 455 mm yukarıya uzanan bir oyuk içine yerleştirilebilir *Bir trabzan ya da tutunma borusu ve ona yakın duvar ya da yüzey, keskin ve aşındırıcı olmayacak. *Uçlar 3.2 mm yarıçapında yuvarlatılacak *150 mm'den daha yükseğe çıkan ve yatay izdüşümü 1830 mm'den uzun rampaya iki taraflı trabzan yapılacaktır *Trabzanlar sürekli değilse, rampa sonunda ve başında hiç olmazsa 305 mm uzatılacak, zemin ya da taban yüzeyine paralel olacak	cm içeriye çıkıntı yapıyor. *Trabzanlar duvar yüzeyinden 6 cm güzergaha doğru çıkıntılı yapılmıştır

‘4.27	Kontrol ve İşletme Mekanizması	*Tekerlekli sandalye kullanıcısı tarafından karşıdan ve paralel olarak yaklaşılabilir olacak *Elektrik ve haberleşme sisteminin duvarlardaki donanımı tabandan 380 mm’den aşağıya monte edilmeyecek. *Kontrollar ve işletme mekanizması bir elle çalıştırılabilir ve sıkı kavramayı, çimdiklemeyi ya da bileğin döndürülmesini gerektirmeyecek. Kontrolları harekete geçiren kuvvet 5 lbf (22.2 N) dan büyük olmayacak	*Platformlardaki prizler tabandan 60 cm yüksekliktedir
‘4.28	Alarmlar	*Hem sesli hem de görüntülü alarm olmalıdır *Sesli acil durum alarmları oda ya da mekanda hüküm süren ses düzeyine eşit bir ses üretecek hiç olmazsa 15 dbA ya da ortamdaki en fazla ses düzeyinden 5 dbA daha fazla 60 saniye ses üretecek. Alarm ses düzeyi 120 dbA’yı geçmeyecek Görsel Alarmlar *Lamba xenon hızlı açılıp kapanan tip ya da eşiti olacak *Renk açık ya da beyaz olacak (filtrelenmemiş ya da açık	*Bütün HRS istasyonlarının platformlarında alarm ve sesli haberleşme sistemleri bulunuyor. *Cam korumalı bir düğme acil durumda taşıtı durdurma imkanı sağlıyor *Metro ve HRS platformlarında yangın alarm sistemi var
‘4.28	Alarmlar	filtrelenmiş beyaz ışık) *Işık şiddeti en az 75 mum olacak. *Flaş oranı en az 1 Hz en fazla 3 Hz olacak *Donanım taban yüzeyinden 2030 mm yukarıya ya da tavandan 152 mm aşağıya yerleştirilecek *Genel olarak hiçbir mekanda yatay düzlemde 15 m’den daha yukarıda görsel sinyal cihazlarına gerek duyulmaz *Halka açık koridorlarda hiçbir yerde görsel sinyal 15 m den daha yüksekte olmayacak	*Görsel haberleşme bulunmamaktadır
‘4.29	Farkedilebilir Uyarı	*Üstü kesilmiş çapı 23 mm yüksekliği 5 mm kubbelerden ibarettir Merkezinden merkezine uzaklıkları 60 mm ve görsel olarak bitişik yüzeyler zıt renklerde ya siyah beyaz ya da beyaz siyah olacak *Bir yol bir taşıt yolu ile birleşir ya da kesişir ve yürüyüş yolu kaldırım, korkuluk ya da diğer unsurlarla taşıt alanından ayrılmazsa alanlar arasındaki sınır 915 mm genişliğindeki ve sürekli farkedilebilir uyarılarla tanımlanır	*Platform kenarına paralel kanallı (3 cm + 0.5 cm lik 5 parçadan oluşmuş) karolar uç uca yerleştirilerek kullanılmıştır *Platform kenarından 51 cm ile 61 cm arasına beyaz şerit çekilmiştir

‘4.30	İşaretleme	*İlanlar ve yazılı bilgiler, belgeler oturan bir kişi tarafından görülebilir bir yere yerleştirilecek. İşaret ve sergilenenler (örneğin, açık kitaplar) yatay bir şekilde ve tabandan 1120 mm yüksekliğe yerleştirilecek *İşaretler üzerindeki harfler ve sayılar 3:5 ve 1:1 arasında genişlik yükseklik oranına sahip olacak ve can alıcı bir uyarı için genişlik yükseklik oranı 1:5 ve 1:1 arasında olacak *Harfler ve sayılar en küçük 0.8 mm kabartılacak, büyük harf, sans serif ya da basit serif tip ve Seviye 2 Braille ile eşlik edilecek. Kabartılmış karakterler hiç değilse 16 mm yükseklikte, fakat 50 mm’den büyük olmayacak *Resim sembolü işaretler hemen altına yerleştirilmiş eşit sözlü açıklama ile eşlik edilecek. Resim sembolü işaretlerin sınır boyutları en az 152 mm olacak	*Özürlü asansörlerinin yerini gösteren levhalar mavi zemin üzerine beyaz yazılı olarak yerleştirilmiştir. Aynı levhaların siyah zemin üzerine beyaz yazılı olanları da vardır
‘4.30	İşaretleme	*Karakterler ve işaretlerin zemini yumurta kabuğu, mat ya da göz kamaştırmayan renklerden olacak. Karakter ve semboller geri plandan zıt renklerle ayrılacak, zemin koyu ise karakterler açık ya da karakterler koyu ise zemin açık renk olacak *Odalar ya da alanlar neresi sürekli belirtilecekse işaretleri kapının kapı kolu tarafına yerleştirilecek. Kapı kolu tarafında duvar yoksa, iki kanatlı kapılar dahil, işaretler en yakın duvara yerleştirilecek. İşaret levhasının orta çizgisi taban yüzeyinden 1525 mm yukarda olacak şekilde yerleştirilecek *Yerleştirme bir kişinin herhangi bir engelle karşılaşmaksızın ve kapı kanadının süpürdüğü alanda durmaksızın levhaya 76 mm yaklaşabileceği şekilde yapılacaktır *Referans alınmış bütün işaretler hat boyunca pratik olarak en fazla uygulanabileceği her istasyonun aynı yerinde bulunacaktır *Karakter ve semboller geri plandan zıt renklerle ayrılacaktır *Tabelalar parlamayacaktır *Araç pencerelerine yakın işaretlemede uzun sembol ya da işaretin üstü pencere üst çerçevesinin altında ve aşağı uzanan sembol ya da işaretin en altı pencere orta hattının biraz üstünde olacaktır *Tesis ve unsurların erişilebilirliğinin belirtilmesi için uluslararası erişilebilirlik(engelli) sembolü kullanılacaktır *Uluslararası erişilebilirlik sembolü zıt renkte olacaktır: Siyah üzerinde beyaz ya da beyaz üzerinde siyah *Ses ayarına sahip olması gereken telefonlar, “ses dalgaları yayan telefon ahizesi” resimli işaret ile belirtilecektir. *Tekst telefonlar TTY uluslararası sembolü ile belirtilecektir	*Telefonların yerini gösteren ahize resimli levhalarda yazılı açıklama bulunmuyor *Telefonlardan birisinin tekerlekli sandalye kulanıcısına uygun olduğu bu işaretlerde belirtilmiyor *Metroda ve HRS’de genellikle istasyon isim levhaları hat boyunca aynı yerde asılı *Oturlan yerden istasyon adı kolaylıkla okunabiliyor *HRS’de hat planı bütün istasyonlarda aynı yerde asılı *Kızılay istasyonu çarşı katında özürlü asansörlerinin yerini gösteren levhalarda uluslararası erişilebilirlik sembolü kullanılmış *Telefonlarda ses ayarı bulunmuyor

‘4.31	Telefon	*Telefonlara tekerlekli sandalye kullanan bir kişinin önden ya da paralel ulaşabilmesine imkan vermek için, hiç değilse 760 mm ile 1220 mm arasında bir taban açıklığı ya da zemin mekanı olacak *Girişte, içerde engelli telefonu olacak	*Tabandan engelli telefonunun tuşlarının ortasına kadar yükseklik 108 cm dir *Telefonlara yaklaşmak için taban açıklığı yeterli *Çarşı katında bir grupta 7 telefondan 1 tanesi, diğer bir grupta
‘4.31	Telefon	*Telefonların %25 i ya da en az biri ses kontrolüne sahip olacak. *Ses, normalin üzerinde en az 12 dbA ve en çok 18 dbA ya ayarlanabilir olacak. Bir otomatik başa dönüş mekanizması varsa o zaman 18 dbA aşılabılır *Servis imkanı olan yerlerde telefonlar kontrol düğmelerine sahip olacak *Telefondan ahizeye kablo uzunluğu hiç olmazsa 29 inç (735 mm) olacak	5 telefondan 1 tanesi, bir başka grupta 5 telefondan 1 tanesi Tekerlekli sandalye kullanıcılarına ayrılmıştır *Telefondan ahizeye kablo uzunluğu 73 cm dir.
	TTY:Tekst-Telefon (İnteraktif-fakslı telefon)	* Bir ulaşım tesisi iç mekanında halkın kullanımına tahsis edilmiş bir genel telefon bulunmalıdır. İstasyonda is bu tür telefonlardan en az biri faks modemli olmalıdır. (İşitme engelliler ve bu tür hizmetten yararlanacaklar için) *Dört ya da daha fazla halka açık paralı telefon raylı sisteme belirli bir girişte yer alıyorsa ve hiç olmazsa halka açık bir tanesi içerdeyse, hiç olmazsa bir tane halka açık dahili text telefon o girişte bulunmalıdır	*Bu tür telefon bulunmuyor.
‘4.34	Otomatik Bilgilendirme Anonsu	*Otomatik Bilgilendirme makinaları öyle yerleştirilecek ki, tekerlekli sandalye kullanan bir kişi önden ya da paralel ulaşabilecek	*Bu tür cihazlar bulunmuyor
‘4.37	Banklar	*Banklar sabit olacak ve en az 510 mm’den en fazla 610 mm’ye kadar derinlikte ve 1065 mm yükseklikte oturma yerlerine sahip olacak *Banklar en az 1065 mm yükseklikte sırt dayanağına sahip olacak, dayanak oturma yüzeyinden itibaren en fazla 51 mm boşluk verildikten sonra en az 455 mm’e kadar uzanacak *Bank oturak kısmı yerden en az 430 mm ve en fazla 485 mm yukarda olacak *Bankın oturma yeri, cıvatalar, şasi gibi parçalarının herhangi bir noktasına dikey ya da yatay 1112 N kuvvet uygulandığında, kullanılan malzemelerin yük dayanım toleransı geçilmeyecek	*Bank oturma yerinin tabandan yüksekliği 46 cm, oturma yeri derinliği 39 cm, sırtlık yüksekliği 39 cm’dir

III. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ankara Metro ve HRS'i (ANKARAY) günümüz bilgi ve teknolojisi ile yapılmış olması nedeniyle belli ölçüde engellilere kolaylık sağlayan düzenlemelere de sahiptir. Bununla beraber karşılaştırma sırasında belirlenen noksanlıkların incelendikten sonra giderilmesi için çaba harcanmalıdır. Dış mekan (DS) ise bu sistemle uyum sağlamakta yetersizdir. Ancak,

i. Halka açık binalarda (İS), engellilere sağlanacak kolaylıklar proje ve inşaat yönetmeliklerinde yeterince yer almadığından ve yer alanlara da gereğince uyulmadığından, bina projeleri gerekli engelli tesis ve kolaylıkları yönünden eksiklikler gösterebilmektedir. Ankara Metrosu'nun yapımı aşamasında engellilere yönelik bu tür unsurların projelerde yer almadığı sonradan ilave edildiği bu çalışma için yapılan inceleme sırasında saptanmıştır.

ii. ADAAG yönetmeliğinden alınarak karşılaştırma için ölçüt oluşturmada kullanılan nicelik (standart) ölçümlerinin Amerikan vatandaşlarının antropometrik ölçülerine göre belirlenmiş olduğu gözden kaçırılmamalı, fakat sistemin yabancılarca kullanılabileceği de unutulmamalıdır.

iii. Kızılay metro istasyonuna ait dört asansörün dış mekanda yer alan binalarının kapı önlerindeki rampalar tekerlekli sandalye kullanıcısının çağırma butonuna erişmesini engellemektedir. Tekerlekli sandalye kullanıcısı hızla rampayı çıkarsa ayakları asansör kapı camlarına çarparak kırılmasına neden olabilir. Kapının alt tarafına saçtan tekmelik bölümü yapılmalı, rampa üst kısmına sahanlık yapılmalıdır.

iv. Maltepe HRS istasyonunda bulunan asansör kapıları tamamen saçtan yapılmış olup içerisinin görülmesi imkansızdır. HRS asansörleri sırayla yolun bir bu tarafında bir diğer tarafında bulunmaktadır. Yolun ortası refüjle ayrıldığından ve gerekli kaldırım rampaları bulunmadığından tekerlekli sandalye kullanıcısı dışardan asansöre ulaşmak için en yakın kavşağa kadar gitmek zorundadır.

v. Dış asansör binasının kapı önünün erişilebilirliği karlı ve buzlu havalarda kayganlık ve önündeki rampa yüzünden imkansızdır.

vi. Yürüyen merdivenlerden koltuk değnekli bir engellinin faydalanması mümkün değildir, iki koltuk değneklinin ise iki kişiden yardım almadan basamağa adım atabilmesi imkansızdır. Koltuk değneklinin yararlanması için yürüyen merdivenin binmek için durdurulması, bindikten sonra çalıştırılması ve kata gelince tekrar durdurulup inmesinin sağlanması gereklidir.

vii. Yürüyen merdivenlerden tekerlekli sandalye kullanıcılarının faydalanabileceği belirtilmesine rağmen, basamak hızı ile üst tutunma bandının hızı aynı olmadığından (çıkışta üst tutunma bandı daha yavaş), tekerleklerin merdiven basamağında olduğu ve ellerle üst tutunma bandı tutulduğu durumda bir süre sonra ellerin geride kalmasıyla sandalyenin denge kaybı söz konusudur.

viii. Görme özürlüler için turnikeden geçtikten sonra yere serilecek/uygulanacak uygun bir yer halısı ya da döşeme kişiyi yönlendirerek platforma kadar ulaştırabilir.

ix. Platformlarda görme özürlü için balık sırtı fark edilebilir işaretleme yapılabilir.

x. Platformlarda 51- 61 cm mesafede bulunan beyaz çizginin biraz gerisinde hidrolik bir mekanizma ile dik durumda tutulacak korkuluklar, taşıt durduğunda belirtilen mekanizma ile platformda oluşturulmuş oyuklara yatırılarak geçişe izin verebilir ve taşıtın kapıları kapandığı anda tekrar dik duruma getirilebilir. Diğer bir alternatifte, beyaz çizgi üzerine sabit korkuluk yapılmasıdır, taşıt her zaman aynı noktada durduğundan vagon kapılarının karşısına gelen korkuluk kısmına yerleştirilecek otomatik kayar kapılar tren durduğu anda açılır ve inme binme tamamlandıktan sonra vagon kapısı kapanıyorken kapanır. Arada kimsenin kalmaması için sürekli sesli uyarı yapılır, korkuluk üzerine uyarı işaretleri konulabilir.

xi. Büyükşehir belediye yönetiminin talimatıyla görmeyenler güvenlik elemanları tarafından platforma indirilerek taşıta bindirilmekte ve görmeyen kişinin gideceği yerdeki istasyona haber verilerek burada karşılanması ve istasyon dışına çıkarılması sağlanmaktadır. Buna karşılık, görme özürlü olduğu halde çok az da olsa görebilmesine güvenerek, görme

özürlü bastonu kullanmayan bir engellinin turnikelerden girişte güvenlik görevlisi tarafından fark edilmediği; platforma inerek ve taşıt geldiğinde iki vagon arasındaki boşluğu vagon giriş kapısı sanarak boşluğa, raylara atladığı, ve bunun bir soruşturma konusu olduğu yine yapılan inceleme sırasında not edilmiştir.

xii. Metro tünellerinde acil çıkışı gerektiren bir kaza ya da olumsuzluk olduğunda yeryüzüne çıkabilmek için çıkış bacaları bulunmaktadır, bu bacalara ulaşmak içinde ray kenarında 60 cm genişliğinde bir yürüme yolu yer almak-tadır. Bu yolun engellilerin kurtarılması ya da kendi kendine kurtulması için çok yararlı olamayacağı açıktır.

Engelsiz tasarım kapsamında, saha çalışması üç istasyonla ilgili bilgilerin toplanmasından ibaret bir örnekleme çalışmasıdır. Bu çalışma ilgililer tarafından tüm metro ve HRS'ini kapsayacak biçimde yapılmalı, eksiklikler belirlenerek giderilmelidir. Engelsiz tasarım kapsamında yapılacak yönlendirici araştırmaların üniver-

site, Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, belediyeler, engelli federasyon ve dernekleri ve diğer ilgili sivil toplum örgütü temsilcilerinden oluşan takım çalışması ile yapılmasında yarar görülmektedir. Bu tür araştırmaların sonuç-larına göre kamu mekanın planlanması ve tasarımı engelsiz tasarım ilkelerini gerçekçi bir biçimde içerecektir.

KAYNAKÇA

ADA: Americans with Disabilities Act (1990), Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities, Washington D.C.

ADAAG (2002): Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities, as amended, Washington D.C.

Kaplan, H., Öztürk, M. (2004) Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım:Kamusal İç

Mekarlarda İrdelenmesi İçin Bir Çerçeve, Planlama 2004/2, ss 67-75.

Not: Derginin 2004/2 sayısında yayımlanan “Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım: Kamusal İç Mekarlarda İrdelenmesi İçin Bir Çerçeve” makalesi dizim düzeltmesi aşağıdadır.

Sayfa	Paragraf ve Satır/tablo	Yanlış	Doğru
67	tablo 1	A K	D İ
68	4. paragraf 3. satır	almalıdır	alınmalı
68	7. paragraf 14. satır	özellik	öznellik

Büyükşehir Belediyesi Kanunu

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu 23.07.2004 günlü ve 25531 sayılı Resmi Gazete'de yayımlandı. Kanunda; "büyükşehir belediyesi", "ilçe belediyesi" ve "ilk kademe belediyesi" tanımları yer almaktadır. Büyükşehir belediye sınırları içinde ilçe kurulmaksızın oluşturulan ve büyükşehir ilçe belediyeleriyle aynı yetki, imtiyaz ve sorumluluklara sahip belediye olarak ilk kademe belediyesi tanımlanmaktadır.

Büyükşehir belediyelerinin sınırları, adını aldıkları büyükşehirlerin sınırları olmaktadır. Kanunun Geçici 2. maddesi ile; büyükşehir belediye sınırları, İstanbul ve Kocaeli ilinde, il mülki sınırı olarak kabul edilmektedir. Diğer büyükşehir belediyelerinde mevcut valilik binası merkez kabul edilerek belli bir yarıçaplı çizilen daire içinde kalan alan büyükşehir belediyesinin yetkili olduğu alanı oluşturmaktadır. Nüfusu bir milyona kadar olan büyükşehirlerde yirmi kilometre yarıçaplı, nüfusu bir milyondan iki milyona kadar olan büyükşehirlerde otuz kilometre yarıçaplı, nüfusu iki milyondan fazla olan büyükşehirlerde elli kilometre yarıçaplı olan dairenin sınırı büyükşehir belediyesinin sınırını meydana getirmektedir.

Kanunun 7. maddesi uyarınca çevre düzeni planına uygun olmak kaydıyla 1/5000 ile 1/25000 arasındaki her ölçekte nazım imar planını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları arasında sayılmaktadır. Büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plana uygun olarak hazırlayacakları uygulama imar planlarını bu planlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon planlarını ve imar islah planlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulamasını denetlemek büyükşehir belediyesinin yetkisindedir. Büyükşehir belediyesi nazım imar planının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde uygulama imar planlarını ve parselasyon planlarını yapmak ve yaptırmakla da yetkilendirilmiştir.

Kanunun geçici 1. maddesi ile de; büyükşehir belediyeleri, Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren en geç iki yıl içinde büyükşehirin 1/25000 ölçekli nazım imar planlarını yapma veya yaptırmak zorunludur.

Kanunun 15. maddesine göre; büyükşehir belediyesi ihtisas komisyon çalışmalarına gündemdeki konularla ilgili olmak üzere; diğer kuruluşlar ve uzman kişiler yanında kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları da oy hakkı olmaksızın ihtisas komisyonu toplantılarına katılabilmekte ve görüş bildirebilmektedir.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun 27.07.2004 günlü ve 25535 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 5226 sayılı Kanun özellikle 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununda değişiklikler yapmaktadır.

Kanunun "tanımlar ve kısaltmalar" başlıklı 3. maddesinde yer alan "kültür varlıkları" tanımı değiştirilmekte ve "ören yeri", "koruma amaçlı imar planı", "çevre düzenleme projesi", "yönetim alanı", "yönetim planı", "bağlantı noktası" tanımları eklenmektedir.

Kültür varlıkları kapsamına tarih öncesi ya da tarihi devirlerde sosyal yaşama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan varlıklarda ilave edilmiştir.

Koruma amaçlı imar planı; "bu Kanun uyarınca sit alanlarında, alanın etkileşim-geçiş sahasını da göz önünde bulundurarak, kültür ve tabiat varlıklarının sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda 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, alt yapı tesislerinin tasarım esasları, yoğunluklar ve parsel tasarımlarını, yerel sahipliği, 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 planlardır." şeklinde tanımlanmıştır.

2863 sayılı Kanunun 9 uncu maddesi değiştirilmek suretiyle korunması gerekli taşınmaz kültür varlıklarına yapılacak inşai ve fiziki müdahaleler yeniden tanımlanmış ve 3194 sayılı İmar Kanununa göre ruhsata tabi olmayan basit tamir ve tadiller fiziki müdahale dışında tutulmuş ve esaslı onarım bu tür müdahaleden sayılmıştır.

2863 sayılı Kanunun 10 uncu maddesinde yapılan değişiklik ile Kültür ve Turizm Bakanlığı taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının korunmasını sağlamak için gerekli tedbirleri alma, aldırma ve bunların her türlü denetimi yapma yanı sıra kamu kurum ve kuruluşları ile belediyeler ve valiliklere yaptırılması da sağlanmıştır. Anılan maddeye eklenen yeni fıkra ile; büyükşehir belediyeleri, valilikler Kültür ve Turizm Bakanlığınca izin verilen belediyeler bünyesinde kültür varlıkları ile ilgili işlemleri ve uygulamaları yürütmek üzere sanat tarihi, mimarlık, şehir planlama, mühendislik, arkeoloji gibi meslek alanlarından uzmanların görev alacağı koruma, uygulama ve denetim büroları kurulması öngörülmüş ve bu bürolara uygulamayı denetleme görevi verilmiştir.

2863 sayılı Kanunun 12. maddesinde değişiklikler yapılmış ve kültür ve tabiat varlıklarının korunması, bakım ve onarımı için kredi verilmesi yürürlükten kaldırılmış, bu amaçlarla bakanlık bütçesine yeterli ödenek konulması öngörülmüş ve kültür varlıklarının korunması ve değerlendirilmesi amacıyla kullanılmak üzere emlak vergisinin % 10 nispetinde "Taşınmaz Kültür Varlıklarının Korunmasına Katkı Payı" tahakkuk ettirilmesi ve ilgili belediyesince emlak vergisi ile birlikte tahsil ettirilmesi hükmü getirilmiştir. Tahsil edilen miktar, il özel idaresi tarafından açılacak özel hesapta toplanmaktadır. Ayrıca 2985 sayılı Toplu Konut kanunu uyarınca verilecek kredilerin en az % 10'u tescilli taşınmaz kültür varlıklarının bakım, onarımı ve restorasyonu işlemlerine ilişkin başvurularda kullanılacağı da hükme bağlanmıştır.

2863 sayılı Kanunun 17. maddesi de yeniden ele alınmıştır. Bir alanın sit alanı ilanı, bu alandaki her ölçekteki plan uygulamasını durdurmakta, 1/25000 ölçekli plan kararları yeniden gözden geçirilmektedir.

Koruma amaçlı imar planı yapılıncaya kadar, koruma bölge kurulu tarafından üç ay içinde geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirlenmektedir. İdareler ilgili meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve plandan etkilenen hemşerilerin katılımı ile toplantılar düzenleyerek koruma amaçlı imar planını hazırlamak ve sonuçlandırmak zorunluluğu getirilmektedir. İki yıl içinde koruma amaçlı imar planı yapılmadığı takdirde, geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartlarının uygulaması, koruma amaçlı imar planı yapılıncaya kadar durdurulmaktadır. Bu süre zorunluluk olması durumunda bir yıl uzatılmaktadır.

2863 sayılı Kanunun 17 nci maddesinde yapılan değişiklikle "koruma amaçlı imar planları; müellifi şehir plancısı olmak üzere; alanın konumu, sit statüsü ve özellikleri göz önünde bulundurularak mimar, restoratör mimar, sanat tarihçisi, arkeolog, sosyolog, mühendis, peyzaj mimarı gibi meslek gruplarından bakanlıkça belirlenecek uzmanlar tarafından hazırlanır." hükmüne yer verilmiştir. Koruma amaçlı imar planlarının müellifinin şehir plancısı olduğu da hükme bağlanmakta, alanın konumu, sit statüsü ve özelliğine göre farklı meslek grupların bu planların hazırlanmasında yer alması da öngörülmektedir.

Koruma amaçlı imar planlarıyla kesin yapılanma yasağı getirilen sit alanlarında bulunan taşınmazların malikin başvurusu üzerine belediye ve il özel idaresine ait taşınmazlarla takas edebilme olanağı da kanunla getirilmektedir.

Tescilli taşınmaz kültür varlıkları, koruma amaçlı imar planlarıyla yapılanma hakları kısıtlanan taşınmazların mülkiyet ve yapılanma hakları kısıtlanmış bölümlerinin başka bir alana aktarımını düzenleyen hükümlerde yer almaktadır. İmar hakları hamiline yazılı menkul kıymete dönüştürecek belgeler düzenlenmekte, aktarım işleminde Sermaye Piyasası Kurulunca onaylı gayrimenkul değerlendirme şirketlerince yapılacak rayiç değer denkleştirmesi esas alınmaktadır.

2863 sayılı Kanunun 18. maddesinde değişiklik yapılmak suretiyle sit alanları, korunması gerekli kültür varlıkları ve bunların koruma alanlarında onaylı plan ve proje dışı uygulama yapan veya yapılmasına yol açan sorumluların, koruma bölge kurulları ile ilgili konularda plan ve proje düzenlemesi ve uygulama sorumluluğu yapması beş yıl süreyle yasaklanmaktadır.

2863 sayılı Kanunun 57 nci maddesinde koruma kurullarının görev, yetki ve çalışma koşullarına yönelik değişiklikler yapılmış ve ek fıkralar getirilmiştir. Koruma bölge kurulu en geç altı ayda koruma amaçlı imar planını karar bağlaması koşulu getirilmiştir.

Koruma amaçlı imar planları ve çevre düzenleme projelerinin hazırlanması, gösterimi, uygulaması, denetimi ve plan müelliflerinin yeterliliği ile görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasların, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği de Kanunda yer almaktadır.

Kültür Yatırımları ve Girişimlerini Teşvik Kanunu

5225 sayılı Kültür Yatırımları ve Girişimlerini Teşvik Kanunu 21.07.2004 tarih ve 25529 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kanun; bireyin ve toplumun kültürel gereksinimlerinin karşılanmasını; kültür varlıkları ile somut olmayan kültürel mirasın korunmasını ve sürdürülebilir kültürün birer ögesi haline

getirilmesini; kültürel iletişim ve etkileşim ortamının etkinleştirilmesini; sanatsal ve kültürel değerlerin üretilmesi, toplumun bu değerlere ulaşım olanaklarının yaratılması ve geliştirilmesini; ülkemizin kültür varlıklarının yaşatılması ve ülke ekonomisine katkı yaratan bir unsur olarak değerlendirilmesi, kullanılması ile kültür merkezlerinin yapımı ve işletilmesine yönelik kültür yatırımı ve kültür girişimlerinin teşvik edilmesini sağlamayı amaç edinmektedir.

Kanun yatırım ve girişimlerin teşvik edilmesi, belgelendirilmesi ve denetlenmesi işlemlerine ilişkin usul ve esasları kapsamaktadır. Kanunda kültür yatırımı veya girişimi kapsamındaki teşvik veya indirimle konu olacak faaliyetler sıralanmakta ve bunlara uygulanacak teşvik unsurları belirtilmektedir. Son bölümde ise denetleme ve cezalara ilişkin hükümlere yer verilmektedir.

Sağlık Hizmetleri Temel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

3359 sayılı Sağlık Hizmetleri Temel Kanununu değiştiren 5220 sayılı "Sağlık Hizmetleri Temel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" 21.07.2004 tarih ve 25529 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Sağlık Hizmetleri Temel Kanununa eklenen ek madde 2 ile; Sağlık Bakanlığına tahsisli Hazine mülkiyetindeki taşınmazlar ile Sağlık Bakanlığı kullanımında bulunan diğer taşınmazlardan gerekli görülenlerin, mülkiyetinin Hazineye bedelsiz devrinden sonra, Sağlık Bakanlığı ile anlaşarak tahsislerini kaldırmaya ve 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanununun 24 üncü maddesine bağlı olmaksızın satmaya Maliye Bakanı yetkilidir.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığının Genelgesi: Yapılaşma Koşullarının Jeolojik/Jeoteknik Etüd Raporları Yerine İmar Planlarında Belirlenmesi Hakkında

Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca yayımlanan 06.07.2004 günlü ve 1623/7815 sayılı Genelgesinde; jeolojik – jeoteknik ve jeofizik etüd raporlarında belirtilen tedbir ve öneriler dikkate alınmak suretiyle her türden taşınmaz üzerinde "yoğunluk ve bu doğrultuda oluşturulacak yapı yükseklikleri ve kat adetleri" ancak imar planı kararları ile belirlenebileceği hükme bağlanmakta ve uygulamalarda bu konuya titizlikle uyulması istenmektedir.

Genelgede; Mülkiyet hakkının yukarı olan sınırları, genel olarak imar kararı yolu ile belirlendiği, bir taşınmaz üzerinde yapı yüksekliği ve kat adedinin belirlenmesinin taşınmaz sahibinin mülkiyet hakkının yukarı doğru olan sınırının imar kararları ile oluşturulan bir irtifak hakkı söz konusu olduğu,

İmar kararları oluşturulurken Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte elde edilen verilerin tanımlandığı ve verilerden birini jeolojik – jeoteknik ve jeofizik etütlere oluşturduğu, bu etütlere imar planlarının yapım ve irdelenmesine esas olarak hazırlandığı,

Jeolojik, jeoteknik-jeofizik etüd raporları ve benzeri teknik araştırma raporlarının, idarenin düzenleyici nitelikte işlemlerinden olmadığından idari hukuk açısından kural işlem niteliği taşımadığından imar hakları oluşturması ya da sınırlandırmasının mümkün olmadığı,

hükümlerine yer verilmiştir.

Dergilerden Seçmeler

Hazırlayan: Dr. Ömür KIZILGÜN, Şehir Plancısı - TÜBİTAK Merkez ve Enstitüler Eşgüdüm Ofisi

Sayısal Kentin Kurgulanması (*The construction of the digital city*)

Helen Couclelis

Environment and Planning B: Planning and Design 2004, Cilt 31(1) Ocak, s. 5 - 19

Bu makalede sayısal kent, belli bir gerçek kentin çeşitli işlevlerinin internet temelinde yeniden üretilerek uzman olmayanlara sunulduğu bir kapsamda ele alınmaktadır. Sayısal kent, teknik ve pratik bir konu olmaktan daha çok, sosyal, kültürel, politik, ideolojik ve tabii ki teorik boyutlara sahiptir. Makalede, sayısal kent fikrinin bu daha geniş kavramsal temelleri ortaya konmaktadır. Daha da somut olarak şöyle söylenebilir: kent ideolojileri, kentsel yapı ve işlevler ile kentin sayısal ifadeleri nerede kesişirler? Sayısal kent gerçek kentle nasıl ilişkilendirilebilir? Sayısal kent hangi tercihler üzerine inşa edilebilir? Sayısal kent insanlara ne ifade edebilir? Bu birbirleriyle ilişkili soruların yanıtlanabilmesi için kapsamlı bir kavramsal çerçeveye ihtiyaç vardır. Makalede, sayısal kente ilişkin deneyimler, konular ve eleştiriler üç alanın (- fiziksel kentsel alan, - o alanla ilişkili insanlar ve - gelişen bilgi toplumunun teknolojik, sosyoekonomik ve ideolojik fırsatları ve sınırlamaları) kesişiminde gözden geçirilerek sayısal kent kuramı oluşturulmaya çalışılmaktadır. Sayısal kente ilişkin kapsamlı teoriler 21. yüzyılın gerçek kentlerinin kapsamlı teorilerinden bağımsız olarak geliştirilemeyeceği için, bu aşamada ancak kaba bir taslak sunulabilmektedir. Makale, bu fikirlerin sayısal kent tasarımcıları için ne ifade edebileceğine ilişkin kısa bir tartışma ile sonlanmaktadır.

Güney Kore’de Kültürel Festivaller ve Bölgesel Kimlikler (*Cultural festivals and regional identities in South Korea*)

HaeRan Shin

Environment and Planning D: Society and Space 2004, Cilt 22(4) Ağustos, s. 619 – 632

Bu makale kültürel festivaller ve kentsel yöntemlerle ilgili yazını, yerel yönetimin ekonomik kalkınmanın ötesinde amaçlarla kültürel festival yaptığı bir örneği irdeleyerek genişletmektedir. Güney Kore’de Gwangju kentinde yetkililer, kentin politik tarihindeki olayı imgelemi yeni sanat kenti imajıyla değiştirmek üzere Bienal başlattılar. Bu dönüşüm atağı, Gwangju’nun kendi politik kimliğini ve imajını korumak ve geliştirmek isteyen kentlilerin direnciyle karşılaştı. 1995-2002 yılları arasında dört Bienal gerçekleştirildi ve Gwangju’nun tartışmalı politik imajını silmek üzere başlatılan Bienal, Gwangju tarihinin yeniden yorumlandığı ve kentin kimliğinin kendi sivil halkı tarafından yeniden tanımlanarak üzerinde uzlaşmaya varıldığı bir ortam oldu.

Moleküler Biyoloji Devrimi ve Kuzey Amerika ile Avrupa’da Büyük Biyobilim Merkezlerinin Yükselişi (*The molecular biology revolution and the rise of bioscience megacentres in North America and Europe*)

Philip Cooke

Environment and Planning C: Government and Policy 2004, Cilt 22(2) Nisan, s. 161 – 177

Bu makalede biyobilimlerdeki “üçlü sarmal” (triple helix) etkisi üzerine yoğunlaşmaktadır. Moleküler biyoloji devrimi eczacılığı saf kimyaya dayalı yolundan çıkıp mikrobiyoloji ve biyoteknolojiye yönlendirdi. Böylece,

“eczacılık” lisans verme ve tedavi işlemlerinin pazarlayıcısı olurken, üçlü sarmal etkisinin anahtarı üniversitelere ve kamu finansmanının üretkenliği ile desteklenen söylemlere yöneldi. Sağlığın değer kazanması sağlığa ilişkin değer zincirinin yoğunlaşması, biyobilim büyük merkezleri niteliğindeki birkaç yerin sağlık alanındaki yenilikleri yönlendirmesi demektir. Hükümetler, kendi büyük merkezlerini kurmaya çalışan hırslı bölgeler nedeniyle rekabeti “bölgesel bilim politikaları” yoluyla sağlamaya çalışmaktadırlar.

Kanada Biyoteknoloji Politikası: Yeni Teknoloji Teşviklerinin Tasarlanması (*Canadian biotechnology policy: designing incentives for a new technology*)

Jorge Niosi, Tomas G Bas

Environment and Planning C: Government and Policy 2004, Cilt 22(2) Nisan, s. 233 - 248

Kanada 1980’lerin başından beri genetik mühendisliğine dayalı yeni biyoteknolojiyi geliştirmek üzere bir dizi teşvik oluşturdu. Başlangıçta tarım ve çevre biyoteknolojisi vurgulanıyordu ama 1980’lerin sonundan beri ağırlık sağlık ürünleri ve servislerine doğru değişti. Federal hükümetin asıl politika üreticisi olmasına karşın, çeşitli iller de yerel sanayiye beslemek üzere kendi teşviklerini geliştirdiler. Her ne kadar bu politikalar kapsam ve amaçlar yönünden değitise de sonuçları olumlu oldu ve ülke bazı biyoteknolojiler alanında bir ölçüde liderliği aldı. Ulusal ve bölgesel yenilik sistemleri, biyoteknolojinin kurumsal yapısını analiz etmedeki yararları nedeniyle bu makalenin ana çerçevesini oluşturmaktadır.

Kanada’da Çevresel Yönetişimde Sıçramalar: Çevre Gruplarının Tepkileri (*Shifts in environmental governance in Canada: how are citizen environment groups to respond?*)

Beth Savan, Christopher Gore, Alexis J Morgan

Environment and Planning C: Government and Policy 2004, Cilt 22(4) Ağustos, s. 605 - 619

Hükümet kuruluşları ile kentlilerin çevre izleme eylemleri arasındaki ilişkilerin yeni bir aşamaya atıldığı bir dönemde bu makalede, Ontario’daki bazı kentli girişimlerini inceleyerek, hükümetle korumacı kentli arasındaki ilişkinin doğasını irdelenmektedir. Yazarlar, öncelikle çevresel yönetimdeki değişiklikleri açıklamak üzere, özellikle hükümetin idari reformuna, gelişkin çevresel izleme talebine ve eylemleri izlemede kentlilerin işlevi ve rolü arasındaki ilişkilerin karmaşıklığına odaklanıyorlar. Daha sonra, kentlilerin oluşturduğu bir çevre örgütü olan “Citizen’s Environment Watch” deneyimi ve diğer iki yerel örneğe dayanarak, yerel çevre kalitesini iyileştirmek üzere, hükümetin sorumluluğunun yanısıra, sivil topluma otorite, bilgi ve güç sağlayacak şekilde yeni işbirliği biçimlerini ortaya koydular. Önerilen iyileştirmelerden biri, hükümetin sorumlu olduğu ancak gerçekleşmeyen işlemlerin kentlilerce ifade edilmesidir. Hükümetin, görevi olduğu halde yapamadıklarıyla ilgili olarak kentlilerin bu izleme çabalarına destek vermesi ve gönüllü izleyicilerin çalışmalarını önemsemesi ve son olarak da, bozulan çevre kalitesiyle ilgili olarak kentlilerin dile getirdiği kaygıları, ciddi teftişlerle ve mevzuat uygulamaları yoluyla izlemesi beklenmektedir.

DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ

"TÜRKİYE BİRİNCİ ŞEHİRCİLİK KONGRESİ" ODTÜ'DE YAPILDI.

6-7-8 Kasım tarihlerinde Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde yapılan Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, bir diğer anlamda 32. Dünya Şehircilik Günü kutlama etkinliğiydi. Kongre birinci gün açılış oturumu ile başladı. Fehmi Yavuz'un başkanlığını yaptığı ve kongreyi açarken toprağın doğal kaynak olma niteliğinden söz ettiği açılış oturumunda, üniversite rektörlüğü adına Mehmet Kıcman kısa bir açılış konuşması ile kongreye başarı dileklerini sundu.

Önceki yıllarda Türkiye'de yapılan Dünya Şehircilik Günü Kolokyumlarının toplu bir değerlendirmesini yapan Kemal Ahmet Aru'dan sonra, İmar ve İskan Bakanı Şerif Tüten kongrenin Ankara'da yapılmasından duyduğu sevinci dile getirirken, yeni Toplu Konut Yasası üzerinde durdu.

Birinci günün son konuşmacısı "Az Gelişmiş Ülkelerde Metropolitenleşme Süreçleri" başlıklı bildirisi ile Mübaccel Kıray'dı. Kıray, konuşmasında yerleşmeler ve yerleşmeler arası ilişkiler üzerinde dururken, metropoliten alan olgusunun sadece 70-80 yıllık bir geçmişi olduğunu vurguladı. Artı ürünün kontrol edilmesi ile ortaya çıkan ilk yerleşme türünden metropolitenleşmeye kadar olan gelişmeleri tarihsel gelişim süreciyle ele alan Kıray, daha sonra, batıda en üst gelir grubunun, bizde ise en alt gelir grubunun yarattığı saçaklanma olayı üzerinde durdu.

Kongrenin ikinci gününde dört ayrı salonda yürütülen oturumlarda 10 önemli konu ele alındı. Türkiye Kentlerinin Yapısı'na ilişkin olan oturumda Ali Türel, Ankara'da Konut Pazarı'nı çözümleyen arz-talep dengesine ulaşamamanın bir sonucu olarak gecekondulaşma üzerinde durdu.

Nüfus hareketleri ile gecekondulaşma arasında ilişkiler kuran Oğuz Arı'dan sonra, Murat Balamir, Ülke Aren ve Yalçın Ünal, ekonomik-toplumsal-mekansal süreçleri aktarırlarken kentsel yapıyı oluşturmaları ve kamunun mekanına sahip çıkması gerekliliği açısından söz konusu üçlü süreç yapısını vurguladılar.

Türkiye Kentlerinin Tarihine ilişkin olan oturumda, Orhan Kuntay Tokat kentinin gelişmesini aktarırken, Tevfik Çavdar Türkiye'deki şirketleşmenin ilk örneği olan Şirket-i Hayriye ile kentiçi ulaşımın tarihsel gelişimini anlattı. İstanbul Limanının kuruluşunu ve o dönemdeki liman işletmelerini ve aralarındaki gizli rekabeti aktaran Ekmel Derya'dan sonra, oturumun son konuşmacısı Selahattin Yıldırım, Osman Nuri Ergin'in araştırmacı kişiliği üzerinde dururken, O'nun tarihi, geleneksel nakilcilikten, araştırmacı ve bütüncül bir tarih anlayışına çevirmekte başlıca rol oynadığını vurguladı.

Gecekondu-Konut olgusunun çeşitli bildirilerle işlendiği oturumda, Tansı Şenyapılı işçi devingenliği üzerinde dururken küçük ve marjinal iş kolları arasında iş değiştirme olgusunu aktardı ve çevre işlerden

merkez işlere geçme olayının fazla olmadığını vurguladı. Gecekonduyu düşük gelirli grubun kente uyumu olarak ele alan Feral Eke, istihdam, konut sahipliği, kent fonksiyonlarına katılma ve kent hizmetlerine ulaşılabilirlik sorunu üzerinde durdu. Erhan Acar gecekonduyu işçi konutu olarak incelerken kapitalleşme sürecinin etkilerini aktardı. Son konuşmacı olarak Kemal Kartal, kırdan kente göçenlerin yaratıkları kaynak akımları üzerinde durdu ve Ankara'da bundan sonra en büyük arsa spekülâtörlerinin gecekonducuların olacağını iddia etti.

Yerel Yönetimler ve Planlama Hukuku ile ilgili olan oturumda ilk konuşmacı Ruşen Keleş planlama sürecinin çeşitli evrelerinde yerel özerklikten nasıl yararlanıldığı ve merkezin hangi konularda nelere müdahale ettiği konusunu üzerinde dururken, aleniyet (duyuru yapılması) olayı ile planlamaya halkın katılımını vurguladı. Konut alanında üretici ve örgütleyici yerel yönetim modelini Batıkent örneği ile ele alan Korel Göymen, konuşmasında planı yaşamın önüne geçirmek, sağlıklı bir yaşam çevresi oluşturmak, kişisel çıkarlarla toplumsal çıkarları çakıştırmak, kentsel dar gelir gruplarının örgütlenmesini sağlamak gibi hedeflerden söz etti.

İmar hukukunun geniş bir değerlendirmesini yapan Esin Kuntay'dan sonra Tankut Ünal, İmar Kanununun çıkarılması ve İmar İskan Bakanlığı'nın kuruluşundaki amaçlar ile uygulamada varılan sonuçları aktardı. Türk Planlamasında bölgeleme meselesini İmar Yönetmelikleriyle inceleyen Tamer Gök, planı yaşamın önüne geçirmenin zorunluluğu üzerinde dururken bunun, kriterleri farklılaştırmayı gerektirdiğini vurguladı. Kamu yararı üzerinde kamulaştırma uygulamaları üzerinde duran Tului Sönmez, sorunun tarihsel evrimini aktardı.

Kent Planlama Tasarımının Eğitim Yöntemlerine ilişkin olan oturumda, Bilgi Denel tasarımı yaratıcılığı geliştirme eğitimi üzerinde dururken, ister fiziki ister sosyal planlama olsun, oyunun tasarım biçiminde ortaya çıkacağını vurguladı.

Bildirisinde, kentsel mekanların görsel analizinde kullanılabilecek bir yöntem öneren Bozok Özerdim, kentsel imge elemanlarının beş duyuya hitab ettiğini vurguladı. Mehmet Adam ve Teoman Aktüre birlikte sundukları bildiride doğa-toplum-insan ilişkileri tanımlaması ile alternatif konut alanları için tasarım eğitimi üzerinde dururlarken yaşam biçimlerinin iyi anlaşılması gerekliliğini vurguladılar. Oturumun son konuşmacısı Yiğit Gülöksüz kent planlama ve tasarımı için alternatif eğitim yöntemlerini tartıştı ve üniversitelerin salt bilinenlerin aktarıldığı bir yer değil fakat birlikte bilgi üretiminin yapılması gereken kurumlar olması gerektiği üzerinde durdu.

Kentiçi Ulaşım'ın tartışıldığı oturumda Gökhan Mentesh Türkiye'deki ulaşım planlama deneyimlerini aktarırken, Cüneyt Elker Türkiye için yeni bir ulaşım planlama yöntemi önerisini tartıştı.

Konut alanlarında ulaşım planlaması, yeni kavramlar ve uygulamaları aktaran Erhan Öncü, konut alanlarındaki sokağın sadece bir ulaşım aracı olmadığını vurguladı.

Ali Zambakoğlu ve Atilla Elçi birlikte sundukları bildiride düzensiz ve hızlı kentleşme, nüfus patlaması ve taşıt yoğunluğunun artması sonucu, büyük kentlerimizin ciddi trafik sorunlarıyla karşı karşıya kaldığını belirterek kentiçi trafiği benzetim paketi üzerinde durdular.

İmar Planı Uygulamalarının tartışıldığı oturumda Kemal Ahmet Aru Türkiye’de imar planı yarışmalarının tarihini aktarırken, yapılan yarışmaların tarihsel sıra ile ele alarak değerlendirdi. Trabzon imar planı uygulamasını değerlendiren Karadeniz Teknik Üniversitesi Şehir Planlama Grubu ise planın aşıldığını, fiziksel çevrenin giderek kötüleştiğini ve yaşam için sağlıklı koşulların doğduğunu vurguladı. Samsun Nazım Plan deneyiminin Saffet Atik tarafından aktarılmasından sonra Zühtü Can Antalya planlama deneyimini aktardı. İmar planlarında değişiklikler ve ilgili süreçlerden söz eden son konuşmacı Feridun Duyguluer 42. maddenin çok iyi incelenmesi gerekliliği üzerinde durdu.

Kongrenin üçüncü gününün bir diğer oturumu ise Tarihsel Çevrenin Korunması ile temellendirilmisti. İlk konuşmacı Emre Aysu Trabzon kenti kale-içi koruma planı örneği ile tarihsel çevre anlayışının geçirdiği evrelere değinirken kent planlama ve tarihsel çevre ikilisinin kesinlikle bir arada yürütülmesi gerektiğini vurguladı. Daha sonra İsmet Okyay 1975’lerde Avrupa Konseyi’nin kararlarıyla bizde de başlayan koruma anlayışının, planlama anlayışındaki gelişmemişlik nedeniyle pek de başarılı sonuçlar getirmediğini Safranbolu Koruma Planı örneği ile ele alır. Sabah oturumunun son konuşmacısı Nuran Zeren, Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından korunmasına karar verilen yerlerde kararların uygulanabilirliğinin araştırılması sırasında kullanılan yöntemden söz edip, koruma konusunda yerel yönetimlerin ve kamunun tutumlarına değindi.

Öğleden sonraki ilk konuşmacı olan Besim Çeçener, bir koruma karar organı olan Anıtlar Yüksek Kurulu’nun kuruluşundan bu yana geçirdiği evrelere değinip, Türkiye’nin öz koşullarına göre bir koruma yöntemi kurmanın gerekliliğini vurgularken, bu yöntemin “Kullanarak Koruma” yöntemi olması gerektiğini belirtti.

Konunun artık tarihi çevrenin korunması yerine tarihi çevrenin savunması şeklinde ele alınması gerektiği üzerinde duran Okan Üstüncök, başarılı örneklerin olmamasının temelinde sadece devletin politikasının, yetersizliğinin yada kadro, uzman ve eğitim yokluğunun yatmadığını vurguladı.

Planlı dönemde tarihsel çevrenin korunması ve değerlendirilmesi konusunda kamunun yaklaşımına değinen Emre Madran, devlet tarafından konunun bir kültür sorunu olarak görüldüğünü belirtirken bir planlama sorunu olarak değerlendirilmediğini savundu.

Son konuşmacı Tuğrul Kanık, kentsel korumada hava fotoğraflarının ve fotogrametrinin yeterince kullanıl-

madığına değinirken söz konusu materyallerin önemli rolü üzerinde durdu.

Çevre ve kıyı kullanımı konulu oturumda, Türkiye’de Turizm Planlaması çalışmalarının değerlendirilmesini yapan Baykan Günay, konuyu genel politika ve genel çerçeveye içinde tartışırken turizmde fiziksel planlama olayının karar-kontrol çevrelerinin etkileşimi içinde yapılması gerekliliğine değindi. İkinci konuşmacı Selcan Teoman, Haydar Karabey’in bildirisini sundu. Kıyı mekanının tanımının yapıldığı bildiride, denge-siz yatırımlar, bağımsız sanayileşme ve kötü kaynak kullanımı gibi konulara değinildi.

İzmir metropoliten alanı içinde yaşayan farklı toplumsal katmanların İzmir kıyılarını kullanma güdülerini ve fiziki planlama kararlarına etkileri üzerinde duran Numan Tuna, daha sonra ikinci konut meselesine değinerek uygulamaları aktardı.

Dilek Yarımadası örneği ile milli parklardaki aşırı kullanma sorununu aktaran Erdoğan Yaşlıca, milli parkların turizm ağırlıklı kullanıma açıldığını bunun ise ekolojik denge bozulmasına yol açtığını vurguladı.

ODTÜ, Şehir Planlama beşinci sınıf öğrencileri adına konuşan Sezai Göksu, öğleden sonraki oturumun ilk konuşmacısı idi. Bildirisinde, planlamanın içinde geliştiği toplumun karar çevresini ve çıkar gruplarının plan kararlarını etkileme dinamiklerini Gölbaşı örneği ile ele alan Sezai Göksu, Gölbaşı’nda yer alan bu grupları tanımladı ve aralarındaki çatışmalardan örnekler verirken planıcının tutumunun önemine değindi.

Kentsel çevrenin çocuk açısından yaşam değeri üzerinde duran Şenel Ergin, oyun alanlarının önemini belirtirken İmar Yasasının ve İmar Yönetmeliklerinin bu konu için yeterli olabileceğini savundu ve konuşmasının öneriler bölümünde mülkiyetlerin dikey değil, yatayda belirtilmesi gerektiğini vurguladı.

Son konuşmacı Aydan Bulca, fiziksel çevre düzenlenmesinde örgüt karmaşası konusu üzerinde dururken denetimin merkezileşmesinin konuları biteviyeleştirdiğini belirterek imar planı sisteminin yenilikçi atılımlara kapalı olduğunu vurguladı.

Mesleklerarası ilişkiler açısından çevre düzenlemede uzmanlık alanları ayrışmasının tartışıldığı oturumda Şehir Planlama Mimar ve Mühendisleri Odası adına bir konuşma yapan Öznur Özer, kent planlama mesleğinin kurumsallaşması ve kent plancılarının uygulamadaki konumu üzerinde dururken sorunu kronolojik bir sıra ile ele aldı ve plancılarının statü kazanabilmeleri için mücadele etmek zorunda olduklarına değindi.

Peyzaj Mimarlarının kent planlamadaki konumlarının aktarıldığı bildiride, Türkay Ateş mesleklerarası ilişkilerle değindi. Peyzaj Mimarları Derneği adına yapılan bu konuşmada toprağın ve diğer doğal kaynakların metalaşmasını önleyici çözümlerin geliştirilmesi gerekliliğini belirtti.

Çevre Mühendisliği Birimleri Derneği adına bildiri sunan Selçuk Soyupak, çevre planlamada Çevre Mühendisliğinin konumu üzerinde durarak yaptığı konuşmada kalkınma planlarının çevre boyutlu olması gerektiğini vurguladı.

Tez Özetleri

Hazırlayan: Tunga KÖROĞLU

KONUTA YENİDEN YATIRIM KARARI VE İYİLEŞTİRME ÖZDEMİR, Özgül Burcu ODTÜ

Yüksek.Lisans., Şehir Planlama

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Adnan

BARLAS

Yardımcı Tez Danışmanı: Prof. Dr. Murat

BALAMİR

Ocak 2003, 122 sayfa

Dünya literatüründe yeniden yatırım ve iyileştirme tartışmalarının geçmişi oldukça eski olduğu halde, ülkemizde bu konuya önem verilmemiştir. Bunun nedeni stokun görece yeni olması sayılabilir, mevcut binaların %77'si 1970 sonrasında yapılmıştır. Buna rağmen, bu stokta 1994 değerleriyle toplam yatırım hacmi 24,7 trilyon TL civarındadır. Ayrıca, yakın zamanda yaşanan depremler stokun düşük kalitede üretilmiş olduğunu da kanıtlamıştır. Bu nedenlerle konuta yeniden yatırım ve iyileştirme politikaları Türkiye'nin güncel gereksinimleri arasındadır. Bununla birlikte, kentlerimizde deprem tehlikesinin varlığı, bu politikaların tasarlanması ve uygulanması için yeterli bir gerekçe yaratmaktadır. Konut stokunun bakımından sorumlu olan temel aktör, bu stoğun kullanıcısı olan hanehalklarıdır. Konuta yatırım ve iyileştirme amacıyla hanehalklarının kararlarını etkileyen faktörlerin incelenmesi, politika seçeneklerini değerlendirmek olanağı sağlar. Bu amaçla DİE 1994 'Hanehalkı Gelir ve Tüketim Harcamaları Anketi' kullanılmıştır. Hanehalklarının yeniden yatırımlarını etkileyen faktörlerin 'hanehalkı özellikleri' ve 'stok ve mahalle özellikleri' olmak üzere iki ana başlık altında incelenmesi anlamlı görülmektedir. Analiz sonuçları bazı hanehalklarının konuta yeniden yatırım yapmalarında sorunlar olduğunu ortaya koymuştur. Bu hanehalkları çoğunlukla düşük gelir seviyeli, kiracı, stokun yoğun kullanılan, eski bölümünde ve gelişmemiş alanlarda oturan hanehalklarıdır. Konut stokunda yeniden yatırım ve iyileştirme politikalarının hanehalklarının yeniden yatırımlarını kolaylaştırma amacı taşıyan; malzeme yardımı, teknik bilgi yardımı,

işlerin organize edilmesinde yardım ve tamir-bakım işleriyle uğraşacak firmaların teşvik edilmesi konularında olması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Konut, Bakım ve Onarım, Yeniden Yatırım Kararı, Rehabilitasyon Politikaları

KENTSEL TASARIM ÖRNEKLERİNDE PİRAMİTSEL YAYILMA YÖNTEMİYLE AKUSTİK UYGULAMA VE GELİŞTİRME ŞAŞMAZ, Mehmet ODTÜ

Yüksek.Lisans., Şehir Planlama

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mehmet

ÇALIŞKAN

Ocak 2003, 133 sayfa

Gürültü, şehir plancılarının ve tasarımcılarının sürdürebilir bir şehir modeli kurmak için göz önünde bulundurması gereken önemli bir ölçüttür. Bununla birlikte plancılar ve tasarımcılar bu ölçütü tasarım aşamasında dikkate almamaktadırlar, çünkü ellerindeki kabul edilebilir ses seviyesini düzenleyecek tasarım ve planlamaya olanak sağlayacak yeterli bir araç bulunmamaktadır. Fakat mimarlık ve mühendislik uygulamalarına baktığımız zaman ses yayılımı ile ilgili modeller mevcut olduğu bilinmektedir. Gürültünün tanımı yapılarak başlanılan çalışmada, çeşitleri, dünya örnekleri ve nasıl idari düzenlemeler getirildiği belirtilmiştir. Gürültünün kaynaklarının tanımı yapılmış ve etkileyen diğer parametreler açıklanmıştır. Dünya örnekleri incelendiğinde problemin büyüklüğü görülmekte ve ülkelerin konuya yaklaşımları karşılaştırma yapmaya olanak sağlamaktadır. İdari düzenlemeler farklı arazi kullanımlarında kabul edilebilir ses düzeylerini göstermektedir. Problemin tasarım ölçütü olması gerektiği anlatıldıktan sonra, Türkiye'deki bu konuya ilişkin kurumsal problemler dile getirilmiştir. Gürültünün etkileri farklı dış mekan tasarımlarını temsil eden örnek projelerde sunulmuştur.. Bu problemle karşı kullanmak üzere

ses yayılım modelleri karşılaştırılmıştır. Karşılaştırılan bu modeller içinden piramid izleme algoritması uygulama ve geliştirme için seçilmiştir. Bu algoritma aynı anda spekular ve ses dağılım yansıma etkilerini hesaplayabilmektedir. Işın değişim süreciyle yankılanan ortam hakkında bilgi vermektedir. Piramid izleme algoritması, yansıma algoritmasıyla uygulamada karşılaştırılmış ve karmaşık ortamlarda başarılı olabileceği gösterilmiştir. Lineer koridorlarda gibi basit kapalı geometrilerde başarılı sonuç sağladığı gibi karmaşık grid ve küme dış mekan kalıpları arasında akustik performanslarını karşılaştırma ve mekanın akustik özelliğine ilişkin sonuçlar üretebilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Akustik, pramitsel izleme, kentsel tasarım kalıpları, kaynak aynalaması, ışın izleme

YEREL EKONOMİK KALKINMA YİMPAŞ ÖRNEĞİ

SARIOĞLU, Gülsün Pelin ODTÜ

Yüksek.Lisans., Şehir Planlama

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Melih

PINARCIOĞLU

Ocak 2003, 132 sayfa

Yerel ekonomik kalkınma, Türkiye de dahil olmak üzere dünyanın birçok ülkesinde KOBİ'lerle beraber anılmaktadır. KOBİ'lerin son dönemde yerel sermayenin değerlendirilmesi ve ekonomik kalkınmanın sağlanmasındaki payı yadsınamaz, ancak ekonomik kalkınma için tek yol bu değildir. Türkiye'de, KOBİ'lerin dışında, Türkiye'ye özgü bir başka yol daha gözlenmiştir: İşçi Yatırım Ortaklıklarıyla (İYO) kalkınma. İYO'lar, yurtdışına, özellikle Batı Avrupa'ya çalışmak için gitmiş işçilerin birikimleri ile kurulan özel şirketlerdir. Karar ve yönetim aşamasında hiyerarşik yapılanan, ancak ortakları arasında sosyal bir ağ yapılanması söz konusu olan bu şirketler, ekonomik kalkınmada önemli etkilere sahip olabilirler. Bu tez, İYO'ların yerel ekonomik kalkınmada bir araç olup olmayacağını incelemektedir. Örnek olarak, Yimpaş

çalışılmıştır. Yimpaş hakkındaki bilgiler konuyla ilgili ve sorumlu kişilerle yapılan ikili mülakatlarla elde edilmiştir. İYO'lar, genelde Yeşil Sermaye ile anıldığı için bu konudaki tartışmalar da incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yerel ekonomik kalkınma, Yimpaş, İşçi Yatırım Ortaklıkları (İYO'lar), Üretim Organizasyon formları (hiyerarşi, heterarşi, piyasa).

COĞRAFI BİLGİ SİSTEMLERİNİN ORMAN YANGINI ÖNLEME ÇALIŞMALARINDA KULLANILMASI - ODTÜ ÖRNEĞİ

**ŞENTÜRK, Yeşim
ODTÜ**

**Yüksek.Lisans., Şehir Planlama
Tez Danışmanı: Doç. Dr. Oğuz IŞIK
Yrd. Tez Danışmanı: Doç. Dr.
Nurünnisa Usul
Nisan 2003, 110 sayfa**

Son yıllarda orman yangını Türkiye'de çok ciddi bir sorun haline gelmiştir. Orman yangınlarının çoğu yaz aylarında meydana gelmektedir ve bu yangınların sonucu olarak çok büyük orman alanları kaybedilmektedir. Ancak etkili orman yangını önleme planları ile orman yangınlarının zararlarını azaltmak mümkündür. Planlamaya hazırlık aşamasındaki çalışmaları kolaylaştırmak için de Coğrafi Bilgi Sistemleri kullanılabilir. Bu tez kapsamında, Coğrafi Bilgi Sistemlerinin orman yangını yönetiminin aşamaları sırasındaki kullanım alanları araştırılmış ve ODTÜ alanı için orman yangını önleme faaliyetlerine ilişkin bir çalışma hazırlanmıştır. Bu çalışmada, bazı CBS analizleri uygulanmıştır. Örneğin, alana ilişkin yangın tehlike haritasının elde edilmesi için CBS ile bağlantılı olarak Çok Kriterli Karar Analizi kullanılmıştır; yangın gözetleme kulelerinin yerlerinin tespiti için Görünürlük Analizi uygulanmıştır; mevcut ve planlanmış yangın emniyet yol ve şeritlerinin değerlendirilmesinde çakıştırma analizi kullanılmıştır. Bu çalışmalar için ODTÜ alanına ait orman haritası, Sayısal Arazi Modeli (SAM), baki, eğim, enerji nakil hatları, mevcut ve planlanmış yangın emniyet yol ve şeritleri kullanılmıştır. Ayrıca bu tezin sonunda, ODTÜ alanı için yangın önleme konusunda planlama önerileri geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Orman yangını önleme, Coğrafi Bilgi Sistemleri, Çok Kriterli Karar Analizi, Görünürlük Analizi

KONUT VARLIĞININ KUŞAKLARARASI EL DEĞİŞTİRME SÜREÇLERİ KAYIKET, Aslı ODTÜ

**Yüksek.Lisans., Şehir Planlama
Tez Danışmanı: Prof. Dr. Murat
BALAMİR
Eylül 2003, 153 sayfa**

Türkiye'de son yıllarda konuta yatırımlar artmıştır. Bu artışlardan bazı hanehalklarının önemli ölçülerde yararlandığı görülmüştür. Konutun el değiştirmesi geleneksel süreçlerden farklı olarak sosyal ve ekonomik bir olay olmuştur. Bu süreç hakkında birçok konu olsa da mirasın varlığa dayalı farklılaşmaya etkisi evrensel tartışma konusu olmuştur. Bu sürecin konut sunumuna etkisi de diğer bir tartışma alanı olmuştur. Daha fazla konut varlığının 50 ve üzeri yaşlardaki hanehalkı reislerinin ellerinde toplanması konut varlığının kuşaklar arası el değiştirme sürecinin daha da önem kazanacağını göstermektedir. Bugüne kadar bu süreç hakkında Türkiye'de herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Bu çalışmada ise, el değiştirme sürecini etkileyebilecek faktörler incelenmiş, bu süreçte etken olabilecek yasal durumun Türkiye'deki yapısı araştırılmıştır. El değiştirme süreçleri 1994 Hanehalkı Gelir ve Tüketim Anketi verileri, Nüfus ve Ölüm İstatistikleri kullanılarak incelenmektedir. Oluşturulan bir modelle, potansiyel miras ve mirasçı sayısını, bir yılda ölüm nedeniyle miras bırakılma potansiyeli olan taşınmaz varlığını incelemek mümkündür. Daha sonra, el değiştirme süreçlerindeki sorunları ortaya çıkarmanın bir yöntemi olarak Maliye Bakanlığı'na alınan veraset ve intikal vergisi hacmi, çalışma sonucunda elde edilen değerlerle karşılaştırılmaktadır. Analiz sonuçları, bir yılda taşınmaz sahibi 30 477 kişinin öldüğünü ve yaklaşık 102 000 mirasçının el değiştiren varlıktan yararlandığını göstermektedir. Taşınmazların birçoğunun evsahiplerine geçtiği sonucuna varılmıştır. Hazineye aktarılması gerekli veraset ve intikal vergisi miktarının gerçek değerlerin 13 katı daha fazla olması gerektiği görülmüştür. Sonuç olarak, sadece

vergi sisteminin taşınmaz varlığının miras yoluyla el değiştirme sürecinde belirlenen problemlere bir çözüm olarak getirilemeyeceği, fakat Ters İpotek sisteminin eşitsizliğe ve konutun verimli kullanılmasına bir çözüm olabileceği önerilmektedir. Bunun yanında el değiştiren taşınmazların yenileme projelerinde pilot bölgeler olabileceği belirtilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Taşınmaz Varlığı, El Değiştirme Süreçleri, Yaşlı Hanehalkları, Miras Hukuku, Veraset ve İntikal Vergisi, Eşitsizlik

DEĞİŞEN KENTSEL TÜKETİM VE PERAKENDE COĞRAFYASI TEORİSİ 'GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER PERSPEKTİFİNDEN İSTANBUL DA 1990 SONRASI DÖNEMDE DÖNÜŞEN PERAKENDE PEYZAJININ MEKANSAL YANSIMALARI' BOYACI, Yonca ODTÜ

**Doktora, Şehir ve Bölge Planlama
Tez Danışmanı: Doç. Dr. Murat GÜVENÇ
Ocak 2002, 195 sayfa**

1980'lerden sonra dünya pazarlarının tüketim değerlerinin küresel düzeyde yayılarak yeniden yapılanması, birçok ekonomide tüketim fonksiyonlarının çoğalmasına ve yeni tüketim mekanları oluşmasına sebep oldu. Ancak sosyo-ekonomik ve kültürel güçler küresel ekonomik süreçleri farklı ülkelerde farklı şekillerde algıladı ve benzer olmanın yanı sıra karşıt yapılar üretti. Benzer şekilde gelişmekte olan ülkelerde küresel tüketim değerlerinin yayılması ve beraberinde gelen perakende formlarının modernizasyonu farklı perakende yapıları oluşturdu. Sosyal coğrafyada bir yandan politik ekonomi yaklaşımı, diğer tarafta eleştirel sosyal coğrafyadaki kültürel dönüşüm, perakende çalışmalarında yeni perakende coğrafyası yaklaşımının ortaya çıkmasına sebep oldu. Bu yaklaşım sonucunda perakende coğrafyasının temel odağı perakende mekanlarının aynılıyor olduğu kabulünden farklılaşıyor olduğu kabulüne doğru yöneldi. Yeni perakende coğrafyasının varsayımları penceresinden bakıldığında gelişmekte olan ülkelere ise perakendecilikte dönüşüm, modernleşme sürdüğü gelecekselin yerini yavaş yavaş modernin

aldığı fikrinden uzaklaşarak geleneksel ile modernin tamamlayıcılığına doğru yöneldi. 1980'ler Türkiye'de ve İstanbul'da süpermarketlerin gözle görülür şekilde yeni tüketim mekanları olarak yayıldığına tanıklık etti. Perakendecilikte yaşanan bu dönüşüm kendine has tüketim peyzajları yarattı ve bunun sonucunda da farklı bölgeler birbirinden nitelik olarak farklı tüketim alanları olarak ortaya çıktı. İstanbul'da, yeni perakende coğrafyasının önerdiği gibi, perakendedeki dönüşümün mekansal çerçevede analizini kültürel, sosyal ve ekonomik bağlamda ele almanın ve İstanbul'un dünyada, Türkiye'de ve kendi içinde neden ve nasıl farklı tüketim mekanları ürettiğinin anlaşılmasının önemi giderek arttı.

Anahtar Kelimeler: tüketim ve perakende, yeni perakende coğrafyası, gelişmekte olan ülkeler, İstanbul, self-servis süpermarketler

KONUT İŞLETMECİLİĞİ MODELLERİ VE HANEHALKI DAVRANIŞLARI KIZILDAĞ, Yelda ODTÜ

Yüksek.Lisans., Şehir Planlama

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Murat

BALAMİR

Yrd. Tez Danışmanı: Prof. Dr. Özcan

ALTABAN

Aralık 2003, 191 sayfa

Türkiye'de de bugüne kadar konut politikalarının temelini konut sunumu ve yeni konut alanlarının imara açılması oluşturmıştır. Buna bağlı olarak, son 50 yılda gelişen konut stokunun hacmi, bugün konut sektörünün önceliklerini, üretim, tasarım ve mülkiyet konularından, stokun işletilmesine ilişkin konulara yöneltilmektedir. Önümüzdeki yıllarda konut sektöründeki temel sorun, mevcut stokun nasıl daha da büyütülebileceği değil, mevcut stokun nasıl daha verimli kullanılacağı ve geliştirileceği olacaktır. Mevcut yapıda, konut işletmeciliği, Hh'nın sorumluluğu olarak parsel düzeyinde, mülkiyet ilişkilerine dayalı olarak Kat Mülkiyeti Kanunu (KMK) (1965) ile tanımlanmıştır. Ancak parsel ölçeğinde olduğu kadar, parsel üstü ölçeklerde de Hh'larının konut çevrelerinde söz sahibi olabilecekleri örgütlenme modellerine duyulan ihtiyaç, yapılan bir çok çalışma ile doğrulanmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın hipotezi, stokun hemen

her kesiminde işletmecilik konusunda sorunlar yaşanıyor olmasıdır. Çalışma, Hh'larının parsel üstü ölçeklerde örgütlenme konusundaki eğilimlerini sınamak ve konut ve çevrelerinin bakım ve sürekliliği konusunda problemleri Hh grupları ve stok özelliklerini tespit etmek amacı ile iki farklı anket verisini temel alan, birbirini tamamlayıcı iki analiz üzerine kurulmuştur. İlk analizin sonuçları, gelir ve konuta mülkiyet şeklinin konut için yapılan harcamalarda belirleyici iki temel değişken olduğunu göstermiştir. Konut için tamir bakım harcamalarında; en düşük ve en yüksek gelirli Hh arasında ise yaklaşık üç kat fark gözlemlenmiştir. 'Müstakil ev' kategorisine göre; 'apartman' tipi konutların harcamaları 1.9 kat; 'gecekondu' tipi konutlar ise 1.2 kat fazla değerlere sahiptir. Stokun bina yaşı en yüksek, kira değeri en düşük ve konut çevresi ve semt özellikleri gelişmemiş nitelikte olan kesimleri konut için yapılan işletme harcamalarında en az payı almaktadır. Konut çevrelerinin işletme örgütlenmelerinde yeni bakış açıları geliştirmek ve düzenlemeler getirmek için Hh'larının konut alanları ile ilgili olarak niceliksel olduğu kadar niteliksel beklentileri, eylemleri ve ihtiyaçlarını belirlemek gereği vardır. Bu amaçla Ankara'nın dört farklı semtinde, geleneksel apartman konut stokunda bir 'Hh ve Apartman Yöneticisi Anketi' uygulanmıştır. Analiz sonuçlarına göre gerek Hh, gerekse stok özellikleri bakımından örgütlenme davranışlarında harcama davranışlarında olduğu kadar belirgin farklılaşmalar ortaya çıkmaktadır. En önemli etkenin ise, konuta mülkiyet şekli olduğu gözlemlenmiştir; buna göre, kiracılar oturdukları konuta olduğu kadar konut çevresinde de daha az sahiplik ve sorumluluk hissetmektedirler. Yapılan çalışmada başlıca sorunlu alanlar; düşük gelirli Hh'ları, kiracı Hh, düşük kira değerine sahip stok, bina yaşı en yüksek stok ve gelişmemiş mahalleler olarak tespit edilmiştir. Bu sorunların çözümü için gerekli politika ve araçlar; sorunlu alanlar için kredi olanakları, vergi muafiyeti, materyal ve teknik yardımlar ve gelişmemiş konut çevrelerinde özel yatırımları teşvik edecek kamu yatırımları olarak sıralanabilir.

Anahtar Kelimeler: Konut işletmeciliği, mahalle yönetimi, kat mülkiyeti, Hanehalkı davranışı, konutun tamir bakımı, rehabilitasyon, yerel yönetimler

TARİHSEL BİLGİ BİRİKİMİNİN SUNUMU İÇİN ZAMAN-MEKANSAL VERİ TABANI TASARIMI: TRABZON İÇİN BİR UYGULAMA

**SAVACI (GÖKBULUT), Özlem
ODTÜ**

Doktora, Şehir ve Bölge Planlama

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Numan TUNA

Mart 2002, 223 sayfa

Günümüzde kentler mekansal yeniden organizasyonların sonucunda meydana gelen dönüşümlerle gittikçe birbirlerine daha çok benzemekte ve mekansal öz niteliklerini kaybetmektedir. Pek çok araştırmacı bu değişimi farklı bakış açıları ile incelenmektedir. Tüm bu çalışmalar tarihsel veriyi toplamanın, ortak bir sistem içerisine oturtmanın ve yorumlamanın önemini bir kez daha gözler önüne sermektedir. Bu çalışmanın önemi zaman-mekansal analizlerinde kullanılabilecek bir veri tabanı modelini Trabzon için geliştirmiş ve sınamış olmasıdır. Bu sistem harita veya skeç formatındaki mekansal/coğrafi veriyi her türlü tarihsel uygulama verisiyle (örneğin, sosyal, ekonomik veya demografik yapıya ait veriler) ilişkilendirebilmelidir. Böyle bir sistemin amacı salt araştırma sonuçlarının karto-grafik sunumu değil, yeni hipotez ve bakış açılarına olanak verebilmektir. Sonuç olarak, mekansal-zamansal veri tabanı tasarımı ile kentlerin bu günkü bilgi birikimlerine, geçmiş ve günümüzü anlayarak ve geleceğe ait çıkarımlar yaparak katkıda bulunacağı umulmaktadır. Birinci bölümde, tezin problem tanımı, amacı ve yöntemliliği açıklanmaktadır. İkinci bölümde veritabanı modelleme ve zaman-mekansal bilgi literatürü üzerine bir inceleme yer almaktadır. Çeşitli ülkelerden veritabanı uygulama örnekleri de bu bölümde değerlendirilmiştir. Üçüncü bölümde çalışma alanı olarak seçilen Trabzon kenti detaylı olarak incelenmiştir. Trabzon kent formunun özellikleri ve çalışma alanı olarak seçilme nedenleri bu bölümde tartışılmaktadır. Dördüncü bölümde ise, önerilen zaman-mekansal veritabanı modeli ve tasarım aşamaları açıklanmaktadır. Tezin genel değerlendirilmesi ise sonuç bölümünde gerçekleştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tarihsel Veri, Zaman-mekansal Veritabanları, Coğrafi Bilgi Sistemleri (CIS), Trabzon

Kitap Tanıtımı

Hazırlayan: Nevzat CAN

BİR DÖNEME TANIKLIK

TEOMAN ÖZTÜRK

(1973 – 1980 Dönemi TMMOB Başkanı)



TMMOB'nin 1973 – 1980 yılları arasında başkanlığını yapmış, mühendis – mimar hareketinin toplumcu bir çizgiye sahip olmasında ön saflarda yer almış, TMMOB ile bütünleşmiş bir isim olan, Teoman ÖZTÜRK'ün ölümünün (11 Temmuz 2004) 10. yılı nedeniyle bu kitap hazırlanmış. Teoman Öztürk'ün anlatıldığı bu kitap aynı zamanda TMMOB'nin bir

dönemine de tanıklık etmektedir.

Kitapta; Teoman Öztürk'ün (04.04.1940 – 11.07.1994) kısaca özgeçmişi; genel kurul konuşmaları; basın açıklamaları; etkinlik konuşmaları; birlik haberlerindeki yazılar; Aslı ve Elif Öztürk'ten ve fotoğraflar bölümleri yer almakta. Bu bölümlerde, TMMOB Başkanı olarak Teoman Öztürk'ün dile getirdiği görüşler, basın açıklamaları ve yazılardan ülkemizin içinde bulunduğu koşullar ile bu koşullara karşı TMMOB durduğu noktayı bulmak mümkün.

İSTEME ADRESİ

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

Atatürk Bulvarı No: 131 Kat: 9 ANKARA

e-posta:tmmob@tmmob.org.tr tel: (0312) 4181275

YAŞANILIR KENTLER/YAŞANILIR İSTANBUL

Teknik Kongre (13 Şubat 2004)



TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi tarafından gerçekleştirilen Teknik Kongre'de sunulan bildiriler ve sonradan iletilen sunuş metinleri kitap haline getirilmiştir. Kongre'nin amacı; kent yaşamına dair sorunları, yeni "görme" ve "algılama" biçimleri geliştirerek sorgulamak olarak belirlenmiş.

Kitapta; açılış konuşmaları ile iki

oturumda sunulan bildirilere yer verilmektedir. Tematik Sunuş – Sunuşlar başlıklı birinci oturumda; çağdaş kentin kısa tarihçesi ve kentsel yenileşme kavramları irdelenmekte, Danimarka'dan konut

çevresi örneklerine yer verilmekte, küreselleşme sürecinde Roma'nın geçmişi ve geleceğine değinilmekte, savaş sonrası Beyrut tarihi kent merkezinin yenilenmesi konusu ele alınmakta, Yunanistan kentlerinin yenileşmesi ve Rodos örneği üzerinde durulmaktadır. İkinci oturumda ise; panelde yer alan konuşmacıların bildirilerine yer verilmekte ve yapılan tartışmalar aktarılmaktadır.

İSTEME ADRESİ

TMMOB Mimarlar Odası

İstanbul Büyükşehir Şubesi

Yıldız Sarayı Dış Karakol Binası

Barbaros Bulvarı Beşiktaş İSTANBUL

e-posta:mimarist@mimarist.org tel: (0212)2368528

BELEDİYELER İÇİN SİSMİK MİKROBÖLGELEME

GENİŞLETİLMİŞ ÖZET



17 Ağustos 1999 Kocaeli Depremi sonrasındaki olumsuz etkilerin ardından Afet İşleri Genel Müdürlüğü Türkiye'deki deprem riskini azaltmak amacı ile çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Afet İşleri Genel Müdürlüğü "Deprem Risklerini Azaltmak İçin Mikrobölgeleme" (MERM) adı verilen çalışmaya başlamıştır. Aft Risk Yönetimi Dünya Enstitüsü (DRM), İsviçre

Federal Dış İlişkiler Dairesi, İsviçre Kalkınma ve İşbirliği Teşkilatı'nın (SCD) mali desteği ile bu projeyi yürütmüştür.

Projenin tasarlanmasına 1999 yılının Eylül ayında başlanmış ve proje Mart 2002-Şubat 2004 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışma sonunda; "Belediyeler İçin Sismik Mikrobölgeleme" genel başlığı altında; 1- Genişletilmiş Özet; 2- Sismik Mikrobölgeleme El Kitabı; 3- Örnek Uygulamalar, Bilimsel Son Durum Raporu ve Sürdürülebilir Uygulama İçin Yardımcı Bilgiler Raporunu İçeren Kaynak Bilgiler belgeleri oluşturulmuştur.

"Genişletilmiş Özet" olarak isimlendirilen bu belgede; Deprem riskini azaltmak için temel ilkelere yer verilmekte, sismik riski azaltmak için kamusal yaptırımların yasal temeli üzerinde durulmaktadır. Ayrıca arazi kullanım ve yapı standartlarını düzenlemede belediye yönetimlerinin sorumluluklarına değinilmekte, mikrobölgeleme çalışmalarının amacı ve kullanılması açıklanmakta ve mikrobölgeleme çalışmasının özeti yapılmaktadır.

BELEDİYELER İÇİN SİSMİK MİKROBÖLGELEME

EL KİTABI



Sismik Mikrobölgeleme El Kitabı üç bölüm altında sunulmuştur. Birinci bölümde; önerilen genel yaklaşımın sunumu, deprem mühendisliğindeki terimlerin tanımları, ve başlıca deprem etkilerinin anlatımı yapılmaktadır. İkinci bölümde; sismik mikrobölgeleme yönteminin bütün aşamalarının, verilerin derlenmesi, haritaların hazırlanması ve bölgelere

özel yapı koşullarının önerilmesi üzerinde durulmaktadır. Bu bölüm görevlendirilen kuruluşlara yönelik hazırlanmıştır. Üçüncü bölümde ise; mikrobölgeleme haritalarının idarelerin arazi kullanım kararları sürecinde uygulanması ile ilgili bilgilere yer verilmektedir.

BELEDİYELER İÇİN SİSMİK MİKROBÖLGELEME

BİLİMSEL SON DURUM RAPORU



Bilimsel Son Durum Raporu, Türkiye'deki bölgeleme yöntemini iyileştirmek amacıyla Sismik Mikrobölgeleme El Kitabının temel çerçevesini tanımlamak üzere hazırlanmıştır. Mevcut yayınların incelenmesi, Türkiye'de uygulamadaki son durum dikkate alınarak yapılmıştır.

Kitapta; Jeolojik ve geoteknik yerel koşulların tanımlanması yapılmakta,

mikrobölgeleme için sismik tehlikelere yer verilmekte, yer hareketi özelliklerine göre bölgeleme ile sivilaşma olasılığına göre bölgeleme ve yamaç kayması tehlikesine göre bölgeleme çalışmalarına yer verilmekte, bulguların arazi kullanım yönetimi için sentezi yapılmaktadır. Son bölümde ise sismik bölgeleme sürecinin bütünsel bir görüntüsünü vermek amacı ile dünyada farklı bölgelerde yapılan sismik bölgeleme çalışmalarından örnekler sunulmaktadır.

BELEDİYELER İÇİN SİSMİK MİKROBÖLGELEME

ÖRNEK UYGULAMALAR



Örnek uygulamalar iki farklı konu özelinde yapılmıştır: Araştırma çalışma grubunun örnek çalışması ve sürdürülebilir uygulama grubunun örnek çalışması.

Örnek mikrobölgeleme çalışmaları, Mikrobölgeleme El Kitabı'nda önerilen mikrobölgeleme yönteminin uygulanabilirliğini göstermek ve denemek amacı ile iki pilot bölgede gerçekleştirilmiştir.

1. Adapazarı, 2. Gölçük, İhsaniye ve Değirmendere Sürdürülebilir Uygulama Çalışma Grubunun örnek çalışmasında ilk olarak Adapazarı ve Değirmendere Belediyeleri hakkında genel bilgi verilmiştir. Yerel idarenin görev ve sorumluluklarının açıklanmasından sonra, Değirmendere'deki mevcut durum nüfus artışı ve planlama geçmişini de içerecek şekilde örneklerle gösterilmiştir.

RAYDAN ÇIKAN KİM? - 23.07.2004

Son 60 yıldır ihmal edilen, dünyanın gelişmiş pek çok ülkesinde en önemli, ülkemiz açısından ise, toplam kentler arası taşımacılık sisteminden en az payı alan demiryolu taşımacılığı sistemi, parçacı değişiklik ve uygulamalarla iyileştirilemez. Bu felaket göstermiştir ki; "Raydan çıkan yalnızca hızlandırılmış tren değildir".

Ülkemizde demiryolları Cumhuriyetin ilk yıllarında ulusal kalkınmanın ve bağımsızlığın sembollerinden biri olarak ön plana çıkarılmıştır. Çok partili döneme geçişle birlikte ülkemizdeki ulaşım politikalarının demiryolu taşımacılığını göz ardı ederek karayollarına önem vermesiyle birlikte, son 60 yılda mevcut sistem eskimeye bırakılmıştır. Son dönemlerde ise, Avrupa coğrafyasına hızlı entegrasyon sürecinde demiryollarının önemi tekrar anlaşılmış, ancak modern demiryolu taşımacılığının gerektirdiği altyapı gereksinimleri karşılanmadan, eskiyen hatlar üzerinde hızlandırılmış vagonlar kullanılarak geçici çözümler üretilmiştir.

Demiryolu taşımacılığı, dünyanın pek çok ülkesinde yolcu ve yük taşımacılığı sistemi içinde en önemli ulaşım biçimi olarak geliştirilmesine karşın, ülkemizde gerekli ve etkin bir biçimde ortaya koyulamayan "Ulaşım Politikaları" ve bunları kararlılıkla uygulayacak otorite yoksunluğu nedenleriyle, ülke ekonomisine uğrattığı zararlar yanında, vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini de tehlikeye atmaktadır.

Ülkemizde kentler arası yolcu ve yük taşımacılığı sisteminin en önemli ve öncelikli bölümünü oluşturan Ankara-İstanbul arasında yıllardır bitirilemeyen hızlı tren ve yıllar boyunca karayollarımızda yitirdiğimiz tüm vatandaşlarımız aynı politikasızlığın kurbanıdır.

Ülkemizde demiryoluna yatırım yapılmasını yıllarca engelleyen odak ve çıkar grupları ile, bu çıkar gruplarının etkisiyle gerekli demiryolu ulaşım politikalarını gerçekleştiremeyen, verilen demiryolu yatırım kararlarını hayata geçiremeyen siyasi iktidarlar ve hiçbir teknik altyapısı tamamlanmadığı halde eski trenleri eski raylar üzerinde hızlandırarak büyük yenilik yaptığını düşünen karar vericiler, bugün raydan çıkan trenin birikimli sorumlularıdır.

Ankara-İstanbul arası demiryolunun fiziki altyapısını tamamlamadan, demiryolu modernizasyonu ve yenileme işlemlerini gerçekleştirmesizin, demiryolunun fiziki-topografik, iklimsel ve teknik koşulları ile, akademik çevrelerin ve uzmanların yaptığı tüm uyarıları dikkate almadan, vagonları güvenlik sınırları üzerinde ısrarla hızlandırmak, vatandaşların can ve mal güvenliği üzerinde her türlü riski satın almak anlamına gelmektedir.

Hızlandırılmış trenin ve hattın güvenli olup olmamasının hala araştırıldığı bir süreçte seferlerin başlatılması tam bir aymazlık ve sorumsuzluk örneğidir. Bu koşullarda yaşanan trajediye kaza demek mümkün değildir.

Oysa, vatandaşların can ve mal güvenliği ile esenliğini koruma yükümlülüğündeki devlet ve siyasi otorite öncelikle; ulaşım politikalarını yeniden ve sağlıklı bir biçimde kurgulamalı, demiryolu ulaşımına gereken önemi vererek kaynak aktarmalı, öncelik olmayan karayolu yatırımları yerine, milyarlarca dolar harcanmasına karşın yıllardır bitirilemeyen, rafa kaldırılmış Ayaş Tünelini hızla tamamlayarak, Ankara-İstanbul "Hızlı Tren"ini tüm güvenlik koşullarını test ettikten sonra uygun teknoloji ve yeni hatlarda hayata geçirmeli ve kaza olarak nitelenemeyecek bu felaket ve kayıplar ile "Raydan Çıkış"ın birikimli sorumlularını bularak cezalandırmalıdır.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu

KENT PATRONLARININ BÜYÜKŞEHİRLERİNE DOĞRU!!! - 26.07.2004

Kamu Yönetiminin Yeniden Yapılandırılması Çalışmaları ve 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu Yeni Sorunlar ve Eşitsizlikler Yaratacaktır.

Son dönemde Türkiye'de kamu yönetimi sistemini yeniden yapılandırma amaçlı olarak hazırlanan yasa tasarılarından bazılarının yasa-laşması süreci hızlanmıştır. Bu süreç kapsamında yürürlüğe giren yasalar, önemli yetersizlikler ve çelişkilerle, önümüzdeki süreçte çok ciddi sorun ve açmazları beraberinde getirecektir.

Mevcut kamu yönetimi sisteminin yetersizlikleri ve yeniden yapılandırılması gereği, uzun yıllardır ve farklı kesimlerce dile getirilmektedir. Bu kaygı ve beklentiler içinde Türkiye'de yapılacak bir yönetim reformunun temel ilkesi; ülkede yaşayan tüm yurttaşların sahip oldukları insan ve kentli haklarının gereği olarak kamu hizmetlerinden eşit ve uygun koşullarda yararlanmalarının sağlanması olarak ortaya konulmaktadır. Ülke kaynaklarının ülke kalkınmasını ve kamu yararını sağlamak üzere, bilimin gerekleri doğrultusunda kullanılmasına olanak verecek, bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarını ve kentsel gelişimleri en aza indirecek, kentlerdeki yaşam kalitesini arttıracak, kapsayıcı-aktif katılımı odağına alan bir kamu yönetim sisteminin kurulması ve böylesi bir sistem içinde merkezi ve yerel yönetim birimlerinin tamamlayıcılık ve bütünlük ilkeleri uyarınca çalışmalarının sağlanması, ülkenin en önemli ihtiyacıdır. Oysa hazırlanan yasalar bu ihtiyacı karşılamaktan uzak görünmekte ve halen yaşanmakta olan eşitsizlik sorununu daha da çeşitlendirmek ve derinleştirmek tehlikesi taşımaktadır.

Diğer yandan, kamu hizmetlerinin piyasa mantığına uygun olarak üretilmesi ve bu hizmetlerin özel sektör tarafından görülmesi, kamu kurum ve kuruluşlarının firma mantığına uygun olarak işletmelerinin önerilmesi, denetimin olabildiğince azaltılması, yasaların genel düzenlemeleri arasında yer almaktadır. Bu düzenlemeler ülkede yaşayan yurttaşların kamu hizmetlerinden eşit olarak yararlanmalarını sağlamayacağı gibi, hali hazırda sosyal devlet ilkesi nedeniyle yoksul kesimlerin ve emeği ile geçinenlerin elde ettikleri pek çok kazanımdan da yoksun kalmalarına neden olacaktır.

Ayrıca, Kamu Yönetimi ve Yerel Yönetimlere yönelik düzenlemelerde en temel vurgu "yerellik" olarak ön plana çıkmakta ancak, bu tanım ve kavramın temel gereklerinin yerine getirilmesi yerine, il ve büyükşehir ölçeğine indirgenmiş bir kent ve kamu yönetimi sistemi tanımlanmaktadır. Oysa kamu ve kent yönetimi süreçlerinin, aktif kentli-yurttaş katılımına olanak sağlayan yenilik, açılım ve mekanizmaları tanımlaması beklenmektedir. Ayrıca böylesi katılım süreçlerinin en yoğun biçimde tanımlanabileceği büyükşehir yönetimlerinde de, belediye meclislerine gereğinde kamu kurumu niteliğinde meslek odalarının katılımı öngörülmekle olumlu bir açılım getirilmekte, ancak gerekli ve yeterli katılım süreçleri araştırılmamaktadır. Buna ilaveten, en yerel birimler olan apartman, mahalle, semt, belde, ilçe ölçeklerinin yerellik unsuru olarak yönetim süreçlerine en etkin katılabilmesi büyükşehir yönetim süreçlerinin tanımlanmasına özel bir titizlik gösterilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Büyükşehirlerin sosyo-ekonomik ve kültürel anlamda düğüm noktaları olarak ön plana çıktıkları bu süreçte, öteden beri yönetim süreçlerinde barındırdıkları ciddi sorunların çözülmesi çok daha detaylı, esnek ve ufuk genişliği yaratabilecek bir yaklaşımla olasıdır. Oysa, yeni yasa; bu yenilik, gereklilik ve dinamikleri araştırmaksızın, uzunca bir süredir, ülkemiz büyük kentlerinin yönetim yapısını belirleyen 3030 Sayılı Yasanın, "yetki kavgası"na dayanan sorunlarını "büyükşehir" bakış açısıyla yetkileri tek elde toplayarak çözmeye çalışan ve demokratik açılımları yetersiz bir nitelik sunmaktadır. Dünyadaki yönetim ve planlama yaklaşımları içerisinde en temel vurgular olan yerellik, katılım,

aktif-müzakereci kent ve süreç yönetimi yaklaşımlarının ise, henüz yürürlüğe giren 5216 sayılı kanunda yer bulmamış olduğu görünmektedir. Üstelik, yerellik vurgusuyla, merkezi yönetim yetkilerinin önemli bir bölümünün büyükşehir belediyelerine devredildiği bu süreçte büyükşehir belediyelerine yönelik denetim mekanizmaları tanımlamayan bu yasa, aynı yerellik vurgusu ve yetkilerin ilçe-semt-mahalle ölçeğinde dağıtılıp katılımın ve yerelliğin güçlendirilmesi konularında da çok katı ve merkezci bir yaklaşım göstermektedir. Bu kamu yönetimini düzenlemeye çalışan yasa ve tasarıların bütünlüklü bir yapı ve dil birliği anlayışından uzak olduğunun, birbirleri ile çeliştiğinin de açık bir ifadesidir. Ayrıca, bir çok açıdan denetimden uzak biçimde tanımlanan büyükşehir belediyelerinin, ilçe belediyeleri üzerindeki denetim yetkisi ve gereğinde ilçelerin görevlerini de üstlenme anlamında ayrıcalıklarla donatılması da, bu yasanın kendi içindeki çelişkilerindendir.

Diğer yandan, yine uzunca bir süredir ülkemiz gündeminde yer bulan ve yaşanan afetler sonucu önemli daha iyi anlaşılın İmar ve Şehircilik Yasa Tasarısının Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından sonuçlandırılma aşamasına getirildiği bir süreçte, bu yasa tasarısında ortaya koyulan tüm yenilik ve çağdaş yaklaşımların, söz konusu yenilikleri uygulayacak büyükşehir belediyelerinin yönetimini belirleyen yasadaki göz ardı edilmesi de, kentlerin planlanıp yönlendirilmesi açısından önemli güçlükler yaratacak, bu anlamda yapılacak yeniliklerin şimdiden önünü tıkayacaktır. Birbirine bütünsel olmayan böylesi parçacı yasama süreçleri, diğer kentler açısından da öncü-örnek niteliğe sahip büyükşehirlerin kentsel gelişme, planlama ve afet riskleri açısından özel önem taşıyan yönetim, planlama ve şehircilik sorunlarını çözebilecek derinlik ve ufuk genişliğinden uzaktır.

Büyükşehirleri, metropoliten ölçekte ve oluşturduğu etki alanlarını göz önüne alarak, bu alanlara yönelik yetki ve derinliklerle yoğunlaştıracak bir anakent yönetimi yaklaşımı ile ele almak yerine, ilçe belediyelerinin görevlerini yüklenme bağlamına ve sınırlı sembolik katılım-yerellik süreçlerine indirgeyen böylesi bir anakent yönetim yasının, gündelik sorunların çözülmesi ve yeni "Kent Patronları" yaratılması dışında yenilik ve açılım tanımlamayacağı da açıktır.

Dünyada ve ülkemizde yaşanan sosyo-ekonomik, kültürel ve mekansal değişim süreçlerinde çok büyük önem kazanan ve yönetilip, yönlendirilmeleri ayrı bir süreç yönetimi ve anlayış gerektiren büyükşehirlerin yönetiminin; imar, şehircilik ve planlama konularındaki yenilik ve açılımları yakalamaktan uzak, bu anlamda gerçekleştirilmeye çalışılan düzenlemelere kulağını tıkayan, sembolik katılım mekanizmaları ile aktif kenti-yurttaş katkısını dışlayan, yerellik vurgusunu sadece il ve büyükşehir ölçeğine indirgeyip, gerçek yerellikleri göz ardı eden, denetimden ve şeffaflıktan uzak, ancak kendisine gereğinde denetlediklerinin tüm yetkilerini de devralma yetkisinin verildiği bir yaklaşımla çağdaş, eşitlikçi, toplum ve kamu yararına bir nitelik kazanamayacağı görülmelidir.

Bu nedenlerle, gerekçelerini ekte ayrıntılı olarak sunduğumuz sorunları ve olası tehlikeleri de göz önüne alınarak, 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun yeniden ele alınması ve diğer yasalar ile, özellikle söz konusu süreçleri çözümlemeyi amaçlayan Hükümet Tasarılarından İmar ve Şehircilik Yasa Tasarısı ile uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Bu yapılmaksızın uygulanacak yeni büyükşehir yasası, büyükşehirleri kent patronlarının iki dudağı arasında mahkum bırakacaktır.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu

AF ÜSTÜNE İSTİMLAK...

ALİBEYKÖY'DE "ÇİFTE KAVRULMAK" TEK ÇÖZÜM DEĞİL! - 28 Ağustos 2004

Son günlerde, basının ve kamuoyunun gündemine yoğun bir biçimde yansıyan "Alibeyköy Seli" sonrası, "istimlak" tartışmalarının bazı boyutları göz ardı edilerek cereyan ettiği kanısındayız.

Öncelikle "şu an kaçınılmaz ve doğru olarak görünen 'istimlak'ı" hazırlayan süreçlerin incelenmesi, kamunun istimlak yapabilmesi önündeki güçlüklerin nedenlerinin anlaşılabilmesi, istimlak müessesesine duyulan güveni sarsan uygulamaların anlaşılabilmesi ve acaba alternatif çözüm yolları bulunabilir mi? tartışmalarının yapılabilmesi gerekli ve yararlı görünmektedir.

"Ülkenin yıllardan bu yana tüm imar uygulamaları için elindeki en temel araç olan kamulaştırma (istimlak), mali sorumluluğunun ağırlığı nedeniyle geline nokta kamu otoritelerinin kolayca başyurabileceği bir uygulama aracı olmaktan uzak görünmektedir. Toprağın hakka kullanımı, mülkiyet hakkının her yurttaş için eşdeğer ölçüde korunması ve kamulaştırmanın kamunun ve kimi taşınmaz sahiplerinin mağduriyetine neden olmaması, kimi taşınmaz sahiplerine rant yaratmaması için, ülke taşınmaz yönetim politikası oluşturulmalı ve işleyiş düzenlenmelidir. Kamulaştırmadan önce trampa (takas), satın alma, önalım (şufa hakkı), mülkiyet sahibine, kendi onayı ile anlaşabildiği bir kişi ile müşterek mülkiyet sağlanması, bina yapımı için süreli inşaat hakkı verilmesi, süresiz kat mülkiyeti tesis edilebilmesi, ölüncüye kadar yani belirsiz süreli olarak ikamet yahut yararlanma hakkı ya da gelir sağlanması, arsa-arazi düzenlemeleri ve imar haklarının transferi gibi "süresiz", "süreli" ya da "belirsiz süreli" uygulamalar benzeri, diğer seçenekler de sunulduktan sonra kamulaştırmaya yer verilmesi gerekir. Ayrıca taşınmaz sahibinin yerinin kamulaştırılması yerine, kentsel dönüşüm projesinden yararlanma, aynı projeye katılma şeklinde çözümler de düşünülmelidir. Bu nedenle geline nokta kaçınılmaz olarak ortada duran istimlak öncesi başka yöntemler bulunmaktadır. Ancak yasal düzenlemeler halihazırda bunları yapabilecek derinlikte tasarlanmamış durumdadır. Bu tür farklı imar uygulama yöntemlerini bugüne kadar benimsemeyerek süreci tıkanma noktasına getiren merkezi ve yerel yönetimlerin kısa vadeli siyasi çıkarlarla hareket ettiğini söylemek mümkündür. Alibeyköy'de, "imar affı" yasasından sonra "islah" planı ile tapu tahsis belgesi verip, sonraki yapılaşmaya ve gelişmeye seyirci kalmak, "kısa vadeli siyasi çıkar"ın tam karşılığıdır.

"Diğer yandan daha önce "amacı dışında" uygulamalara konu olması nedeniyle yurttaşların ve kamuoyunun kamulaştırma müessesesine olan güveni de sarsılmıştır. Yeşil alan ya da kentsel donatı alanı (sağlık tesisi, karakol, okul v.b) yapılması amacıyla kamulaştırılan alanların daha sonra plan değişiklikleri ile konut ve ticaret kullanımlarına dönüştürülerek yeni kentsel rantlara yol açılması, kamuoyunun bu çok değerli uygulama aracına duyduğu güveni de derinden sarsmış görünmektedir. Bu nedenlerle, öncelikle bu güveni sağlayacak politika ve yaptırımların gecikmeksizin hayata geçirilmesi sağlanmalıdır. Bu kapsamda alınacak ilk önlem, plan kararları doğrultusunda kamulaştırılan alanların plan değişiklikleri ile amacı dışında kullanılmasının önlenmesi olacaktır.

"Kamuoyunca açıkça bilinmelidir ki, afete maruz bölgelerin gecekondular ve diğer kaçak yapılar tarafından işgal edilmesine kadarki süreçte, alternatif konut-arsa politikaları geliştiremeyen iktidarlar da bu alanların işgallerinden sorumludur. Ayrıca, kesinlikle yapılaşma dışı tutulacak bu alanları "Af Yasaları" ile "islah ediyoruz" mantiğiyle planladığını sanan, çoğunlukla hazine arazilerinden oluşan bu bölgelerde "olmayan imar haklarını" yaratarak tapu tahsis belgesi ve ruhsat veren, bu yolla kentsel değerlerin paylaşımında dengesizliğe yol açan iktidarlar da Alibeyköy ve benzeri yerlerde yaşananlardan sorumlu durumdadır. Bugün sorunlarla yüzleşme yaşanan bir ortamda, çözüm için kamulaştırmayı ortaya koyan ve kamuya yeniden bedel ödeterek bu dengesizliği derinleştirecek olan yöneticiler de sorumlu duruma gelecektir. Bugün yöneticiler kamulaştırma yapmaya mecbur kalmış olabilirler ama yapılacak kamulaştırmanın da tarihsel bir sorumluluğu olacaktır. Unutulmamalıdır ki, Alibeyköy deresi ve çevresinde kaçak yapılaşma başlamadan önce, bu bölge büyük ölçüde hazine mülkiyetindeydi. Şimdi bu alanda kapsamlı bir çalışma gerçekleştirilmeden kamulaştırmaya gitmekle "başa dönülmüş" olacaktır. Hazine arazileri

üzerinde kaçak yapılan yapıların "affedilmesi", buraların kaçak yapı "sorumlularına" sembolik bedellerle devredilmesi, ardından da yeniden kamulaştırmanın zorunlu duruma gelmesi, kamu kaynaklarının ülkemizde nasıl popülist politikalarla kullanıldığının açık bir örneğidir. Ne yazık ki, geline nokta bütün bu bedellerin ödenmesinden başka bir seçenek bırakılmamıştır.

"Alibeyköy'de ve benzeri yerlerde, sel ve diğer doğal afetlere karşı çare olarak kamulaştırmanın etkili bir biçimde kullanılmasına olanak da yoktur. Çünkü, benzer yerlerde afet riski taşıyan alanlar, gerçekçi bir yaklaşımla mevcut kamu olanakları dikkate alındığında kamulaştırılabilecek alanlardan çok daha büyüktür. Dolayısıyla, kamulaştırma yoluyla afet riski taşıyan alanlardaki yapıların tasfiye edilebileceğini düşünmek mümkün değildir. Yalnızca İstanbul'daki yapılaşmış dere yatakları için bir etüt yapılacak olursa, katrilyonluk bütçelerden söz etmek gerekecektir. Kamulaştırma yönteminin Türkiye genelinde, mevcut kamu kaynakları dikkate alındığında, uygulanabilir bir yöntem olamayacağını kabul etmek gerekmektedir.

"Bugün, verilen konuta razı olmayarak canı pahasına afete maruz bölgede oturmakta ısrar eden vatandaşın beklentisi, af yasaları ve seçilen rant odaklı kentleşme politikaları ile bilinçli yaratılan rant beklentisidir. Hazine arazisi üzerinde 400 m2 lik bir tapu tahsis belgesiyle 4 katlı bir apartman sahibi olabileceği beklentisi ile yaşayan ve bu tip örnekleri görerek umutlanan vatandaşın, sadece yaşayabileceği bir konuta razı olmamasının altında, böyle bir rant politikası olduğu görülmelidir. Kentleşme - planlamayı "rant paylaşımı" eksenine indirgeyen politik tercihlerden acilen vazgeçilmelidir. Aynı şekilde, yaşananlardan toplumun tüm kesimlerini sorumlu duruma getiren spekülasyonların da önüne geçilmelidir.

"Öte taraftan, Alibeyköy'de enkaz bedeli ödenerek tahliye edilecek gecekonduların bulunuyor olmasında; 3194 Sayılı İmar Kanunu hükümleri açıkça yıkım gerektirdiği halde, bu kaçak yapıları yıkmayan/yıkamayan tüm yerel yöneticilerin birikimli sorumluluğu olduğu da bilinmelidir. Sayın Başbakanın geçtiğimiz günlerde "kaçak yapıyı yakın" talimatını bu çerçevede değerlendirdiğimizde, Alibeyköy'de geç kalındığını ifade etmemiz gerekmektedir.

"Alibeyköy'de izlenen bir başka vahim boyut ise, asla yerleşilemeyecek bu bölgede af yasaları ile oluşturulan "ıslah" planları gereği yada bu planlar dahi aranmaksızın, inşa edilen kamu yapılarının (okul, sağlık ocağı v.b) bulunuyor olmasıdır. Planlı kentleşmeyi, bilimi ve planlamayı açıkça reddederek, bu tip yerleşim dışı tutulacak alanlara yapılan kamu yapılarıyla, kamuya ekonomik, sosyal, psikolojik ve adalet duygusu açısından çok önemli bedeller yüklenmiştir. Yurttaşlara kamu hizmetlerinin sunulması nasıl Anayasal bir görev ise, yurttaşların "planlı kentleşme ve konut hakkının temini" de Anayasal bir görevdir. Bu açıdan da Alibeyköy'de yanlış tercihler yapılmış ve kamu zarara uğratılmıştır.

Sonuç olarak Alibeyköy ve benzeri bölgelerin tümünde yasadışı yapılaşmayı "af" ile teşvik ederek, yeni kaçak yapıların ve afete maruz yerleşim alanlarının "kamu eliyle" yaratıldığı artık anlaşılmalıdır. Kamu yöneticilerine ve siyasi kadrolara düşen başlıca görev, kamuoyunun gündemine her fırsatta "af" tartışmalarının getirilmesinden vazgeçmesidir. Ayrıca, hazine arazilerinin işgalcilerine satılması ile kamuya kaynak yaratılamayacağı da Alibeyköy'de ortaya çıkmıştır. Hazine arazilerinin işgalcilerine yada başka kişilere satılması uzun vadede kamunun zarara uğratılması sonucunu doğurmaktadır. Esasen kamunun olan bu arazilerin bazen kamulaştırma gereksinimleri, bazen da planlardaki temel gereksinimler olan okul, yol, sağlık, yeşil alan v.b sosyal donatıların yapılabilmesi için işgalcilerden satın alınması sonuçlarıyla da kamuya ek yük getireceği bilinmelidir. Bu kapsamda, Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, plansız alanlarda yada plan kararlarına aykırı olarak hazine arazilerinin satışı politikasından vazgeçmelidir.

Bu nedenle, şu an kaçınılmaz olarak görülen istimlakın altında yatan süreç ve hazırlayıcıları bilinmeden sorunun çözümüne yönelik boyutların anlaşılamayacağı bilinmeli, afet-kaçak yapı-rant eksenli politika üçgeninde; kaçak yapıya göz yumanlardan, bunları yıkmayanlara, kaçak yapıları affederek hazineye ait mülkleri vatandaştan satın almak zorunda bırakanlara ve hiçbir bilimsel gerekçesi olmadığı halde bu bölgelere plansız kamu yapılarını yapanlara kadar birikimli sorumlular olduğu görülmeli, bu süreç ve sorumluluklar çözülmemeksizin yeni-çığdaş imar uygulama ve araçlarının (takas, imar hakkı aktarımı v.b) hayata geçirilemeyeceği anlaşılmalıdır.

Kamuoyunun bilgisine saygılarımızla sunarız.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Genel Merkezi
TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

DEPREMİ PLANLAMAK

Afet Zararlarını Azaltmanın Yolu Kentsel Riskleri Çözecek Planlama

Yaklaşımından Geçiyor - 17 Ağustos 2004

İnsan yaşamında olduğu gibi kentsel süreçlerde de, çeşitli dönemler ve yildönümleri; geriye bakmak, geçmişte değerlendirmek, çıkarılacak sonuçlarla geleceğe yön vermek için fırsatlardır. Bu bilançolar bazen ağırdır, ama öğretici olmalıdır. Doğu Marmara Depremi üzerinden beş yıl gibi uzun bir zaman geçmesine karşın afet zararlarının azaltılmasına yönelik köklü önlemler alınmadı. Yine büyük kentlerde seller oluyor, kar yüzünden hayat duruyor, Erzurum, Ağrı, Bingöl gibi kentlerde depremden dolayı can ve mal kayıpları yaşanıyor, teknolojik afetlerle karşılaşılıyor, yeni facialar bekleniyor ve yalnızca afet sonrası yaralar sarılmaya çalışılıyor. Kısacası her şey eskisi gibi. Sorunların üstesinden bildik yöntem ve araçlarla gelinmeyeceğini artık anlamalıyız.

Geçmişte olduğu gibi bugün de afete günlük, küçük, parçacı düzenlemeler noktasından ve bunları yalnızca bazı yasal ve kurumsal müdahaleler boyutuna indirgeyen bir gözlikle bakılmaktadır. Kent mekanına rant elde etmenin bir aracı olarak yaklaşılması, piyasanın kısa vadeli özel çıkarlarına hizmet edecek bir kentleşme modeli uygulanması, kamu arazilerinin ve genel hizmet alanlarının elden çıkarılması, afet açısından riskli yerleşmelerin oluşmasını desteklemiştir. Doğal ve kültürel miras önemli ölçüde kaybedilmiş, değerli tarım alanları, orman, su havzaları, sel yatakları, dolgu ve kıyı alanları, jeolojik sakıncalı alanlar yapılaşma baskısı altında kalmıştır. Toplumun yararına hizmet eden, bölgesel gelişmelerin dengeli gerçekleşmesini sağlayan, yaşam kalitesini arttıran, korunması gerekli alanları bu yönden güvence altına alan kararlar getiren, afet zararlarını azaltan, uzun vadeli kalıcı çözümler getiren fiziksel planlamaya gerekli önem verilmemiş, planlama reddedilmiştir. Sağlıksız, niteliksiz ve güvenliksiz yapılarla yönelik imar afları getirilmiş, ıslah imar planları ile ranta yönelik yoğun yapılaşmaya yol açılmıştır. Doğu Marmara Depreminin sonrasına benzer uygulamalara girilmiş; hazine arazilerinin işgalcilere satılmasına, kamu alanlarının elden çıkarılmasına yönelik düzenlemeler tekrarlanmıştır.

Bu vahim ve bilinçli yanlışların tekrarlandığı süreçte, geçmiş yıllarda yapılan ancak uygulanmayan, yürürlükteki imar mevzuatında yapılması zorunlu olarak tanımlanan ancak yapılmasından ısrarla kaçınılan üst düzey bölge planlarına ihtiyaç her zamankinden daha fazladır. Kalkınma planlarına uygun ulusal mekansal planlar ve bölge planları ile alt bölge veya yerleşme ana planlarının stratejik planlama yaklaşımı ile ele alınması kaçınılmaz bir gereklilik olarak ortada durmaktadır.

Diğer taraftan, afet sorununun yalnızca yer seçimi ve sağlıklı yapı yapma boyutlarına indirgenemeyecek kadar çok boyutlu ve kapsamlı olduğu görmezden gelinerek, kentlerimize yönelik risk ve açmazların çözüme kavuşturulması olanaklı değildir. Bu anlamda afet riski yüksek

alanlarda yürütülecek çalışmaların da, bazı yenilik ve gereklilikler üzerine biçimlendirilmesi gerekmektedir. Kente yönelik bütüncül bir risk analizi-mikrobölgeleme ve tüm bunların üzerinden, "Şehir Plancıları" tarafından hazırlanması gereken "Sakınım Planları" sonucunda elde edilecek ve yine şehir plancılarının eşgüdümünde yapılacak "Stratejik Planlar" ile yapılaşma süreçlerinin kurgulanması, bu gerekliliklerin temel ifadesi olarak ortaya koyulabilir. Böylesi bir yaklaşım yerine, yalnızca zemin özellikleri açısından uygun yer seçimleri yapılması ya da dayanım gücü yüksek yapılar inşa edilmesi tek başına deprem-afet sorununu çözümlemeyecektir.

Ülkemizdeki planlama ve yapılaşma süreçlerinde köklü ve yaşımsal bir yenilik tanımlayacak böylesi bir yaklaşımda; yerbilimsel veriler, geçmiş hasar bilgileri ve kentsel risk analizleri sakınım planının girdilerini, sektörel kararlar, stratejik planlar, eylem planları ve özel önlemler gerektiren bölgelemeler ise sakınım planının çıktılarını oluşturacaktır. Böylece, kent parçalarının "tasfiye-yenileme-sağlıklılaştırma ve dönüşüm"üne yönelik kararlar da, kent bütünü içerisinde "bölgenerek" verilebilecek ve sadece sorunlu-riskli kentsel yerleşik alanlara ilişkin değil, yeni yapılacak alanlar için de çözüm açılımları geliştirilebilecektir.

Afet zararlarını azaltan ve kentsel riskleri denetim altına alan çözümlerin oluşturulabilmesi ise; yeni bir planlama sistematığı ve yaklaşımını tarif eden "yasal düzenlemeler", bu düzenlemeleri çok başlı bir yapıdan uzak, şeffaflık ve hesap verebilir sorumluluğu içerisinde, eşgüdüm-denetim-katılım mekanizmalarıyla uygulayabilecek bir "kurumsallaşmayı" ve tüm bu karar ve uygulamaları hayata geçirebilecek "finansal dayanakları" kaçınılmaz kılmaktadır. Finansal kaynaklar öncelikle, etkin şekilde afet zararlarını azaltma hedefine yönelik plan, proje, program hazırlığı ve uygulamalarına aktarılmalıdır. Zorunlu deprem sigortası, sigorta havuzu, kredilendirme, özendirme-kaçındırma politikaları gibi öz kaynaklarımızın kullanılacağı finansal yöntemlerin böylesi bir yasal-kurumsal sistematığın bütünleri olarak kurgulanması sağlanmalı, bu anlamda "Kamulaştırma", "Takas", "İmar Haklarının Aktarımı", "Toplulaştırma, Arsa-Arazi Düzenlemesi" vb uygulama araçlarının kullanılması yönünde yasal düzenlemeler de gecikmeksizin yapılmalıdır.

Bu kapsamda, kent ve kamu yönetimine ilişkin süreçlerin de, bu tür açılım ve uygulamalara olanak verecek esneklik, denetim, katılım mekanizmalarını tanımlayabilecek derinlik ve içerikte kurgulanması vazgeçilmez bir önem taşımaktadır. Kentlerimizde kümelenen afet risk ve sorunlarının çözümünde temel gereklilikler olarak ortaya çıkan bu tür yenilik ve araçlara atıfta bulunmayan ve açmazları her fırsatta vurgulanan mevcut kent yönetimi ve plansızlık süreci üzerinden kentleri ve özellikle afete yönelik sorunların en vahim boyutlarıyla yaşandığı büyükkentleri biçimlendirecek parçacı düzenlemeler olarak yasalaşan veya yürürlüğe giren Büyükşehir, Belediye, İl Özel İdaresi ve Kamu Yönetimi Yasaları ile, ne yerel yönetim ne de imar mevzuatı reformu oluşturulamayacağı da açıkça görülmelidir. Bu bağlamda yukarıda vurgulanan gereklilikleri özümseyerek çözümlemeye çalışacak "İmar ve Şehirciye Yasa Tasarısı"nın da, afet-risk ve kent-kamu yönetimine yönelik tüm düzenlemelerin bütünleri olarak hayata geçirilmemesi halinde kökten yenilik ve değişimlerin sağlanamayacağı unutulmamalıdır.

Deprem-afet beklentileri ile en çok gündeme gelen büyükkentlerimizin başında gelen İstanbul için Doğu Marmara depreminin ardından bir çok önemli araştırma gerçekleştirilmiştir. Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı Raporundan, Ulusal Deprem Konseyi Raporuna, İzmir İktisat Kongresi Afet Yönetimi Çalışma Grubu Raporundan, İstanbul Deprem Master Planına kadar bir çok önemli ve değerli çalışmalar yapılmasına karşın, risk analizi, sakınım planı olarak nitelenebilecek bu çalışmalar, bir üst ölçek strateji planı kapsamında İstanbul kent bütünü için oluşturulması gereken plan-uygulama kararlarının geliştirilmesine yönlendirileme-

miş, plan kararları üzerinden kentte geliştirilecek tahliye, iyileştirme ve "Kentsel Dönüşüm Projeleri-Eylem Alanları"na yönelik bütüncül, sistematik ve kararlı bir uygulamaya geçilememiştir. Diğer yandan yapılmış olumlu ve değerli çalışmalar yanı sıra, yapılamamış bir çok düzenleme olduğu gerçeği görülmeli, öncelikle, afet zararlarının azaltılmasını sağlayacak her tür bilginin üretilmesi, güncellenmesi, tek elde toplanması, sistemli arşivlenmesi, herkesin yararlanmasına ve katkısına açık olması gerekmektedir.

Yukarıda vurgulanan açılım, yenilik ve değişimler yapılmaksızın gerçekleştirilecek düzenleme ve çözüm arayışlarının, parçacı bir yapı içerisinde kalıcı çözümler üretmek bir yana yeni sorun ve açmazlar tanımladığı artık anlaşılmalı, felaketler sonrası hasar ve kayıpları en aza indireyecek afet öncesi çalışmaların yaşımsal bir önemi olduğu ve bu yaşımsal önlemlerin alınması anlamında gecikilen her günün telafisinin olanaksızlığı görülmeli ve tüm bu süreçleri biçimlendirecek temel açılımın yasal-kurumsal-finanstal gereklilikleri bir arada çözümlenebilecek bir "planlama" yaklaşımından geçtiği bilinmelidir.

Şehir Plancıları; sıralanan tüm bu gerekler bağlamında kent yönetimini, tüm karar potansiyelini harekete geçirecek, çok yönlü, çok aktörlü, çok aşamalı bu çalışmaları, aldıkları eğitimin sağladığı donanım ve deneyim-birikim çerçevesinde, farklı disiplinleri yönlendirip-eşgüdüm sağlayarak hazırlayabilecek ve uygulayabilecek meslek grubunu oluşturmaktadır.

Deprem zararlarının azaltılmasında kentsel, fiziksel iyileştirme eksenli bir planlama çerçevesinde kademeliler sosyal, yasal, yönetsel ve finansal olanakların topyekun örgütlenerek, toplam yaşam kalitesini yükseltecek, sosyal kalkınmayı sağlayacak sinerjinin yaratılmasında Odamız, bu meslek grubunun örgütü olarak kendisine kurumsal görevler tanımlamakta ve uygulamaktadır.

Depreme karşı direnilmesi çabalarının sağlıklı kentsel yaşam hedefleri ile bütünleştirilerek, altyapısı, doğası, tarihse-kültürel mirası ve insanı ile çağdaş kentler yaratılmasında Odamız, yapılanların denetlenmesi, sorgulanması ve yapılması gerekenlerin izlenmesi için sahip olduğu bilimsel-teknik birikimini toplumun hizmetine sunmaya devam edecektir.

Basına ve kamuoyuna saygılarımızla sunarız.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu

"YENİ KORUMA YASASI" UYGULAYICILAR İÇİN YENİ GÖREVLER TANIMLIYOR BİLİMSSEL KORUMA POLİTİKALARI İÇİN TOPLUMSAL UZLAŞMA ZORUNLU

Kültür ve tabiat varlıklarımızı doğru yaklaşım, politika, araç ve mevzuat ile korumak, geçmiş korumaktan çok geleceğimizi doğru kurmak ve kurtarmak boyutu ile hepimizi ilgilendiriyor. Korumanın başarısı ise zihniyet, siyaset ve bilim arasındaki ilişkilerin doğru kurulmasına bağlı. Bu ilişkilerin yanlış kurulması durumunda yaşanabilecek vahim sonuçlarla, "hızlandırılmış tren kazası" örneğinde yakın dönemde yüzleştik. Yanlış işleyişlerin siyasi kadrolarca dayatıldığı bir ortamda, ülkemizin kültürel ve doğal varlıklarının "hızlandırılmış yokedilişini" yaşamamak için, 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda yapılan değişiklikler hakkında mesleğimiz ile ilgili değerlendirmelerimizi kamuoyu ile paylaşmakta yarar görüyoruz.

Yanlış kentleşme ve koruma politikalarının sonucu olarak İstanbul'un dünya kültür mirası listesinden çıkarılmasının dahi gündeme gelebildiği bir dönemde, söz konusu yasa düzenlemesi ile Hükümet ve Meclis tarafından olumlu adımlar atılmıştır. Ancak, tarihin çeşitli dönemlerine tanıklık etmiş, uygarlık ve kültür çeşitliliği açısından eşsiz

Anadolu'da kültür ve tabiat varlıklarımızı koruyup geleceğe aktarma sorumluluğumuzu yalnızca kanun değişiklikleriyle yerine getirmemiz mümkün değildir. Koruma konusunda bireysel ve toplumsal olarak bilinçlenmek, benimsemek, sahiplenmek, sorumluluk almak ve uzlaşmak gereklidir. Kültür ve tabiat varlıklarımızın korunması, toplumun insanlık tarihiyle ve kendi geleceği ile kurduğu ilişkinin gereğidir. Oysa bazı koruma kararları karşısında "kendi evimizde çivi bile çakılmasına izin verilmiyor" biçimindeki tipik tepki/sitem cümlesi de ülkemize özgü bir değerlendirmedir. Dolayısıyla koruma politikaları ile mülkiyet ve bağlı haklar arasındaki ilişki ve çelişkilere de yanıt verilebilmesi, bu yanıtların mevzuata yansımaları kaçınılmaz bir gerekliliktir.

Yeni yasal düzenleme ile koruma etkinliğinin bir planlama konusu olarak görülmesi hayli yerindedir. Gerekli eğitimi almış şehir plancıları tarafından yapılacak "koruma amaçlı imar planları", "bilimsel doğrular ve estetik güzellikler" çerçevesinde oluşturulan koruma kararları ile, kararlardan doğrudan ya da dolaylı olarak etkilenen yerel toplulukların çok çeşitli beklentileri arasındaki dengeyi kurabilecek bir araçtır. Yoğun rantlar yaratmadan ve oluşan rantları belli siyasi ilişkilerle yönlendirmeden, koruma kararları ile desteklenmiş, "yerel kalkınma" içerikli "koruma amaçlı imar planları" yapmak ve uygulamak mümkündür. Bu süreci gerçekleştirebilmek anlamında Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın yapacağı yönetmelik düzenlemeleri büyük önem kazanmaktadır.

Koruma kararlarının kayıpları ve kazançları dengelemesi bakımından, yeni yasa ile "imar hakkı transferi" düzenlemelerinin yapılmış olması olumludur. Bu tür yöntemlerin işlevini yerine getirebilmesi için, hem plan disiplini içinde uygulanması, hem de kentsel yerleşmenin ya da bölgenin bütüncül planlarına uygunluğun sağlanması gerekmektedir. Dolayısıyla, kentlerin içindeki ya da çevresindeki koruma alanlarına ilişkin kararlar ile kentin gelecekteki hedeflerinin uzlaştırılması, koruma etkinliğinin başarıya ulaşmasında önemlidir. Diğer taraftan, sağlıklı ve yaşanabilir kentlerin oluşturulabilmesi için de kültür ve tabiat varlıklarının korunmasına yönelik stratejik planların yapılması kaçınılmaz bir gerekliliktir. Bu nedenle, "imar hakkı transferi" yönteminin zaman geçirmeksizin İmar Kanununda da yerini bulması önem taşımaktadır.

Koruma etkinliği aynı zamanda büyük bir kaynak kullanımını ve etkin bir kaynak yönetimini gerektirmektedir. "Koruma kararlarının uygulanması amacıyla idareler gerekli ödenekleri ayırırlar" biçimindeki yasal düzenlemeler bugüne kadar yeterli olamamış, amacına ulaşamamıştır. Mevcut kaynaklar da yeterince iyi yönetilememiş ve/veya etkin, verimli kullanılamamıştır. Yeni yasa ile emlak vergilerinin %10 artırılması ile yeni kaynak yaratılması ve bu kaynağın koruma projeleri için kullanılması yaklaşımı ilke olarak doğrudur. Ancak bu düzenlemenin olası çeşitli sorunları nasıl açacağı belirsizlikler taşımaktadır. Ülke genelinde her yıl ne kadar emlak vergisi toplandığının hesabı dahi günümüzün dağınık kurumsal yapısı içinde yapılamaz iken, %10 artış ile yaratılan koruma amaçlı kaynağın yeterli olup olamayacağı belirsizdir. Ayrıca her ilin ancak kendi kaynağını kullanabilmesi durumu, emlak vergisi toplanabilecek yapı stoku ile korunması gerekli kültür ve tabiat varlığı stoku arasında dengesizlik olan sözcüğü Kastamonu ve benzeri iller için sorun yaratabilecektir. Sonuç olarak, koruma yalnızca yerel kaynaklarla sağlanamayacağı gibi, "insanlığın ortak değerleri"ni koruma ihtiyacı, belli bir bölgedeki "emlak vergisi mükelleflerinin" sorumluluğuna da indirgenmemelidir. Anayasa'nın "devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının korunmasını sağlar, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri alır" hükmünü yerine getirmekle görevli Bakanlığımızın bütçesinin, yetersiz sayıdaki personel giderlerini dahi karşılamakta zorlandığı bu durumda, yeni finans yöntemlerine başvurmak gerekecektir.

Yeni yasal düzenlemenin Koruma Bölge Kurullarında üye sayısını artırması yerinde görünmektedir. Ancak yeni üyelerin Bakan tarafından atanması ile Kurullardaki artan "siyasi etki"nin olumsuz sonuçlarını

yaşamamak için titiz bir kamuoyu denetimi her zamankinden daha fazla önem taşımaya başlamıştır. Bu çerçevede Kurullarda meslek odalarının "gözlemci" de olsa- yer alması olumludur. Koruma Bölge Kurullarının bazı kararlarının, rant beklentilerinden dolayı bazı çevreleri tatmin etmediği, tartışmalar yarattığı durumlarda, Odamız tüm birimleri ile Kurul üyelerinin yanında yer alarak kamuoyu oluşturma görevini yerine getirmiştir. Ancak bazı kararların titiz ve nitelikli araştırmalara dayanmamasından kaynaklı tartışmalarda da Kurulların karşısında yer alarak mesleki sorumlulukların gereği yapılmıştır. Kurullarda hakim olması gereken bilimsel yaklaşıma siyasetin gölgesinin düşmemesi için gerekenler konusunda Odamız, mesleki çerçevede izleme görevine ve sorumluluklarını yerine getirmeye devam edecektir.

Diğer yandan Kurul müdürlüklerinde görevli uzman personel sayısının yetersizliği bilinmektedir. Yeni yasal düzenleme ile koruma etkinliğinin planlama ile doğrudan ilişkisine dayanarak, koruma amaçlı imar planlarının gerekli mesleki donanıma sahip şehir plancılarına yerine getirileceğinin öngörülmesi, Kurul Müdürlüklerinde de şehir plancılarının uzman personel olarak görevlendirilmesini, mevcut personel sayısının bu yönde artırılmasını gerekli ve zorunlu kılmaktadır. Ayrıca 4848 Sayılı Kültür ve Turizm Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'a da değinmek yerinde olacaktır. Yeni koruma yasasını uygulayacak olan Bakanlık iki bakanlığın birleştirilmesinden oluşurken yeni uzman kadrolar için konulan kıstaslar tartışma konusu olmaktadır. Bakanlık bünyesinde kültür ve tabiat varlıklarının korunması etkinliklerinde yıllarca kısıtlı olanaklarla çalışan ve önemli deneyimler edinen şehir plancıları, mühendis ve mimarların bu kadrolardan yararlanmasını engelleyen kıstasların konulması; anayasal eşitlik, çalışma barışı, kariyer, liyakat gibi ilkelerin hayata geçirilmesini engellemiştir. Bakanlığın bu yanlış da en kısa zamanda düzeltilmesi gerekmektedir.

Koruma Bölge Kurulları ile ilgili çeşitli sorunlar bulunması, yeni yasadaki şu düzenlemeyi haklı kılmamaktadır. "Sit ve planlar" ile ilgili Kurul kararlarına "itiraz olması halinde" ... "nihai kararın Yüksek Kurul tarafından verileceği"ni öngören bu düzenleme ilk bakışta olağan gibi görülmekle birlikte Koruma Bölge Kurullarını büyük ölçüde işlevsizleştirmektedir. Yüksek Kurul üyelerinin çoğunlukla Bakanlıkların merkez teşkilatlarındaki bürokratlardan oluşması, bu düzenlemenin uygulamada, "sorun çıkarsa Ankara'dan hallederiz" yaklaşımının oluşmasına yol açabilecektir. Bu bakımdan, Şehir Plancıları Odası, başta Kültür ve Turizm Bakanlığı bürokratları olmak üzere tüm Yüksek Kurul üyelerine düşen ciddi sorumluluğun takipçisi olacaktır.

Sonuç olarak, kültür ve tabiat varlıklarımızı koruma sürecinde, yeni bir döneme işaret ettiğini düşündüğümüz yeni yasanın, amacına ulaşmasında çok önemli bulduğumuz uygulama yönetmeliklerinin de titizlikle hazırlanması, Odamızın yasa dışı değerlendiren görüşlerinde vurgulanan olumsuz ya da belirsiz noktaları bu yönetmeliklerle aşması, açıklık getirmesi gerekmektedir. Odamız mesleğimizi ilgilendiren her konu ve yasal çerçevesi için olduğu gibi, koruma konusu ve yasal düzenlemeleri hakkında da değerlendirmelerini, hazırlık süreçlerine katkıda bulunmayı, uygulamaları izlemeyi, eleştiriyi ve müdahalelerini ortaya koymayı, kamuoyunu konu hakkında bilgilendirmeyi kurulunun dayanağı olan ilkeler çerçevesinde sürdürecektir. Basına ve kamuoyuna saygıyla sunarız.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu

**"AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM" ADI
ALTINA GİZLENMİŞ İMAR AFFI -
28.09.2004**

26.09.2004 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisinden geçen Türk Ceza Kanunu ile, Avrupa Birliği ile bütünleşme "paketi" içerisinde son anda gizli bir imar affı gerçekleştirilmiştir.

NE YAPILDI?...

Özellikle yerel seçimler öncesi hızlanan ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun yürürlüğe girmesinden sonra büyükkentlere yeni bağlanan alanlarda tekrar hareketlenen kaçak yapılaşma süreçleri, sürekli pişirilen affa yönelik hazırlık ve çalışmaların giderek vahimleşen sonuçlarıdır. Bu süreç, bir yandan son dönemde özellikle İstanbul olmak üzere büyükkentlerimizin yeniden kaçak yapılar ile çevrelenmesine uygun zemini oluşturmakta, diğer yandan, af beklentileri ile yeni kaçak yapıların yapılmasını teşvik etmektedir.

Kamuoyunun gündemine kaçak yapıyı yapanın, yaptıranın ve buna göz yumanın cezalandırılacağı yönünde bir Yasa tasarısı sokularak, kaçak yapının tamamen karşısında durulduğu izlenimi yaratılmıştı. Oysa, Meclisten geçen son Türk Caza Kanunu ile ise, bir yandan daha önce sözü edilen her türlü kaçak yapıyı yapana-yaptırana hapis cezası verileceği yönündeki cezalandırmalar, tasarının yasallaşması aşamasında hasır altı edilmiş, diğer yandan da ruhsatsız ya da ruhsata aykırı olarak yapılan binaların imar planlarına uygun hale getirilmesi ile kaçak yapıyı yapana verilen cezaların kaldırılacağı hükmü getirilmiştir. Böylece kaçak yapının yapımına göz yuman kamu görevlilerinin (Belediye Başkanlarının, sorumlu müdürlerin vb) cezalandırılmasından vazgeçilerek, kaçak yapının oluşmasına göz yumulduğu gibi, siyasi rant ve oy kaygısı ile kaçak yapıları yıkmayanların da ağır sorumlulukları ortadan kaldırılmaktadır.

Ayrıca, kaçak yapıyı imar planına uygun hale getirene verilecek cezaların affedilmesi de, imar planlarının mevcut kaçak, sağlıksız yapılarla uygun şekilde düzenlenmesi yönündeki değişiklik ve baskıların önünü açacak açık bir af ifadesidir. Bu durumda, daha önce kamuoyuna kaçak yapıyı yapana, yaptıran, göz yumana ilişkin ağır cezalar verileceği yönünde dağıtılan mavi boncuk da, siyasi rant bekleyenlere, kaçak yapıyı yapanlara ve bunlara göz yumanlara tekrar, üstelik altın tepside sunulmaktadır. Böyle bir aldatmaca, aslında kaçak yapıyı yapan ve yaptıranlara karşı herhangi bir yaptırım tanımlanma niyetinde olunmadığının da açık göstergesidir. Ayrıca bu Yasa ile, kaçak yapılara ilişkin sorumlu kamu görevlilerine verilecek cezanın sadece "sınai" tesislerle sınırlandırılması, konut, ticaret ve başka kullanım amaçlı yapıların yapımına göz yuman görevlileri sorumsuz kılmakta, kentlerimizin en temel kaçak yapıları olan gecekondu ve kaçak ticarethaneler için görel bir teşvik yaratılmaktadır.

Tüm bu nedenlerle, açıkça af niteliği taşıyan bu yasanın, Anayasa Mahkemesinden dönmesi de kesinlikle yeterli değildir. Çünkü bu durumda, kaçak yapılaşma ve bunun cezalandırılmasında mevcut "acı" durum devam etmekte, Avrupa Birliği normlarına uyabilmek için yapıldığı düşünülen yeniliklerin hiç biri de hayata geçememiş olmaktadır. Bu nedenle, kaçak yapılaşmaya ilişkin seçim ve politikaların bir bütün halinde cezalandırma-özendirme yeniliklerini de içerecek biçimde tasarlanması gerekmektedir. Kaçak yapılaşma sorununu anlayabilmek için bu sorunun nereden ve nasıl beslendiğini açıkça ortaya koyabilmek, öneri ve uygulamaları da bu bağlama oturtmak kaçınılmaz bir zorunluluk olarak ortada durmaktadır.

KAÇAK YAPILAŞMA NEREDEN BESLENİYOR?...

Odamızca hazırlanan ve ekteki sonuç bölümünde konuyla ilgili önerileri bulunan "Kaçak Yapılaşma İle İlgili Süreçler, Sorunlar, Çözüm Önerileri" isimli rapor, kaçak yapılaşma sorununun tahlili, teşhisi ve tedavisinde çok önemli değerlendirmeler yapmakta...

Kentlerimize hızlı göç sürecinin yaşandığı yıllardan bu yana, kapsamlı-bütüncül ve şehirciliği-planlamayı odağına koyan bir kentleşme politikası oluşturulup uygulanmadığından, bunca acı deneyimden

sonra bugün hala bir çok kent ve kent parçası, önemli sorun-açmaz ve risklerle içiçe yaşıyor. Böylesi bir kentleşme politikası eksikliği, bir boyutuyla kente ve kent mekanına bakış açısıyla ilgili sorunlar taşımakta, diğer boyutuyla da kentleşme ve planlama politikalarının uygulanmasında büyük önem taşıyan kamu kurumsallaşmasına ait sorun ve yetersizliklerden beslenmekte.

Kente ve kent mekanına bakış açısından ele alındığında, rant ve spekülasyon arayan bir toplum ve kurumsal yapılar oluşturulmasını sağlayan politika seçiminin ısrarla uygulandığı görülmüyor. Bu politika seçimiyle; kentleşme-planlama sorunlarına; günlük, küçük, parçacı düzenlemeler noktasından ve bunları yalnızca bazı yasal ve kurumsal müdahaleler boyutuna indirgeyen bir gözlükle bakıldığından, kalıcı çözümler üretilmediği gibi, sağlıklı nitelikli yapılaşma süreçleri de tanımlanamamakta, kaçak yapı ve gecekondu alanlarının dönüşümü de daha fazla "imar hakkı" ve rant sağlama yoluyla çözülmeye çalışılmakta. Kaçak yapıyı yapan, yaptıran, yapımına göz yuman ya da teşvik edenler de bu bütünlüklü politikanın bir parçası olarak cezalandırılmadığından, bu süreç kaçak yapı yapma eğilimini, önüne geçmek yerine güçlendirmektedir.

Diğer yandan, kent mekanına rant elde etmenin bir aracı olarak yaklaşılması, piyasanın kısa vadeli özel çıkarlarına hizmet edecek bir kentleşme modeli uygulanması; kamu arazilerinin ve genel hizmet alanlarının elden çıkarılmasını, çeşitli af süreçleriyle kaçak yapılaşmanın özendirilmesini, kaçak yapılaşmış alanların dönüşümünde de yeni niteliksiz ve güvensiz yapılar yaratılmasını ve afet açısından riskli yerleşmelerin oluşmasını desteklemekte. Bu kentleşme politikası (politikasızlığı!), doğal ve kültürel mirasın önemli ölçüde kaybedilmesine yol açıp, değerli tarım alanları, orman, su havzaları, sel yatakları, dolgu ve kıyı alanları, jeolojik sakıncalı alanların yapılaşma baskısı altında kalmasına neden olmaktadır. Toplumun yararına hizmet eden, bölgesel gelişmelerin dengeli gerçekleşmesini sağlayan, yaşam kalitesini artıran, korunması gerekli alanları bu yönden güvence altına alan kararlar getiren, afet zararlarını azaltan, kaçak yapıların ve gecekonduların oluşumunu engelleyen, oluşmuş olanların sağlıklı ve nitelikli dönüşümünü sağlayarak uzun vadeli kalıcı çözümler getiren fiziksel planlamaya gerekli önem verilmemekte, planlama reddedilmekte...

İmar afları, ıslah imar planları ve kaçak yapıların sorumlularının affedilmesiyle bu birikimli yanlışlıklarda ısrar ediliyor. Af-rant-oy eksenli kentleşme politikası seçimlerinin vahim sonuçları çabukça unutulup-unutturularak, hazine arazilerinin işgalcilere satılmasına, kamu alanlarının elden çıkarılmasına yönelik düzenlemeler tekrarlanıyor ve gerçekçi-bütünlüklü bir kentleşme ve yerleşme politikası oluşturulması, bununla ilişkili tüm yasal düzenlemelerin birbiriyle bütünleşen nitelikte tasarlanması yerine, parçacı, birbirleriyle çelişen ve soruna kentsel mekanın rant değeri gözlüğünden bakan yasal düzenlemeler gündeme getiriliyor. Son Türk Ceza Kanunu da son anda eklenen af içerikli maddesi ve kaçak yapıya göz yumanlara ceza vermeyen içeriği ile bu birikimli politikasızlığın son halkasını oluşturmaktadır...

Bu nedenle, kamuoyunu kaçak yapı konusunda bilgilendirmeyi bir görev sayan Şehir Plancıları Odası olarak, hükümeti kaçak yapılaşma ve imara ilişkin konularda parçacı, birbiriyle çelişen ve yeni kaçak yapıları hazırlayacak karar ve uygulamalardan vazgeçmeye, hızla tüm bu sorunları giderecek ve yeni açılımlar getirebilecek "İmar ve Şehirleşme Kanunu"nu yasalaştırmaya, kaçak yapıyı yapana da, yaptıran da, göz yumana ve siyasi rant sağlayana da yaptırım uygulamaya davet ediyoruz.

Saygılarımızla...

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu