

Şehir ve Bölge Planlama

[Urban and Regional Planning]

Nilüfer KART AKTAŞ
Funda YİRMİBEŞOĞLU



iuc-universitypress.org

IUC
UNIVERSITY
PRESS

Şehir ve Bölge Planlama

Bu kitap Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100. yılı anısına
“Cumhuriyetin 100. Yılına 100 Kitap Projesi” kapsamında
İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa tarafından yayımlanmıştır.

Nilüfer Kart Aktaş
Funda Yirmibeşoğlu

Kasım 2023



İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
CERRAHPAŞA

Şehir ve Bölge Planlama

Yazar: Nilüfer Kart Aktaş

Kurum: İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Peyzaj Planlama ve Tasarım Ana Bilim Dalı, İstanbul, Türkiye

E-posta: niluferk@iuc.edu.tr

Yazar: Funda Yirmibeşoğlu

Kurum: İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye

E-posta: funday@itu.edu.tr

Yayıncı

IUC
UNIVERSITY
PRESS

Adres: Üniversite Mahallesi, 34320 İstanbul/Türkiye

E-posta: iucpress@iuc.edu.tr

E-ISBN: 978-605-7880-31-4

DOI: 10.5152/1100

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Yayınevi Seri No: 18

Yayıncılık Hizmetleri

AVES



© 2023. Telif hakkı yazarlara aittir. Bu kitaptaki bölümler açık erişimli olup Creative Commons Atıf 4.0 Uluslararası Lisansı altında dağıtılmaktadır. Bu lisans kullanıcılara, bölümleri herhangi bir amaç için indirme, çoğaltma ve yayımlanan bölümler üzerinde çalışma imkânı sunar. Böylece yayınlarımızın en geniş şekilde yayılmasını ve daha geniş bir etkiye sahip olmasını sağlar.

Sorumluluk Reddi

Kitapta yayımlanan metinlerin/bölümlerin ifadeleri veya görüşleri yazar(lar)ın ve editör(ler)in görüşlerini yansıtır. İÜC Yayınevi ve İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa yazarların içeriğinden sorumlu değildir. Yayımlanan kitaplardaki çalışmaların doğru ve iyi araştırılmış olması ve metinlerde ifade edilen görüşlerin tutarlılığı yazar ve editörlerin sorumluluğundadır. İÜC Yayınevi ve İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, yazarlara çalışmalarını bilimsel toplulukla paylaşmak için bir platform sağlamaktadır.

Atıf için: Kart Aktaş, N. & Yirmibeşoğlu, F. (2023). *Şehir ve bölge planlama*. İstanbul: İÜC Yayınevi.

İÇİNDEKİLER

REKTÖRÜN ÖN SÖZÜ	VIII	3.3.3. Gecekonduya İlişkin Yasa ve Yönetmelikler	26
ÖN SÖZ	IX	3.3.4. Planlı Dönemde Gecekondu Sorunu.....	27
GİRİŞ.....	1	4. PLANLAMA.....	28
1. Şehirciliğe Giriş, Temel Kavramlar ve Tanımlamalar.....	1	4.1. Planlama Sürecinin Aşamaları.....	29
1.1. İnsan Yerleşmeleri	1	4.2. Kent Planlamada Uygulama Araçları.....	30
1.2. İnsan Yerleşmeleri Ögeleri	2	4.2.1. Planlar.....	30
1.3. İnsan Yerleşmeleri Sınıflamaları	2	4.2.1.1. Sosyo-Ekonomik Planlar.....	30
1.3.1. Kırsal Yerleşme Boyutu-Köy	3	4.2.1.2. Üst Düzey Fiziki Planlar	31
1.3.2. Kent-Şehir	4	4.2.1.3. Yerel Fiziki Planlar	33
1.3.3. Metropoliten Alan, Metropoliten Kent.....	5	4.2.1.4. Özel Amaçlı Fiziki Planlar	35
2. ŞEHİRCİLİĞİN GELİŞİM SÜRECİ VE DEĞİŞEN ŞEHİR FORMLARI	7	4.2.1.5. Tamamlayıcı Planlar	35
2.1. Şehircilik	7	4.2.2. Programlar	37
2.2. Şehirciliğin Kısa Tarihi	8	4.2.3. Yönetmelikler.....	37
2.3. Kent Kuramları.....	13	5. KENTSEL İŞLEVLER VE KONUT ALANLARI ...	38
2.3.1. Konsantrik Zoning (Eş Merkezli Çemberler Kuramı).....	13	5.1. Kentsel İşlev Alanları.....	38
2.3.2. İşinsal Zoning (Sektör Kuramı- Dilimler Kuramı)	14	5.2. Yerleşmeler Hiyerarşisi	38
2.3.3. Dağınık Zoning (Çok Merkezli Gelişme Kuramı)	15	5.3. Konut	40
2.4. Topografik Yapıya Bağlı Şehir Gelişimleri	15	5.4. Konut Tipleri	40
3. KENTLEŞME VE KENTLİLEŞME SÜRECİ	19	5.5. Konut Alanlarında Yapı Düzeni	42
3.1. Kentleşme Politikaları	19	5.6. Konut Alanları Planlamasında Kullanılan Temel Kavramlar.....	42
3.2. Kentleşme Kavramı ve Kentleşme Politikaları.....	21	5.6.1. Yerleşme Alanı.....	42
3.2.1. Merkezi Yönetimce Geliştirilecek "Kentleşme"ye Yardımcı Politikalar	21	5.6.2. Ortalama Konut Nüfusu.....	42
3.2.2. Yerel Yönetimce Geliştirilecek "Kentleşme"ye Yardımcı Politikalar	21	5.6.3. Kişi Başına Konut Alanı.....	42
3.3. Kentleşme Sorunları- Göç ve Gecekondu	22	5.6.4. Yoğunluk	42
3.3.1. Türkiye'de Göç Süreci	22	5.7. Yoğunluk ile İlgili Yasal Düzenlemeler.....	44
3.3.2. İstanbul'da Göç ve Gecekondu	23	5.7.1. 3194 Sayılı İmar Kanunu.....	44
		5.7.2. 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu.....	44
		5.7.3. 2018 Tarihli İstanbul İmar Yönetmeliği	44
		5.8. Konut Alanları Planlama ve Tasarımı	47
		6. ULAŞIM VE ULAŞIM PLANLAMASI	50
		6.1. Ulaşım Kavramı.....	50
		6.2. Kent Planlaması ve Tarihsel Süreç İçinde Ulaşım	50
		6.3. Ulaşımın Ortaya Çıkardığı Sorunlar	51

6.4. Ulaşım Planlaması	51
6.5. Kentiçi Ulaşım	52
6.5.1. Kent Dokuları ve Yol	53
6.5.1.1. Kafes Doku	53
6.5.1.2. Işınsal Doku	53
6.5.1.3. Örümcek Ağı Dokusu	53
6.5.1.4. Karmaşık Doku	53
6.5.2. Kent İçi Yollar ve Planlama Teknikleri	53
6.5.3. Kent İçi Yolların Sınıflandırılması ve Standartları	54
6.5.4. Kent İçi Taşıma Sistemleri	54
6.6. Ulaşım Türleri	55
6.7. Ulaşım ve Sürdürülebilirlik	55
7. KENTSEL YENİLEME - KENTSEL DÖNÜŞÜM	57
7.1. Kentsel Dönüşüm	57
7.2. Kentsel Dönüşümü Gerektiren Nedenler	57
7.3. Kentsel Dönüşüm Süreci	58
7.3.1. Kentsel Yenileme (Renewal)	59
7.3.2. Kentsel Yenileşme (Renaissance)	59
7.3.3. Kentsel Yeniden Oluşum (Urban Regeneration)	59
7.3.4. Kentsel Yeniden Canlandırma (Revitalization)	59
7.3.5. Kentsel Soylulaştırma (Gentification)	60
7.3.6. Kentsel Koruma (Conservation)	60
7.3.7. Kentsel İyileştirme (Rehabilitation)	60
7.4. Ülkemizde Kentsel Yenileme ve Kentsel Dönüşüm Eylemleri	61
7.4.1. Parsel Ölçeğinde Değişim	61
7.4.2. Yarı Planlı Değişim	61

7.4.3. Planlı Değişim	61
-----------------------------	----

8. ŞEHİRCİLİKTE YENİ YAKLAŞIMLAR

8.1. Yeni Şehircilik Akımı	63
8.2. Akıllı Şehirler	66
8.3. Ekolojik Kentler	68
8.4. Peyzaj Şehirciliği	69

9. AÇIK VE YEŞİL ALANLAR

9.1. Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Sınıflandırılması	72
9.1.1. Kentsel Yeşil Alanlar	73
9.1.1.1. Bina Düzeyinde Yeşil Alanlar	73
9.1.1.2. İlköğretim (Komşuluk) Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar	73
9.1.1.3. Mahalle ve Semt Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar	74
9.1.1.4. Kent Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar	74
9.2. Doğal Yeşil Alanlar	75
9.2.1. Bölge Parkları	75
9.2.2. Milli Parklar	75
9.3. Kentsel Açık Alan Etkinlik Türleri	75
9.3.1. Zorunlu Etkinlikler	75
9.3.2. İsteğe Bağlı Etkinlikler	75
9.3.3. Sosyal Etkinlikler	76
9.4. Açık ve Yeşil Alanların İşlevleri	76
9.4.1. Fiziksel İşlevler	77
9.4.2. Ekolojik İşlevler	77
9.4.3. Ekonomik İşlevler	77
9.4.4. Sosyal İşlevler	78

10. ŞEHİRCİLİK VE PEYZAJ MİMARLIĞI

REKTÖRÜN ÖN SÖZÜ

Türk milletinin bağımsızlık mücadelesi, 29 Ekim 1923'te Cumhuriyetin ilanı ile taçlanmıştır. Dünya tarihine altın harflerle kazınan büyük bir mücadele sonucu elde edilen şanlı zafer, Türk milletinin hür ve bağımsız yaşama kararlılığı ile çıktığı yolda; inanç, cesaret, güven ve sınırsız fedakârlıkla gösterdiği eşsiz kahramanlıkların eseridir. Egemenliğin kayıtsız şartsız millete teslim edildiği Türkiye Cumhuriyeti, Millî Mücadele'mizin önderi Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün milletimize en büyük armağanıdır.

Cumhuriyetin kazanımlarını koruma ve milletimizin muasır medeniyetler seviyesine ulaşma hedefinde, eğitim ve bilim her zaman en büyük rehberdir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesinde ise en büyük sorumluluk kuşkusuz üniversitelere düşmektedir.

Ülkemizin köklü ve öncü üniversiteleri arasında yer alan İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa; bilimsel yaklaşımı benimseyen, bilgi üreten ve uygulamalarıyla toplumun gelişmesine katkıda bulunmayı ilke edinen bir araştırma üniversitesidir. Cumhuriyet değerlerine bağlı bir yükseköğretim kurumu olarak Cumhuriyetimizin 100. yılına ithafen akademisyenlerimizin iş birliğiyle "*Cumhuriyetin 100. Yılına 100 Kitap*" projesini hayata geçiriyoruz. Proje kapsamında, akademisyenlerimizin kendi uzmanlık alanlarıyla ilgili kaleme aldıkları ve "İÜC Üniversite Yayınevi" tarafından basılan kitaplar, açık erişimle tüm toplumun faydasına sunulmaktadır. Sağlıktan mühendisliğe, sosyal bilimlerden eğitime kadar pek çok alanda hazırlanan 100 kitap; eğitim-öğretim materyali, ders kitabı olarak kullanılabilen gibi araştırma geliştirme kapsamında yararlanılacak kaynak olarak da kullanılabilir nitelikteki kitaplardan oluşmaktadır.

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa olarak köklü geçmişimizden aldığımız güçle Cumhuriyetimizi nice yüzyıllara taşımak için var gücümüzle çalışmaya ve üretmeye devam ediyor, 100. yılını kutladığımız Cumhuriyet'in kurulmasında emeği geçen tüm kahramanlara adadığımız "*Cumhuriyetin 100. Yılına 100 Kitap*" projemizi; tüm akademisyenlerin, öğrencilerin ve araştırmacıların kullanımına sunuyoruz.

Rektör
Prof. Dr. Nuri AYDIN
29 Ekim 2023

ÖN SÖZ

“Cumhuriyetin 100. Yılına 100 Kitap” projesi kapsamında hazırlanan kitap, İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü’nde temel dersleri almakta olan Peyzaj Mimarlığı Bölümü öğrencileri ve diğer okurlar için değerli bir kaynak olacaktır. Kitabın hazırlanmasında emeği geçen yazarlar ile bilimsel çalışmalara destek olan İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Rektörlüğü’ne ve İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Orman Fakültesi Dekanlığı’na teşekkür eder, saygılar sunarım.

Geçmiş yıllarda İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü hocalarının bölümümüze bu ders kapsamında verdiği katkılar için de teşekkürü bir borç bilirim. Yoğun emek ve özveri ile hazırlanan “ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA” ders kitabı, başta peyzaj mimarlığı öğrencileri ile planlama ve tasarım disiplinlerde öğrenim gören öğrenciler için faydalı olması dileği ile...

Yazarlar adına
Doç. Dr. Nilüfer KART AKTAŞ

GİRİŞ

Tarih öncesi çağlardan itibaren insanlar toplu halde yaşama ve bir arada bulunma istekleri doğrultusunda birbirleriyle ve çevreleriyle etkileşim içinde olmuştur. Bu etkileşim süreci ilkel topluluklardan günümüz modern topluluklarına evrilen yaşam biçimlerini ve yaşam alanlarını oluşturmuştur. Dolayısıyla insan yaşamının oluşturduğu medeniyet ve devamlılığı şehirlerin gelişimi ve değişimini de zorunlu kılmaktadır.

Kentler; mimarlar, şehir plancıları, peyzaj mimarları, sosyologlar, filozoflar, sanatçılar ve bilim insanları için bambaşka düşünsel bir platformdur.

Herkesin gözünde farklı anlamları olan **"KENT"**i tek bir biçimde tanımlamak, okumak, anlamak, planlamak ve tasarlamak çok zor...

Bir mimarın gözünden kent en güzel yapılarla donatılmış bir kent, bir şehir plancı gözünden şahane planlanmış bir kent, bir peyzaj mimarı gözünden de yemyeşil bir kent olabilir. Bir şair için ilham kaynağı, çocuklar için eğlence, gençler için umut, yaşlılar için hatıralar...

Herkes farklı pencerelerden bakıp kente farklı anlamlar yükler...

Biz akademisyenler için de bir laboratuvar... Bu laboratuvar çalışması bizim için barınmak, çalışmak, okumak ve dinlenmek yani yaşamak için kusursuz bir kent arayışı...

Bu arayış sürecinde sadece gözümüzle gördüğümüzü ve deneyimlediğimizi değil, kültürü, hafızası ve tarihi ile birlikte kentleri düşünmemiz gerekmektedir.

Bu çerçevede kentsel mekânların tarihsel süreçte geçirmiş olduğu aşamalar felsefi bir kurguyla, kuramsal bir bakış açısıyla ve ekolojik bir yaklaşımla, insanın mekâna dair geliştirdiği davranışların da dikkate alınacağı şekilde analiz edilmelidir.

Günümüzde iklim değişikliği, afetler, nüfus artışı gibi çeşitli konularla sıkıntıların yaşandığı bu kritik süreçte her kenti kendine özel tarihi, fiziksel yapısı ve sosyal yapısı yanında planlama disiplini içinde kavramlar, kuramlar ve yaklaşımlar doğrultusunda değerlendirmeliyiz.

Çizimlerde emeği geçen Zeynep AKOĐLU'na, Zeynep ULAŐKAN'a ve Betül Rüveyda AY AK'a
teŐekkürlerimizle.

En değerli varlıklarımız
Fahriye KART ve Yılmaz AKTAŞ'a,
Zeynep ve Gksenin YIRMİBEŐOĐLU'na...

Şehir ve Bölge Planlama

Urban and Regional Planning

KİTAP HAKKINDA

Başta peyzaj mimarlığı öğrencileri olmak üzere planlama ve tasarım disiplinlerinde öğrenim gören ve konulara ilgi duyan okuyucular için hazırlanan bu kitap ile temel şehircilik konuları hakkında bilgiler verilmiştir. Kitabın birinci bölümünde şehirciliğe giriş, temel kavramlar ve tanımlamalar yer almaktadır. İnsan yerleşmeleri, insan yerleşmelerinin öğeleri, kırsal yerleşmelerden metropoliten kent tanımları yapılmaktadır. İkinci bölümde şehirciliğin gelişim süreci ve değişen şehir formları anlatılmaktadır. Üçüncü bölümde kentleşme ve kentleşme süreci, kentleşmenin boyutları, kentleşme politikaları irdelenmektedir. Dördüncü bölümde planlama ve planlama süreci aşamaları, kent planlamada uygulama araçları, planlar, programlar ve yönetmelikler anlatılmaktadır. Beşinci bölümde ulaşım planlaması, kent planlamasında ulaşım konuları yer almaktadır. Altıncı bölümde kentsel işlev alanları, konut alanları, yoğunluk, yasal düzenlemelerden bahsedilmekte, yedinci bölümde yerleşme alanlarında planlama, yenileme, kentsel gelişme ve değişme stratejileri ve müdahale türleri anlatılmaktadır. Sekizinci bölümde yeni şehircilik akımı ve modern yaklaşımlar ele alınmakta, dokuzuncu bölümde açık ve yeşil alanların anlamı ve önemi vurgulanarak kentsel açık ve yeşil alan türlerine yer verilmekte, onuncu bölümde şehircilik ve peyzaj mimarlığının ilişkisi ortaya konulmaktadır.

Anahtar kelimeler: Şehir planlama, kentsel işlev alanları, kentsel dönüşüm, kentsel açık ve yeşil alanlar, şehircilik ve peyzaj mimarlığı

ABOUT the BOOK

This book, which is prepared primarily for landscape architecture students, students of planning and design disciplines and readers who are interested in the subjects, provides information about basic urbanism topics. The first part of the book includes introduction to urbanism, basic concepts and definitions. Human settlements, elements of human settlements, rural settlements and metropolitan cities are defined. In the second part, the development process of urbanism and changing city forms are explained. In the third chapter, urbanization and urbanization process, dimensions of urbanization, urbanization policies are examined. In the fourth chapter, the stages of planning and planning process, implementation tools in urban planning, plans, programs and regulations are explained. The fifth chapter covers transportation planning, transportation in urban planning. In the sixth chapter, urban function areas, housing areas, density, legal regulations are mentioned. In the seventh chapter, planning in settlement areas, renewal, urban development and change strategies and intervention types are explained. The eighth chapter deals with the new urbanism movement and modern approaches, the ninth chapter emphasizes the meaning and importance of open and green spaces and includes urban open and green space types, and the tenth chapter reveals the relationship between urbanism and landscape architecture.

Keywords: Urban planning, urban function areas, urban transformation, urban open and green spaces, urbanism and landscape architecture



1. Şehirciliğe Giriş, Temel Kavramlar ve Tanımlamalar

Şehir kavramını daha iyi algılayabilmek, köy ve kent kavramlarını açıklayabilmek için öncelikle insan yerleşmeleri ve insan yerleşme öğelerinden bahsetmek gerekir.

1.1 İnsan yerleşmeleri

Ülkelerin nüfus haritaları incelendiğinde, bazı merkezlerde çok yoğun bir nüfusun yaşadığı gözlenirken, bazı bölgelerde ise çok seyrek bir nüfus ve küçük yerleşmelerin olduğu veya hiç yerleşimin olmadığı gözlenebilir. Yine bazı yerleşimlerin dağınık, bazı yerleşimlerin ise toplu olarak yapıldığı gözlenir. Bu farklılıkların temel nedenleri;

- Fiziksel çevrenin, doğal koşulların etkileri,



CC BY 4.0: Telif hakkı yazarlardadır. Bu kitabın içeriği Creative Commons Atif 4.0 Uluslararası lisans altında lisanslanmıştır.

Şehir ve Bölge Planlama

- Sosyo-ekonomik çevrenin, beşeri koşulların etkileri,
- Yapılanmış çevrenin etkileri olarak söylemek mümkündür (Suher, 1996).

Fiziksel çevrenin etkileri veya doğal koşullar, yerleşme yerinin ilk seçiminde uygun veya uygun olmayan koşullar biçiminde kendini gösterir. Sosyo-ekonomik verilerin etkileri doğal verilerin değerlendirilmesinde kolayca görülür. Var olan doğal yer altı ve yerüstü kaynakların değerlendirilmesi ona bağlı olarak geliştirilen üretim ve çalışma alanları, uygun doğal koşulların değerlendirilmesi ile gelişen ulaşım kolaylıkları, üretim, ürünün taşınma kolaylığı, yakın bir tüketim merkezi ve pazar yerinin varoluşu, o yerleşmenin kısa süre içinde gelişmesine yardım eden temel etkenler olarak belirir (Suher, 1996).

Her yerleşme, jeolojik ve topoğrafik yapısı, coğrafi konumu, iklimi, florası ve faunası ile bir diğerinden ayrı özelliklere sahiptir. Bu fiziksel yapının gösterdiği farklılıklar, toplum ve insanın yani sosyal çevrenin etkisi ile de artmaktadır. Yasalar, gelenek ve görenekler, kültür, adetler, ortak yaşama biçimi, köy ve şehir yaşamı, şehirleşme, doğal yapının insan eliyle değiştirilmesi ile ortaya çıkan arazi kullanımının farklılıkları vb. gibi durumlar bir yerleşmeyi diğer yerleşmelerden farklı hale getirmektedir.

İnsanların yeryüzünde yerleşebileceği alanlar "ökümen sahalar" olarak adlandırılmaktadır. Gün geçtikçe dünya üzerinde insanların yerleştiği alanlar artmakta, yaşamayı güçleştiren doğal şartların bulunduğu yerler azalmaktadır. Doğal şartların insan faaliyetlerine engel teşkil etmediği, bir başka deyimle beşeri ve ekonomik faaliyetlerin uygun olduğu alanlarda yerleşme alanlarının yoğunluğu artmaktadır (Çelik, 2019).

1.2 İnsan Yerleşmeleri Ögeleri

İnsan yerleşmeleri, insanlar tarafından oluşturulmuş yerleşmelerdir. Doğal çevre, içinde beşerî çevre ve sosyo-ekonomik çevre tarafından yaratılan yapay çevre ile bir bütün oluşturur (Suher, 1996). İnsan yerleşimlerini en ilkel olanından en gelişmişine kadar tüm aralıklarda görmeyi başaramazsak, köy, kasaba ve kentler gibi yerleşim alanları hakkında bilgi sahibi olmamız mümkün olamayacaktır. Bütün çeşitlerdeki insan yerleşmeleri beş öğeden oluşan kompleks bir sistemdir. Bunlar, doğa, insan, toplum, kabuk (yani binalar) ve ağlardır. Bu ekonomik, sosyal, politik, teknolojik ve kültürel biçimlerde karşılaşılan doğal, sosyal ve insan yapısı öğelerden oluşan bir sistemdir (Doxiadis, 1970).

İnsan yerleşmelerinin öğeleri ve alt öğeleri;

Doğa:

- Jeolojik Kaynaklar
- Topoğrafik Kaynaklar
- Toprak
- Su Kaynakları
- Bitki Türleri
- Hayvan Türleri
- İklim

İnsan:

- Biyolojik Gereksinimler (mekân, hava, ısı, vb.)
- Duyum ve Algılama (5 duyu; görmek, işitmek, tat almak, koku almak, dokunmak)
- Duyusal İhtiyaçlar (beşerî ilişkiler, güven hissi, vb.)

- Ahlaki Değerler

Toplum:

- Nüfus Yapısı ve Nüfus Yoğunluğu
- Sosyal Tabakalaşma
- Kültürel Yapı
- Eğitim ve Öğretim
- Sağlık ve Refah
- Yasalar ve Yönetim

Kabuklar-Örtüler:

- İskan-Konut Bölgesi (konut-gerekli donatılar)
- Toplum Hizmetleri (okul, hastane, vb)
- Alışveriş Merkezleri, Pazarlar
- Dinlenme Hizmetleri (tiyatro, müzik, spor, vb.)
- Kent Merkezi, Merkezi İş Alanı ve Yönetim Merkezleri (belediye, adliye, vb.)
- Sanayi
- Ulaşım Merkezleri (kara, hava, deniz terminalleri)

Şebeke-Ağ:

- Su Sağlayan Sistemler
- Enerji Sağlayan Sistemler
- Ulaşım Sistemleri (su, kara, demiryolu, hava)
- Haberleşme Sistemleri (telefon, radyo, TV, vb.)
- Kanalizasyon ve Drenaj Sistemleri
- Fiziksel Planlama

şeklinde açıklanmaktadır (Doxiadis, 1968; Suher, 1996).

1.3 İnsan Yerleşmeleri Sınıflamaları

İnsan yerleşmelerinin en genel ayrımı kırsal ve kentsel olarak tanımlanmaları ve sınırlandırılmaları ile belirir. İnsan yerleşmelerinin nüfusa bağlı sınıflanmasında bu ayrıntılar nüfus büyüklüklerine göre kabullerle geliştirilir. Bu sayısal bir değerlendirmedir. Ölçüye bağlı olarak yerleşmelerin dağılımı ve yerleşmelerin büyüklüklerine bağlı olarak nüfusun dağılımı, kıtadan kıtaya, ülkeden ülkeye, bölgeden bölgeye değişir. Ancak büyüklüklerine göre bir sınıflama yapmak için bir temel değer kabul edilebilir (Suher, 1996).

Bir diğer sınıflama insan yerleşmelerinin nüfus büyüklüklerine ve Ekistics birimlerine göre yapılabilir. Ekistics, Doxiadis (1968) tarafından insan yerleşmeleri bilimi olarak tanımlanmıştır ve geleceğin şehirlerini yaratmak için sistematik olarak geliştirilmesi gereken bir bilim olarak tanımlanmıştır. Ekistics denilen bu bilim, insanların, yerleşimlerini inşa ederken belirlediği ilkeleri tarih boyunca insan yerleşmelerinin büyüklük ve kalite açısından evrimi ile birlikte dikkate alacaktır. Hedef optimum büyüklükte bir şehir inşa etmek ve böylelikle insan boyutlarına saygılı şehir yaratmaktır.

Doxiadis (1968)'in kabulüne göre Ekistics birimleri olarak insan yerleşmeleri ve nüfus sınırları aşağıda verilmiştir (Tablo 1).

1. En küçük kabuk veya en basit birimler (minor shells) insan, oda, konut,
2. Küçük yerleşmeler (micro settlements). Geleneksel Kentler (traditional town) kadar veya onlardan daha küçük, ulaşımın yaya olarak sağlanabildiği yerleşmeler küçük komşuluk, komşuluk birimleridir.
3. Orta büyüklükte insan yerleşmeleri (meso settlements). Geleneksel kentlerle, yığılma (conurbation) arasındaki büyüklükteki insan yerleşmeleridir.

Tablo 1.*Existics Birimleri, Nüfus ve Alan Büyüklükleri*

	Nüfus (kişi)	Alan
İnsan (man)	1	3 m ²
Oda (room)	2	15 m ²
Konut (dwellings)	4	50 m ²
Konut grubu (dwelling group)	40	0.005 km ²
Küçük komşuluk (small neighbourhood)	250	0.03 km ²
Komşuluk (neighbourhood)	1 500	0.2 km ²
Küçük kent (small town)	9 000	1.2 km ²
Kent (town)	50 000	7 km ²
Büyük kent (large city)	300 000	40 km ²
Metopolis-Metropoliten kent	2 000 000	300 km ²
Yığılma (conurbation)	14 000 000	5.000 km ²
Megalopolis	100 000 000	80.000 km ²
Kentsel bölge (urban region)	700 000 000	800.000 km ²
Kentleşmiş kıta (urbanized continent)	5 000 000 000	6.000.000 km ²
Dünya kenti (ecumenopolis)	30 000 000 000	40.000.000 km ²

Açıklama notu. Suher, 1996 kaynağından alınmıştır.

Büyük yerleşmeler (macro settlements). Kentsel bölge (urban region), kentleşmiş kıta (urbanized continent), dünya kenti (ecumenopolis) ile tanımlanmaktadır.

Lewis Mumford (1961) ise yerleşmeleri Eopolis, polis, metropolis, megalopolis, tyrannopolis ve necropolis olmak üzere altı birimde tanımlamıştır (Tablo 2).

Tablo 2.*Mumford (1961)'a Göre Yerleşim Birimleri*

Birimler	Özellikler
Eopolis	Ekonomik temeli tarım olan bir köy veya kasaba topluluğu olarak kentin ilk aşamasını gösterir.
Polis	Kasaba, kendi kendine yeten topluluğu olan küçük bir kentsel birime dönüşür. Nüfus belirli bir mekanizasyon ve uzmanlaşma kazanır. Bu aşamada uzmanlaşma, örgütlenme, makineleşme gibi ortak kümeler oluşmaya başlamıştır. Ticareti, sanayisi vb. bulunmaktadır.
Metropolis	Anakent-Büyükkent. Nüfus büyür, çoklu yönetim gelişir. Sanayiden hizmete doğru çeşitlilik artar. Burada şehir, yüksek nüfus yoğunluğu ve büyük potansiyellerle, su temini, drenaj, elektrik, ulaşım, ticaret ve sanayi vb. gibi tüm olanaklarla tam anlamıyla büyür.
Megalopolis	Mega problemler ve sorunlar nedeniyle şehirde gerilemenin ilk aşamasını gösterir veya şehrin saltanatı gerileme ve bozulma belirtileri gösterir. Kent çok merkezli olur. Ulaşım büyük bir sorun haline gelir. Artan endüstri genişlemesi, yüksek binalar, çok hatlı yollar, toplu konutlar, toplu ulaşım nedeniyle karmakarışık bir şehir haline gelir. Aşırı büyümüş şehrin her yerine yayılmaya başlayan çürüme görülür.
Tyrannopolis	Ciddi bir bozulma durumu gösteren kasaba veya şehirdir. Kentin parazit halidir ve organizasyon bozukluğu yaşanmaktadır. Şehir ticaret, askeri güç vb. tüm alanlarda çok fazla bozulma gösterir.

Tablo 2.*Mumford (1961)'a Göre Yerleşim Birimleri (devamı)*

Necropolis	Şehrin en kötü aşamasıdır ve konut için uygun değildir. Ölüm şehri veya mezarlık kent. Kentin boşalması aşamasıdır. Örneğin, vatandaşlar savaş, kıtlık, hastalık veya ekonomik çöküntü nedeniyle kırsal alanlara veya köylere taşınmaktadır. Böyle bir durumda şehir çok büyük bir zaman sonra iyileşebilir.
------------	--

Açıklama notu. Mumford 1961 kaynağından alınmıştır.

1.3.1 Kırsal Yerleşme Boyutu-Köy

Kırsal yerleşmeler insanlığın evrimi boyunca var olan, bazı coğrafyalarda kentlerin çekirdeğini oluşturan, şartların biçimlendirdiği yerleşmelerdir. Günümüzde gittikçe birbirine benzeyen kentlerin tek düze yapılaşmalarına karşılık, kırsal yerleşmeler; yerleşmenin coğrafi içeriği, kültürel gelişimi, yerel gelenekleri ve kendilerine özgü yaşam biçimleri ile şekillenerek ülkemizin kültürel zenginliği içinde bölgeden bölgeye, hatta aynı bölgede köyden köye farklılık göstermektedir (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2023). İdarelerin en küçük birimi olan bu yerleşmeler yasada köy olarak tanımlanmaktadır.

Köylerin yönetimine ilişkin temel düzenleme 1924 tarihli Köy Kanunu'dur. Bu kanunla "Nüfusu iki binden aşağı yurtlara (köy) ve nüfusu iki bin ile yirmi bin arasında olanlara (kasaba) ve yirmi binden çok nüfusu olanlara (şehir) denir." şeklinde tanımlama ile nüfusa göre yerleşim birimleri tanımlanmıştır. Yine bu kanunla köy; "cami, mektep, otlak, yaylak, baltalık gibi orta malları bulunan ve toplu veya dağınık evlerde oturan insanların bağ ve bahçe ve tarlalarıyla birlikte teşkil ettikleri, nüfusu iki binden az olan yerleşim birimi" olarak tanımlanmıştır. Köy yönetimi, köy halkının mahalli müşterek ihtiyaçlarını karşılamak üzere karar organları seçmenler tarafından oluşturulan bir mahalli idare birimidir (T.C. İçişleri Bakanlığı, 2022).

1864 yılında çıkarılan Vilayet Nizamnamesi'ne göre köy, bir yönetim birimidir.

Prof. Dr. Mübeccel Kiray ise "Küçük, kendi içine kapalı, kendi kendine yeten, izole, okuryazarı az olan homojen topluluklar" olarak tanımlamaktadır (Kiray, 1998).

Ayrıca Geray (1968) köyün, ayrı bir coğrafi ve ekolojik noktada yerleşmiş oluşuna dikkat çekerek köyü, "kendisine özgü bir iş-güç biçimi, toplumsal örgütü, kültürü, özel adı ve tarihi bulunan, genellikle az nüfuslu bir insan birliği" olarak tanımlamıştır.

Coğrafyacılar, köy-kent ayrımı yapabilmek için nüfus yoğunluğunu temel alırlar. "Nüfus yoğunluğu bakımından az yoğun ve dağınık düzendeki küçük yerleşmeler" köy olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde de kırsal nüfus yoğunluğu 25-100 ki/ha. arasındaki yoğunluk olarak kabul edilmektedir. Bu sınırın üst noktası en fazla 150 ki/ha.dır (Suher, 1996).

Kırsal alanlarda yapılacak planlamalarda, özgün yerleşim özelliklerinin korunması gerekmektedir. Bu kapsamda planlama çalışmalarında;

- Plan kararlarının katılımcı yöntemler ile üretilmesi,
- Yerleşimin ekonomik kaynaklarını sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda geliştirecek kararlar üretilmesi,
- Meralar, tarım alanları ile özellikle özel ürün arazileri gibi kırsal üretim kaynaklarının korunması,

- Yerleşimin karakteristik mekânsal dokusunun, yoğunluğunun ve makro formunun korunması,
- Yerleşimin yol, ada ve parsel dokusu, özgün mimari özellikleri, peyzaj özellikleri, tarım, orman, mera alanları ve kültürel çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması,
- Yerleşimin karakteristik dokusunu oluşturan parsel içi yerleşim biçimlerinin, kat adetlerinin, yapılara ilişkin çatı tipi, yapı sistemleri, yapı malzemeleri, parsel sınırlayıcıları gibi yapıya ilişkin genel özelliklerin tespit edilerek sürdürülmesi,
- Yerleşimin peyzaj karakterinin korunması,
- Yaşam kalitesini yükseltmeye yönelik mekânsal düzenlemelerin ve kırsal yaşama özgü mekânsal alan ve yapı ihtiyaçlarının belirlenmesi,
- Afet risklerinin göz önünde bulundurulması ve gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2023).

1.3.2. Kent-şehir

Eski Yunan uygarlığında, yönetim bakımından özerk olan 'polis' bugünün kentinin orijini oluşturmaktadır. Antik dönemde kullanılan 'polis'ten günümüzdeki 'metropol'e kadar kent sosyoekonomik, demografik, ticari, kültürel ve fiziksel anlamlarda farklı işlevler kazanmıştır.

Kent; kuramcılar, toplumbilimciler, bilim insanları, araştırmacılar gibi çok çeşitli disiplinlerden ilgililer tarafından tanımlanmıştır. Ancak kenti tanımlarken kullanılan ölçütler çeşitlilik göstermektedir. Kimileri, yerleşim yerinin nüfusun büyüklüğüne bakarak kenti tanımlarken, bazılarına göre yönetsel statüsü önem kazanmaktadır. Ancak bu iki ölçüt de yeterli olmamaktadır. Daha sonraki süreçlerde bu ölçütlere toplumsal yapı ve ekonomik yapı da eklenmiştir. Buna göre Wirth'in de aralarında bulunduğu toplumbilimciler, belli büyüklükteki bir nüfusun yanısıra, nüfus yoğunluğu, işbölümü, uzmanlaşma ve türdeş (homojen) olmama gibi özellikleri, kentin tanımlanmasında başlıca ölçütler olarak kullanmayı tercih etmişlerdir (Keleş, 2012).

Mumford (2013) şehirlere performans sanatlarına benzeterek 'şehir herşeyden önce bir sosyal eylem tiyatrosudur' şeklinde tanımlar. Yine Mumford 'Tek bir betimleme onun embriyonik toplumsal çekirdek halinden, olgunluk evresindeki karmaşık biçimlerine; oradan da son dönemlerdeki fiziksel çözülmeye kadar bütün dönüşümleri karşılayamaz' biçiminde açıklaması ile kentin tek bir tanımla ifade edilemeyeceğinden de söz etmektedir.

Rapoport (1977)'a göre kentler insanların yaşamlarını sürdürebilmek için inşa ettikleri karmaşık yerleşimler olup kuruldukları bölgenin topografik özelliklerine, yeraltı ve yerüstü zenginliklerine, coğrafi yapı ve konumuna, insanların kültürel ve sosyal yapısına bağlı olarak farklılaşırlar.

Wirth (2002), kenti "dünyanın en uzak yerlerini kendine çeken, türlü bölgeleri, insanları ve etkinlikleri bir düzene göre biçimlendiren, ekonomik, siyasal ve kültürel yaşamın öncüsü ve denetleyicisi konumunda olan bir merkezdir" şeklinde tanımlamaktadır. Lewis Mumford (1939) ise 'The Culture of Cities' adlı eserinde kenti, "Şehir bir toplumun kültür ve kuvvetinin en çok toplandığı bir noktadır. O, hayatın birçok çeşitli yönlerine yayılan ışınların odak noktası, hem sosyal etki ve hem de anlam kazandığı bir yerdir. Şehir, sosyal ilişkilerin tek vücut haline geldiği bir form, bir semboldür. O iba-

det yerinin, pazarın, adliyenin ve öğretim kurumlarının bulunduğu yerdir. Orada, uygarlık araçları bol ve çeşitlidir; insan görgüsünün yaşayan eserlere, sembollere, örnek hareketlere, düzen sistemlerine dönüştüğü yerdir. Uygarlığın bize başlattığı nimetlerin odağıdır" şeklinde tanımlamıştır. Kentin merkezi ve çekiciliğini yine Mumford (2013) mıknaş metaforu ile açıklamaktadır. "Bu sözcük kenti tanımlama açısından çok uygundur, çünkü mıknaş metaforu, mıknaşın etki alanı ve bu alanın uzaktan cisimleri harekete geçirici gücü ile merkezine farklı özelliklere sahip parçaları çekebilen toplumsal güç hatları arasında bir benzerlik kurmamıza olanak tanır." Kentin merkezi konumu hemen her alanda kendini belli etmektedir. Dinamik bir yapıda olup, sürekli yeni fikirlerle ve uygulamalara olanak sağlaması kentleri 'berekatli topraklar' haline getirmektedir (Alver, 2019; Jacobs, 2011).

Harvey (1973)'e göre 'uygarlığın atölyeleri' olan kent, 'elle tutulabilir inşa edilmiş bir çevre- toplumsal bir ürün olan çevre olarak görülebilir.

Prof. Mübeccel Kıray (1998) ise kentleri, "tarımsal olmayan üretimin yapıldığı ve daha önemlisi hem tarımsal hem tarım dışı üretimin dağıtımının yapıldığı, kentsel fonksiyonların toplandığı, belirli teknolojik gelişme seviyelerine göre büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine ulaşmış yerleşme birimleridir" şeklinde tanımlamaktadır.

Prof. Dr. Ruşen Keleş (1998), kenti, "sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme-eğlenme, gereksinmelerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşılarda bulunduğu, nüfus yönünden yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi" olarak tanımlamaktadır.

Ülkemizde, "Belde-Kent" olarak belirlenen yerleşme Belediye örgütüne sahiptir ve nüfusun en az 2000 olması yasa ile hüküm altına alınmıştır. Devlet İstatistik Enstitüsü, genel nüfus sayımı yayınlarında, "Kent" il ve ilçe merkezlerinin belediye sınırları içinde kalan alanı olarak tanımlamıştır (Suher, 1996).

Tüm bu tanımlamaların sonucunda;

Kent; "bir yerleşme türü, yerel yönetime sahip yasal bir örgütsel birim, bir merkez oluşturan, tarım dışı (sanayi-hizmet) ve tarımsal üretimin denetlendiği ve dağıtımının yapıldığı, ekonomik faaliyetler yönünden, tarım dışı üretime dayalı bir ekonomisi olan, teknolojinin ve teknolojik gelişmenin beraberinde getirdiği örgütlenme, uzmanlaşma ve iş bölümünün yer aldığı, kentsel işlevler için yeterli ve gerekli bir nüfus büyüklüğü ve nüfus yoğunluğuna ulaşmış, toplumsal heterojenlik ve bütünleşme düzeyine erişmiş, doğal, beşeri ve yapılaşmış çevre öğeleriyle ve zaman içinde oluşan özgün karakteristikleriyle kendine özgü kimliğini kazanmış bir insan yerleşmesidir" şeklinde tanımlanabilir (Suher, 1996).

Köy ve kent kavramları açıklandıktan sonra, bu iki kavram arasındaki temel farklılıklar şu şekilde özetlenebilir;

Köy – Kent Arasındaki Temel Farklılıklar;

- Nüfus büyüklüğü bakımından farklılık,
- Nüfus yoğunluğu bakımından farklılık,
- Göçün yönü bakımından farklılık,
- Ekonomik faaliyetlerde ağırlıklı farklılık,

- Meslek alanlarının dağılımında ağırlıklı farklılık,
- Toplumsal tabakalaşmada farklılık
- Toplumsal hareketlilikte farklılık,
- Toplumsal ilişkilerde farklılık,
- Toplumsal-bireysel temas sisteminde farklılık,
- Çevreye yerleşme biçiminde farklılık.

1.3.3 Metropoliten Alan, Metropoliten Kent

Metropoliten alan; "hem kente doğru odaklanan hem de kent dışına doğru saçılan sosyal-ekonomik güç ve yapılanmaların oluşturduğu ve biçimlendirdiği, en az bir metropoliten kent ile onun sosyal ve ekonomik etkisindeki uydu ve çeper kentlerin çok merkezli bir dokuda, çok yönlü ev-iş yeri ulaşım ilişkileri ile birbirlerine bağlandığı, küresel ölçekte eklemleme kabiliyeti olan, sınırları yasa ve yönetmeliklerle tanımlı kentsel alandır" (Ocakçı, 2012).

Metropoliten Alan;

- Merkez kentin fiziksel olarak büyümesi ve hızla geniş alanlara yayılması,
- Ulaşım-iletişim olanaklarının gelişmesi ile kent etkisinin çevre kır-kent yerleşmelerinde etken olması,
- Dolayısıyla karşılıklı bağıın kuvvetlenmesi,
- Metropoliten kentte yaşayanlar ile çevresinde yaşayanların yaşam standartlarının birbirine yaklaşması,

nedeniyle dinamik bir yapı göstermektedir.

Metropoliten alan sınırlandırmalarında çeşitli kriterler kullanılmaktadır. Bu sınırlandırma kriterleri;

- İstatiksel veriler kullanılmadan yapılan sınırlandırmalar
- ◊ Yapısal doku- Şehircilik kriteri (Anket, sayım ve ölçmelerle yapılır. Yapısal dokunun saptanmasında hava fotoğrafları da kullanılır.)
- ◊ Coğrafi konum ve verilerle yapılan sınırlandırmalar
- İstatiksel veriler kullanılarak yapılan sınırlandırmalar
- ◊ Demografik verilerle yapılan sınırlandırmalar
- Nüfus
- Yoğunluk
- Demografik doku
- ◊ Sosyo-ekonomik kriterlere göre yapılan sınırlandırmalar
- ◊ Çalışan nüfus ve işe gidiş-geliş hareketleri ile yapılan metropoliten alan sınırlandırması

şeklinde gruplanabilir (Ocakçı, 1996).

Metropoliten alan, en genel anlamda, onu oluşturan üç parça ile incelenebilir.

- Merkez kent
- Alt kent-kentler
- Alt kentlerin ötesinde saçaklanma alanı

Amerika, Avrupa ve dünyanın çeşitli bölgelerindeki metropoliten kentler arasındaki yapısal farklılıklar nedeniyle metropoliten kentin tanımı ve karakteristiklerini net bir şekilde ortaya koyabilmek oldukça zordur. Ancak genel tanımlamalar yapılabilir.

Metropoliten Kent, "ana kent ya da diğer kentler arasında lider kent olarak, büyük bir nüfus barındıran, diğer kentlerde olmayan ölçüde değişik servisleri bünyesinde bulunduran, ülkenin sosyal, politik, ekonomik hayatında belirleyici rol oynayan, yarattığı ekonomi ile geniş metropoliten alanlara yayılan alt kent ya da uydu kentleri yaratan ve onların üzerinde egemen özellikler gösteren bir

kentsel merkezdir" (Suher, 1996).

Yine Metropoliten Kent'i Ocakçı (2012), "metropoliten alanda başat sosyal ve ekonomik etkisi bulunan; bilişim, hizmet sektörü ve yüz yüze ilişkilerin egemen olduğu ve sosyal, kültürel, politik, ekonomik kararların verildiği merkezi iş alanına sahip olan ve çok merkezli bir kentsel yapı sergileyen; sosyal, kültürel yönden ve ulaşım, altyapı ve diğer donatılar açısından geniş çeşitlilik ortaya koyan; toplumsal yapıda örgütlenme düzeyi yüksek; küresel ölçekte rekabet kabiliyeti olan, nüfusu, yoğunluğu ve istihdam olanakları fazla olan büyük kent" olarak tanımlamaktadır.

Alt kentler; metropoliten kentle bağımlı olan metropoliten kentin sosyal ve ekonomik olarak etkisi altında olan kentlerdir. Kendi yerel yönetimleri olabilir. Alt kentler, metropoliten kente, barındırdığı yeşil alanlar ile rekreasyon amaçlı bir kırsal çevre avantajı sağlamaktadırlar. Alt kentleşme, metropoliten alanların en belirgin özelliklerinden birisidir. Yalnız gelişmekte olan ülkelerdeki alt kentler, gelişmiş ülkelerdekinden farklı özellikler gösterebilirler. Gelişmekte olan ülkelerde, kendi iç dinamiği ile gelişen ve kent sınırında ya da hemen kent çevresinde kente mümkün olan en kısa uzaklıkta yerleşebilirler. Gelişmekte olan ülke alt kenti ve metropoliten kenti, küçük ve orta büyüklükte sanayinin istihdam olanağı yaratması, kendi çevresinde küçük standartlı konut (gecekondu) alanları oluşturması ve topraktan kopan kırsal nüfusun da bu alana gelmesiyle biçimlenir (Ocakçı, 1996).

Metropoliten kent - metropoliten alan karakteristikleri belirlenirken ülkeler arasında farklılıklar olmasına karşın genel olarak ele alınan ortak kriterler aşağıda belirtilmiştir.

- Nüfus büyüklüğü,
- Nüfus yoğunluğu,
- Tarım dışı alanlarda çalışan işgücü oranı, sektörlerin kapasite ve ciroları,
- Metropoliten alanda bulunan çevre kentlerin metropoliten karakter göstermesi merkez kentle entegre olabilme düzeyi, merkez kentin egemenliği ve karşılıklı bağımlılık,
- Erişilebilirlik, ev-iş yeri gidiş geliş sistemlerinin gelişmişlik düzeyi,
- Yönetimsel bölünme,
- Merkeziliğin çözülmesi - desantralizasyon, (Desantralizasyon: merkez kentten çevreye doğru yayılan basit bir göç olayı değildir. İnsanların temel gereksinimlerine cevap veren işlev alanlarının (barınma, çalışma, dinlenme eğlenme) merkezden çevreye dağılmasıdır.)
- Donatılardaki çeşitlilik.

Bir kentin metropolleşme sürecinde bazı belirgin aşamalar görülür. Kentin ana merkezi nüfusun ve nüfus yoğunluğunun hızla artması ile gelişmeye başlar. Kent, merkezdeki bu gelişmeye paralel olarak kırsal alanlara ve çevredeki yerleşimlere doğru genişleme görülür. Bu süreçte yeni yerleşim alanları oluşmaya başladığı gibi, çevredeki küçük yerleşimler de büyüyerek kent merkezine bağlı yeni alt merkezler oluştururlar. Bu süreçte ekonomik sektörler, nüfus, yönetim, kentsel altyapı vb. kentsel unsurlar çevreye doğru desantralizasyon süreci yaşar. Çevre kentler (banliyö), merkez kent etrafında ortaya çıkar. Kentin çevreye doğru desantralizasyonu, kent merkezindeki yoğunlukları azaltır dolayısıyla yerel hizmetlerdeki yoğunluklara da azaltıcı bir etki yapar (Oktay, 2016;

Rao, 2007).

Metropol kentlerin gelişme süreci, nüfus artışını, kentin ekonomisini ve organizasyonunu etkiler. Tarım dışı sektörlerden ticaret ve hizmetler sektörü ile sanayi sektörü gelişir. Mesleki hizmetler, mühendislik, müteahhitlik, haberleşme, hukuk, çevre, eğitim, sağlık, ulaşım, finans, turizm, bilişim vb. hizmet alanları gelişme

gösterir. Dolayısıyla uluslararası nitelikleri artar. Kentin, dünya çapında ekonomik, sosyal ve siyasal sistemi ile entegrasyon düzeyi yükselir. Kentteki şirketlerin ölçeği büyür. Liman, havalimanı gibi tesislerin sayısı ve kapasitesi artar. Konut alanları ile iş yerleri ayrılmaya başlar. Yerel hizmetlerin ölçeği artarak, yerel yönetim birimlerinin sayısı çoğalır (Oktay, 2016).

2. Şehirciliğin Gelişim Süreci ve Değişen Şehir Formları

Bu bölümde şehircilik ile ilgili kavramlar, şehirciliğin kısa tarihi ve kent formları hakkında genel bilgiler verilecektir.

2.1. Şehircilik

Şehircilik; *"Kent ve bölge planlaması ile kırsal planlama ve çevre sorunlarını inceleyen bilim dalı, Kentbilim"* şeklinde tanımlanabilir.

Adams (1935) *"Şehirlerin sosyo-ekonomik gereksinmelerinin bir harmoni içerisinde giderilmesini sağlayan, onların fiziksel olarak büyümelerine yön veren, önderlik eden, bir bilim, bir sanat ve bir yönetim eylemidir"* şeklinde ifade etmektedir.

Daha geniş olarak açıklanmak istenirse *"Fert olarak insanın ve ondan kurulu toplumun en iyi şartlarla yaşama, çalışma ve mutluluğunu sağlama amacıyla yapılan bir memleket planlamasında, şehir dediğimiz ünite içinde de aynı amaçla sosyal, ekonomik, fiziki, tarihi, hukuki ve estetik şartların araştırılması, bunlara göre en uygun kararların verilerek şehir düzeninin yakın gelecek için kurulması ve araştırmalara devam edilerek planlama hakimiyetinin elden çıkarılmamasıdır"* (Bayhan, 1969).

Saarinin (1943), The City (Şehir) adlı eserinde *"Bir şehir, içindeki insanların amaçlarının ve tutkularının okunacağı açık bir kitaptır. Eğer düzensiz bir şekilde inşa edilirse, orada yaşayanlar otomatik olarak bunu yansıtırlar. Onlar sosyal bir toplulukta zavallı bir duruma düşen, kirliliği, üstü başı berbat kimseler gibidirler. Bu nedenle şehirlere düzen getiren düşünce her zaman en şerefli yeri işgal edecektir"* şeklinde ifade ederek şehirciliğin önemini ortaya koymuştur. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere, şehirler ile insan mutluluğu arasında büyük bir ilişki bulunmaktadır. İnsanların yaşamları, sağlıkları, mutluluk ve üzüntüleri içinde yaşadıkları şehirle doğrudan ilişkilidir (Özdeş, 1972). Bu bağlamda da şehirciliğin doğru tanımlanması ve kavranması çok önemlidir.

Keleş (1998), Kentbilim Terimleri Sözlüğü'nde Kentbilim'i *"Kentlerin değişmesine, büyümesine, gelişmesine, bayındırılmasına ve düzenlenmesine yön veren, kentsel çevreyi, yaşamın toplumsal, ekonomik, ekinsel, yönetsel ve güzel duyumsal gereklerini göz önünde tutarak düzenleyen uğraş, bilim ve sanat dalı"* olarak tanımlamıştır.

Özdeş (1972) ise şehirciliğin tanımını *"İnsanların refahı ve mutluluğu için çalışan, ülke ve bölge planlaması ile ilgili olarak fiziksel, ekonomik, sosyal, teknik, tarihi, mali, hukuki ve estetik koşullar arasında en uygun düzeni arayan bir uğraşı alanı bir bilim dalıdır"* şeklinde ifade etmiştir.

Bu tanımlar çerçevesinde şehirciliğin üzerinde önemle durulması gereken farklı faktörleri vardır. Bunların en önemlileri; fiziksel faktörler, sosyal faktörler, ekonomik faktörler, mali faktörler, teknik faktörler, tarihsel faktörler, hukuki faktörler ve estetik faktörlerdir.

Fiziksel Faktörler: Şehirciliğin ve planlamanın dayanması gereken önemli faktörlerden biri fiziksel faktörlerdir ve sadece topoğrafya ile sınırlı değil, bölgenin coğrafi konumu, jeolojik yapısı, hidrolojik yapısı, iklim özellikleri vb. gibi tüm doğal kaynakları da içermektedir. Bütün bu özellikler planlamayı etkileyecek önemli faktörlerdir.

Sosyal Faktörler: Modern insan ve toplum için en önemli gösterge şehirciliğin sosyal yönüdür. Nüfus artışı, nüfus yoğunluğu, halkın eğilimleri, gelenekleri, alışkanlıkları, inançları, yapılan planlamalarda mutlak göz önünde bulundurulması gereken en önemli konulardır.

Ekonomik Faktörler: Planlamadaki imar çalışmaları, şehirde ticaretin gelişmesi, gıda maddelerinin dağıtımı, sanayinin verdiği yararlar ve zararlar, liman yerinin belirlenmesi, ulaşım, ticaret alanının sınırlandırılması, sanayi bölgesinin seçimi, konutların yerleştirilmesi, şehir merkezine olan uzaklıkların saptanması vb. birçok konu ekonomiyi ilgilendirmektedir. Ayrıca fiziksel yapıya, doğaya ve topoğrafyaya uygunluk ekonomiyi ilgilendiren diğer bileşenlerdir. Dolayısıyla şehircilik ve planlamada ekonomik faktörlerin önemi büyüktür.

Mali Faktörler: Planlamanın ekonomik yönünden başka bir de mali yönleri bulunmaktadır. Şehirlerin gelişimleri, örneğin, yeşil alanların, çocuk bahçelerinin inşası, ulaşım sıkıntılarının giderilmesi gibi konular hep mali faktörler ile ilgilidir.

Teknik Faktörler: Şehir planlamasında dikkat edilmesi gereken teknik konular çok çeşitlidir. Şehir merkezi ve sanayi bölgesi ile kolay, hızlı ve ekonomik ulaşım bağlantılarından, liman yerinin belirlenmesi, liman yerinin şehir ekonomisinde oynayacağı rolün araştırılmasından, suların yüksekliği, rıhtım inşa kolaylıkları, ucuz ve uygulanabilir kanalizasyon şebekesinin inşası gibi teknik konular planlamada önemli yer teşkil etmektedir.

Tarihsel Faktörler: Şehirler yaşayan varlıklardır ve sürekli bir değişim içerisindedirler. Zaman ilerledikçe şehirlerde eskimeler yaşanmaktadır. Şehirlerde zamanın gereklerine uyulması gerekir. Ancak özellikle tarihi kentlerde, tarihsel değerler arttıkça yapılacak planlama çalışmaları da değişecektir.

Hukuki Faktörler: Şehirciliğin hukuki yönü de çok önemlidir. Şehircilik ile ilgili tüm konular, yönetmeliklere, tüzüklere, kanunlara uygun olmaya zorunludur. Kısıtlamalar ve yasaklar bunlara uygun olduğu takdirde yürürlüğe girebilir. İyi bir planlamanın temeli hukuka uygunluktur.

Estetik Faktörler: Şehircilikte dikkat edilmesi gereken diğer konu ise estetikdir. İnsana güzel çevre, güzel bina, güzel şehirde yaşama imkanı sağlanmalıdır (Özdeş, 1972, Yirmibeşoğlu, 2010).

Kentlilerin yaşam standartlarının iyileştirilmesi, kentlerin daha verimli ve sürdürülebilir olabilmesi için;

- Halkına kaliteli bir yaşam standardı ve eşit haklar verilerek **yaşanabilir** (livable) olması,
- Bu amaca erişebilmek için, aynı zamanda **rekabet edebilir** (competitive) olması,
- **İyi yapılandırılmış** ve **iyi yönetilen** (well governed and managed) olması ve
- Mali açıdan **sürdürülebilir** (bankable) olması gerekir (Yirmibeşoğlu, 2000).

Bu kadar çeşitli konuları içeren şehircilik çok çeşitli uzmanlardan oluşan bir ekip çalışmasını gerektirmektedir. Şehir plancıları, harita mühendisleri, jeoloji mühendisleri, coğrafyacılar, mimarlar, peyzaj mimarları, sosyologlar, meteoroloji mühendisleri, ekonomistler, hukukçular, maliyeciler, ziraat mühendisleri, orman mühendisleri, tarihçiler, arkeologlar bu ekibin bir parçası olan meslek gruplarıdır.

2.2. Şehirciliğin Kısa Tarihi

Şehirlerin ve şehirciliğin tarihi çok eskilere dayanmaktadır. Şehirlerin kuruluşları genellikle rastlantısal değildir. Sosyal ve ekonomik sebepler, coğrafi sebepler, askeri sebepler ve hükümdar veya kralın isteğine bağlı sebepler gibi sebeplere bağlı olarak kurulmuşlardır. Şehir kurma çabasının eski çağlarda da planlı, yani belirli endişelerden doğan düzenler içinde var olduğunu ancak bütün bu çabaların çoğunlukla güzel sanatlar ve savunmaya dayalı olarak geliştiğini bugünkü anlamda bir şehircilik kuramı ve biliminin araştırma metodları ile ortaya çıkışı 1800'lü yıllarla birlikte ortaya çıktığı söylenebilir (Bayhan, 1969).

İlk şehir nüveleri, milattan önce 5000-4500 yılları arasında Mısır, Suriye, Filistin, Mezopotamya ve İran'da rastlanılan ilkel yerleşmeler olarak kabul edilmektedir (Taneri, 1978).

Bilinen şehirleşme bölgeleri ve şehirler çağlara göre şu şekilde sıralanabilir;

Antik Çağ Şehirleri

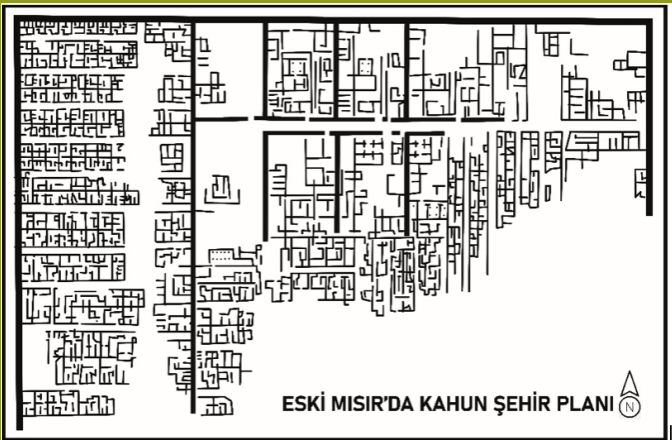
a. Mısır

Şehirler, toprak ürünlerinin pazar yeri ve doğu-batı arasında bir ticari bölge olmak üzere Nil deltası üzerine kurulmuştur. Şehirlerin çevresi duvarlarla çevrilmiştir. Şehrin karakteri aşağı Mısır ve Yukarı Mısır bölgelerinin kuvvet dengesine göre değişiklikler gösterir. Aşağı Mısır bölgesi idari bir sisteme göre ayrılmış olup tarımsal toplumun, Yukarı Mısır ise saray ve aristokrat toplumun yaşadığı bölgeler olmuştur. Bilinen Mısır şehirleri; Memfis, Teben, Amarna, Tanis ve Kahun'dur.

Şehir planlamasında bilinen en eski plan şeması, Mısır uygarlığındaki "Kahun" şehriden bu yana gelen dama tahtası sistemidir. M.Ö. 2500-3000 yıl önce, Kahun Şehri, Mısır piramitlerini inşa edebilmek için onun civarında kurulan şehirlerden birisidir. Şehir tamamen planlı bir şekilde kurulmuştur (Şekil 1).

Şekil 1.

Eski Mısır'da Kahun Şehir Planı



Açıklama notu. Unwin, 1922 ve Bayhan, 1969 kaynağından uyarlanmıştır.

b. Mezopotamya Şehirleri

Dicle ve Fırat nehirlerinin aktığı Mezopotamya bölgesi, Sümer, Akad, Elam, Asur ve Babilonya uygarlıklarının doğduğu ve geliştiği bir yerdir. M.Ö. 3500 yıllarında Sümerlerin ilk köyleri burada kurulmuştur. Şehrin çevresi oval formda olup muntazam olmaya iskan yolları ve buna uygun parseller ile konutlar bulunur. Konut, mabed ve saraylarda avlu sistemi bu şehirlerin karakteristikleri olarak sayılabilir.

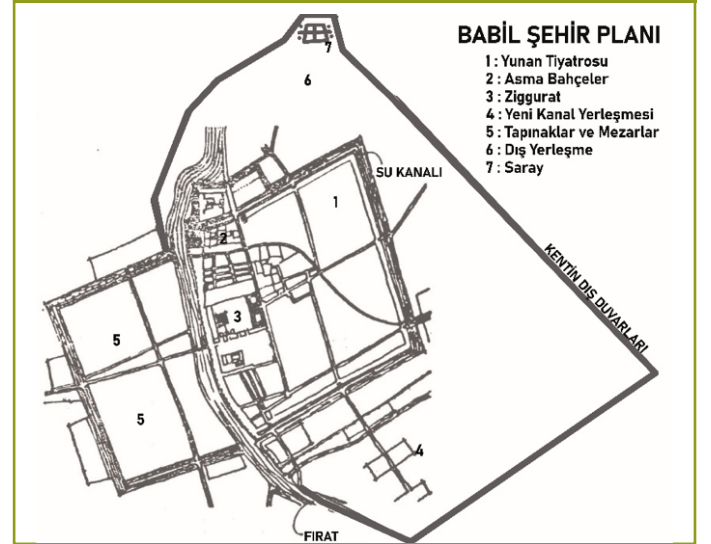
Sümer ve Akad şehir planlarında çevre oval olmakla beraber, şehir içindeki mabed ve sarayların çevre duvarları dikdörtgen biçimindedir.

Eridi, Uruk, Ur, Lagas, Larsa, Umma, Nippur, Kuta, Mari, Asab, Asur, Kalak, Yorgantepe, Arslantaş, Zincirli, Borsippa ve Babil bu dönemde bilinen şehirlerdir.

Fırat kenarında kurulan Babil şehri bu dönemin en tanınmış kentlerdendir. Babil M.Ö. 3000'den itibaren küçük nüfusu ile bilinen bir yerleşme olup, M.Ö.2000'li dönemde Prens Hamurabi'nin ikamet şehri olarak önem kazanmıştır. 400 ha bir araziye sahip olup nüfusu M.Ö. 630-530 yıllarında 80000 olduğu tahmin edilmektedir (Şekil 2), (Bayhan, 1969).

Şekil 2.

Babil Şehir Planı



Açıklama notu. Bayhan, 1969 kaynağından uyarlanmıştır.

c. Ege Adaları ve Yunanistan Şehirleri (M.Ö. 1900-1400)

Bu bölgede Girit'te M.Ö. 1900, diğer adalarda M.Ö. 1700, Yunanistan'da M.Ö. 1900-1700 ve Makedonya'da M.Ö. 1400-1700 yıllarında uygarlıkla birlikte şehirler kurulmuştur. Bilinen şehirler Girit'teki Aya Trida, Knossos, Phaistos, Gurnia'dır. Bu şehirlerin plan şemalarında belirli bir geometrik ya da simetrik form yoktur. Yollar araziye uygundur. Konutlar avluludur. Meydan düzenlemelerinde sanata önem verilmiştir (Taneri, 1978).

d. Anadolu Yarımadası Şehirleri

M.Ö. 2000 yıllarında kale içlerine kurulan şehirler, ticaretin ve el sanatlarının gelişmesiyle büyümüşlerdir. Troya, Alacahöyük, Alişar, Boğazköy, Kültepe başlıca Anadolu şehirleridir. Çeşitli nedenlerle göçlerden sonra bu şehirler yıkılmıştır. Sonraları Ege ve Güney Anadolu'da Lidyalılar tarafından şehirler kurulmuştur. M.Ö. 600-333 yılları arasında ise özellikle, Ege Bölgesi'nde tipik Yunan şehirleri tekrar görülür. Truva ve Bergama bunların en önemlileridir. Kızılırmak civarındaki Alacahöyük ve Kültepe ile başkent olan

Boğazköy (Hattuşa) tapınak ve surları ile tanınan birer Hitit şehirleri olarak bilinmektedir (Taneri, 1978).

Klasik Antik Çağ Şehirleri

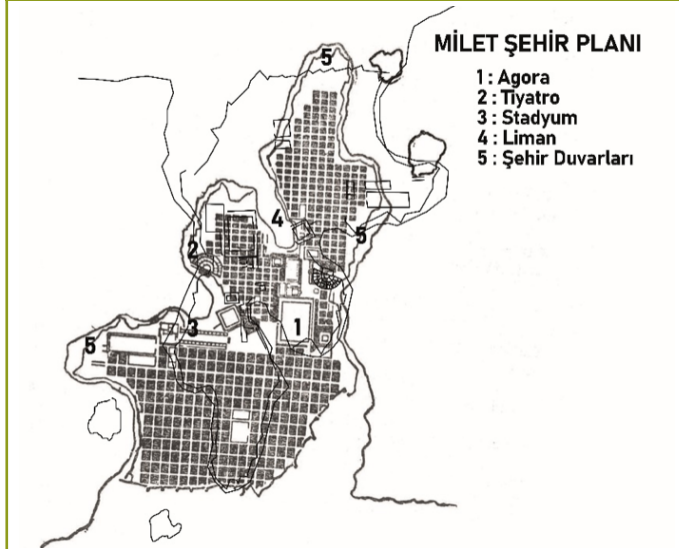
e. Yunan Şehirleri

Yunan şehirleri çoğunlukla kıyılarda kurulmuş liman şehirleri olarak karşımıza çıkar. Dağ eteklerinde ve güney yönünde kurulan yerleşmelerde şehri çevreleyen duvarlar bulunur ve bu duvarların geometrik bir formu yoktur. Surlar araziye ve kıyıya uygun bir şekilde inşa edilir. Akropol hakim tepede bulunur. Yollar birbirine dik olarak planlanmıştır. Yapı adaları yaklaşık 50x90 m. boyutundaki dikdörtgenlerden meydana gelir. Yol genişlikleri, ana yollarda 10m. ara yollarda 5-6 m'dir. Yollarda araziye uyma endişesi yoktur. Doğu- batı ve kuzey-güney yönlerinde uzanan iki ana cadde vardır. Meydan ve agora ortak bir yerde bulunur ve dikdörtgen formundadır. Bu döneme ait başlıca şehirler; Milet, Pire, Magnesia, Priene, Knidos, Selinunt, Efes, Bergama (Pergamon)'dir.

M.Ö. 494 yılında Parslar tarafından yıkılan yine Milet şehri, M.Ö. 494 Hippodamus tarafından planlanarak inşa edilmiştir (Şekil 3).

Şekil 3.

Milet Şehir Planı



Açıklama notu. Bayhan, 1969 kaynağından uyarlanmıştır.

Sahile uygun formda surlarla çevrilidir. Yollar kuzey-güney ve doğu-batı yönünde birbirine diktir. Harp ve ticaret limanı ayrı yerlerde.

M.Ö. 379 yıllarında kurulmuş olan Priene şehir planı tam bir Hippodamus düzenindedir. Şehrin yolları dik olup, doğu-batı ana yolları düz, kuzey-güney yolları eğimlidir. Agora şehrin merkezinde yer almaktadır (Taneri, 1978), (Şekil 4).

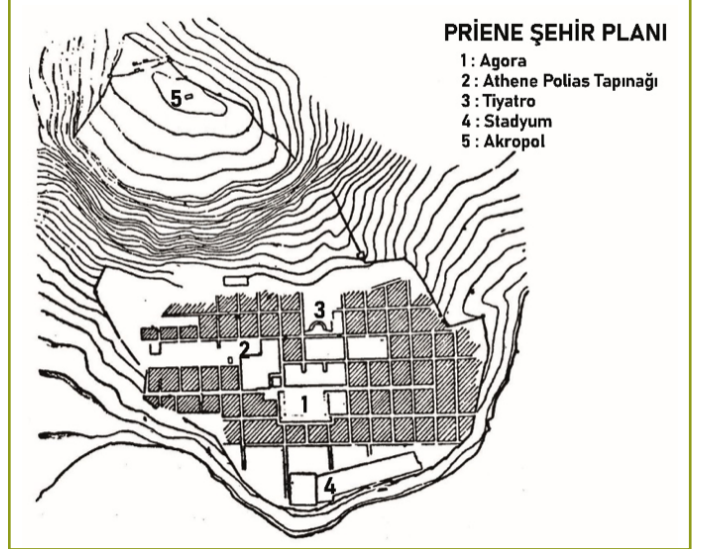
Pire şehrinin M.Ö. 475 yılında Hippodamus tarafından düzenlendiği bilinmektedir. Planı Milet'in planına benzer (Şekil 5).

Knidos, Güneybatı Anadolu'da önemli bir ticaret şehridir. Tipik bir sahil şehri olan Knidos şehrinde yollar birbirine diktir. Harp ve ticaret limanları ayrı ayrı planlanmıştır (Şekil 6).

Perikles zamanında yani M.Ö. 475 yıl önce, Anadolu'nun Milet kasabasında doğan Hippodamus dünyanın bilinen ilk şehir plancısıdır. Pire, Milet, Rodos, Priene ve Turioi gibi şehirlerin planla-

Şekil 4.

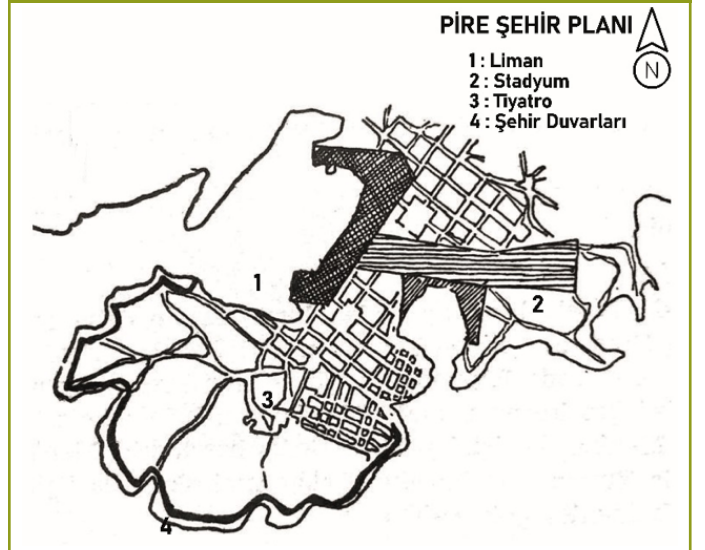
Priene Şehir Planı



Açıklama notu. Bayhan, 1969 kaynağından uyarlanmıştır.

Şekil 5.

Pire Şehir Planı

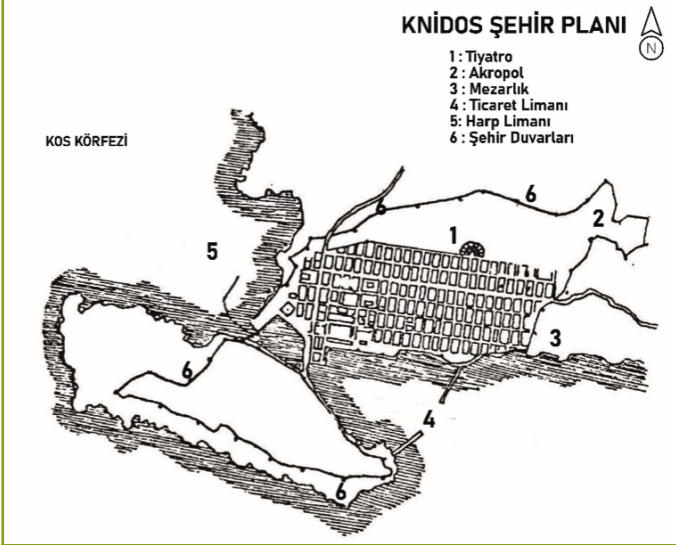


Açıklama notu. Bayhan, 1969 kaynağından uyarlanmıştır.

rını yapmıştır. Hippodamus bu şehirler için buldukları coğrafi koşullar ve topoğrafik durum ne olursa olsun, dikdörtgen yapı adalarından oluşan dama tahtası şeklinde planlar ve birbirini dik kesen yollar önermiştir. Hippodamus, dama tahtası şeklindeki şehir planlamasının savunucusu ve uygulayıcısıdır. Hippodamus'un getirdiği esas yenilik, agora adı verilen meydan etrafında idari, ticari, sosyal, kültürel binaları toplaması ve bu şekilde bir şehir merkezi oluşturma fikridir. Yine bir diğer yenilik, harp limanının ticaret limanından ayrılması fikridir. Hippodamus'un bu önerileri, şehircilikte ilk 'ZONING' ilkeleridir. Bu ilkeler, Ortaçağ devriminin sonuna kadar uygulanmış ve geçerliliğini korumuştur.

Hippodamus'un ilkeleri sonradan dünyanın pek çok şehirlerini et-

Şekil 6.
Knidos Şehir Planı



Açıklama notu. Bayhan, 1969 kaynağından uyarlanmıştır.

kilemiştir. Milattan önce ortaya konulmuş olan bu ilkeler önceleri çok benimsendiği halde, ortaçağda askeri nedenlerin önem kazanması sebebiyle çok yüksek ve engebeli yerlere kurulan şehirlerde uygulama alanı bulamamıştır. Bu çağda şehirlerin savunulması önem kazanmış ve şehri kolay savunabilmek için eğri büğrü yollar tercih edilmiştir.

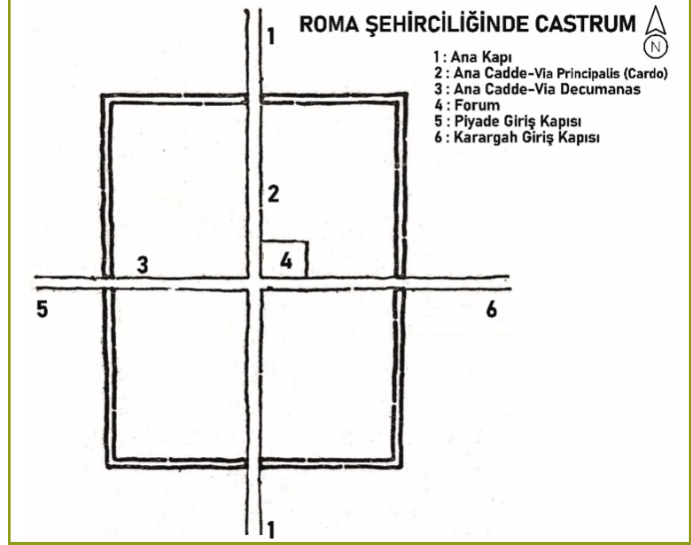
Kamu binalarının bir yerde toplanması, bir şehir merkezinin yaratılması gibi o zaman için çok ileri bir görüş olmakla beraber Hippodamos'un, bütün şehri dikkörtgen yapı adaları olarak planlaması, O'nun, topoğrafik ve fiziksel koşullara hiç önem vermediğini, doğru olmayan bir estetik görüşe değer verdiğini göstermektedir (Bayhan, 1969; Taneri, 1978).

f. Roma Şehirleri

Roma şehirciliği, yaklaşık M.Ö. 500 yıllarında başlayan politik gelişmelerden, Etrüsklerden kurtulma, Akdeniz'e hakim olma çabaları, İmparatorluğun genişlemesi (İngiltere, Galya, Kuzey Afrika, Batı Anadolu, Doğu Akdeniz sahillerine yayılma), durgun dönem ve doğu devletleriyle savaşma ile imparatorluğun Doğu Roma ve Batı Roma diye ikiye ayrılışına, sonra çöküşüne ve Bizans'ın kuruluşuna kadar çok yönlü olarak, 1100 yıl kadar devam eder. Roma tarihi savaş ve mücadelelerle geçtiği için şehirlerinde de daima askeri bir düzen hakim olmuştur. Bu nedenle Romalılar kurdukları şehirde tek bir şemayı esas almışlardır. Bu kuruluş şeması Romalıların Etrüsklerin hakimiyetinden kurtuldukları sırada onlardan öğrendikleri askeri karargah (Castrum) düzeninden alınmıştır (Şekil 7).

Böylece M.Ö. 275'den sonra kurulan Roma şehirleri Castrum düzenini (kare formda şehir çevresi, ana yollar ve giriş kapıları) bakımından korumuşlardır. Agoranın yerini alan forum ise karargahtaki orta mekandan (konsülün çadırı (konsül: Roma medeniyetinde üst düzey yöneticiler), adak ateşi, tribün ve sancak çadırı) geliştirilen meydan olmuştur. Önceki çağların ve özellikle Yunan şehirciliğinin etkisi altında kalan Roma şehirciliğinde kusursuz bir düzen var-

Şekil 7.
Roma Şehirciliğinde Castrum



Açıklama notu. Bayhan, 1969 kaynağından uyarlanmıştır.

dır. Bazı kanun ve nizamlara göre yapı, yollar ve mülkiyet konuları ele alınarak, toplumun hakları korunmuştur. Ev tipleri avlulu olup, evlerin yola bakan yönleri ise sadece dükkan olarak kullanılmıştır. Daha sonraki dönemlerde, bina tiplerinde değişimler meydana gelmiş, bitişik ve pencereleri caddeye açılan, çok katlı binalar yapılmıştır (Taneri, 1978).

M.Ö. 80-10 yıllarında yaşayan Vitruv (ilk Roma şehirciliğini kuran kişidir ve Yunanların (Hippodamus'un) etkisi altındadır) tarafından şehrin yol düzenine diyagonal yollar da eklenmiş, şehir yuvarlak forma dönüştürülmüştür. Vitruv'un özellikle tanınmasının sebebi yapı bilgisi hakkında 10 ciltlik eserinin bulunmasıdır. Vitruv bu eserinde;

- Şehrin, yapıların özellik ve amaçlarına göre kurulması (Özel ikamet binaları + topluma hizmet eden binalar),
- Topluma hizmet eden binaların ayrılması ve şehirdeki yerleri, [büyük yapılar-surlar, kuleler, kapılar, kültür yapıları, dini mabetler] [hizmet yapıları-limanlar, tiyatrolar, Pazar meydanları, serbest alanlar],
- Şehir planlamasında surların ve kulelerin yerleştirilmesi,
- Serbest alanların düzenlenmesi ve yer seçimi,

konularına detaylı bir şekilde yer vermiştir.

Yunan ve Roma yerleşmelerinde temel farklar ve benzerlikler şunlardır: Her iki uygarlıkta da birbirini dik kesen yollar bulunmaktadır. Klasik Yunan şehirlerinde, araziye uygun çevre duvarları yer alır ve arazi genellikle eğimlidir. Liman şehirle bütünleşerek, mabet ve agora ortada konumlanır. Roma şehirlerinin çevresinde ise dikkörtgen ya da kare formda duvarlar yer alır. Arazi düzdür ve liman surların dışında konumlanır. Merkezde Yunan uygarlığında görülen Agora yerini forum denilen meydana bırakır. Bu dönemin önemli Roma şehirleri arasında Roma, Bolonya ve Pompei sayılabilir.

Büyük Roma İmparatorluğu M.S. 395 yılında Doğu ve Batı diye ikiye ayrılmasından sonra, Batı roma M.S. 476 yılına kadar sürmüştür.

Doğu Roma ise Bizans olarak devam ettiği söylenebilir. Bizanslılar, Roma şehir düzenine ancak dini yapılar ve saraylarla katkıda bulunmuşlardır (Bayhan, 1969; Taneri, 1978).

Orta Çağ Şehirleri

Bizans, Osmanlı (kısmen), Roman ve Gotik sanatı dönemlerini içine alan ortaçağ şehirlerinin çevresinde surlar ve hendeklerin bulunmasına karşın sadece savunma amaçlı değil, aynı zamanda ticareti geliştirmek ve verimli toprakları işletmek amacı ile kurulmuşlardır. Bu şehirlerde yerleşme amacıyla seçilen yerler çok değişiktir. Yamaçlarda, düzlüklerde ve özellikle tepelerde kurulan şehirler vardır. Genellikle araziye uyma ve insan ölçüsüne bir dönüş çabası hissedilir. Yerleşmeler, topluma dönük ve bir halk şehri görünümünde olmakla birlikte, Hristiyanlığın etkileriyle krallık ve prensliklerin baskıları altında kalmışlardır. Bu durumun en belirgin örneği, Kilise (dom) etrafındaki yoğun yerleşmeler olarak karşımıza çıkar. Kilise meydanları ile pazar yerleri, ayrı mekanlarda fakat birbirleriyle bağlantılı olarak düzenlenmiştir. Ortaçağda yapı sanatına, yolların estetiğine, renk kullanımına ve perspektife önem verilmiştir.

Osmanlı dönemi şehirlerinde ise bu yerleşmeler organik biçimde ve simetriden uzaktır. Toplumun içe dönük yaşantısı ve kullanılan taşıtların özelliği nedeni ile şehrin dokusu içinde dar ve çıkmaz sokaklara çok sık rastlanır. Şehrin çevresinde savunma ve koruma amaçlı surlar bulunur.

Orta çağ karakteri taşıyan birçok örnek bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri, Zürih, Bern, Floransa, Ahmedabad, Kayseri ve Diyarbakır olarak sayılabilir (Bayhan, 1969).

Orta çağ şehirlerinde en çok görülen plan şemaları;

- Merkezden çevreye doğru yayılan radikal yerleşmeler,
- Uzun yollar boyunca sıralanmış binalar ile çevre formuna uygun uzunlamasına yerleşmeler,
- Serbest bir formdaki ve yer yer çıkmaz sokakların bulunduğu ağ şeklindeki yerleşmeler,
- Çatal şeklinde iki yol ya da akarsuyun birleştiği yerlerdeki üçgen biçimindeki yerleşmeler,
- Birbirini dik kesen yolların oluşturduğu kare ya da dikdörtgen yapı adalı yerleşmeler,
- Bütün yerleşme biçimlerinin birlikte uygulandığı karışık düzendeki yerleşmeler

olarak saymak mümkündür.

Rönesans Devri Şehirleri

Bu dönemde (M.S. 1450-1650) her yönü ile bir sanat çağı başlamıştır. Eski Yunan ve Roma döneminin esaslarına dönüş olsa da aynısı değil, bu üslubun bazı yeni görüşler doğrultusunda ele alınması şeklinde olmuştur. Şehir planlarında ortaçağ ölçüleri değişmiş, klasik formlar kullanılmaya başlanmıştır. Şehirler düzlüklerde kurulmuş, çevreye hendekler kurulabilmesi için sulak yerler seçilmiştir. Savunma amaçlı surlar estetik düşünülmuş, yıldız, altıgen gibi düzenli sur biçimlerine önem verilmiş, iç yollarda da bu şekilcilğe uyulmuştur. Rönesans şehirciliğinde merkezde görkemli ve simetrik bir meydan bulunur. Yollar bu meydanı çevreleyen geometrik şekilli surların köşelerine doğru, genellikle ışınal olarak yönelir veya birbirine dik yolların kesişim yerlerinde meydan bulunur (Taneri, 1978).

Rönesans'ın özelliklerini özetlenirse;

- Mimari: Balkon, cumba, konsol yoktur, simetrik ve muntazam cephe biçimi,
- Yol perspektifi: düz hatlar, tek kaçış noktası,
- Yol sistemi: genellikle ortadaki meydandan dış kenara açılan düzgün ışınlar,
- Meydanlar: simetrik, ihtişamlı ve muntazam,
- Yol kaplaması: doğal taş kaplama (mermer)

olarak söylenebilir (Bayhan, 1969).

Barok Devri Şehirciliği (1650'den sonra)

İtalyanların Rönesans hakimiyeti sonrasında 17. yüzyılda, Fransa'da, kraliyet rejiminin büyük desteği ile mimari ve şehircilikte yeni gelişmeler ortaya çıkmıştır. 18. yüzyılda ateşli silahların kullanılmaya başlaması sonrasında, şehir savunmasının değiştiği, kale duvarı, su kanalı gibi koruma elemanların ortadan kalkmaya başladığı görülmektedir. Kraliyet rejiminin etkisi ve desteği ile saraylar, parklar, büyük ormanlar kurulmaya, gösterişli binalar yapılmaya başlanmıştır.

Rönesans şehircilik anlayışındaki merkezden çevreye yönelen ışınal yol şeması yerine, Barok şehirciliğinde, sarayı merkez alan bir forma dönülmüş ve yollar bu anlayışa göre planlanmıştır. Binalar bu yollara doğru U biçiminde açılan bir biçimde yerleştirilmiştir. Genellikle sarayın önünde şehir, arkasında ise bahçeler yer alır (Taneri, 1978).

"Fransız bahçesi" denilen düzen, bu çağda başlayan ve doğanın insan eli ile şekillendirilmesi, zengin vejetasyon ve bahçede de ihtişam esasına dayanır. Halı deseni şeklindeki motiflerin çeşitli çiçeklerle elde edilmesi, yetişmiş ağaçların budanarak yuvarlak veya köşeli şekiller verilmesi, Fransız bahçeciliğinin başlıca özelliklerindedir. Bu akım 18. Yüzyıldan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda da görülmüştür (Bayhan, 1969).

Yeniçağ Şehircilik

Barok sanatının sonunda 18. Yüzyılda özellikle Fransa'da bir simetri tutkusu vardır. Yollar geniş ve yol kenarındaki binalar çok gösterişlidir. Ancak fakir mahalleler genellikle ihmal edilmiş, görkemli binaların arkasında kalmıştır. Şehirlerin oluşturulmasında hükümdarların etkisi görülmektedir ve bu durum 19. Yüzyıl başlarına kadar sürer. 19. yüzyılda sanayileşmenin artması, teknolojinin gelişmesi ile birtakım şehirleşme hareketleri başlamıştır.

Bunları yaratan faktörler şöyle sıralanabilir;

- Sanayileşme nedeni ile kırsal alandan şehirlere olan göçler,
- Şehir nüfusunun artması ile şehir sınırlarının hızla genişlemesi, şehirlerin yayılması,
- Gelişen toplum yaşantısı sonucu şehirlerin yapısının değişmesi ve yeni fonksiyonların ortaya çıkması,
- Şehirlerin gelişmesi sonucunda büyük trafik problemlerinin doğuşu

Modern şehircilik tarihi, "Endüstri Devrimi" ile başlamaktadır. Şehrin dokusu ve şekillenmesi, endüstri toplumunun gereksinimleri kapsamında oluşur. 19. yy. da 200 yıllık bir perspektif ile sosyo-ekonomik gelişmelerin şehirciliğe olan etkileri incelendiğinde 5 farklı dönem ortaya çıkar. Bu dönemler aşağıda yer almaktadır (Yirmibeşoğlu, 2000, 2010, 2014).

1. Devre: 1789-1848 (Büyük Fransız Devrimi-Avrupa'da Şubat devrimleri arası)

1789, Fransız Devrimi, tüm dünyada sosyal, teknik ve ekonomik sıçramaların ilk basamağı olarak kabul edilmektedir.

Bu dönem itibarıyla şehircilikle ilgili yeni gelişmeler;

- Şehirlerin eski sınırlarını aşması-surları aşan şehir dokularının başlaması,
- Avrupa'da küçük feodal devletlerle birlikte anıtsal yapılar şehirciliğinin başlaması,
- Model yapıların oluşturulması,
- Aksiyel sistemlerin gelişmesi,
- Amerikan şehirlerinin büyümesi,
- Ütopik yerleşme modellerinin gelişmesi,
- İngiltere'de liberal ekonomiye dayanan şehir büyümeleri ve bu şehirlerin gelişmesi,
- Robert Owen'in Sanayi Şehri Önerisi (1816-1825)

şeklinde sayılabilir.

2. Devre: 1848-1870 (Avrupa'da Şubat devrimleri-Endüstrileşmenin başlangıcı)

Monumentalizmin ve şehircilikte mühendislik konularının önem kazandığı bir devirdir.

Bu dönemde şehircilikle ilgili yeni gelişmeler;

- Şehirlerde sağlık yönünden getirilen reform çabaları,
- Demiryolu taşımacılığının süratle gelişmesi,
- Amerika'da ilk büyük şehirlerin oluşmaya başlaması,
- İlk şehir gelişme planının hazırlanması ve şehirlerde imar hareketlerinin hız kazanması
- Şehirlerde parklara, kentsel açık alanlara önem verilmesi,
- İngiltere'de ilk konut yasalarının hazırlanması,
- İşçi, konut yerleşmelerinin yapımına başlanması,
- Şehirlerde ilk trafik planlamaları,
- Almanya'da Oberhausen ve Ludwigshafen'de işçi konut sistemlerinin kurulması,

şeklinde sayılabilir.

3. Devre: 1870-1900 (Endüstrileşmenin başlangıcı-Elektrik dönemi başlangıcı)

Şehirciliğin ve endüstrileşmenin yayıldığı bir dönemdir. Elektriğin her yerde kullanılması şehirciliğe yeni bir boyut kazandırmıştır.

Bu dönemde şehircilikle ilgili yeni gelişmeler;

- Konut sağlık şartlarının düzenlenmesi ve planlanmasında devrim,
- Eklektisizm (Seçmecilik),
- Şehir sağlığı fikrinin gelişmesi,
- Nazım plan hazırlıklarının başlaması,
- İmar kanunu ve yönetmeliklerinin temeli olan cephe hattı kanunlarının çıkması,
- Şehircilikte zoning hazırlıkları,
- Soria Y. Mata'nın Lineer Şehir teklifi (1882),
- Band (Lineer) şehir şemalarının gelişmesi,
- Ebenezer Howard'ın ilk "Bahçe Şehir" hareketleri,
- Şehirlerin ve konut yapı şirketlerinin gelişmeleri,
- Yapı sanatının gelişmesi,
- İlk şehircilik dergisi "şehircilik" in yayınlanması,

şeklinde sayılabilir.

4. Devre: 1900-1960 (Elektrik devri-Radyo devri)

I. Dünya Savaşı ve haberleşme araçlarından radyonun kullanılma-ya başlanması dönemin belirleyicilerindedir. Şehirciliğin disiplin açısından benimsenmesi bu devrin en önemli özelliğidir. II. Dünya Savaşı sonrası kentlerin yeniden inşa süreci ve kültürel miras kapsamında şehirleri koruma bilinci öne çıkmaya başlamıştır.

Bu dönemde şehircilikle ilgili yeni gelişmeler;

- Şehircilik öğreten kitapların yayınlanması,
- Komşuluk ünitesi üzerinde önemli öneriler,
- Ulaşımında Radburne sistemi (yaya-taşıt sisteminin ayrılması),
- Urban sprawl (Şehirsel yayılma),
- Tony Garnier'in endüstri şehri (1917),
- Welweyn Bahçe Şehri (1919),
- CIAM
- Le Corbusier'in endüstri Şehri (1922),
- Şehircilikte suburbanization hareketleri (şehir dışında tali merkezlerin uydu şehirlerin kullanılması fikirleri),
- Raymond Unwin'in Satelit Şehir Şeması (1922),
- Erich Gloeden'in Molekül Şehir Şeması (1923),
- Milyutin'in Lineer Sanayi Şehri Önerisi (1929),
- Frank Lloyd Wright'ın Broadacre Şehir Önerisi (1932),
- Le Corbusier'in La Ville Radieuse (İşildayan Şehir) Önerisi (1935),
- Gaston Bardet'in Salkım Şehir Önerisi,
- 1960'lı yıllarda Doxiadis'in Dinamik Şehir
- şeklinde sayılabilir (Yirmibeşoğlu, 2000).

5. Devre: 1960-Günümüz (Hızlı Kentleşme, Küreselleşme, Sürdürülebilirlik)

1960 sonrası dönem günümüze kadar devam eden hızlı kentleşme dönemidir. Kentsel yayılımın nüfusla birlikte aşırı arttığı bu dönemde doğa-insan arasındaki bağlantının yeniden kurulması gerekliliği "Ekoloji" kavramının ön plana çıkmasına neden olmuştur. 1980'ler dönemi ile küreselleşme, metropol şehirler ve post-modernizm akımları şehirleri etkisi altına almış ve birbirine benzer küresel merkez şehirler ortaya çıkmıştır. Karşıtlığının yerleşme bakış açısı ile yaşandığı 1980'lerin ardından, küresel iklim değişikliğinin neden ve sonuçlarına yönelik tartışmalar ağırlık kazanmıştır. 1990'lara gelindiğinde sürdürülebilirlik kavramı, şehircilik anlayışının neredeyse tamamında ana gündem maddesi haline gelmiştir. Günümüzde, hala geçerliliğini koruyan sürdürülebilir şehircilik yaklaşımları ile teknolojinin hızla gelişiyor olması akıllı şehirlere olan ilgiyi arttırmaktadır.

Bu dönemde şehircilikle ilgili yeni gelişmeler;

- Stratejik Mekansal Planlama Anlayışı (1960'larda başlayan, 1980'lerde artan ilgi)
- Jane Jacobs "Death and Life of Great American Cities" (1961) kitabı yeni şehircilik akımının temel kaynaklarından birisinin yayımlanması,
- Rachel Carson'ın Silent Spring (1962) kitabı ekolojik çevreye olan bakışta bir dönüm noktası olması,
- Planlamada Coğrafi Bilgi Sistemlerinin kullanılmaya başlanması (1970'lerin başından itibaren günümüzde de aktif olarak kullanılmakta),
- George Dantzig ve Thomas L. Saaty' in geliştirdiği Derişik Şehir (Compact City) yaklaşımı (1973),

- Crawford Stanley Holling'in Dayanıklı Şehir yaklaşımı (Resilient City) (1973),
- Modernizmden post modernizme geçiş,
- Küreselleşme- Küresel Şehir (1980'ler ile başlayan süreç),
- Yaşanabilir Şehir (Liveable City) (1985),
- Sağlıklı Şehir (Healthy City) (1986),
- Ortak Geleceğimiz- Brundtland Raporu (1987),
- Brundtland Raporu'nda ortaya koyulan Sürdürülebilir Şehir yaklaşımı (Sustainable City) (1987),
- Richard Register'in ortaya koyduğu Eko-kent yaklaşımı (Eco-city) (1987),
- Yeni Şehircilik Akımı (New Urbanism) (1990),
- BM Dünya Çevre ve Kalkınma Konferansı- Rio Konferansı (1992),
- Akıllı Şehir (Smart City) (1992),
- Habitat II- İstanbul (1996),
- Yeşil Şehir (Green City) (1996),
- Akıllı Büyüme (Smart Growth) (1997),
- Peyzaj Şehirciliği (Landscape Urbanism) (1997),
- Yavaş Şehir (Slow City) (1999),
- Kentel Rönesans (Urban Renaissance) (1999),
- BM Milenyum Zirvesi (2000),
- Yeşil Şehircilik Anlayışı - (Green Urbanism) (2000),
- Dirençli Kentler (Urban Resilience) (2002)
- Güneş Şehir (Solar City) (2004),
- Düşük Karbon Şehri (Low-Carbon City) (2009),
- Sünger Şehirler (2013)
- BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri 2030- Hedef 11. Sürdürülebilir şehirler ve toplumlar (2015)

olarak özetlenebilir (Özmen & Yirmibeşoğlu, 2021'den geliştirilmiştir).

2.3. Kent Kuramları

Kuram, "olguların nedenlerini, bir düzen içinde oluşup oluşmadıklarını ve aralarındaki ilişkileri aydınlatmaya ve bunların bağlı olduğu yasalar bulunup bulunmadığını ortaya koymaya çalışan bir düşünce sistemi" olarak tanımlanmaktadır. Kentlerin doğuş nedenlerini ve büyümelerini açıklayan bu düşünce sistemlerine "kuram" yerine "kavramsal sistem" de denilebilir. Bir kent bilim kuramını, kent adı verilen toplulukların neden var olduklarını, temel yapılarının ve öğelerinin neler olduğunu, nasıl büyüdüklerini, mantığa uygun sözler ve simgelerle açıklamaya çalışan bir düşünce sistemi olduğu şeklinde tarif edilebilir. Kuşkusuz, bunlara dayanarak, olayların gelecekte nasıl biçimleneceklerini, bugün göstermekte oldukları özellik ve düzen kapsamında kestirimlerde bulunmaya yardımcı olması da, kuramın başlıca işlevleri arasındadır (Keleş, 2002).

Kent kuramlarının kimi yeterlilik koşullarına ve ölçütlerine uygun olması gerekir. Bunlar aşağıdaki şekilde açıklanabilir;

- "Kuram, kentlerin doğması ve gelişmesi sürecini açıklayabilecek nitelikte devingen ve geliştirilmeye elverişli olmalıdır.
- Geçerliliği, ampirik verilere dayanılarak kanıtlanmaya, sınınamaya elverişli bulunmalıdır.
- Kendi içinde tutarlılığı bulunmalıdır.
- Örneklerini yaşamdan almalıdır."

Ancak, bu ölçüler dikkate alındığında, bugüne değin geliştirilmiş bulunan kentbilim kuramının yetersiz, eksik ve elverişsiz olduğu sonucuna varılır. Bütün şehirler için geçerli geleneksel bir model-

den veya kuramdan söz etmenin doğru olmadığı gerçeği ile birlikte, statik ve dinamik şehirler için çok genel ilkelerin varlığından söz etmek mümkündür. Dolayısıyla şehirlerin gelişimini ve yapısını açıklamaya çalışan, gözlemlere dayanan çeşitli teorilerin varlığından söz edilebilir.

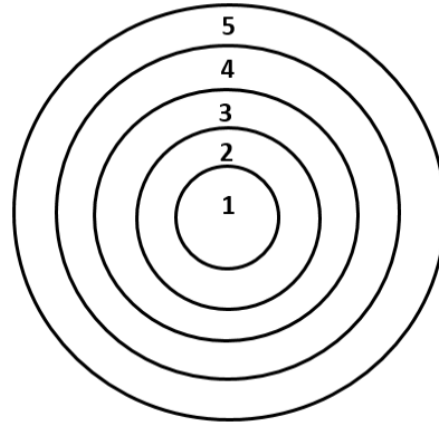
"Tüm bu kuramlar, kentlerden bir kısmının yapısını ve gelişimini açıklamaya yönelmiş kavram ya da kuramlardır. Bu bakımdan hepsinin yararlı olduğunu mümkünse de hiçbirinin yeterli olmadığını da ileri sürmek doğru olacaktır." (Keleş, 1972).

2.3.1. Konsantrik zoning (Eş merkezli çemberler kuramı)

Sosyolog E.W Burgess'in 'The Growth of The City' adlı kitabında açıklanan bu kuram, arsa değerlerinin şehir merkezlerinden çevreye doğru azaldığı gözlemine dayanır (Şekil 8-10).

Şekil 8.

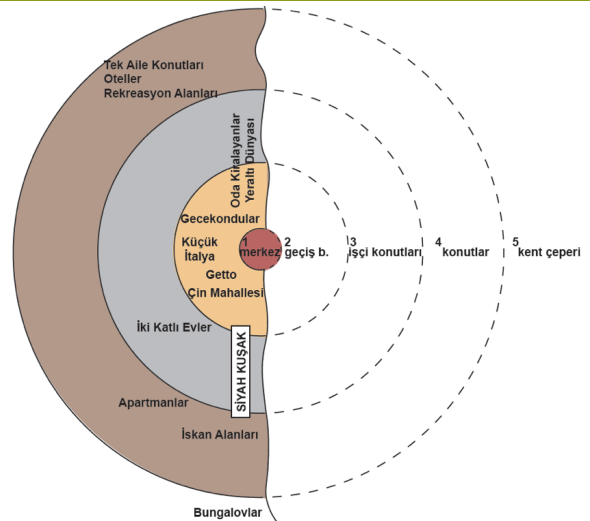
Konsantrik Zoning



1-Merkezi iş bölgesi 2-Geçiş bölgesi 3-İşçi konutları bölgesi
4-Yüksek standartlı konut alanları 5-Banliyöler
Açıklama notu. Burgess, 1925 kaynağından uyarlanmıştır.

Şekil 9.

Konsantrik Zoning



Açıklama notu. Keleş, 1972 kaynağından uyarlanmıştır.

Bu kurama göre, kentlerin iç yapısı, ortak merkezli, iç içe çemberlerin birbirinden ayırdığı işlev bölgelerinden oluşur.

En içte bulunan çekirdek, merkezi iş ve ticaret bölgesidir. Bu bölge, çalışan nüfus yoğunluğu, arazi ve kira değerleri en yüksek olan bölgedir. Bunu ortadan kalkmaya yüz tutmuş, işyerlerinin istilasına uğramış bir "geçiş bölgesi" izler (Keleş, 1972). Buradaki konutlarda bozulma ve sıkışma söz konusudur. Yine bu bölgeler kente gelen göçmenlerce iskân edilmektedir. Bu bölgeye geçiş denmesinin sebebi, buradaki merkez geliştikçe ticari kullanımlara tahsis edilmektedir (Aydemir, 2004b). Üçüncü halka, ilk iki halkanın doyurucu olmayan koşullarından kaçmakla birlikte, yine oradaki işyerlerine yakın olmak zorunda bulunan işçilerin oturdukları mahalleleri kapsar. Ev ve işyeri arasındaki mesafenin yakın olması ve böylelikle ulaşım maliyetlerinin düşük olması, bu bölgenin dar gelirli aileler tarafından tercih edilmesine neden olmuştur. Dördüncü bölge, tek tek ailelerin oturduğu yüksek standartlı konutların bulunduğu "oturma bölgesi"dir (Keleş, 1972). En son da genellikle kent sınırları dışına taşan "banliyö"ler gelmektedir. Bu alanlar merkezi iş alanından 30-60 dakika arası uzaklıkta olup, uydu kentleri de bünyesinde barındırmaktadır. (Acar Özler, 2012) Ulaşım ağlarının ve ulaşım türlerinin gelişimi bu tür konut alanlarının gelişmesine ve kentin yayılmasına neden olmuştur (Burgess, 1925).

Burgess, kentlerin büyümesine dair bu kuramı oluştururken Chicago kentinden yola çıkmıştır (Acar Özler, 2012). Bu kuramın gerek Chicago kenti için gerekse dünya üzerindeki diğer kentleri kusursuz bir şekilde yansıtamayacağı, kuramı geliştiren Burgess tarafından da kabul edilmiştir. Ona göre kuram sadece şehirlerin büyümesini açıklayan ideal bir yöntemdir. Hiçbir kentin bu şekilde düzenli şekillerde gelişme gösteremeyeceği kurama yapılan en temel eleştiridir. Özellikle arazinin topografyası ve ulaşım olanakları bu düzeni bozabilir. Ayrıca kamu idarelerinin ve hükümetlerin arsa denetimi ve planlama kararları bu teoride hiç hesaba katılmamaktadır. Bugün pek çok şehir için söz konusu olan sanayi alanları, belki de şehrin çok uzağın da kabul edilmiş, bu konuda da gerçeklerden ayrılmak durumuna düşünülmüştür. Kuramda yeşil alanlar bakımından muhtemelen homojen bir yayılma varsayımı yapılmış olup, mevcut şehirlerde dahi hem çok defa gözlenen hiyerarşik yeşil alan dağılımına, ya da çevrelerde geniş, merkeze doğru daralan "Yeşil Kama" lara yer verilmemiştir. Kuram çok basit ve anlaşılır hale getirilmiştir. Buna rağmen çok gelişmiş ülkeler için daha geçerli olduğu söylenebilen ve bazı şehirlerin gelişmelerinde gözlenen bu kuram; yukarıda sözü geçen basitleştirmelerin biraz daha azaltılabilmesi, geçerliliğinin ya da gerçeklere uyumunun bi-

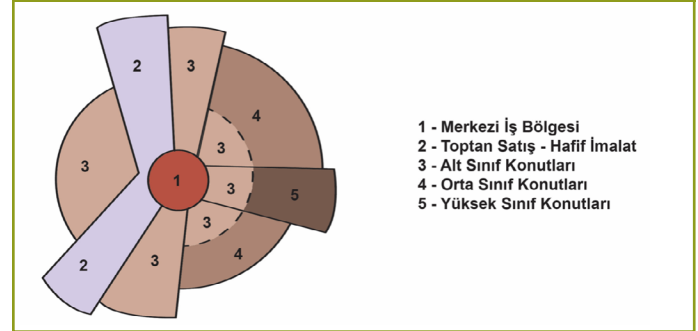
raz daha arttırılması için aşağıda yer alan şema ile daha iyi yorumlanabilir (Şekil 10), (Keleş, 1972).

2.3.2 İşinsal Zoning (Sektör Kuramı-Dilimler Kuramı)

Bu kuramın dayandığı gözlem; "ana ulaşım yolları boyunca araziden yararlanmanın eş merkezli çemberler kuramını bozduğu, bazı iş ve konut bölgelerinin buldukları ana ulaşım kanalları boyunca gelişme eğilimi gösterdikleri" şeklindedir. Bu kuramda, sosyal baskıların, coğrafi, topoğrafik ya da başka tür çekimlerin, kuramda yer alan dilimleri oluşturduğu varsayımı kabul edilmektedir. Ancak bu kuramda da sosyal sınıf farkının çok basitleştirildiği bir yapı görülmektedir. 19. yüzyıl liberalizmin egemen olduğu bir konut düzeninin veri olarak kabul edildiği bu teoride de; "kamu kuruluşlarının planlama kararları hesaba katılmadığı, konsantrik zoning gibi sanayi ve yeşil alanlara özel yerler tanımlanmadığı ve bu kuramın az gelişmiş ülkelerin şehirleri için daha geçerli olduğu" söylenebilir (Şekil 11).

Şekil 11.

İşinsal Zoning



Açıklama notu. Keleş, 1972 kaynağından uyarlanmıştır.

Yine, kurama göre; "Farklı gelir dilimlerinde ve farklı sınıflara üye olanlar, farklı bölgelerde oturur ve gelirlerindeki yükselmeye, aynı kesim içinde merkezden çevreye doğru hareket ederler. Yüksek standartlı oturma alanları, konut bölgelerinin gelişme yönünde önemli etkidir. Kent daima bu yüksek standartlı oturma alanı yönünde gelişme gösterir."

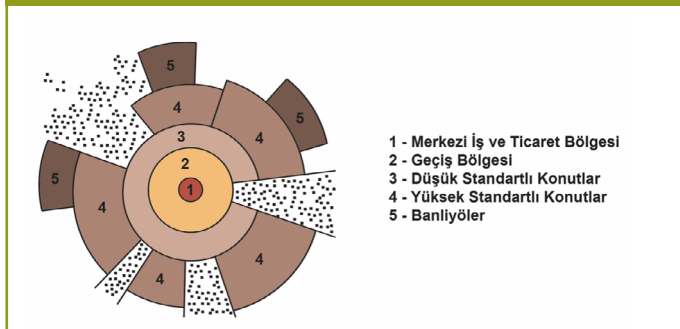
Bu kuram; "Kenti beş ayrı dilimden oluşan bir organizma olarak kabul eder. Merkezde yer alan bölge, merkezi iş ve ticaret bölgesidir. İkinci dilimde, toptancılık ve hafif sanayi kuruluşları bulunur. Bu dilim, kentin yüksek standartlı oturma alanlarının tam karşısı olan ucuna rastlar. Üçüncü dilim, alt sınıf konutları bölgesidir. Burası sanayi bölgesine yakındır. Eskiden zengin sınıflar otururken, şimdi onların terk ettiği, geçiş halindeki alanlarda da, alt sınıf konutlarına rastlanabilir. Dördüncü ve beşinci dilimler ise, sırasıyla, orta halli sınıf ve katmanlarla, yüksek gelirli sınıfların oturmalarına ayrılmış durumdadır."

Bu kuramda eleştirilen noktalar;

- Toplumsal sınıf yapısını gereksiz yere basitleştirmiştir.
- 19. yy liberalizminin egemen olduğu bir konut düzenini veri olarak alır; yerinden yönetimlerin etkinliklerini ve planlama kararlarını hiç hesaba katmaz.
- Dilim kavramını, anlaşılmaz biçimde kullanmış, iyi tanımlanmamıştır.
- Topraktan yararlanmada, kümelerin değer yargılarının ve

Şekil 10.

Konsantrik Zoning

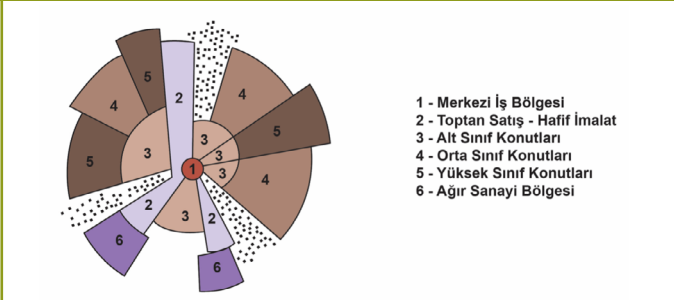


Açıklama notu. Keleş, 1972 kaynağından uyarlanmıştır.

toplumsal davranışların etkisini dikkate almamıştır. şeklindedir. Bu kuram hakkında yapılan eleştirileri biraz da olsun azaltabilmek, gerçeklere daha yaklaşabilmek ve bu gözlemi haklı çıkaracak şehirlerin gelişmelerini daha iyi açıklayabilmek için şöyle bir şema çizilebilir (Şekil 12), (Keleş, 1972).

Şekil 12.

İşinsal Zoning



Açıklama notu. Keleş, 1972 kaynağından uyarlanmıştır.

2.3.3 Dağınık Zoning (Çok Merkezli Gelişme Kuramı)

Amerikalı Haris ve Ulman'ın "The Nature of Cities" adlı kitabında savunulan bu kuram, bundan evvelki iki kuramın merkezli olmasının yetersizliğinden kaynak almış olup, özellikle büyük şehirsiz yerleşmelerin birkaç merkez etrafında gelişmesi gözlemine dayanmaktadır (Şekil 13).

Şekil 13.

Dağınık Zoning



Açıklama notu. Keleş, 1972 kaynağından uyarlanmıştır.

Haris ve Ulman, adı geçen yayında, böyle çok merkezli gelişmelerin ortaya çıkmasının nedenlerini birkaç noktada açıklamaktadır.

- "Şehirlerde bazı faaliyetler, fonksiyonel iç ilişkileri bağlı olarak kendilerine benzeyenlerle bir araya gelirler. Örneğin: ticaret kentsel erişilebilirliğin en çok olduğu yerde, liman uygun su kenarlarında, imalat sanayi ulaşım aksları yakınında olmayı gerektirir" (Snellen vd., 1998).
- "Bazı faaliyetler ise, uzmanlaşmış özel hizmetlere gereksinime duyarlar ve onlara yakın yerlere yerleşirler.
- Birbirine benzemeyen faaliyetler, aralarındaki farklılık nedeniyle ayrı ayrı yerlere yerleşirler.
- Bazı şehirsiz faaliyetler ise kendileri için en uygun ve değerli yerlerin yüksek arazi fiyatlarını ödeyemedikleri için ayrı yeni çekirdekler yaratırlar" (Keleş, 1972).

Görüldüğü gibi bu kuram çağımızın büyük şehirlerinin arazi kul-

lanma biçimleri ile ilgili bazı olguları kapsamakta, özellikle sanayi alanlarını göz önünde tutan bir yaklaşım sergilemektedir.

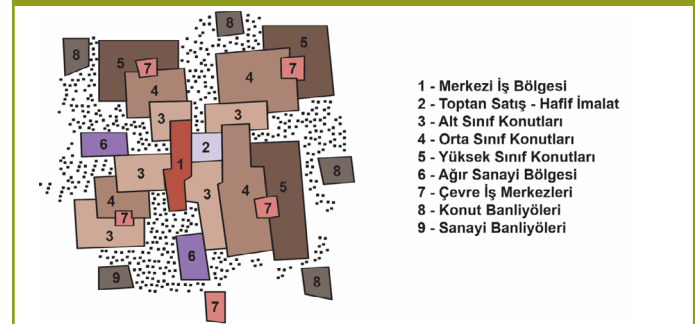
Ancak bu kuram için yapılan eleştiride: "Ampirik araştırmalarla desteklenmediği, şehirlerin belli bir andaki durumunu yansıttığı, fakat yeni çekirdeklerin nerelerde ve hangi koşullar altında olacağını belirtecek derecede geliştirilmemiş olduğu" şeklinde özetlemek mümkündür.

Ayrıca şemanın sadece fikri sağlamak için her tür bölgeden bir, iki örnek olarak çizildiği görülmekte, bu nedenle merkezi iş bölgesinin kenara yakın kaldığı anlaşılmaktadır.

Yine yeşil alanların şehirde değil, ancak çevrede kalabileceği izlenimi vermesi de kuramın eleştirel yönüdür (Şekil 14).

Şekil 14.

Dağınık Zoning



Açıklama notu. Keleş, 1972 kaynağından uyarlanmıştır.

Ayrı ayrı eleştirileri yapılan bu üç kuramın hepsi için ortak olarak şu özellikler sıralanabilir. Bunların hiçbiri evrensel nitelik taşımamaktadırlar. Bazı şehirler üzerindeki gözlemlere dayanmaktadır. Hepsi Amerikalılar tarafından Amerikan şehirleri üzerindeki gözlemlere dayanılarak geliştirilmiştir. Buna rağmen görüldüğü gibi birbirlerinden farklıdırlar.

Bütün bu kuramların, konuya belli bir açıdan baktığı ortadadır. Şehirciliğin gerçekten çok komplike bir yapı olması nedeniyle özellikle son yıllarda yeni kuramlar, modeller geliştirilmekte matematiksel yaklaşımlar üzerinde çalışılmaktadır.

Yukarıda da birkaç defa değinildiği gibi bu kuramların tek tek, kendi koşullarında şehirler için yararlı yönleri elbette vardır. Ancak onların bütün şehirlere uygulanabileceğini savunmak çok güç, hatta olanaksızdır.

Şehircilik, yaşama fonksiyonlarına cevap veren bir fiziki planlamadır. Bu yaşama fonksiyonları; barınma, çalışma, altyapı ve donatılar, eğitim, dinlenme, ulaşım ve haberleşme olarak ayrılmaktadır (Altıncı bölümde şehir fonksiyonları ayrıntılı olarak açıklanmaktadır).

2.4. Topoğrafik Yapıya Bağlı Şehir Gelişimleri

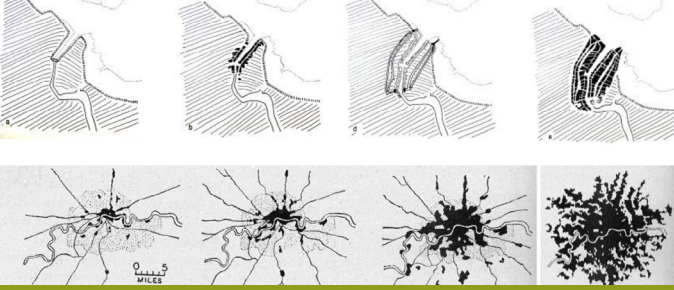
Yerleşmelerin biçimini ve kimliğini etkileyen faktörler; Doğal Faktörler, Sosyo-ekonomik Faktörler, Coğrafi Faktörler, Askeri Faktörler, Siyasi Faktörler olarak sayılabilir (Yirmibeşoğlu, 2010).

Şehirlerin yerleşerek geliştiği arazinin durumu, doğal yapı dola-

yısıyla topografik yapı, şehirlere değişik biçimler ve karakterler vermektedir. Şehirlerin şekillenmesi, büyümesi ve gelişmesi aşağıdaki şekillerde görüldüğü gibi nüfus artışına bağlı olarak lineer veya yağ lekesi şeklinde görülebilmektedir (Şekil 15).

Şekil 15.

Şehirlerin Gelişim Aşamaları



Açıklama notu. Şehircilik Arşivi, 1990 kaynağından alınmıştır.

Topografik yapıya bağlı olarak yerleşmeler değişik sınıflara ayrılırlar (Yirmibeşoğlu, 2010). Bunlar:

1. Düz alanlarda kurulan şehirler
2. Eğimli alanlarda kurulan şehirler
3. Tepelere kurulan şehirler
4. Vadilere kurulan şehirler
5. Su kenarına kurulan şehirler

Aşağıda bu sınıflamaya bağlı açıklamalar yer almaktadır.

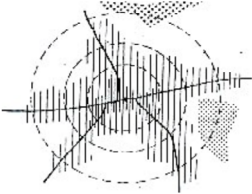
1. Düz Alanlarda Kurulan Şehirler

Bu tip şehirlerde radial (ışınsal) ve radiokonsantrik biçimde yerleşme, genişleme, şehri biçimlendirme ve planı uygulama olanakları fazladır. Genellikle bu gibi şehirlerde alt yapı uygulamalarından olumlu sonuç alınmakta, şehir fonksiyon alanlarına istenilen düzen verilebilmektedir.

Diğer yandan, peyzaj, silüet gibi doğal bir karakter özellikleri kı-

Şekil 16a, 16b, 16c

Düz Alana Kurulan Konya Şehri



Şekil 16a



Şekil 16b.



Şekil 16c.

Açıklama notu. Şehircilik Arşivi, 1990 kaynağından alınmıştır.

sıtlıdır. Şehrin güneşlenme olanakları daha zayıftır (Yirmibeşoğlu, 2010) (Şekil 16a, 16b, 16c).

2. Eğimli Alanlarda Kurulan Şehirler

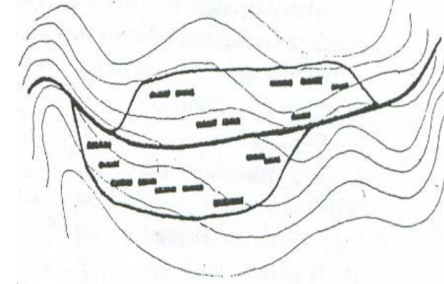
Normal bir eğimde, (%5-15) kurulan şehirlerde bina tipleri, yerleşme biçimleri iyi seçilmişse ve yönlendirme zorlukları yoksa, güneş, görüş ve hava sirkülasyonu problemleri, ideal bir şekilde çözümlenmiş demektir.

Bu tip şehirlerde altyapı uygulamalarında bazı güçlükler bulunmasına karşın topografik koşullara uyulduğunda oldukça karakteristik yerleşmeler ortaya çıkar.

Binalar ve yollar genellikle eğim çizgilerine paralel olmakta, eğime dik konumlandırılan binalar için ise özel kademeli tipler uygulanabilmektedir. Şehrin yerleşme formunu eğimli topografya belirler (Yirmibeşoğlu, 2010) (Şekil 17a, 17b, 17c, 18a, 18b, 18c).

Şekil 17a, 17b, 17c

Eğimli Alanlarda Kurulan Kastamonu ve Trabzon Şehirleri



Şekil 17a.



Kastamonu

Şekil 17b.



Trabzon

Şekil 17c.

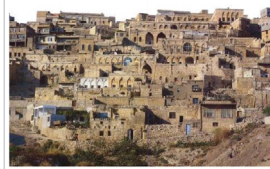
Açıklama notu. Şehircilik Arşivi, 1990 kaynağından alınmıştır.

18a, 18b, 18c.

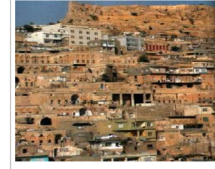
Eğimli Alanlarda Kurulan Mardin Şehri



Şekil 18a.



Şekil 18b.



Şekil 18c.

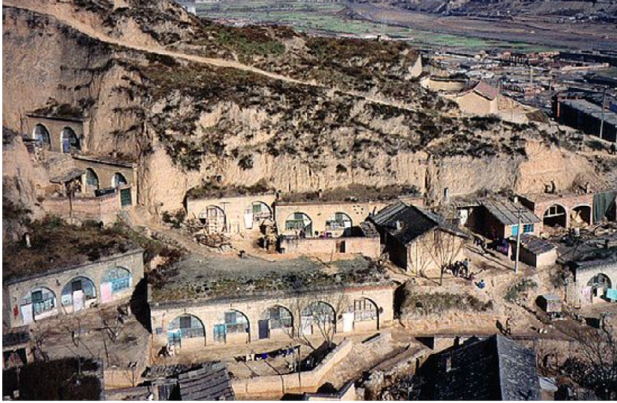
Açıklama notu. Şehircilik Arşivi, 1990 kaynağından alınmıştır.

Bir diğer eğimli alanlarda kurulan yerleşme örneği “**Oyma evler**” dir, Tarih boyunca ilk çağlarda ve günümüzde de örneklerini görmek mümkündür.

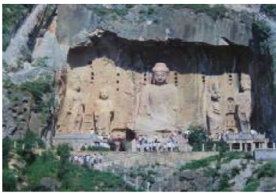
Sarı nehir boyunca Çin’in kuzey-batı bölgesinde yer alan özel evlerdir. Bu bölgede yağmur çok yağdığı ve ahşap miktarı yetersiz olduğu için, barınma ihtiyacı “**loess**” denen kayaları oyarak giderilmiştir. Dar cepheli, ancak içeriye girince derinleşen ve ferahlayan bu evlerde oturanlar, kışın sıcak, yazın ılık oturabilme avantajına sahipler (Yirmibeşoğlu, 2010) (Şekil 19a, 19b, 19c).

Şekil 19a, 19b, 19c

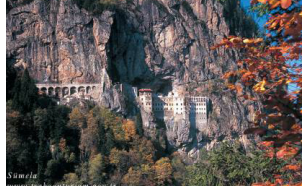
Kayaların Oyulması ile Oluşan Yerleşmeler



Şekil 19a.



Şekil 19b.



Şekil 19c.

Açıklama notu. Şehircilik Arşivi, 1990 kaynağından alınmıştır.

3. Tepelere Kurulan Şehirler

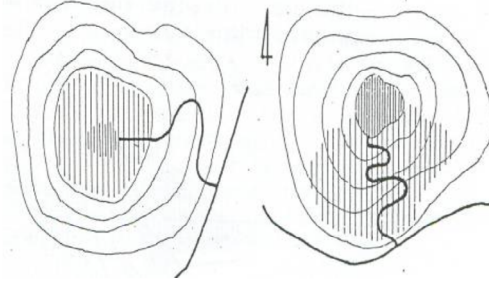
Bu tip şehirlere genellikle ortaçağda, derebeylik zamanlarında kurulan yerleşmelerde rastlanır. Kenti savunmak amaçlanmıştır. Zamanla tepe noktası dolunca şehir yamaçlara doğru genişlediğinden yönlenme bakımından bazı olumsuzluklar ortaya çıkabilmektedir. Bu durumda güney yönü daha çabuk gelişme eğilimi gösterir. Merkez tepede kaldığı için oraya ulaşma güçlükleri belirir. Topografyaya uygun dağ yolları açmak zorunluluğu vardır (Şekil 20a, 20b).

4. Vadilere Kurulan Şehirler

Genellikle **akarsular ve yollar** vadilerden geçmektedir. Geniş düzlükler ve yeşillikleri bulunması halinde şehir yerleşmeleri için iyi bir olanak verir. Ancak bu gibi yerleşmeler **düz alanda kurulan şehirleri** hatırlatır. Vadinin dar olması halinde yerleşmeler yamaçlara doğru genişleyebilirse, görüş, güneş gibi problemler çözümlenebilir. Merkez genellikle alçak noktada gelişir. Örnek: **Amasya Şehri** (Şekil 21a, 21b, 21c, 21c, 21d)

Şekil 20a, 20b

Tepelere Kurulan Şehirler



Şekil 20a.

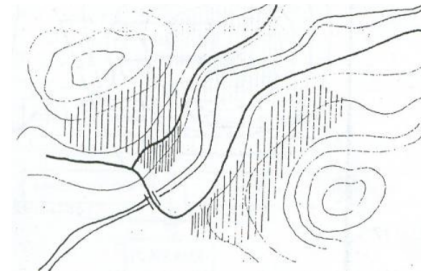


Şekil 20b.

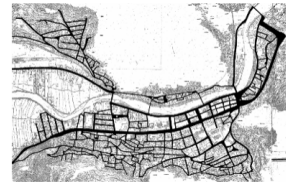
Açıklama notu. Şehircilik Arşivi, 1990 kaynağından alınmıştır.

Şekil 21a, 21b, 21c, 21c, 21d

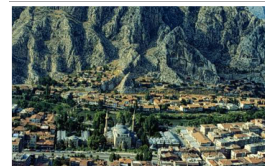
Vadilere Kurulan Şehir Örneği Amasya



Şekil 21a.



Şekil 21b.



Şekil 21c.



Şekil 21d.

Açıklama notu. Şehircilik Arşivi, 1990 kaynağından alınmıştır.

5. Su Kenarına Kurulan Şehirler

Nehir kenarlarında kurulan şehirler çok defa vadi şehirlerine benzerler. Ancak **göl ve özellikle deniz** kenarlarında kurulan şehirlerin değişik bir karakteri vardır. Burada **su çekici** bir faktördür. Genellikle binalar denize doğru yönelir. **Merkez sahilindedir.** Şehir ya yarım daire şeklinde ya da **doğrusal** bir şekilde gelişir. Kara ve deniz ulaşımı sahilde birleşir. Çok dikkatli bir planlama gerektirir. İyi planlanmadığı takdirde çok değerli olan kıyılarda, çözümlenmesi güç sorunlar çıkabilir. **İstanbul, Venedik, Stokholm, Amsterdam birer kıyı şehridir** (Şekil 22a, 22b).

Şekil 22a, 22b

Su Kenarına Kurulan Şehir Örneği İstanbul



Açıklama notu. Şehircilik Arşivi, 1990; iStock-155443957-ugurhan kaynağından alınmıştır.

3. Kentleşme ve Kentleşme Süreci

Kentleşme, şehirlerin büyüklüğündeki, yoğunluğundaki ve heterojenitesindeki değişimi ifade eder. Nüfus hareketliliği, ayrışma ve sanayileşme gibi faktörler sıklıkla kentleşmeye eşlik eder (Leviton vd., 2000; Marsella, 1998). Daha basit bir ifadeyle, kentleşme, şehirlerin ortaya çıkmasını ve büyümesini içeren süreçtir. Kentleşme olgusu, "nüfusa bağlı bir büyüme, ekonomik, sosyal ve kültürel yapıda sürekli bir değişimin ve devingenliğin ifadesidir. Kentleşme aynı zamanda kentin fiziksel alanının, sınırlarının sürekli büyümesinin de ifadesidir. Ayrıca, kentleşme sosyal yaşamın tüm dokusunda devrimsel değişimler ifade eder, temel ekonomik ve teknolojik gelişmelerin ürünüdür, zamanla ortaya çıkarken, varoluşun her yönünü etkiler" (Aydemir, 2004a). Bu anlamda kentleşme için bu çok katmanlı niteliklerine göre çok farklı tanımları yapılabilmektedir.

Kentleşme; "Sanayileşme ve ekonomik gelişmeye koşul olarak, kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü, uzmanlaşma yaratan, insan davranışları ve ilişkilerinde şehirlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim sürecidir" (Keleş, 1998).

Kentleşme, "demografik yönden, kent olarak tanımlanan yerleşmelerin sayısının artması ve nüfusça büyümesi ve alanca yayılması ile mekana yansıyan nüfus birikimi sürecidir". Kentleşme, "aynı zamanda insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir birikim süreci ve kırdan kente göç sonucu bireylerin kente özgü işlerde çalışması, kente özgü davranışları benimsemesi ve kentin sunduğu olanakları kullanması olarak ortaya çıkan değişim sürecidir. Böylece iç göçten kaynaklanan kentleşme sürecinde, kırsal yaşam ve kültüründen kentsel yaşam ve kültürüne bir geçiş yaşanır" (Suher, 1996).

Nüfus büyüklüğü, "nüfus yoğunluğu, yerel örgütlenme, sosyal tabakalaşma, kurumlaşma, örgütlenme, üretimde farklılaşma ve uzmanlaşma ile belirlenir ve kentsel işlev alanlarının oluşumu ile fiziksel mekana yansır" (Suher, 1996).

Dolayısıyla, kentleşme süreci kendi başına kent tanımına değil, daha çok bireylerin yığılma dinamiklerine bağlıdır. Kentleşme hızı, nüfusun taban büyüklüğünden bağımsız olsa da, çevredeki alanların nüfus büyüklüğü/yoğunluğu kentleşme hızını şekillendirebilir. Örneğin, kentleşme, yeni binaların veya mahallelerin kurulmasını (veya yıkılmasını), ulaşım yollarının geliştirilmesini (veya kaldırılmasını) ve insanların iç ve dış göçünü içerebilir. Kentleşme süreci, alana özgü çok çeşitli konuları/ sorunları ortaya çıkarır. Kentleşme dinamiklerinin kentli sağlığını nasıl etkilediği örneklerle ele alınabilir. Yoksul kişilerin bir şehre akını (örneğin, gıda veya iş kıtlığından kaynaklanan göç, şehir dışı veya diğer kentsel alanlar) iş ve hizmet aramak için ulaşım, barınma, gıda, su, kanalizasyon, iş ve sağlık hizmetleri dahil olmak üzere mevcut altyapıyı ekonomik, fiziksel ve sosyal olarak etkilemektedir. Aşırı yüklenen altyapı sistemleri, geçmişte olduğu gibi, doğrudan hastalıkların yayılmasına yol açabilir. Ayrıca, mevcut işler üzerindeki nüfus baskısı, saatlik ücret oranlarının düşmesine, daha yüksek işsizliğe ve daha önce belirli bir şehirde yaşayan kişilerin sosyoekonomik durumunun değişmesine neden olabilir. Sosyoekonomik statüdeki bu düşüş, sağlık hizmetlerine daha

sınırlı erişim ve halk sağlığında bozulmalar ile sonuçlanabilir. Bu nedenle, bu süreçte kentlerde, yaşanan değişimlerin yoğunluğu, hızı ve süresi kentleşme süreçleri sağlık üzerinde de etkilere sahip olabilir (Vlahov & Galea, 2002).

Sonuç olarak kentleşme

- Demografik bir olay olması,
- Kentsel işgücü biçimlerinin ekonomik etkenlik kazanması,
- Fiziksel çevre ve yaşama koşullarında değişim,
- Sosyal değişim ve yeniden biçimlenme süreci,
- Yönetimsel örgütlenmede değişim süreci olarak çok boyutlu bir süreçtir.

3.1 Kentleşme Politikaları

Keleş [1998], kentleşme politikasını, "Kırsal alanlardan kentlere akının hızını, biçimini, bölgeler arasındaki dağılımını, uzun dönem için ülkenin kalkınmasına yardım edecek biçimde etkilemeyi ve köylerde, kentlerde yarattığı sorunların çözümünü amaçlayan ilke ve önceliklerle ilgili eşgüdümlü önlemlerin tümü" olarak tanımlamıştır.

Bir başka tanım, "Kentleşme politikası nüfusun ve ekonomik etkinliklerin ülke yüzeyindeki dağılım biçimine ve kentlerin sayısının artışına ve alan ve nüfus olarak büyümelerine ilişkin ilke ve önlemlerdir" (Keleş, 2012).

Kentleşme politikası, ülkede nüfusun ve ekonomik etkinliklerin dağılım düzeni, bölgeler arası dengesizliklerin en aza indirilmesi ya da giderilmesi, konut ve arsa politikaları ve bunlara bağlı olarak kamusal kararlarla yaratılan kentsel rantların paylaşımına biçimine yön vermesi beklenen kuralların oluşturulması gibi çeşitli konuları içermelidir (Keleş, 2012).

Kentleşme sürecinde, çoğunlukla kırsal nüfusun kentsel alanlara daha sonra ise kentsel nüfusun kırsal alanlara ve kentsel alanlara doğru hareket görülmektedir. Bu olgu göç olarak tanımlanmış olup ülkemizde de çok yoğun bir şekilde yaşanmıştır.

Türkiye'de 1927-1950 yılları arasında kayda değer bir kentleşme hareketi olmamıştır. Bu dönemdeki kentsel nüfus artışı %3,4 olmuştur (Aydemir, 2004a). Kentleşme olgusunun Türkiye'de, 1950'lerde meydana gelen, kentin sosyal, ekonomik ve yapılaşmış çevrelerinin taşıma kapasitesinin üzerinde yığılması ile meydana gelen sağlıksız bir oluşum içerdiği görülmektedir (Tablo 3-5, Şekil23)

Şekil 23.

Yıllık Nüfus Artışı ve Artış Hızı



Açıklama notu. TÜİK, 2020

2019 yılında binde 13,9 olan yıllık nüfus artış hızı 2020'de binde 5,5'e gerilemiştir (TÜİK, 2020).

Tablo 3.*Türkiye’de Kentsel Nüfusun Gelişimi*

Yıllar	Kentsel Nüfus Toplamı	Toplam Nüfus	Oran
1960	8.859.731	27.754.820	%32
1970	13.691.101	35.605.176	%38
1980	21.993.318	44.736.957	%49
1990	33.666.970	56.969.109	%59.9
2020	77.736.041	83.604.362	%93

1960-1990 yılları arasında kentsel nüfusun toplam nüfusun 1/3 giderek yarısından fazlasına kadar yükseldiği görülmektedir. 2020 yılında ise nüfusun %93’ü kentlerde yaşamaktadır.

Tablo 4.*1965-2020 Yılları Arasında Türkiye ve İstanbul’daki Nüfus ve Göç Değerler*

Yıllar	Türkiye			İstanbul				
	Nüfus	İç Göç	Nüfusa Oranı (%)	Nüfus	Aldığı Göç	Verdiği Göç	Net Göç	Nüfusa Oranı (%)
1965	31,391,421			2,293,823				
1970	35,605,176	3,244,742	9.11	3,019,032	714,126	163,924	550,202	18.22
1975	40,347,719	3,421,025	8.48	3,904,588	683,540	242,298	441,242	11.30
1975- 1980	44,736,957	2,700,977	6.04	4,741,890	557,082	268,429	288,653	6.09
1980- 1985	50,664,458	2,885,873	5.70	5,842,985	576,782	279,184	297,598	5.09
1985- 1990	56,473,035	4,065,173	7.20	7,309,190	995,717	339,040	656,677	8.98
1995-2000	64,729,501	4,788,193	7.40	11,076,840	920,955	513,507	407,448	3.68
2009-2010	73,722,988	2,360,079	3.20	13,255,685	439,515	336,932	102,583	0.77
2014-2015	78,741,053	2,720,438	3.45	14,657,434	453,407	402,864	50,543	0.34
2019-2020	83,614,362	2,258,726	2.70	15,462,452	328,632	381,654	-53,022	-0.34

Açıklama notu. TÜİK, 2020

Tablo 5.*Türkiye ve İstanbul’da Nüfus Gelişimi*

Yıllar	Türkiye		İstanbul		Önceki Döneme Göre Artış Oranı (%)	
	Türkiye	İstanbul	İstanbul / Türkiye Oranı (%)	Türkiye	İstanbul	
1927	13,645,270	806,863	5.91	18.41	9.51	
1935	16,158,018	883,599	5.47	10.29	12.18	
1940	17,820,950	991,237	5.56	5.44	8.79	
1945	18,790,174	1,078,399	5.74	11.48	8.17	
1950	20,947,188	1,166,477	5.57	14.88	31.49	
1955	24,064,763	1,533,822	6.37	15.33	22.71	
1960	27,754,820	1,882,092	6.78	13.10	21.88	
1965	31,391,421	2,293,823	7.31	13.42	31.62	
1970	35,605,176	3,019,032	8.48	13.32	29.33	
1975	40,347,719	3,904,588	9.68	10.88	21.44	
1980	44,736,957	4,741,890	10.60	13.25	23.22	
1985	50,664,458	5,842,985	11.53	11.46	25.09	
1990	56,473,035	7,309,190	12.94	11.32	25.85	
1997	62,865,574	9,198,809	14.63	2.96	20.42	
2000	64,729,501	11,076,840	17.11	6.38	9.49	
2010	73,722,988	13,255,685	17.98	6.81	10.57	
2005	68,860,539	12,128,577	17.61	7.06	9.29	

Tablo 5.
Türkiye ve İstanbul'da Nüfus Gelişimi (devamı)

Yıllar	Türkiye		İstanbul		Önceki Döneme Göre Artış Oranı (%)	
	Türkiye	İstanbul	İstanbul / Türkiye Oranı (%)	Türkiye	İstanbul	
2015	78,741,053	14,657,434	18.61	6.19	5.49	
2020	83,614,362	15,462,452	18.49			

Açıklama notu. TÜİK, 2020

3.2 Kentleşme Kavramı ve Kentleşme Politikaları

Kentsel yaşam biçimi, birçok nedene bağlı olarak genelde tercih edilen bir yaşam biçimidir. Kentsel nüfus artımı karşısında demografik yönüyle kentlerde nüfus birikimi süreci olarak görülen kentleşmenin esasında kırsal yaşam ve meşguliyetten kentsel yaşam ve meşguliyetine geçiş ve bu yeni yaşam biçimine "uyum" olması unutulmamalıdır. Bu kapsamda önemli olan kentleşme sürecinde göç eden nüfusun kente gelişi ile ortaya çıkan "yeni kentli" nin gerçekte göç ettiği kentle bütünleşmesidir (Suher, 1996).

Keleş (1998), ise kentleşmeyi "*Çoğu kez kentleşmeyle karıştırılmakla birlikte ondan ayrı olan ve kentleşme akımı sonucunda, toplumsal değişimin insanların davranışlarında, ilişkilerinde ve değer yargılarında, tinsel (maddi olmayan) ve özdeksel (maddi) yaşam biçimlerinde değişiklikler yaratması süreci*" olarak tanımlamıştır.

Farklı iki ayrı olgu ve iki ayrı süreç olan kentleşme ve kentleşme süreci, gelişmekte olan ülkelerde çoğunlukla paralel gitmez. Kentlerde yaşayanların kent kültürü olarak tanımlanan değerleri, tutumları ve davranışları benimsemesi kentleşme olarak tanımlanabilir ve zaman alıcı bir süreci ifade eder (Aydemir, 2004a). Bu sürecin sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi için politikalar üretilmelidir.

Kentleşmenin geliştirilmesi için;

- Merkezi Yönetimce Geliştirilecek "Kentleşme"ye Yardımcı Politikalar;
- Yerel Yönetimlerce Geliştirilecek "Kentleşme"ye Yardımcı Politikalar

olmak üzere 2 başlık altında incelenir (Suher, 1996).

3.2.1 Merkezi Yönetimce Geliştirilecek "Kentleşme"ye Yardımcı Politikalar

Merkezi yönetimce kentleşmeye yardımcı politikalar beş başlık altında incelenir.

- Sanayileşme politikası
- Kentleşme politikası
- İç göç politikası
- Yeni kent politikası (sanayileşme, kentleşme, iç göç politikalarını uygulama aracı)
- Toplu konut politikası (yeni kent politikası uygulama aracı) (Suher, 1996).

3.2.2 Yerel Yönetimce Geliştirilecek "Kentleşme"ye Yardımcı Politikalar

Kentleşme, "sadece bir nüfus artım süreci, mekanda bir yerleşme, yerel örgütlenme, sosyal tabakalaşma, kurumlaşma, üretimde farklılaşma, uzmanlaşma ile belirlenen bir nüfus toplanması süreci olarak değil aynı zamanda; sosyo-ekonomik ve kültürel

değişime ivme kazandıran, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü davranış kalıplarını benimsemesi ve kentin sunduğu tüm olanaklardan yararlanması yönünde ortaya çıkan bir değişim süreci olarak değerlendirilmelidir" (Suher, 1996).

- "Çağdaş kentsel hizmetlerin, kentsel sosyal altyapı donatımının, kentsel yerleşme alanı içinde aşamalı bir sistem olarak geliştirilmesi (çocuk bahçeleri, çocuk oyun alanları, semt parkları, kent parkları, hayvanat bahçeleri, botanik parkları, spor alanları ve tesisleri (ücretsiz olarak masa tenisi, voleybol, basketbol, mini futbol, yürüme vb. etkinlikler için alan ve gerekli donatıların sağlanması)
- Yeni kentlilerin kültürel faaliyetlere katılımının desteklenmesi (ücretsiz olarak düzenlenecek kent tanıtma programları, rehberli müze gezileri, halk konferansları, konserler, tiyatro ve sinema günleri, imza günleri, vb.),
- Kenti tanıtıcı halk eğitimi programlarının düzenlenmesi,
- Basit bir anlatım biçimi ile kentleşmeyi tanımlamaya yardımcı edici afişler, grafikler kullanılması,
- Kentsel yaşamın desteklenmesi amacıyla örgütlenmenin desteklenmesi,
- Kentsel yaşama katılımın ödüllendirilmesi (bahçe düzeni, çiçek düzeni, balkon düzeni, çöp biriktirme, sokak temizliği, apartman temizliği, vb.)
- Kentlinin kent yaşamına katılımını desteklemek üzere ulaşımı kolaylaştıracak olan entegre bir toplu taşıma sisteminin kurulması (deniz, kara, demiryolu taşıt araçları arasında ortak kullanılabilir bir bilet sisteminin, aktarma olanağı verecek biçimde düzenlenmesi),
- Kent yaşamında çevre, kent, kentli, yeni kentli arasında karşılıklı etkileşimi arttırmak amacıyla kent içinde yaya alanlarının artırılması (böylece yeni kentlinin kent olaylarıyla tanışma fırsatının bulunmasına ve kentli olma bilincini kazanmasına destek verilmesi),
- Yayalaştırma ile yeni kentlinin kentsel çevre ve kentsel yaşam ile bütünleşmesinin sağlanması,
- Yayalaştırma ile yeni kentli ve kentlinin kent yönetimine katılımının cesaretlendirilmesi,
- Yaya alanından kente özgü sosyal ve kültürel ilişkinin (açık hava kültür ve sanat etkinlikleri, sergi, imza günleri vb.) geliştirilmesi ve sergilenmesi ile yeni kentli ve kentlinin kentsel yaşam bilgisi kılınması),
- Yayalaştırma ile kentsel koruma alanlarında bir koruma önlemi getirilmesi,
- Yayalaştırma ile çevresel iyileştirmeye (fiziksel, sosyal) ivme kazandırılması,
- Yayalaştırma insan amaçlı bir düzenleme olduğundan, böylece yeni kentli ve kentlinin psikolojisine olumlu etkiler yaratılması,
- Yayalaştırma ile kentsel çevrenin canlandırılması ve

- yaşanabilir bir çevre kazanılması,
- Trafiğe etkili olmayan, ulaşımına kapatılmasında sakınca bulunmayan ara sokaklardan çocuklara oyun yeri, kentliye dinlenme yeri kazanılması ve böylece kamu mülkiyetinde olan sokak alanına kamu yararı bir diğer kullanım getirilmesi ile kent içinde çok kıt olan kamu arazilerinin kamu yararına kullanımının artırılması,
- Sağlık ocaklarının, ana çocuk sağlığı, koruyucu hekimlik, çevre sağlığı ve tıbbi müdahale servislerini içererek bir yerel yönetim kamu hizmeti olarak düzenlenmesi,”

gibi birçok politika yerel yönetimce benimsenmeli ve uygulanmalıdır (Suher, 1996).

3.3 Kentleşme Sorunları- Göç ve Gecekondu

Kentlerde ortaya çıkan kentleşme sorunları, genel olarak kentin sosyo-ekonomik yapısında ortaya çıkan sorunlar ve kentin fiziksel yapısında ortaya çıkan sorunlar olarak ayrı ayrı incelemek mümkündür.

Kentleşme süreci içinde, kentlerde mevcut olan sosyal doku değişime uğramaktadır. Kentin yerlileri ile yeni gelenler arasında davranış, uyum, tutum, kent kültürünü benimseme, kentle bütünleşme ve kentli yaşam tarzını özümseme de sorunlar ortaya çıkmaktadır. Örneğin kente göçle gelenler, daha önce göç etmiş kendi hemşerisinin oturduğu bölgeye yerleşmekte ve böylece kentlerde belli bölgenin insanları bir araya gelmiş olmaktadır. Böylelikle göç ettikleri kentin kültürünü öğrenme, kenti sahiplenme ve koruma duygularının oluşması açısından sıkıntılar ortaya çıkmaktadır. Kentte belirli bölgelerde belirli bölgenin insanların yaşadığı yarı kapalı ve diğer kent sakinlerine sosyal mesafe bakımından uzak topluluklar oluşmaktadır.

Ayrıca yaşanan bu süreç ile birlikte ekonomik yapıda da bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Kentlerin istihdam yapısı bozulmakta, işsizlik oranları ve nitelsiz işsizlerin sayısı artmaktadır. Ekonomik faaliyetlerin kentteki konumu ve bunlardan kaynaklanan çevre sorunları (havanın, suyun, toprağın kirlenmesi, gürültü, kuraklık vb.), aşırı nüfus artışı da yaşam kalitesinde bozulmalara yol açmaktadır. Bunun en büyük nedeni ise plansız arazi kullanımı, tarım topraklarının ve su havzalarının kentsel kullanımlara dönüştürülmesi, altyapı yetersizlikleri, yoğun yapılaşma, nitelik ve nicelik açısından yetersiz açık ve yeşil alanlar olarak söylenebilir (Aydemir, 2004a).

Kentlilerin fiziksel yapısında ortaya çıkan sorunlar da yine plansız ve yoğun yapılaşma ile kentlilerin sağlıklı yaşama ortamını sağlayacak ve yaşam kalitesini artıracak yeşil alanların yetersizliğidir. Gelişmekte olan ülkelerin en önemli kentleşme sorunu göç hareketleri ve gecekondu. Göç çok çeşitli nedenlerle yapılan bir yer değiştirme sürecidir. Bu hareketlilik eğitim, çevresel nedenler, sosyal nedenler, savaşlar vb gibi olaylar gibi nedenlerle olabildiği gibi özellikle ekonomik yapıdaki fırsat eşitsizliği nedeniyle yapılması ve her durumda da ekonomiyi etkilemesi nedeniyle ekonomik bir süreç olarak değerlendirilebilir. Gecekondu için birçok tanım yapılmıştır.

Türk Dil Kurumu'na göre gecekondu "İmar ve yapı kanunlarına aykırı olarak başkalarına veya kamuya ait arazi veya arsalar üzerinde toprak sahibinin bilgisi ve rızası olmaksızın acele yapılmış konut, kondu", veya "Acele ile yapılmış derme çatma yapı", şekillerinde tanımlanır (TDK, 2022).

Gecekondu, kentleşme ile ilgili kaynaklarda, "kendisine ait olmayan yerde, imar yasalarına, sağlık ve fen kurallarına aykırı olarak, acele yapılmış barınak" olarak tanımlanır.

Kentbilim Terimleri Sözlüğünde, "Bayındırlık ve yapı kurallarına aykırı olarak, gerçek ya da tüzel, kamusal ve özel kişilerin toprakları üzerine, toprak iyesinin istek ve bilgisi dışında onamsız olarak yapılan, barınma gereksinimleri devletçe ve kent yönetimlerince karşılanamayan yoksul ya da dar gelirli ailelerin yaşadığı barınak türü" olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1998).

"Gecekondu" ifadesinin ilk kez yer aldığı 1966 tarihli "Gecekondu Yasası" ndaki resmi tanım ise "İmar ve yapı yasalarına aykırı olarak başkalarına ait arsa ve araziler üzerinde ve arsa sahibinin rızası olmaksızın yapılmış yapı"dır (Gecekondu Kanunu, 1966).

3.3.1 Türkiye'de Göç Süreci

"1948-1950 yıllarında Türkiye'ye yapılan Amerikan Marshall Yardımları, ülkede iş gücünün yönünü değiştirmiştir. Türkiye'ye toplam 164 milyon dolar yardım yapılmış ve bu yardımın %22'si tarımsal mallar ve makineleşme, 1 milyon doları da tarımsal sulamaya ayrılmıştır. Bu yardımlarla tarımda makineleşme ve beraberinde verim artmıştır. Ancak traktörün yerini aldığı tarım emekçileri sektör dışı kalmış ve tarım sektöründen ayrılmak zorunda kalmıştır. Aynı şekilde makineleşen büyük çiftçilerin yanında küçük çiftçilerin de yaşama şansının kalmamasıyla birlikte çiftçiler topraklarını satarak göç için para elde etmişlerdir" (Şenyapılı, 2012).

Marshall yardımlarıyla değişimin bir diğer yönü de ulaşım sisteminde olmuş ve karayolu ağına yapılan yatırımlar sonucunda 1947 yılında 12.000 km olan karayolları, 1967 yılında 225.000'e yükselmiş (TC Karayolları, 1967), bu durum tarım emekçisi ve toprağından kopan küçük çiftçiyi kente ulaştırmak için bir basamak olmuştur (Şenyapılı, 2012).

Kentlere olan göçün bir diğer nedeni de kentlerde hızla gelişen sanayileşme sürecidir. Bu süreç ile sanayinin de ihtiyacı olan ucuz emek gücü kırsal alanlardan kente olan göç sürecini hızlandırmıştır.

İlk gecekondu 1947'lerde İstanbul'da ortaya çıkmış, bu durum diğer şehirlere de yansımış ve 1970'lerde en üst düzeye tırmanmıştır. Gecekondu yapılan araziler genellikle devlet mülkiyetinde olan arazilerden oluşurken bazen de vakıf arazileri üzerinde yapılmaktadır. Kent çeperinde yapılan gecekondu ise daha da büyük problem oluşturmaktadır. Bu alanlar tarım alanları ve kanunen yerleşim ve yapılaşmanın yasak olduğu alanlardır. Sonuç olarak, kanun dışı olarak inşa edilen gecekondu kaçak, bunları gerçekleştirenler ise suç işlemedikleri için cezaya çarptırılmaları ve gecekonduların yıkılması gerekmektedir. Ancak, bu süreç genelde gerçekleşmediği gibi, politik olarak resmi mülkiyet verilmemekle birlikte gecekondulaşmaya göz yumulmuştur.

1950 ile 1970 tarihleri arasındaki dönemine bakıldığında, kentlerdeki arazi mülkiyeti sorunlarından dolayı, özel sektörün, konut alanında üretime yoğun olarak girmediği, bunun yerine enerjisini sanayide yoğunlaştırmış olduğudur. Sanayi yatırımlarında gözlenen ise, yurtdışından gelen teknolojinin maliyetinin ucuz emek ile dengelenmesi ihtiyacıdır. Bu dönemde ucuz emeği ise, kentlere göç eden ve büyük ölçüde kamu arazisinde, gecekondularda

yaşayan, çoğu kaçak çalışan, kesimler sağlamaktadır. Dolayısıyla, büyük kent merkezlerinin civarında yerleşen kente yeni gelenler, sanayiye ucuz girdi verebilmektedirler. Bu bireylerin bir yandan kira ödeme zorunluluğu bulunmamakla birlikte, diğer yandan sigortalı olanlar dışındaki kesimin dolaylı vergiler hariç ödemek zorunda oldukları vergiler de bulunmuyordu. Kamu tarafından, bu kesimin barınak ihtiyacı karşılanmadığı gibi, geçmiş dönemden kalma geniş kamu alanlarını kullanmalarına da ses çıkartılmıyordu. Ayrıca, politik çevreler bu kesimi oy potansiyeli olarak görmeye başlamışlardı.

İlk göç dalgası, genelde fazla bir serveti olmayan yoksullardan oluşmaktadır. Sonrasında bu kesim hızlı bir şekilde ilk gelmenin avantajlarından yararlanmaya başladılar. Özellikle de şehrin tercih edilen alanlarına yakın yerleşenler zamanla çok değerli gayrimenkullere sahip oldular. 1960 ve 1970'lerde gelenler ise, genelde ilk taşınma maliyetini (arsa bulup inşaat yapma anlamında) üstlenebilecek bir zenginliğe sahiptiler. Kırdan kente göç eden aileler, daha önce kente göçen ve halihazırda yerleşmiş olanların desteğiyle bir gecede tek katlı evler inşa etmeye ve süreç içerisinde evlerin kalitesini ve kullanım alanlarını arttırmaya başladılar.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında çok partili dönem ile birlikte, popülist politikalar izlenmeye ve gecekonduların alanları oy potansiyeli olarak görülmeye başlandı. Politik çevreler, bu yerleşimlerde ilk olarak tapu sağlama ve altyapı hizmetleri sunma şeklinde çeşitli vaatlerde bulundular. Bu vaatlerin bir sonucu olarak 1966 yılında çıkartılan **Gecekondular Yasası** ile gecekonduların kalıcı olabilmesine hukuksal bir zemin hazırlanmış oldu. Yerel/merkezi yönetimler ile gecekonduların haklarında kimi zaman gecekonduların hukukî ve mekânsal sorunlarına yönelik çözümler üretiliyor, kimi zaman ise genelde polis eşliğinde yıkımlar gerçekleştiriliyordu. Dolayısıyla, bazı mahallelerdeki gecekonduların yaşayanlarına elektrik, su, kanalizasyon gibi alt yapı hizmetleri sunulmaya başlanmıştı. Bu hizmeti yerleşmelerde ise halk kendi imkânları ölçüsünde, son derece ilkel bir şekilde, altyapı sorunlarını çözmeye çalışıyorlardı. Bu dönemde genel görüntü, kent sınırları ile sanayi alanları arasında yer seçmiş, etrafında bahçecilik yapmaya elverişli bir miktar toprağı bulunan, tek ya da en fazla iki katlı evlerden oluşan ve benzer yörelerden göç etmiş ailelerin yaşadığı mahallelerden oluşmaktaydı.

1980'li yıllarda ise, kentlerde yüksek nüfus artış hızı ile birlikte, kent merkezleri ve merkeze yakın bölgelerdeki yapılaşma yoğunluğunun artışı, hizmet sektöründeki gelişmeler ile kent merkezlerine hizmet sektörünün gelişi gibi etkenler sonrasında, orta sınıfın kent civarlarındaki alanları yerleşim yeri olarak benimsemesi söz konusu olur. Bu durum ile birlikte gecekonduların alanlarının aniden değer kazandığı bir döneme girilir. Orta sınıfın oturduğu apartman tipi yerleşimler ile gecekonduların bölgeleri yan yana bulunmaya başlar. Dolayısıyla gecekonduların olgusu, konut piyasasında ticari bir kazanç alanı olarak yer almaya başlar. Böylece, ilk ortaya çıkış sürecinde tek katlı ev şeklinde olan ve önünde/yanında bulunan bir parça arazide sebze ve meyve yetiştirmeye imkân veren ve kendi bahçesi olan gecekondular yerlerini "apartman tarzı gecekondulara" bırakmaya başlar.

1980'li yılların ortalarında, bu durumun gelişmesinde en önemli etken, imar yetkisinin belediyelere verilmesidir. Çoğu durumda kaçak ve fiili işgal, resmi mülkiyete dönüştü. Kanun

dışı yapılaşmalara göz yumularak, yapılaşma yasağı yasal hale getirildi. Gecekonduların sahiplerinin tek katlı evlerini apartman haline getirebilmelerinin önündeki engeller kaldırıldı. Bu dönem ve sonrasında gecekondular olarak göreceğimiz yapılar, kötü inşa edilmiş, bazen bitmemiş ve estetik kaygılardan uzak gecekonduların apartmanlar şekline dönüştü.

1980'li yılların başlarında gecekonduların olgusu böyle bir tarihsel gelişme ile birlikte dönüşüm geçirmeye ve gecekonduların "sahipleri" ile "kiracıları" şeklinde ayrışmalara dönüştü. 1990'lı yıllardan itibaren gecekonduların kiracılığında artışlar görülmeye başlandı. Kentlere göç ile yeni gelen insanlar, inşaat yapabilecek arazi bulamamaya başladılar. Yeni inşaatlar için maddi imkanları da yetersiz kaldı. Böylelikle araziler üzerinde talep artışı ile birlikte, yerel yönetimler eskiden olduğu gibi bu duruma kayıtsız kalamadılar. Artık kentlerde yeni gecekonduların inşaatlarını görmek imkansız hale geldi. Bu dönemde, yerel yönetimler, Kentsel Dönüşüm Projeleri (KDP) kapsamında mevcut gecekonduların yıkıma başladılar. Dolayısıyla, kentlere yeni göç edenlerin kendilerini yoksulluğun içinde bulmaları kaçınılmaz hale geldi. Kira ödemek gibi önemli bir maliyetin altından da kalkamadılar. Bu sürecin mekana yansımaları, kiracı olarak gecekonduların mahallesine gelen kesimin, hemşerilik ilişkilerinden yeterince yararlanamamaları ve dolayısıyla yeni göç ettikleri kentlerde büyük ölçüde yalnız kalmaları ile sonuçlandı (T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2009).

3.3.2 İstanbul'da Göç ve Gecekondular

1990'lı yılların sonunda İstanbul'daki yerleşim alanlarının yaklaşık %55'ini gecekonduların alanları oluşturmaktadır. Düzensiz yapılaşma olarak tanımlanan alanlarla birlikte bu oran %75 seviyelerine çıkmaktadır.

İstanbul Valiliği'nin 1992 yılında belirlediği çıkarımlara göre İstanbul'da;

- "Ruhsatlı konut sayısı 850.000 iken,
- İmar afları ile yasallaşan konut sayısı 750.000'dir.
- Kaçak konut sayısı ise 400.000'dir.
- İstanbul'da mevcut planlara ve yasalara uygun olarak yapılmış konutların tüm konutlara oranı ise %42.5'tur.
- Türkiye'deki gecekonduların olarak tanımlanan yapı sayısı 2 milyondur. Bunun önemli bir kısmı İstanbul'dadır.
- Türkiye'nin %1'inden az bir alan üzerinde kurulmuş olan İstanbul, 1997 yılı sayımlarına göre ülke nüfusunun %14.63'ünü barındırmaktadır.
- Türkiye nüfusu içinde İstanbul İli'nin payı 1950'li yıllara kadar %5 civarında iken, bu oran 1975'ten sonra %10'un üzerine çıkmıştır."

İstanbul'da İlk Gecekonduların Ortaya Çıkması;

İstanbul'da ilk gecekondular, sanayileşme sonrasında göç hareketlerine bağlı olarak, 1946'da Kazlıçeşme - Zeytinburnu'nda ortaya çıkmıştır. 1949 Mart ayında yapılan bir saptamada, İstanbul'da gecekonduların sayısı yaklaşık 5.000 birim olarak belirlenmiştir. Bu gecekonduların 3.218'i Zeytinburnu'nda, 200'ü Mecidiyeköy'de, 200'ü Yıldız'da, 100'ü Şişli'den Hürriyet-i Ebediye Tepesi'ne kadar uzanan alanda yer almıştır. Benzer şekilde Kumkapı'da, Ayvansaray'da, Anadolu yakasında Beykoz - Paşabahçe arasında ve Çamlıca'da da gecekondular gelişmeye başlamıştır.

1950'li yıllarda İstanbul'daki ikinci büyük gecekondu gelişmesi Taşlıtarla' da ortaya çıkmıştır.

Üçüncü önemli gecekondu gelişmesi ise 1955'lerden sonra Veliefendi Koşu alanı yakınında Osmaniye Köyü'nde gerçekleşmiştir. Eski Edirne – İstanbul yolu üzerinde Kocasinan, Sefaköy ve Halkalı gecekondu alanları da aynı yıllarda ortaya çıkmıştır. Beyoğlu yakasındaki ilk önemli gecekondu gelişmesi 1950 – 1955 yılları arasında Silahtar Abdullah Ağa Vakfı'na ait arazi üzerinde oluşan Alibeyköy' dür. Haliç' deki diğer önemli gecekondu gelişmesi ise Menderes'in imar çalışmaları sırasında evleri yıkılanlara kendilerine ev yapmaları için yer gösterilen tarihi Kağıthane Mesire Yeri'dir. Bu sırada Gültepe, Harmantepe gibi gecekondu alanları da ortaya çıkmıştır. Kağıthane üzerinde gelişen diğer gecekondu alanları Çağlayan, Abide-i Hürriyet çevresi ve Çeliklepe'dir.

İstanbul'un Anadolu yakasında Kadıköy' deki ilk gecekondu alanı 1957'den sonra ortaya çıkan Fikirtepe'dir. 1960'larda Ankara yolunun yapımı ile yol çevresinde İstanbul'dan Gebze'ye kadar çeşitli gecekondu alanları oluşmuştur. Üsküdar'da ilk gecekondu alanı 1947'de Tabaklar Mahallesi'nde vakıf arazisi üzerinde, Selamsız'da ise belediye arsaları üzerinde başlamıştır. Üsküdar – Şile yolu üzerindeki Ümraniye Köyü de 1955 sonrasında gecekondu alanı olarak gelişmiş 1963'te belediye olmuştur (Yirmibeşoğlu, 2000) [Tablo 6-8].

Gecekonduya yaşayan bireylerin yüzdesi; 2006 yılında %2.39; 2013 yılında %0.94 oranındadır (TÜİK, 2006, 2013).

Aşağıdaki tabloda İstanbul'da gecekondu alanlarının yıllara göre mekansal yayılma süreci ile ilgili bilgiler yer almaktadır (Tablo 7, 8).

Tablo 6.
Türkiye'de Gecekondu Sayısının ve Gecekondu Nüfusunun Gelişimi

Yıllar	Gecekondu	Gecekondu Nüfus	Kentsel Nüfustaki Pay (%)
1955	50,000	250,000	4.7
1960	240,000	1,200,000	16.4
1965	430,000	2,150,000	22.9
1970	600,000	3,000,000	23.6
1980	1,150,000	5,750,000	26.1
1990	1,750,000	8,750,000	33.9
1995	2,000,000	10,000,000	35

Açıklama notu. Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması, TÜİK, (2006, 2013); Türkiye Habitat III Ulusal Raporu (2014) kaynağından alınmıştır.

Tablo 7.
İstanbul'da Gecekondu Alanlarının Mekansal Yayılma Süreci

Avrupa Yakası Gecekondu Gelişmesi	Geliştiren Etken	
1946	Kazlıçeşme, Zeytinburnu: İlk gecekondu.	Zeytinburnu – Kazlıçeşme dericilik sanayii.
1949	Gecekondu sayımı: Toplam 5000 gecekondu; Zeytinburnu (3218), Mecidiyeköy (300), Yıldız (200), Şişli Hürriyet-i Ebediye Tepesi, Kasımpaşa (50), Eyüp (50), Çarşamba, Karagümrük (50), Şehremini (15), Ayvansaray	Ayvansaray – Eyüp dokuma ve lastik sanayii; Mecidiyeköy – Bomonti, Feriköy bira, dokuma, çikolata fabrikaları.
1950	Taşlıtarla: İkinci büyük gecekondu gelişmesi.	Eyüp, Topkapı – Maltepe – Sağmalcılar, Rami – Topçular sanayi alanları, Sulukule'de evleri yıkılan çingeneler, Bulgaristan ve Yugoslavya göçmenleri.
1950	Gecekondu sayımı: 8239	
1953	Küçükköy'de gecekondu gelişmesi	
1955	Osmaniye gecekondu alanı (Veliefendi Koşu Alanı)	Bakırköy ve civarındaki sanayiler
1950-1955	Alibeyköy Silahtar Abdullah Ağa Vakfı	Alibeyköy
1955-1960	Kocasinan, Safraköy, Halkalı	Safraköy tuğla ocakları, Kocasinan, Halkalı sanayileri, Eski Edirne İstanbul yolu.
1958	Taşlıtarla'nın gelişerek Göztepe adı ile bucak olması.	
1955-1960	Kağıthane, Gültepe, Harmantepe	Kağıthane Mesiresi, Atış Poligonu, Kasımpaşa – Kağıthane deresi arası.
1957	Zeytinburnu Bezmi Alem Valide Sultan Çiftliği	Menderes İmar Operasyonu sonucu evleri yıkılanlar için tahsis edilen alan Göçmen Nüfus için yerleşme alanı
1959	Gecekondu sayımı: 61.400	
1960	Beşyüzevler, Bereç Pil, Sağmalcılar (69.000), Esenler (11.000), Güngören (9000), Bahçelievler, Şirinevler	Topkapı, Haznedar, Kocasinan sanayi alanı
1963	Gecekondu sayımı: 120.000, toplam nüfusun %35'i.	

Tablo 7.*İstanbul'da Gecekondu Alanlarının Mekansal Yayılma Süreci(devamı)*

Avrupa Yakası Gecekondu Gelişmesi	Geliştiren Etken	
1960-1970	Levent'in batısı, Feriköy, Feriköy'ün güneyi Gültepe, Harmantepe, Çağlayan Abide-i Hürriyet, Çeliktepe, Kuştepe	1966 Sanayi Sahaları Planı Levent Sanayii, Levent Oto Sanayii, Feriköy, Bomonti, Kağıthane.
1966-1970	Avcılar, Güngören, Sefaköy (Safaraköy), Alibeyköy, Hadımköy, Celaliye, Esenler'de belediye teşkilatının kurulması.	1966 Sanayi Sahaları Planı Halkalı, Topkapı, Rami
1970-1975	Kemerburgaz, Selimpaşa, Yenibosna, Kocasinan, Halkalı gecekondu alanlarının gelişmesi ve belediye teşkilatının kurulması.	Yenibosna, Kocasinan, Halkalı Sanayi Alanları
1970-1975	Hasköy, Gürsel, Kağıthane, Çağlayan, Harmantepe, Gültepe, Telsizler, Ortabayır	1. Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları etkisi, Kağıthane Deresi boyunca gelişen sanayi, Çağlayan ve Hürriyet Mahalleleri sanayi alanı.
1980-1985	Gaziosmanpaşa, Habibler, Küçükköy gelişimi	Rami, Topçular, Küçükköy, Habibler sanayi gelişmesi.
1989	Hasköy, Gürsel, Kağıthane, Çağlayan, Harmantepe, Gültepe, Telsizler, Ortabayır	Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve çevre yolu etkisi
1990	Londra Asfaltı kuzeyinde Atışalanı, Esenler, Güngören, Yenibosna, Kocasinan, Küçükçekmece, Kirazlı, Güneşli, Kanarya (Küçükçekmece doğusu) Avcılar, Firuzköy, Çatalca, Halkalı sanayi alanları çevresi	Bakırköy sanayi alanları, Yenibosna; Kocasinan, Küçükçekmece, Kirazlı, Güneşli, Halkalı, Mahmutbey, İkitelli, Avcılar, Firuzköy, Çatalca, Tekirdağ arası sanayi alanları
Anadolu Yakası Gecekondu Gelişmesi	Geliştiren Etken	
1947	Tabaklar Mahallesi – Üsküdar, Çengelköy taş ocakları, Sinekli-tepe, Çamlıca, Çakaldağı, Selamsız	Vakıf arazisi Belediye arazisi
1955	Ümraniye	Ümraniye, Üsküdar – Şile yolu üzeri
1957	Fikirtepe – Sahrayıcedit	Hasanpaşa küçük sanayi sitesi
1960-1965	Örümcek Bayırı (Küçükyalı), Gülsuyu (Maltepe), Topselvi (Yakacık), Yeşilbağlar, Göçmen, Taşlıbayır (Tuzla), Kaynarca (Gebze)	Kartal – Gebze arasında gelişen sanayiler
1966	Kurtköy, Küçükköy, Ümraniye, Acıbadem, Küçükçamlıca	1966 Sanayi Sahaları Planı Kurtköy, Küçükköy, Ümraniye
1970-1974	Merdivenköy, Kavakpınarı, Yayalar, Orhanlı, Aydınlı, Şifa, Esenyalı, İcmeler, Aydıntepe, Kurtköy, Şeyhli, Kartal, Soğanlık, Darıca, Esentepe	1. Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları etkisi, Kartal – Gebze arası sanayi gelişmesi
1970-1975	Dolayoba, Çınarcık, Yeşilbağ, Yayalar gecekondu alanının gelişmesi, belediye teşkilatının kurulması.	
1985	Üsküdar, Ümraniye, Şile yolu boyunca Aşağı Dudullu ve Yukarı Dudullu, Çekmeköy, Sanayi Siteleri çevresinde gecekondu apartmanlar	Ümraniye – Aşağı Dudullu, Yukarı Dudullu, Çekmeköy Sanayi alanı
1985	Sarıgazi, Samandıra, Sultanbeyli Gecekondu Kenti	Anadolu Otoyolu

Açıklama notu. Yüzer, 2004 kaynağından alınmıştır.

Tablo 8.*Boğaziçi'nin İki Yakasındaki Gecekondu Alanlarının Gelişmesi*

Boğaziçi (Anadolu Yakası) Gecekondu Gelişmesi		Geliştiren Etken
1949	Beykoz - Paşabahçe	Sümerbank deri - kundura, Paşabahçe şişe - cam, Tekel ispirtolu içkiler.
1950	Beykoz'da 1601 gecekondu.	
1960 1970-1980	Beykoz'da 5100 gecekondu. Tokat köyü, Ortaçeşme, Gümüşsuyu, İncirköy, Tepeköy, Dedeoğlu, Kavacık, Taşköprü, Nişantaşı (Çöplük), Kümeevler (Kandilli Kuzeyi)	Beykoz ve çevresindeki sanayiler.
1980-1990	Akbaba, Dereseği, Karlitepe, Soğuksu, Rüzgarlıbahçe, Çavuşbaşı, Elmalı, Kaynarca, Halayıkdere	Orman Arazisi, Elmalı Barajı su toplama havzası
Boğaziçi (Rumeli Yakası) Gecekondu Gelişmesi		Geliştiren Etken
1958	Nafibaba Gecekondu Alanı - Rumelihisarı	(Robert Kolej Çalışanları)
1960	Baltalimanı Taşocağı	Baltalimanı Taşocağı
1957-1962	Boyacıköy - Emirgan Yamaçlarında Cemalatin Paşa gecekondu alanı.	İstinye Taşocakları Büyükdere Caddesi yakınında kurulan Sanayi Siteleri, Kibrit Fabrikası.
1960-1970	İstinye Kuzeybatısında Taşocakları Kefelik, Hacıosmanbayırı, Yenievler (Büyükdere - Sarıyer arası) Kuru Çırcır, Maden (Sarıyer Batısı), Namazgah, Sulakbostan (Rumelikavağı - Sarıyer arası), Rumelikavağı batısı.	Menderes operasyonu sonucu evleri yıkılanlar.
1980-1990	Armutlu, Reşitpaşa, Ferahevler, Cumhuriyet, Çayırbaşı, Dağ Evleri, Derbent, Kilyos, Demirciköy, Bahçeköy.	Büyükdere Caddesi yakınında kurulan Sanayi Siteleri, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, TEM otoyolu.

3.3.3. Gecekonduya İlişkin Yasa ve Yönetmelikler

Türkiye'de kentleşme sürecinde gecekondu yasalarının gelişimini dört döneme ayırmak mümkündür. Birinci dönem 775 sayılı Gecekondu Kanunu öncesi dönemdir. Bu dönemde bir-iki yasa çıkarılmışsa da kapsamı ve uygulamadaki sınırlılıkları nedeniyle başarılı olamamışlardır (Karaarslan, 2005).

Türkiye'de kentleşme hızının artması ve gecekonduların hızla çoğalması nedeniyle çok ciddi imar sorunları ortaya çıkmış ve sonucunda da 775 sayılı Gecekondu Kanunu çıkarılmıştır. Gecekonduların yoğun olduğu veya gelişme olasılığı olan bölgelerin bu yasa kapsamında planlanması istenmiştir. Plan sınırlarının imar yasası ile belirlendiği, planlamanın ise 775 Sayılı Yasa uyarınca gerçekleştirildiği "yarı bağımlı dönem" başlamıştır. Bu dönem İkinci dönem olarak adlandırılabilir (Tablo 9) (Karaarslan, 2005).

Tablo 9.*775 Sayılı "Gecekondu Kanunu'na Kadar Gecekonduyla İlgili Yasal Düzenlemeler*

Tarih	Yasa	Amacı, Kapsamı
22 Haziran 1948	5218 Sayılı "Ankara Belediyesine, Arsa ve Araziden Belli Bir Kısmını Mesken Yapacaklara 2490 Sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmaksızın ve Muayyen Şartlarla Tahsis ve Temlik Yetkisi Verilmesi Hakkında Kanun"	Ankara Belediyesi sınırları içindeki gecekonduların iyileştirilmesi, isteyenlere karşılığı 10 yıl içinde ödenmek üzere arsa sağlanması.

Tablo 9.*775 Sayılı "Gecekondu Kanunu'na Kadar Gecekonduyla İlgili Yasal Düzenlemeler(devamı)*

Tarih	Yasa	Amacı, Kapsamı
6 Temmuz 1948	5228 Sayılı "Bina Yapımını Teşvik Kanunu"	Türkiye Emlak Kredi Bankasına tüm Türkiye'de gereksinme sahiplerine yapı parasının %75'ine kadar %5 faizle kredi yetkisi verilmesi.
11 Haziran 1949	5431 Sayılı "Ruhsatsız Yapıların Yıkılmasına ve 2290 Sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanununun 13. Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun"	Gecekondu yapımının önlenmesi, yapıların yıkılması.
29 Temmuz 1953	6188 Sayılı "Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun"	Belediyelere, elinde bulunana arsaları gereksinme sahiplerine "temlik" ya da "tahsis" etme yetkisi verilmesi.
29 Temmuz 1959	7367 Sayılı "Hazineden Belediyelere Devredilecek Arazi ve Arsalar Hakkında Kanun"	Hazine arsalarından belediye sınırları içinde bulunanların imar planı bulunsun bulunmasını karşılıksız olarak belediyelere geçirilmesi.
12 Eylül 1963	327 Sayılı "6785 Sayılı İmar Kanununa Geçici Bir Madde Eklenmesi Hakkında Kanun"	Gecekondu kenti hizmetlerinin sağlanması.

Üçüncü dönemde, 775 Sayılı Kanunun çözemediği mülkiyet sorunları, imar taleplerinin karşılanamaması nedeniyle bu kanun yeniden değerlendirilmiş ve yeni kanunlar ortaya çıkmıştır. 2805 Sayılı Kanun ile başlayan bu 3. dönem, her kanunun eksikliklerinin giderilmesine yönelik bir dizi kanununu ortaya çıkarmıştır. İslah imar planı kavramının ortaya çıktığı bu dönem, 3366 sayılı Kanun ile son bulmaktadır (Karaarslan, 2005).

Dördüncü döneme ait yasa 3414 Sayılı Yasa'dır. Bu yasa ile 775 Sayılı Kanun ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde gecekondularla ilgili tüm sorumluluğun büyükşehir ve valiliklerin yetkileri tamamen ilçe belediyeler devredilmiştir. Büyükşehir belediyesi ise koordinatör rolü üstlenmiştir. Bu yasa ile 775 Sayılı Kanunun 34. Maddesi geçersiz kalmıştır. Bu madde, kendilerine arsa veya konut tahsisi edilenlerin, yirmi yıl içinde satmak veya devretmek haklarının olmadığını belirtmektedir. Bunun ortadan kalkması ile gecekonduların sahiplerinin arsasını veya konutunu müteahhide vermesi veya satarak başka bir yerde yeni bir gecekondular yapmasına neden olmaktadır (Karaarslan, 2005).

3.3.4 Planlı Dönemde Gecekondular Sorunu

Planlı dönemler olarak nitelenen Kalkınma Planları kapsamında gecekondular ile ilgili alınan planlama kararları aşağıda özetlenmektedir:

- I. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967); gecekonduların içinde yaşayanlara yer bulunmadan yıkılmaması benimsenmiştir. Bazı gecekonduların iyileştirilmesi, bazılarının tasfiyesi ve toplumsal konut sorunu konularının çözülmesine ilişkin ilkeler kabul edilmiştir.
- II. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972); gecekonduları öntemeye öncelik verilmesi, kendi evini yapma gücünden yararlanılması, arsa mülkiyeti sorununun çözülmesine ilişkin ilkeler kabul edilmiştir.
- III. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977); kentleşme konusunda kısa ve uzun dönemli tedbir ve ilkelerle sorunlara çözüm aranırken; arsa ofisi, imar mevzuatındaki değişikliklerle, kente göç eden nüfusun istihdamı, metropoliten planlama ve kent gelişme alanları planlaması, kentleşme, sanayileşme ve tarımda modernleşme gibi konulara ilişkin ilkeler benimsenmiştir (Karaarslan, 2005).
- IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1983); gecekonduların bölgelerinde yol, su, elektrik, vb. altyapı hızlandırılacağı, iyileştirme bölgelerinde kamu arsaları üzerinde kullanma hakkı tanınacağı benimsenmiştir.
- V. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989); gecekondulara altyapı götürülmesi, iyileştirilmelerine öncelik verilmesi, ruhsatsız konut yapımının izni hale getirilmesi benimsenmiştir.
- VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994); gecekonduların önlenmesi amacı ile kendi evini yapana yardım yöntemi ile, nüve konut tasarılarına öncelik verilmesi benimsenmiştir.
- VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000); gecekondular konusuna özel bir önem verilmemiştir.
- VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005); Kentlerde arsa temini, altyapının geliştirilmesi, konut ve altyapı konuları bir bütün olarak ele alınacaktır. Yeni gecekondulara imkan vermemek için yaratılan rantların kamuya aktarılmasının sağlanacağı benimsenmiştir. Gecekondular mevzuatı günün şartlarına uygun hale getirileceği vurgulanmaktadır.
- IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013); Gecekondular ile ilgili özel bir politika benimsenmemiştir.
- X. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018); Kaçak yapılaşma ve gecekondular hâlihazırda önemini yitirdiği vurgulanmaktadır.
- XI. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2019-2023); Gecekondular ile ilgili özel bir politika benimsenmemiştir” (Kalkınma Planları, 1967-2023).

4. Planlama

Planlama, kavramsal olarak belirlenen bir hedefe ulaşabilmek amacıyla, harekete geçmeden önce yapılan hazırlıklar, karar verme, seçim yapma sürecidir (Suher, 1996). Bir süreç olarak planlama, ekonomik ve sosyal maliyet ve faydaların dikkate alınmasına dayanan yatırım ve diğer kalkınma olanaklarını içerir.

Planlama harekete-eyleme öncülük yapacak olan düşünce sistemini oluşturur ve böylece eyleme öncülük eden kuramsal-varsayımsal yapıyı getirir, düşünce tarzını saptar. Planlama, bilgi ve organize eylem arasında bir bağlantı kurmaktır. Bu da; sorunu belirlenen amaç ve hedefler doğrultusunda çözüme götürmek için bilgilendirme aşamasından uygulama aşamasına kadar gelişen bir akış içinde olayı izlemek demektir (Chadwick, 1971; Yıldız, 2012).

Planlamada en önemli durum yerleşmenin yapısına uygun gelişme stratejilerinin belirlenmesidir.

Gelecekteki durumun planlanmasına yönelik olarak mevcut durum ve eğilimler her zaman için planlamaya önemli veri teşkil eder.

Planlama faaliyetinde çok farklı verilerin sentezi sonucu gelişme stratejileri belirlendiğine göre; bu farklı veri türlerinin elde edilmesi ve değerlendirilmesinde ilgili disiplinlerin uyum içinde organizasyonu kaçınılmazdır.

Planlama faaliyeti yerleşmelerin gelecek periyotlardaki gelişim süreçlerini tanımlar. Bu bakımdan geliştirilen planın esnek, uygulanabilir ve kontrol edilebilir bir planlama anlayışı içinde çözümlenmesi gerekir.

Şehir Planlama, şehrsel mekanı kullanan bireylerin çevreleriyle olan tüm ilişkilerinin kurgusudur. Şehir planlama, planlama için gerekli verileri derleyen, bunları bilgiye dönüştüren ve bu bilgileri yönlendirip genel hedefleri ve bunlara ulaşmanın yollarını kurgulayan süreçleri tanımlamaktadır (Kiper, 2016).

John T. Howard'a göre şehir planlaması kentsel alanların büyümesinin ve değişmesinin rehberliğidir. Bu nedenle, şehir planlama ile fiziksel biçim ve binaların, sokakların, parkların, kamu hizmetlerinin ve diğer kentsel gelişme kalıplarının düzenlenmesinin ötesine geçen sosyal ve ekonomik hedeflerin yerine getirilmesi amaçlanmaktadır.

Thomas Adams'a göre ise 'Şehir planlaması, genel olarak güvenlik, sağlıklı ve güvenli yaşam ve çalışma koşulları amacı ile kentsel toplulukların fiziksel gelişimini planlama, verimli ve uygun dolaşım biçimleri sağlama ve genel kamu refahını geliştirme sanatıdır. Sağlıklı yaşam koşulları için gerekli olan doğal güzelliğin korunmasını amaçlar ve sağlam sosyal ve ekonomik büyümenin bir yan ürünü olarak yapıdaki güzelliğin desteklenmesini sağlar.

Lewis Mumford'a göre 'şehir planlaması, yer, iş ve insanlar hakkında bilinen gerçekler temelinde, zaman ve mekandaki insan faaliyetlerinin koordinasyonunu içerir. Topluma hizmetlerini artırmak amacıyla çevredeki çeşitli unsurların değiştirilmesini ve bu unsurların ilişkilerini kapsar.

Planlamanın temel amaçlarından biri; geniş kapsamlı büyüme

sürecinin gelişmesine yardımcı olmak ve bu gelişmeyi sağlamaktır. Bunu gerçekleştirmek için mevcut koşulların değerlendirilmesi, eğilimlerin analiz edilmesi, gelişme stratejilerinin belirlenmesi, hedeflerin, belirli program ve projelerin tanımlanması ve bunlar için kaynak tahsisi gereklidir.

Şehir planlamanın amaçları;

- **Şehrin sağlıklı bir şekilde büyümesine yardımcı olmak:** Nüfus artışına uyum sağlamak için önceden planlar yapılmasını sağlar. Bu süreçte vatandaşların ihtiyaçları (konut, sağlık, eğitim, hizmet, eğlence, vb.) ve ihtiyaç duyulan altyapı (yollar, ulaşım, vb.) gibi belirleyici faktörler göz önünde bulundurulur.
- **Yaşam kalitesini artırmak:** Kamusal açık alanların planlanması, konut alanlarının yeterli ve uygun şekilde planlanması, ulaşımın düzenlenmesi, sağlıklı altyapı planlarının oluşturulması gibi konular yaşam kalitesi için temel konuları oluşturmaktadır.
- **Afetleri öngörmek:** Deprem, sel vb. doğal afetleri tahmin ederek, riski minimum düzeye indirecek planlamalar yapılmasını sağlar. Böylelikle vatandaşların bu afetlerden korunması sağlanır.
- **Ülke ekonomisini geliştirmek:** Ülke ekonomisini geliştirecek, ülkeye ve bölgeye uygun sektörleri planlayarak, iş potansiyeli sağlar.

Şehir planlamasının yapılmaması durumunda; şehrin kontrolsüz gelişimi, gecekonduların ortaya çıkması, elektrik, su ve drenaj gibi temel altyapıların eksikliği, ulaşım problemleri, sanayinin gelişigüzel yerleşimi, yetersiz açık ve yeşil alanlar, gürültü ve hava kirliliği gibi çevresel sorunlar, çöplerin ve atıkların bertaraf sorunları, konut problemleri, sağlık ve eğitim tesislerinin yetersizliği ve uygun olmayan yerlerde yerleşmesi, yetersiz/fazla sanayi siteleri, kamu hizmetlerinin yetersizliği ve kamusal bilinç eksikliği gibi sorunlar ile karşılaşılacaktır (More, 2020).

Şehir planlama süreci" neyin (kentsel kullanımlar), nerede (kullanışların yer seçimi), ne kadar (iki boyutta alan ve üçüncü boyut hacim olarak), hangi doyumlukta (yoğunluk) olacağına, mevcut ve öngörülecek kullanımlar arasında nasıl bir ilişki (ulaşım ve erişim) kurulacağına karar verme" süreci olarak da tanımlanmaktadır. Şehrsel (kentsel tasarım ise bu kararlara mekânda biçim vermeye yönelik bir süreç olarak görülmektedir (Günay, 2012, Kiper, 2016).

Şehrsel tasarım, ögelerinin birbirleriyle ilişkilerinin kurgusu olarak mikro ölçekte oluşturulan planlar, makro ölçekte içeriğe sahip şehir planlamayı oluşturan küçük sistemcikler olarak değerlendirilebilir. **Şehrsel tasarım**, bir yönden çevrenin fiziksel düzeni, diğer yönden de çevre kullanıcılarının psikolojik gereksinmelerinin kurgusu konuları ile ilgilidir.

2014 yılında Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nde kentsel tasarım ilk kez tanımlanmıştır. Yönetmeliğe göre "Kentsel Tasarım Projesi: doğal, tarihi, kültürel, sosyal ve ekonomik özellikler ile arazi yapısı dikkate alınarak, tasarım amacına göre kütle ve yapılanma düzeni veya açık alan düzenlemelerini içeren; taşıt ulaşımı, otopark ve servis ilişkileri ve yaya dolaşım ilişkilerini kuran; yapı, sokak, doku, açık ve yeşil alanların ilişkisini ve kentsel mobilya detaylarını gösteren; altyapı unsurlarını bütüncül bir yaklaşımla disiplinler arası olarak ele alan; imge, anlam ve kimlik

özelliklerini ifade eden; tasarım ilke ve araçlarını içeren uygun ölçekteki projeyi" tanımlamaktadır.

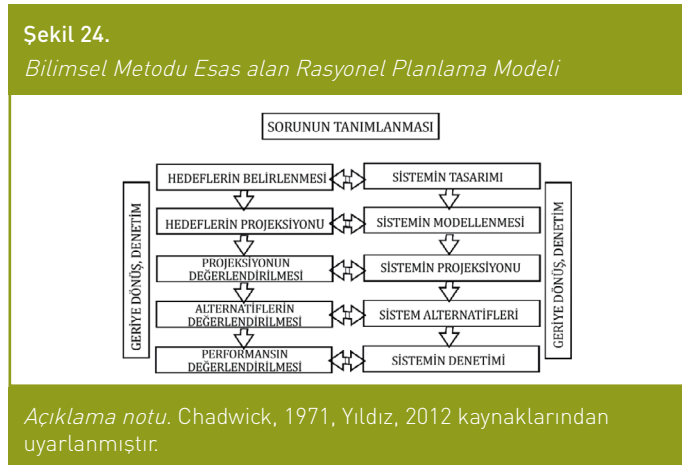
Planlama Sürecinin Aşamaları

Planlama süreci aşamaları problem ölçek ve boyutunda olmak üzere, problemin tanımlanması ve tanınmasından gelişir (Chadwick, 1971).

Buna göre bu süreci aşağıdaki şekilde söylemek mümkündür;

- Sorunun (problemin) Tanımlanması, Formüle Edilmesi
- Sorunun Çözümüne Yönelik Ölçütlerin Belirlenmesi
- Sorunun Modellenmesi
- Modelin Ölçütlere Göre Test Edilmesi
- Modelden Seçenek, çözüm çıkartılması
- Seçenek Çözümün Ölçütlere Göre Test Edilmesi
- Seçenek Çözümün Uygulanması

Yine Chadwick (1971)'e göre sorun çok boyutlu karmaşık bir sistem ise süreç kendine özgü bir durum gösterir ve şu şekilde aşamaları (Yıldız, 2012) (Şekil 24).



- Sistemin Tasarlanması ve Tanımlanması
- Sistemi Test Etmek için Ölçütlerin Belirlenmesi
- Sistemin Modellenmesi
- Sistem Modelinin Ölçütlere Göre Test Edilmesi
- Sistemin Gelecek Alternatif Modellerinin Tasarlanması
- Gelecek Durumun Tasarımının Ölçütlere göre Test Edilmesi
- Sistemsel Davranışın Gelecek Duruma Göre Test Edilmesi

Suher (1996) tarafından ise klasik planlama süreci aşamaları;

- Planlama ekibinin oluşturulması ve diğer disiplinlerin katılımının sağlanması
- Problemin tanımlanması
- Amaç ve hedeflerin belirlenmesi
- Verilerin sistemsel analizi
- Verilerin amaç ve hedefler doğrultusunda sentezi
- Kriterlerin belirlenmesi
- Plan alternatiflerinin geliştirilmesi
- Geriye dönüş ve kontrol
- Alternatifler arasında seçim
- Geriye dönüş ve kontrol
- Uygulama
- Geriye dönüş ve kontrol

olarak tariflenmiştir.

Planlama, sosyal, fiziksel (doğal çevre, yapılaşmış çevre), mekânsal, kültürel, tarihsel vb gibi birçok konunun analizini içerdiği için multidisipliner bir konudur. Bu nedenle farklı disiplinlerdeki birçok uzmanla birlikte çalışmayı gerektirir. Bu anlamda planlama sürecinde, çalışma yapılan alana göre de şekillenen planlama ekibi, genel olarak, şehir plancı, mimar, peyzaj mimarı, sosyal bilimler uzmanları (sosyoloji, arkeoloji, hukuk, tarih uzmanı vb.) jeoloji mühendisi, hidrojeoloji mühendisi, çevre mühendisi, harita mühendisi, ziraat mühendisi, orman mühendisi, inşaat mühendisi gibi çok çeşitli disiplinlerden uzmanlardan oluşur. Planlama sürecinde uzmanların çalışmalarına belirli süreçlerde yerel yöneticiler ve halkın da dahil olması bu süreç için bir gerekliliktir (Tablo 10).

Tablo 10.

Planlama Süreci, Katılım, Aktörler ve Sorumlulukları

Planlama Süreci Adımları	Halk	Plancılar	Yerel Yönetim
1. Toplumsal Değerlerin Tayini	X	0	
2. Hedeflerin ve Amaçların Belirlenmesi	X	0	X
3. Veri Toplanması		X	
4. Kriterlerin ve Standartların Belirlenmesi			
5. Alternatif Planların Geliştirilmesi		X	
6. Bir Alternatifin Seçilmesi	X	0	X
7. Uygulanacak Planın Detaylı Tasarımı		X	
8. Planın Düzeltilmesi / Onanması	X	0	X
9. Uygulama		X	X
10. Veri Geri Dönüşü	X	X	X
<i>X Baş rol</i>		<i>0 imkan sağlayıcı/destekleyici rol</i>	

Açıklama notu. Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması, TÜİK, (2006, 2013); Türkiye Habitat III Ulusal Raporu (2014) kaynağından alınmıştır.

Plan; Planlama amaç ve hedeflerine uygun olarak kullanılan uygulama araçlarından biridir.

Planlamanın temel amaçlarından bazıları;

- Geniş kapsamlı büyüme sürecinin gelişmesine yardımcı olmak ve bu gelişmeyi sağlamaktır.
- Bunu gerçekleştirmek için mevcut koşulların değerlendirilmesi, eğilimlerin analiz edilmesi, gelişme stratejilerinin belirlenmesi, hedeflerin, belirli program ve projelerin tanımlanması ve bunlar için kaynak tahsisi gereklidir.
- Planlamada en önemli durum yerleşmenin yapısına uygun gelişme stratejilerinin belirlenmesidir.
- Gelecekteki durumun planlanmasına yönelik olarak mevcut durum ve eğilimler her zaman için planlamaya önemli veri teşkil eder;
- Planlama faaliyetinde çok farklı verilerin sentezi sonucu gelişme stratejileri belirlendiğine göre; bu farklı veri türlerinin elde edilmesi ve değerlendirilmesinde ilgili disiplinlerin uyum içinde organizasyonu kaçınılmazdır.
- Planlama faaliyeti yerleşmelerin gelecek periyotlardaki gelişim süreçlerini tanımlar. Bu bakımdan geliştirilen planın esnek, uygulanabilir ve kontrol edilebilir bir planlama anlayışı içinde çözümlenmesi gerekir.

4.2 Kent Planlamada Uygulama Araçları

Şehircilik planlama ve düzenleme çalışmalarında amaç, mekânda olması gereken düzenin, yani mekânın uyumlu organizasyonunun yaratılmasıdır. Bu organizasyonun uygulama araçları;

- Plan
- Program
- Yönetmelik'lerdir.

Türkiye'de Planlama Sistemi ve Planlama Hiyerarşisi

Şehircilikte planlama sistemi ve planlama hiyerarşisi önemlidir. Planlama Hiyerarşisi, planlama kademelerini içerir. Planlama kademeleri 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 6. Maddesi ile düzenlenir. "Planların kademeli birtikliliği" olarak da ifade edilir.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun 6. Madde hükümlerine göre: Mekânsal planlar, kapsadıkları alan ve amaçları açısından Mekânsal Strateji Planlarına uygun olarak hazırlanmaktadır. "Çevre Düzeni Planları" ve "İmar Planları" kademelerinden oluşur. İmar planları ise Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı olarak hazırlanmaktadır. Her plan bir üst plana göre hazırlanır ve bu süreç planlar arasındaki ilişkiyi belirler.

Yine, 3194 sayılı İmar Kanunu'nda, plan türleri ile ilgili hükümlerde "üst ölçekli plana uygunluk" hüküm altına alınmıştır. Nazım planları mevcutsa bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak hazırlanır. Uygulama İmar Planlarının da üst ölçekli Nazım İmar Planına uygun olarak hazırlanması zorunludur.

4.2.1 Planlar

Yasal mevzuatımıza göre planlar;

- Mekansal Strateji Planı
 - Kalkınma Planı,
 - Bölge Planı,
 - Çevre Düzeni Planı,
 - İl Çevre Düzeni Planı,
 - Nazım İmar Planı,
 - Uygulama İmar Planı
- olarak kademelendirilmiştir.

Dolayısıyla her bir plan yürürlükteki üst planların ana ilkelerine, stratejilerine, hedeflerine ve kararlarına uymak zorundadır. Yürürlükteki üst ölçekli planlar bir alt ölçekli planı yönlendirir.

3194 sayılı Kanun'un 6. maddesi, plan kademelerini ve Türkiye'de Planlama Hiyerarşisi sırasını şu hükümlerle belirler:

"Madde 6 – Planlar, kapsadıkları alan ve amaçları açısından; "Bölge Planları" ve "İmar Planları", imar planları ise, "Nazım İmar Planları" ve "Uygulama İmar Planları" olarak hazırlanır. Uygulama imar planları, gerektiğinde etaplar halinde de yapılabilir."

3194 sayılı İmar Kanunu'na göre sınıflama:

- Mekânsal Strateji Planları,
- Çevre Düzeni Planları, "Ülke Planı", "Bölge Planı"
- İmar Planları, "Nazım İmar Planı", "Uygulama İmar Planı"

3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesi'nde: "Çevre düzeni planı; Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plandır." şeklinde hüküm bulunmaktadır.

İmar Kanunu'nun 9. maddesinde ise: "Metropolitan İmar Planı" kavramlarından bahsedilmektedir.

Aşağıda Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin 6. maddesinde, "Mekânsal Planlama Kademeleri ve İlişkileri" düzenlenmiştir.

Buna göre mekânsal planlama kademeleri, üst kademeden alt kademeye doğru sırasıyla aşağıdaki gibi olacaktır;

- a. Mekânsal Strateji Planı,
- b. Çevre Düzeni Planı,
- c. Nazım İmar Planı ve
- d. Uygulama İmar Planı'dır.

Bir diğer sınıflama il düzeyinde yapılan planları tanımlamaktadır.

İl düzeyinde üst ölçekli planlar:

- Bölge Planları, Kalkınma Bakanlığı ve Kalkınma Ajansları tarafından hazırlanan (Strateji ve Bütçe Başkanlığı) planlardır;
- Çevre Düzeni Planları; Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından hazırlanan birden çok ili kapsayan planlardır.
- İl Çevre Düzeni Planları,
- 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları, Büyükşehir belediyeleri tarafından hazırlanan planlar olarak dörde ayrılır.

Tüm bu açıklamalar sonrasında mevzuatımızda yer alan plan türlerinin sınıflaması aşağıda yer almaktadır (Tablo 11).

Tablo 11.

Plan Türleri

Sosyo Ekonomik Planlar	Kalkınma Planı Bölge Planı Stratejik Plan
Üst Düzey Fiziki Planlar	Metropolitan Alan Planı Çevre Düzeni Planı Havza Koruma Eylem Planı Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması Turizm Planı
Yerel Fiziki Planlar	Nazım İmar Planı Uygulama İmar Planı
Özel Amaçlı Fiziki Planlar	Koruma Amaçlı İmar Planı Özel Çevre Koruma Bölgesi İstih İmar Planları
Tamamlayıcı Planlar	İlave İmar Planı Revizyon İmar Planı Mevzii İmar Planı

4.2.1.1. Sosyo-Ekonomik Planlar

a.Kalkınma Planı

Bu planların ilki 1963 yılında Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanarak onaylanarak uygulanmaya başlanmıştır. Kalkınma Planları ile; toplam yatırımlar ve harcamalar, ülkedeki talep durumu, tasarruf eğilimleri göz önüne alınarak hedeflenen büyümeye ulaşılmaya çalışılır. 2007 yılına kadar beşer yıllık dönemler olarak hazırlanmakla birlikte AB' ye uyum politikaları çerçevesinde 2007-2013 dönemi için yedi yıllık hazırlanmıştır. Günümüzde 11. Kalkınma Planı (2019-2023) dönemi içinde bulunmaktayız (Tablo 12).

Devlet Planlama Teşkilatı'nın 2011 yılında kapatılmasıyla birlikte yine 2011 yılına çıkarılan 641 sayılı "Kalkınma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

Tablo 12.
Kalkınma Planları

Plan Adı	Dönemi	Hazırlayan Kurum
Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	1963-1967	DPT
İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	1968-1972	DPT

Tablo 12.
Kalkınma Planları(devamı)

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı	1973-1977	DPT
Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı	1979-1983	DPT
Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	1985-1989	DPT
Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı	1990-1994	DPT
Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	1996-2000	DPT
Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	2001-2005	DPT
Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı	2007-2013	DPT
Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı	2014-2018	Kalkınma Bakanlığı
Onbirinci Beş Yıllık Kalkınma Planı	2019-2023	Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı

(R.G.08.06.2011) nin 2. maddesinin b fıkrası ile plan yapma yetkisi Kalkınma Bakanlığına verilmiştir.

Onuncu Kalkınma Planı'nı hazırlayan ve On Birinci Kalkınma Planı hazırlıklarını sürdüren Kalkınma Bakanlığı 2018 yılında kapatılarak, görev yetki ve sorumlulukları "Cumhurbaşkanlığı Kabinesi" kapsamında bir Bakanlığa değil, doğrudan bir bürokratik yapı olan Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'na devredilmiştir. Böylelikle kalkınma planları Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından hazırlanır ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulur. Kalkınma Planları'nın onay yetkisi Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndedir.

Aşağıda Kalkınma Planı'na göre hazırlanan Kalkınma Projeleri'nden bazıları yer almaktadır:

- Güneydoğu Anadolu Bölgesel Kalkınma Projesi (GAP)
- Doğu Karadeniz Bölgesel Kalkınma Projesi (DOKAP)
- Doğu Anadolu Bölgesel Kalkınma Projesi (DAP)
- Zonguldak, Bartın, Karabük Bölgesel Kalkınma Projesi (ZBK)
- Yeşilirmak Havza Gelişim Projesi (YHGP)

b. Bölge Planı

İmar kanununun 8. maddesinin (a) fıkrasında Bölge planları;

"Bölge planları, sosyo-ekonomik gelişme eğilimlerini, yerleşmelerin gelişme potansiyelini, sektörel hedefleri, faaliyetlerin ve alt yapılarının dağılımını belirlemek üzere hazırlanacak bölge planlarını, gerekli gördüğü hallerde Devlet Planlama Teşkilatı yapar veya yaptırır" şeklinde hüküm altına alınmıştır.

Bölge planlarının ana hedefi, bölgeler arası dengesizliklerin giderilmesidir. Bu planlar yol gösterici nitelikte ve bölge ölçeğinde olup, sosyo-ekonomik boyuttan, fiziksel boyuta geçişte önemli bir role sahiptir. Bölge planı fiziki bir mekânsal plan olmadığı için ölçeği de bulunmamaktadır.

Sosyo-ekonomik gelişme eğilimlerini, yerleşmelerin gelişme potansiyelini, sektörel hedefleri, faaliyetlerin ve alt yapıların dağılımını belirlemek üzere hazırlanacak bölge planları, gerekli gördüğü hallerde Kalkınma Ajansları (öncesinde DPT) tarafından

yapılır ya da yaptırılır. 3194 sayılı İmar Kanunu hukuki dayanaktır. İlki Marmara Bölgesi için geliştirilen Bölge Planları, günümüzde ise Avrupa Birliğine uyum sürecinde Nuts bölgeleme sistemlerine göre kurulan Kalkınma Ajansları bu planları yapmaktadır.

1 Nolu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin "Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı" görevlerini düzenleyen kısmının "Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü" görevlerini düzenleyen 394. maddesinde "Bölgesel gelişme ulusal stratejisi, bölge planları ve stratejilerinin hazırlık çalışmalarını yapmak veya yaptırmak, bu belgelerin sektörel ve tematik politikalarla uyum ve tamamlayıcılığını sağlayacak tedbirler geliştirmek" bu genel müdürlüğün görevleri arasında sayılmıştır.

c. Stratejik Plan

Kamu idarelerinin orta ve uzun vadeli amaçlarını, temel ilke ve politikalarını, hedef ve önceliklerini, performans ölçütlerini, bunlara ulaşmak için izlenecek yöntemler ile kaynak dağılımlarını içeren "Stratejik Plan", 5018 sayılı Kanunu ile birlikte 5393 sayılı Belediye ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunları ile hazırlanır. Nüfusu 50.000'den fazla olan belediyelerin Stratejik Plan hazırlaması zorunludur.

"Mekânsal Strateji Planı ekonomik, sosyal politikalar ve çevre politikaları ile stratejilerini mekânla ilişkilendirerek fiziki gelişmeyi ve sektörel kararları yönlendiren, ülke bütününde ve gerekli görülen bölgelerde hazırlanan, raporu ile bütün olan plandır."

Bu niteliği ile mekânsal strateji planları; mekânsal gelişmeyi yönlendiren, soyut, grafik anlatım diline ve şematik gösterim tekniğine sahip, mekânsal gelişme stratejilerini içeren plandır (T.C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022).

1 no'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 97/d maddesinde: "Mekânsal strateji planlarını ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapmak suretiyle hazırlamak ve mahalli idarelerin plan kararlarının bu stratejilere uygunluğunu denetlemek," 102/a maddesinde "Yerleşme, yapılaşma ve arazi kullanımına yön veren, her tür ve ölçekte fiziki planlara ve uygulamalara esas teşkil eden üst ölçekli mekânsal strateji planlarını ve çevre düzeni planlarını ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yaparak hazırlamak, hazırlatmak, onaylamak ve uygulamanın bu stratejilere göre yürütülmesini sağlamak," görevleri yer almaktadır.

6495 sayılı Kanun ile değiştirilen 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 8/b maddesi ile mekânsal strateji planlarının plan kademelenmesindeki yeri belirlenmiştir.

14.06.2014 tarihli ve 29030 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nde mekânsal strateji planına ilişkin hususlar detaylandırılmıştır (T.C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022).

4.2.1.2 Üst Düzey Fiziki Planlar:

a. Metropoliten Alan Planı

Metropoliten İmar Planları, kalkınma ve bölge planları kararları doğrultusunda, birden fazla belediyeyi kapsayacak şekilde hazırlanmaktadır. Alt düzeydeki Nazım ve Uygulama İmar Planlarını yönlendirici niteliktedir. Genel olarak, 1/50 000 ölçeğinde hazırlanan bu planlar üst ölçekli bir plan olarak kabul edilmektedir.

Şehir ve Bölge Planlama

Metropolitan Alan Planı, Metropolitan alan sınırı belirlenmiş olan bölgenin gelecekteki nüfus yoğunluğu, çeşitli fonksiyondaki yerleşme alanlarını ve gelişme yön ve büyüklük ilkelerini, ana ulaşım sistemlerini, sosyo-ekonomik problemlerin çözümü gibi hususları gösteren diğer imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve bu raporla beraber bir bütün olan ve gereğinde uygulama hükümlerini ihtiva eden plandır.

Metropolitan alan planları, 3194 sayılı İmar Kanununun 9. maddesinin verdiği yetkiye dayanılarak Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından yapılmaktadır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun planlama konusunda T.C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın yetkilerini düzenleyen 9. maddesinde "Bakanlık gerekli görülen hallerde, kamu yapıları ve enerji tesisleriyle ilgili alt yapı, üst yapı ve iletim hatlarına ilişkin imar planı ve değişikliklerinin, umumi hayata müessir afetler dolayısıyla veya toplu konut uygulaması veya Gecekondu Kanunu'nun uygulanması amacıyla yapılması gereken planların ve plan değişikliklerinin, birden fazla belediyeyi ilgilendiren metropolitan imar planlarının veya içerisinden veya civarından demiryolu veya karayolu geçen, hava meydanı bulunan veya havayolu veya denizyolu bağlantısı bulunan yerlerdeki imar ve yerleşme planlarının tamamını veya bir kısmını, ilgili belediyelere veya diğer idarelere bu yolda bilgi vererek ve gerektiğinde işbirliği sağlayarak yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye ve re'sen onaylamaya yetkilidir." hükmü yer almaktadır.

b. Çevre Düzeni Planı

3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesinde, Çevre düzeni planı,

"Ülke ve Bölge Plan Kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plandır" şeklinde ifade edilmiştir.

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliğine göre;

"Çevre Düzeni Planı; varsa Mekânsal Strateji Planlarının hedef ve strateji kararlarına uygun olarak orman, akarsu, göl ve tarım arazileri gibi temel coğrafi verilerin gösterildiği, kentsel ve kırsal yerleşim, gelişme alanları, sanayi, tarım, turizm, ulaşım, enerji gibi sektörlerle ilişkin genel arazi kullanım kararlarını belirleyen, yerleşme ve sektörler arasında ilişkiler ile koruma-kullanma dengesini sağlayan 1/50.000 veya 1/100.000 ölçekteki haritalar üzerinde ölçeğine uygun gösterim kullanılarak bölge, havza veya il düzeyinde hazırlanabilen, plan notları ve raporuyla bir bütün olarak yapılan plandır." şeklinde tanımlanmaktadır.

Bir başka deyişle, Çevre Düzeni Planı, yerleşim, gelişme alanları, konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım, enerji gibi sektörler ile kentsel ve kırsal yapı ve gelişmeyle doğal ve kültürel değerler arasında koruma kullanma dengesini sağlayan, arazi kullanma kararlarını belirleyen yönetsel, mekansal ve işlevsel bütünlük gösteren sınırlar içinde varsa Mekânsal Strateji Planlarının kararlarına uygun olarak yapılan, idareler arası koordinasyon esaslarını belirleyen, yeni gelişmeleri ve bölgesel dinamikleri dikkate alan, plan notları ve raporuyla bir bütün olan planı ifade etmektedir.

Çevre Düzeni Planları, Nazım ve Uygulama İmar Planlarını başlatıcı ve yönlendiricidir. Arazi kullanım kararlarını genel hatlarıyla belirler, üzerinden ölçü alınarak uygulamaya geçilemez.

Plan paftaları, plan uygulama hükümleri ve plan açıklama raporu ile bir bütündür (T.C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022).

Çevre Düzeni Planlarını hazırlamak veya hazırlatmak, onaylamak, uygulanmasını sağlamak görevi Çevre ve Şehircilik Bakanlığının, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün yetki ve sorumluluğundadır. 2872 sayılı Çevre Kanunu ve 29030 sayılı Mekansal Planlar Yönetmeliği hukuki dayanaktır.

644 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 7. maddesinin 3. fıkrası uyarınca Büyükşehir belediyeleri sınırları içerisindeki çevre düzeni planlarını büyükşehir belediyeleri, büyükşehir olmayan illerde ise Bakanlık yapar, yaptırır ve onaylar (T.C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022).

c. Havza Koruma Eylem Planı

Su kaynakları potansiyelinin korunması, kullanımının sağlanması, kirlenmesinin önlenmesi ve kirlenmiş olan su kaynaklarının kalitesinin iyileştirilmesi amacıyla hazırlanan plandır.

2012 yılında Orman ve Su İşleri Bakanlığı / Su Yönetimi Genel Müdürlüğü'nce, "Havza" bazında entegre koruma planlarının yapılması ve uygulanması prensip olarak benimsenmiştir.

Havza bazında entegre koruma planları yapılması yoluyla tüm gelişmelere ve kullanımlara kontrollü bir şekilde yön verilmesi açısından 25 akarsu havzasında "Havza Koruma Eylem Planları"nın hazırlanması için havzalarda önceliklendirme çalışması yapılmıştır. Türkiye'deki mevcut 25 havza önceliklendirilerek ve daha sonra bu çerçevede Havza Koruma Eylem Planları (HKEP) Bakanlığın, Su Yönetimi Genel Müdürlüğü'nce hazırlanmıştır.

d. Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması

04.06.2014 tarihli ve 29030 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 'Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'ne göre: "bütünleşik kıyı alanları planı mekânsal planlama kademelenmesinde yer almayan, kıyı ve etkileşim alanına özgü stratejik yaklaşımla hazırlanan ve imar planlarını yönlendiren plan" olarak tanımlanmıştır.

Kıyı alanlarındaki alt ölçekli plan kararlarını etkileyen ve mekânsal planlar kademelenmesinde yer almayan stratejik yaklaşımlı bir plandır. Kıyı alanlarında mekânsal gelişme stratejilerinin belirlenmesi ve sektörel uyumun temin edilmesi çerçevesinde hazırlanmakta olup, üst ölçekli bir plan olma özelliği ile çevre düzeni planları, kıyı alanlarına ilişkin nazım ve uygulama imar planları dâhil tüm planlama ve uygulamalara girdi sağlamaktadır. Kıyı kenar çizgisinin kıyı ve deniz tarafına ilişkin karar ve stratejiler üretmek sahil şeridi ve kara tarafına ilişkin getirdiği stratejilerle de ilgili idarelerin uygulamalarına yol gösterici bir plandır (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022).

Bütünleşik kıyı alanları planlarının hedefleri: Ülkemizdeki kıyı planlama ve uygulama çalışmalarına yeni bir yaklaşım getirmek, kıyılarda koruma ve denetimle ilgili tedbirleri belirlemek, kıyı alanlarında yerel beklenti ve talepleri yönlendirmek, kıyılarda örtüşen yetki alanlarını düzenlemek ve kıyı alanlarının uyumlu ve dengeli bir şekilde korunarak kullanımını teşvik etmek üzere tüm sektörleri dikkate alan bütüncül politika ve karar alma süreçlerinin sağlanması ve kıyı alanlarında yapılacak kıyı yapılarına ilişkin uygulamalar için yol gösterici strateji ve hedefler üretmek olarak

belirlenmiştir [T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2022].

Yasal çerçeve:

Bütünleşik Kıyı Alanları Planı 14.06.2014 tarihli ve 29030 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan ‘Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’ne uygun olarak hazırlanmaktadır.

1982 Anayasasının “A. Kıyılardan yararlanma” başlıklı 43. Maddesine göre, “Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği’ne göre Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı; kıyıların korunması ve kamu yararına kullanılmasına ilişkin olarak bu kanun ile belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde merkezde düzenleyici ve denetleyici tek yetkili kurumdur.

644 sayılı Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 7. maddesinde tanımlanan görev ve yetki çerçevesinde Bakanlığımıza bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlaması çalışmaları, kıyı alanlarının düzenlenmesine dair iş ve işlemler ile bu alanlara ilişkin jeolojik ve jeoteknik etütleri yapmak, yaptırmak ve onaylamak, kıyı kenar çizgisini tespit etmek, onaylamak ve tescilini sağlamak görevi verilmiştir.

e. Turizm Planı

İlan edilen Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi KTKGB ve ve/veya Turizm Merkezi (TM) kapsamında, turizm sektörünün ekolojik ve ekonomik verimliliği ve sürdürülebilir turizm ilkesi doğrultusunda kültür ve turizme dönük kullanımların ağırlıklı olduğu bölgelerdeki koruma ve gelişmeyi sağlamak, kısa ve uzun dönemli ilke ve hedefler ile hedefler ile mekansal stratejileri belirlemek üzere hazırlanan bu Yönetmelikte tanımlanan çeşitli ölçeklerde hazırlanan fiziksel planlardır [T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022].

Turizm sektöründe hedeflerin belirlenmesi, bu hedeflere ulaşmak için kullanılacak kaynakların tespiti, alınacak önlemlerin belirlenmesi amacıyla yapılan planlardır. Yine, hedef -kaynak-önlem arasında ülkenin ekonomik sistemine, siyasal rejimine göre gerçekçi bir uyumun kurulması amaçlanmaktadır.

Mevzuatımızda; Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri ile Turizm Merkezlerinin Belirlenmesine ve İlanına İlişkin Yönetmelik ile kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinin nasıl belirleneceği, Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde ve Turizm Merkezlerinde İmar Planlarının Hazırlanması ve Onaylanmasına İlişkin Yönetmelik ile de bu bölgeler içinde imar planlarının nasıl hazırlanacağına ilkeleri düzenlenmiştir.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 7. maddesine göre Kültür ve Turizm Bakanlığı; kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri içinde her ölçekteki planları yapmaya, yaptırmaya, resen onaylamaya ve tadil etmeye yetkilidir [T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022].

f. Üst Ölçekli Mekânsal Planların Sosyo-Ekonomik Planlara Uygunluğu

Yürürlükteki mevzuatımız, mekânsal üst ölçekli planların, sosyo-ekonomik planlara uygun olması zorunluluğunu ortaya koyar.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin 6. maddesi mekânsal planların sosyo-ekonomik planlara uygunluğunu düzenlemektedir. Maddeye göre mekânsal strateji planları ve çevre düzeni planları hazırlanırken kalkınma planı, bölge planları, bölgesel gelişme stratejileri ve diğer strateji belgeleri ile ortaya konulan hedefler dikkate alınmaktadır.

4.2.1.3 Yerel Fiziki Planlar:

a. Nazım İmar Planı

“Tasdikli halihazır haritalar üzerine varsa bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporuyla beraber bütün olan plan” olarak tanımlanır [3194 sayılı İmar Kanunu, 1985].

Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca (Bakanlığın yetkisi dahilinde ilgili belediyeler tarafından da yapılır.) verilen plan yapma, yaptıрма, değiştirme ve resen onaylama yetkileri saklı kalmak kaydı ile, imar planları ile ilgili idarece doğrudan veya ihale suretiyle yaptırabileceği gibi İller Bankası Genel Müdürlüğü’ne yetki verilmesi suretiyle de yaptırılabilir. 3194 sayılı imar kanunu ile 5216 sayılı belediye kanunu yetkisi dâhilindedir.

b. Uygulama İmar Planı

“Tasdikli halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak nazım imar planı esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren plan” olarak tanımlanır [3194 sayılı İmar Kanunu, 1985].

İlgili Belediye tarafından hazırlanır. Uygulama İmar Planı’nı Belediye kendi planlama bürosunda yapabileceği gibi, ihaleye de sunabilir. Onanma şekli Nazım İmar Planı ile aynıdır. 3194 sayılı imar kanunu yetkisi dahilindedir.

Alt ölçekli planlar 3194 sayılı İmar Kanunu’nda tanımlanmaktadır. Kanun maddeleri aşağıda yer almaktadır.

Alt Ölçekli Planlar- 3194 sayılı İmar Kanunu

Tanımlar:

“Madde 5 – Bu Kanunda geçen terimlerden bazıları aşağıda tanımlanmıştır.

Nazım İmar Planı; [Değişik:29/11/2018-7153/10 md.] varsa bölge planlarının mekâna ilişkin genel ilkelerine ve varsa çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine,

Şehir ve Bölge Planlama

yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklüklerini, nüfus yoğunlukları ve eşiklerini, ulaşım sistemlerini göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, plan hükümleri ve raporuyla beraber bütün olan plandır.

Uygulama İmar Planı; tasdikli halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak nazım imar planı esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren plandır.

Yerleşme Alanı; imar planı sınırı içindeki yerleşik ve gelişme alanlarının tümüdür.

İmar Adası; imar planındaki esaslara göre meydana gelen adadır.

İmar Parseli; İmar adaları içerisindeki kadastro parsellerinin İmar Kanunu, İmar Planı ve yönetmelik esaslarına göre düzenlenmiş şeklidir.

Kadaastro Adası; kadastro yapıldığı zaman var olan adadır.

Kadaastro Parseli; kadastro yapıldığı zaman kadastro adaları içinde bulunan mülkiyeti tescilli parseldir.

Yapı; karada ve suda, daimi veya muvakkat, resmi ve hususi yeraltı ve yerüstü inşaatı ile bunların ilave, değişiklik ve tamirlerini içine alan sabit ve müteharrik tesislerdir.

Bina; kendi başına kullanılabilen, üstü örtülü ve insanların içine girebilecekleri ve insanların oturma, çalışma, eğlenme veya dinlenmelerine veya ibadet etmelerine yarayan, hayvanların ve eşyaların korunmasına yarayan yapılardır.

(Ek: 14/4/2016-6704/7 md.) Su yolu; imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir.

İlgili idare; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında valiliktir.

Bakanlık; Bayındırlık ve İskan Bakanlığıdır.

Müjavir Alan; imar mevzuatı bakımından belediyelerin kontrol ve mesuliyeti altına verilmiş olan alanlardır.

Çevre düzeni planı; **(Değişik:29/11/2018-7153/10 md.)** varsa mekânsal strateji planlarının hedef ve stratejilerine uygun olarak yerleşim, gelişme alanları ve sektörlere ilişkin alt ölçek planlarını yönlendiren genel arazi kullanım kararları çerçevesinde ilke ve kriterleri belirleyen, bölge, havza veya il bütününde hazırlanan, plan hükümleri ve raporuyla bir bütün olan plandır.

(Ek : 26/4/1989 - 3542/1 md.) Fen adamları; yapı, elektrik tesisatı, sıhhi tesisat ve ısıtma, makine, harita-kadaastro ve benzeri alanlarda mesleki ve teknik öğrenim veren en az lise dengi okullardan mezun olmuş veya lise mezunu olup, bir öğretim yılı süreyle bakanlıkların açmış olduğu kursları başarıyla tamamlamış olanlar ile 3308 sayılı Çıraklık ve Meslek Eğitimi Kanununa göre ustalık belgesine sahip olan elemanlardır.

(Ek:29/11/2018-7153/10 md.) Mekânsal Strateji Planı; ekonomik,

sosyal politikalar ve çevre politikaları ile stratejilerini mekânla ilişkilendirerek fiziki gelişmeyi ve sektörel kararları yönlendiren, ülke bütününde ve gerekli görülen bölgelerde hazırlanan, raporu ile bütün olan plandır.

Ayrıca, bu Kanunda adı geçen diğer tanımlar Bakanlıkça hazırlanacak yönetmelikte tarif edilir.”

İKİNCİ BÖLÜM

İmar Planları ile İlgili Esaslar

Mekânsal planlama kademeleri:

“Madde 6 – (Başlığı ile Birlikte Değişik:29/11/2018-7153/11 md.)

Mekânsal planlar, kapsadıkları alan ve amaçları açısından Mekânsal Strateji Planlarına uygun olarak; “Çevre Düzeni Planları” ve “İmar Planları” kademelerinden oluşur. İmar planları ise nazım imar planı ve uygulama imar planı olarak hazırlanır. Her plan bir üst kademedeki plana uygun olarak hazırlanır.

Mekânsal strateji planlarında; kalkınma planı ile varsa bölge planları, bölgesel gelişme stratejileri ve diğer strateji belgelerinde ortaya konulan hedefler dikkate alınır.

Büyükşehirlerde 1/25.000 ölçekli nazım imar planının yapılmış olması, gerekli görülen bölgelerde 1/5.000 ölçekli nazım imar planlarının yapılmasına engel teşkil etmez.

Halihazır harita ve imar planları:

Madde 7 – Halihazır harita ve imar planlarının yapılmasında aşağıda belirtilen hususlara uyulur.

a) Halihazır haritası bulunmayan yerleşim yerlerinin halihazır haritaları belediyeler veya valiliklerce yapılır veya yaptırılır. Bu haritaların tasdik mercii belediyeler ve valilikler olup tasdikli bir nüshası Bakanlığa, diğer bir nüshası da ilgili tapu dairesine gönderilir.

b) Son nüfus sayımında, nüfusu 10.000’i aşan yerleşmelerin imar planlarının yaptırılmaları mecburidir.

Son nüfus sayımında nüfus 10.000’i aşmayan yerleşmelerde, imar planı yapılmasının gerekli olup olmadığına belediye meclisi karar verir. Mevcut imar planları yürürlüktedir.

c) Mevcut planların yerleşmiş nüfusa yetersiz olması durumunda veya yeni yerleşme alanlarının acilen kullanmaya açılmasını temin için; belediyeler veya valiliklerce yapılacak (...)2) imar planlarına veya imar planı olmayan yerlerde Bakanlıkça hazırlanacak yönetmelik esaslarına göre uygulama yapılır.

Haritaların alınmasına veya imar planlarının tatbikatına memur edilen vazifeliler, vazifelerini yaparlarken 2613 sayılı Kadaastro ve Tapu Tahrihi Kanununun 7’nci maddesindeki selahiyeti haizdirler.

Planların hazırlanması ve yürürlüğe konulması:{1}

Madde 8 – Planların hazırlanmasında ve yürürlüğe konulmasında aşağıda belirtilen esaslara uyulur.

a) Bölge planları; sosyo - ekonomik gelişme eğilimlerini,

yerleşmelerin gelişme potansiyelini, sektörel hedefleri, faaliyetlerin ve alt yapıların dağılımını belirlemek üzere hazırlanacak bölge planlarını, gerekli gördüğü hallerde Devlet Planlama Teşkilatı yapar veya yaptırır.

b) İmar Planları; Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planından meydana gelir. Mevcut ise bölge planı ve çevre düzeni plan kararlarına uygunluğu sağlanarak, belediye sınırları içinde kalan yerlerin nazım ve uygulama imar planları ilgili belediyelerce yapılır veya yaptırılır. **(Ek cümle:14/2/2020-7221/6 md.)** Planlar, plan değişiklikleri ve plan revizyonları; kayıt altına alınmak ve arşivlenmek üzere Bakanlıkça oluşturulan elektronik ortama yüklenmek ve aynı sistem üzerinden Plan İşlem Numarası almak zorundadır. Planlar, belediye meclisince onaylanarak yürürlüğe girer. **[Yeniden düzenleme dördüncü cümle: 12/7/2013-6495/73 md.]** Bu planlar onay tarihinden itibaren belediye başkanlığınca tespit edilen ilan yerlerinde ve ilgili idarelerin internet sayfalarında bir ay süreyle eş zamanlı olarak ilan edilir. Bir aylık ilan süresi içinde planlara itiraz edilebilir. Belediye başkanlığınca belediye meclisine gönderilen itirazlar ve planları belediye meclisi onbeş gün içinde inceleyerek kesin karara bağlar (1)(3).

Belediye ve mücavir alan dışında kalan yerlerde yapılacak planlar valilik veya ilgisince yapılır veya yaptırılır. Valilikçe uygun görüldüğü takdirde onaylanarak yürürlüğe girer. **(Yeniden düzenleme üçüncü cümle: 12/7/2013-6495/73 md.)** Onay tarihinden itibaren valilikçe tespit edilen ilan yerinde ve ilgili idarelerin internet sayfalarında bir ay süreyle eş zamanlı olarak ilan edilir. Bir aylık ilan süresi içinde planlara itiraz edilebilir. İtirazlar valiliğe yapılır, valilik itirazları ve planları onbeş gün içerisinde inceleyerek kesin karara bağlar (1).

(Ek paragraf:14/2/2020-7221/6 md.) İmar planları ve bu planlardaki değişikliklerin nerede askıya çıktığına dair bilgilendirme ilanı, askı süresi ile eş zamanlı olarak ilgili muhtarlıkların panosunda duyurulur. Ayrıca plan değişikliği hakkında, değişikliğe konu alanda görülebilir bir şekilde en az 2 adet tabela ile 30 gün süreyle bilgilendirme yapılır.

Uygulama İmar Planı Donatı Standartları: Kentsel, Sosyal ve Teknik Alt Yapı: (Tablo 13)

4.2.1.4. Özel Amaçlı Fiziki Planlar

a. Koruma Amaçlı İmar Planı

"Koruma Amaçlı İmar Planı"; 3386 ve 5226 sayılı Kanunlar ile değişik 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda belirlenen sit alanlarında, alanın etkileşim-geçiş sahasını da içine alan, kültür ve tabiat varlıklarının sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda korunması amacıyla yapılır. Alanın arkeolojik, tarihi, doğal, mimari, demografik, kültürel, sosyo-ekonomik, mülkiyet ve yapılaşma verilerini içeren araştırmalar sonrasında hali hazır haritalar üzerine çizilir. Koruma alanı içinde yaşayan hane halklarının ve faaliyet gösteren iş yerlerinin sosyal ve ekonomik yapılarını iyileştiren, istihdam ve katma değer yaratan stratejileri ortaya koyar. Koruma esasları ve kullanma şartları ile yapılaşma sınırlamalarını, sağlıklaştırma, yenileme alan ve projelerini, uygulama etap ve programlarını oluşturup açık alan sistemini, yaya dolaşımı ve taşıt ulaşımını, alt yapı tesislerinin tasarım esasları, yoğunluklar ve parsel tasarımlarını, yerel sahiplik, uygulamanın finansmanı ilkeleri uyarınca katılımcı alan yönetimi modellerini de içerecek şekilde hazırlanır. Bu plan

dahilinde hedefler, araçlar, stratejiler ile planlama kararları, tutumları oluşturulur. Nazım ve Uygulama İmar Planlarının gerektirdiği ölçekteki planlardır ve plan notları ve açıklama raporu ile bir bütün olarak hazırlanmaktadır.

Mevzuatımızda Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulanması, Denetimi, Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik 26.07.2005 tarih ve 25887 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik 21.7.1983 tarihli ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun 17'nci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022).

b. Özel Çevre Koruma Bölgesi

Özel Çevre Koruma Bölgesi; Ülke ve dünya ölçeğinde ekolojik önemi olan, çevre kirlenmeleri ve bozulmalarına duyarlı toprak ve su alanlarını, biyolojik çeşitliliğin, doğal kaynakların ve bunlarla ilgili kültürel kaynakların gelecek kuşaklara ulaşmasını emniyet altına almak üzere gerekli düzenlemelerin yapılabilmesi ve bu alanlarda uygulanacak koruma ve kullanma esasları ile plan ve projelerin tek elden hazırlanması amacıyla, Bakanlar Kurulu kararı ile ilan edilen bölgeleri olarak tanımlanmaktadır (Korunan Alanlarda Yapılacak Planlara Dair Yönetmelik, 2012).

c. İslah İmar Planları

İslah İmar Planı, 2981/3290 sayılı ve gecekondur mevzuatına aykırı yapılara uygulanacak işlemler hakkında kanun ile tanımlanmış, 1/1000 ölçekte hazırlanan bir planlardır.

Mevzuatımızda; 775 sayılı Gecekondur Kanunu ve 2981 sayılı İmar ve Gecekondur Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun ile ıslah imar planı hazırlanması öngörülmüştür. Bu Kanunların yanı sıra 2985 sayılı Toplu Konut Kanununda gecekondur alanlarında planlama ile ilgili hükümler yer almaktadır.

İslaha muhtaç veya tasfiyesi gereken gecekondur bölgeleri ile yeniden halk konutu veya nüve konut (Konutun, bir ailenin asgari şartlarla barınmasını temin eden bir yaşama ve yatma bölümü ile iş gruplarından meydana gelen kısmı) yapımına tahsis edilecek sahalarda seçimi, haritalarının hazırlanması, imar ve ıslah planlarının düzenlenmesi, Toplu Konut İdaresi (TOKİ) Başkanlığının denetimi altında, ilgili belediyelerce yapılır veya yaptırılır.

Önceden bu planların hazırlanması Bayındırlık ve İskan Bakanlığına (Mülga) ait iken 28.03.2007 tarihli ve 26476 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 22.03.2007 tarihli ve 5609 sayılı Gecekondur Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile 775 sayılı Kanunda geçen İmar ve İskân Bakanlığı" ibareleri "Toplu Konut İdaresi Başkanlığı" olarak değiştirilmiştir.

4.2.1.5 Tamamlayıcı Planlar:

a. İlave İmar Planı

İlave İmar Planı, İmar Planı yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik'te, "Mevcut imar planının gelişme alanları açısından ihtiyaca cevap vermediği hallerde, mevcut imar planına bitişik ve mevcut imar planının genel arazi kullanış kararları ile tutarlı ve yine mevcut imar planı ile ulaşım açısından bütünlük ve uyum sağlayacak biçimde hazırlanmış bulunan plandır" olarak tanımlanmaktadır.

Tablo 13.

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği Ek-2

EK - 2 TABLO			FARKLI NÜFUS GRUPLARINDA ASGARİ SOSYAL VE TEKNİK ALTYAPI ALANLARINA İLİŞKİN STANDARTLAR VE ASGARİ ALAN BÜYÜKLÜKLERİ TABLOSU							
NÜFUS GRUPLARI			0 - 75.000		75.001 - 150.000		150.001 - 500.000		501.000 +	
ALTYAPI ALANLARI			m ² /kişi	Asgari Birim Alan (m ²)	m ² /kişi	Asgari Birim Alan (m ²)	m ² /kişi	Asgari Birim Alan (m ²)	m ² /kişi	Asgari Birim Alan (m ²)
EĞİTİM TESİSLERİ ALANI	Anaokulu		0,50	1.500-3.000	0,50	1.500-3.000	0,60	1.500-3.000	0,60	2.000-4.000
	İlkokul		2,00	5.000-8.000	2,00	5.000-8.000	2,00	5.000-8.000	1,60	5.000-8.000
	Ortaokul		2,00	6.000-10.000	2,00	6.000-10.000	2,00	6.000-10.000	1,60	6.000-10.000
	Gündüzlü Lise			8.000-10.000		8.000-10.000		8.000-10.000		8.000-10.000
	Yatılı Lise			10.000-15.000		10.000-15.000		10.000-15.000		10.000-15.000
	Endüstri Meslek Lisesi, Çok Programlı Lise		2,00	10.000-25.000	2,00	10.000-25.000	2,00	10.000-25.000	2,00	10.000-25.000
	Özel Eğitim, Rehabilitasyon ve Rehberlik Merkezleri			2.000-4.000		2.000-4.000		2.000-4.000		2.000-4.000
	Halk Eğitim Merkezi Olgunlaşma Enstitüsü			3.000-5.000		3.000-5.000		3.000-5.000		3.000-5.000
AÇIK VE YEŞİL ALANLAR	İLÇE SINIRLARI DAHİLİNDE YAPILAN PLANLAMALARDA	Çocuk Bahçesi								
		Park								
		Meydan								
		Botanik Parkı								
		Mesire Yeri								
	Rekreasyon									
	İL BÜTÜNÜNDE YAPILAN PLANLAMALARDA	Hayvanat Bahçesi								
		Kent Ormanı								
Ağaçlandırılacak Alan										
	Fuar, Panayır ve Festival Alanı									
	Hipodrom									
SAĞLIK TESİSLERİ ALANI	Aile Sağlık Merkezi			750 - 2.000		750 - 2.000		750 - 2.000		750 - 2.000
	Basamak Sağlık Tesisleri			3.000		3.000		3.000		3.000
	Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi			Ünit başına (110) m ²		Ünit başına (110) m ²		Ünit başına (110) m ²		Ünit başına (110) m ²
	Doğum ve Çocuk Bakım Evleri		1,50	Yatak başına (130) m ²	1,50	Yatak başına (130) m ²	1,50	Yatak başına (130) m ²	1,60	Yatak başına (130) m ²
	Devlet Hastaneleri			Yatak başına (220) m ²		Yatak başına (220) m ²		Yatak başına (220) m ²		Yatak başına (220) m ²
	İhtisas/Eğitim ve Araştırma Hastaneleri									
	Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastaneleri									
	Sağlık Kampüsleri									
SOSYAL ve KÜLTÜREL TESİSLER ALANI			0,75		1,00		1,25		1,50	
İBADET YERİ	Küçük İbadet Yeri			1.000		1.000		1.000		1.000
	Orta İbadet Yeri		0,50	2.500	0,50	2.500	0,75	2.500	0,75	2.500
	Büyük İbadet Yeri ve Külliyesi			10.000		10.000		15.000		15.000
TEKNİK ALTYAPI (Yol ve Otopark hariç)			1,00		1,25		1,50		2,0	
AÇIKLAMALAR:										
1. Standartlara ilişkin alan hesabında; öncelikle varsa üst kademe mekansal planlarda belirlenen ilçe projeksiyon nüfusunun yer aldığı veya kent bütününe yönelik nazım imar planında belirlenen ilçe projeksiyon nüfusunun bulunduğu nüfus grubundaki standartlara uyulur.										
2. Büyükşehir belediye sınırları içerisinde yerleşme bütünlüğü gösteren, komşu ilçe belediyeleri ile bütünleşen ilçe belediyelerinde altyapı alanları bir bütün olarak hesaplanabilir.										
3. Lise, Anadolu Lisesi, Ticaret Lisesi, Kız Meslek Lisesi, İmam Hatip Lisesi gündüzlü liseler kapsamındadır.										
4. Fen Lisesi, Anadolu Öğretmen Lisesi, Sosyal Bilimler Lisesi, Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi Güzel Sanatlar Lisesi ve Spor Lisesi yatılı liseler kapsamındadır.										
5. İş Uygulama Okulu, Mesleki Eğitim ve Rehberlik ve Araştırma Merkezleri özel eğitim, rehabilitasyon ve rehberlik merkezleri kapsamındadır.										
6. Aile Sağlık Merkezi 1. Basamak Sağlık Tesisi olarak değerlendirilecektir.										
7. Toplum Sağlığı Merkezi, Acil Sağlık Merkezi, 112 Acil Sağlık Merkezi ve İstasyonları Basamak Sağlık Tesisleri içinde yer alır.										
8. İmar planlarında ayrılmış bulunanve kamu niteliği taşıyan Kreş + Anaokulu, İlköğretim, Ortaöğretim, Sağlık Tesisi, Kültürel Tesis, Sosyal Tesis Alanları; imar planı değişikliği yapılmak suretiyle bu kullanımların başına "ÖZEL" ibaresi getirilmek, kamu ve özel altyapı oranları ilgili yatırımçı Bakanlık ve kamu kuruluşlarınca belirlenmek kaydıyla, bu tabloda belirtilen kişi başına asgari standart değerinin içinde yer alır.										
9. İlçe sınırları dahilinde; komşuluk, mahalle, semt ölçeğinde veya kent bütünü ile yerleşme alanlarında açık ve yeşil alan standartları; çocuk bahçesi, oyun alanı, park, meydan, semt spor alanı, botanik parkı, mesire yeri ve rekreasyon için 10 m ² /kişi olarak uygulanacak olup, bu standartın uygulanmasında kamuya ait; düzenleme ortaklık payına tabi çocuk bahçesi, oyun alanı, park, meydan ve semt spor alanları oranı toplamı %75'in altına düşürülemez.										
10. İl bütününde olmak üzere; açık ve yeşil alanlar standardına hayvanat bahçesi, kent ormanı, ağaçlandırılacak alan, fuar-panayır-festival alanı ve hipodrom alanı için 5 m ² /kişi ilave edilmek suretiyle açık ve yeşil alanlar standardı toplam 15 m ² /kişi olarak hesap edilerek uygulanır. İmar planı değişikliklerinde bu kullanımların kaldırılması halinde eşdeğerlik aranmaz, ancak bu kullanımlar, aynı açık ve yeşil alanlar donatı grubu içindeki diğer kullanımlara dönüştürülebilir.										
11. Sosyal ve kültürel tesisler standartların gerektirdiği alan büyüklüğü ayrılmak kaydıyla ayrı ayrı olabileceği gibi bir arada da yapılabilir.										
12. Teknik altyapı alanlarının büyüklükleri ilgili idarelerce belirlenecektir.										
13. Sosyal ve teknik altyapı alanları; ilgili Bakanlıkların yönetmelik, yönerge, genelge, tebliğ gibi düzenlemelerinde belirlenen asgari alan büyüklükleri dikkate alınmak kaydı ile bu Yönetmelikteki standartlarda belirlenen asgari alan büyüklüklerine tabi olmaksızın imar planlarında belirlenebilir.										

Planlı alanlarda, artan nüfus ve donatı eksikliği nedeni ile gelişme alanları açısından ihtiyaca cevap verememe durumunda, mevcut imar planının yetersiz kaldığı görülmektedir. Dolayısıyla İlave İmar Planı, mevcut planın plan kararlarıyla bütünleşmek koşulu ile hazırlanan planlardır. İlave İmar Planı'nın onama yetkisi Belediye Meclisi'ndedir.

b. Revizyon İmar Planı

Revizyon İmar Planı, İmar Planı yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik'te; "Gerek nazım ve gerekse uygulama imar planlarının ihtiyaca cevap vermediği ve uygulamasının problem olduğu durumlarda: planın tümünün veya büyük bir kısmının plan yapım tekniklerine uyularak yenilenmesi sonucu elde edilen plandır." şeklinde tanımlanmaktadır.

Bu planlar her ölçekte yapılabilmektedir.

c. Mevzii İmar Planı

İmar Planı yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik'te, Mevzii İmar Planı: "Mevcut imar planı sınırları dışında olup bu planla bütünleşmeyen bir konumda bulunan alanlar üzerinde hazırlanan ve sosyal ve teknik alt yapı ihtiyaçlarını kendi bünyesinde sağlamış olan plandır."

Mevcut planların yerleşmiş nüfus için yetersiz kalması veya yeni yerleşim alanlarının kullanıma açılması gereğinin ve sınırlarının ilgili idarece belirlenmesi halinde, ilgili yönetmeliğin plan yapım kurallarına uyulmak üzere yapımı mümkün olan, yürürlükteki her tür ve ölçekteki plan sınırları dışında, planla bütünleşmeyen konumdaki, sosyal ve teknik altyapı ihtiyaçlarını kendi bünyesinde sağlayan, raporuyla bir bütün olan imar planıdır. Üst ölçekte alınan kararlara uymak zorundadır.

4.2.2 Programlar

İmar kanununa göre Belediyeler imar planlarının yürürlüğe girmesinden en geç 3 ay içinde bu planı uygulamak üzere 5 yıllık imar programlarını hazırlar. 5'eri yıllık imar planlarının görüşülmesi sırasında yatırımcı kamu kuruluşlarının temsilcilerinin görüşleri alınmak üzere toplantılara davet edilir. Resmi yapılara, tesislere ve okul, cami, yol, meydan, otopark, yeşil saha, çocuk bahçesi, pazar yeri, hal, mezbaha vb. genel hizmetlere ayrılan alanlarda inşaat ve mevcut bina varsa esaslı değişiklik ve ilave yapılmasına izin verilmez. Ancak imar programına alınıncaya kadar mevcut kullanma şekli devam eder. Planlar programlar ile bir bütün oluşturur.

4.2.3 Yönetmelikler

Planda belirtilmeyen bütün ayrıntılar yönetmelikte yer alır. Kentin korunması gereken bütün özellik ve karakteristiklerini değerlendirmek amacı ile hazırlanır.

Örneğin Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği 1. maddesine göre "Yönetmeliğin amacı; plan, fen, sağlık ve sürdürülebilir çevre şartlarına uygun yapı ve yapılaşma ile projelendirmeye ve denetime ilişkin usul ve esasları belirlemek"tir.

Yine yönetmeliğin 69. maddesine göre "Büyükşehir belediyeleri ile il belediyeleri, ikinci fıkrada belirtilen değiştirilemeyen hükümler dışında kalan hususlarda, beldenin tarihi ve yöresel şartlarını gözetmek kaydıyla Bakanlık onayına sunulmak üzere imar yönetmeliği hazırlayabilirler. İdarelerin imar yönetmelikleri yürürlüğe girinceye kadar uygulamalar bu Yönetmeliğe göre yapılır." denmiştir. Böylelikle, yönetmeliğin genel ilke ve esasları değiştirilmemek kaydıyla, il ve büyükşehir belediyelerine kendi yönetmeliklerini hazırlama yetkisi verilmiştir.

İstanbul İmar Yönetmeliği, 20.05.2018 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak son şeklini almıştır.

5. Kentsel İşlevler Ve Konut Alanları

Kentsel İşlev Alanları

Keleş (1998), kentsel işlevi "İnsanların bir kentten sunmasını, karşılamasını bekledikleri barındırma, ticaret, yönetim, dinlenme ve eğlenme, ulaşım vb. iş görü ve öteki etkinliklerden her biri" ve "ancak kentlerde bulunabilen, kırsal yerleşmelerde sağlanma imkanı olmayan faaliyetlerdir" şeklinde iki ayrı şekilde tanımlamıştır.

Şehirlerin işlev alanlarına göre bölgelere ayrılması, şehirlerin büyümeleri ile önemi çok artmış olan bir konudur. Şehirleri sınıflandırmanın temel nedeni onların dağılımını, birbirleriyle ve hizmet alanlarıyla olan ilişkilerini anlamaktır (Smith, 1965; Uğur ve Aliağaoğlu, 2015). Bu nedenle de modern zoning kavramı sanayi devrimi ile başlamıştır.

1933 yılında Le Corbusier yönetiminde toplanan Uluslararası Modern Mimarlar Kongresi (CIAM) şehir fonksiyonlarını;

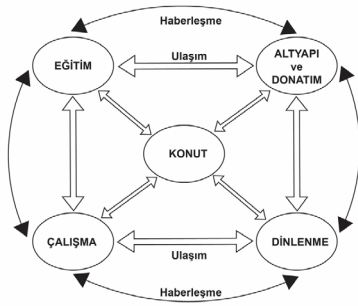
- Barınma
- Çalışma
- Dinlenme
- Ulaşım

olmak üzere dört grupta toplamıştır.

Buna göre günlük yaşama fonksiyonları ve bu fonksiyonlar için modern toplumda gerekli alanlar aşağıdaki gibi ifade edilebilir (Partzsch, 1970), (Şekil 25).

Şekil 25.

Kentsel İşlev Alanları



Açıklama notu. Partzsch, 1970 kaynağından uyarlanmıştır.

1. KONUT: Aile dokusuna göre
 - Bekar ve yalnız yaşayanlar için
 - Küçük aileler için
 - Büyük aileler için
2. ÇALIŞMA: Çeşitli sektörlerdeki işyerleri
3. ALTYAPI VE DONATIMLAR: Kamu yönetimi, kamu ulaşım ve ulaştırma kuruluşları, kültürel, dini, sağlık, sosyal ve teknik donatımlar, dinlenme tesisleri, vb.,
4. EĞİTİM: Okullar, meslek ve sanat okulları, kütüphane, okuma salonları, halk evleri, kültür merkezleri, tiyatro ve konser salonları, vb.,
5. DİNLENME: Açık ve yeşil alanlar; parklar, ormanlar, tabiat parkları, milli parklar, spor alanları, sahil parkları, gezinti yolları, vb.,
6. ULAŞIM: Şehir içi ulaşımı, yakın ve uzak çevre için ulaşım tesisleri alanları,

7. HABERLEŞME: Aile içinde akrabalarla, arkadaş çevresiyle, mahallelilerle, meslektaşlarla, işyerleri ve ticaret tesisleriyle ve diğer merkezlerle olan ilişki ve haberleşme, vb.

Nitelik ve nicelik olarak, sürekli bir değişim geçiren kentler, fiziksel açıdan, işlevsel öğelerin nicelik ve çeşitlilik bakımından fazla olduğu mekanlardır. Konut, üretim, alışveriş, yönetim, sağlık, eğitim, ulaşım, savunma, eğlence, konaklama gibi işlevlerde yoğunluk ve nitelik farklılaşmaları kentlere özgü özelliklerdir. Büyük kentler pek çok farklı işlevi bir arada barındırmaktadırlar. Barınma yani konut alanları yerleşmelerin temel işlevlerinden birini oluşturur. Yine fiziksel açıdan önemli bir diğer öğe kent yol dokusudur. Yollar; sokaklar, toplayıcı yollar, caddeler, bulvarlar şeklinde farklılaşarak, kentin diğer bileşenleri ile ilişkilerini kurmada ve kentin makro formunu biçimlendirmede yönlendirici özelliğe sahiptirler. Alanlar yollarla belirlenen, zaman içinde işlev ve biçim değiştirerek bazen alışveriş merkez, bazen toplumsal bir buluşma yeri gibi bağımsız öğeler haline gelmiş, sınırlandırılmış arazi parçalarıdır.

Bir başka yönden kentler, yeni teknolojilerin geliştirildiği ve uygulandığı birimlerdir. Ancak, diğer taraftan da, kent yoksulluk, şiddet, işkence, sömürü, uyuşturucu sorunları, adaletsizlik ve çeteleşmenin de yoğunlaştığı yerlerdir. Kentler metropol boyutlara eriştikçe bu özellikleri daha belirginleşmektedir.

5.2 Yerleşmeler Hiyerarşisi

İnsan yerleşmelerinde bir hiyerarşik yapılanma söz konusudur. Konut grubu modern planlama ve tasarım sürecinde en küçük birim olarak kabul edilir. Aşağıda yerleşmeler hiyerarşisi yer almaktadır.

- Konut Grubu : 5-10 konut
- Küçük Komşuluk birimi: 8-10 konut
- Komşuluk Birimi : 10-15 küçük komşuluk birimi
- Semt Birimi : 2-3 komşuluk birimi
- Şehir
- Büyük Şehir
- Metropoliten Şehir
- Megalopol
- Şehirleşmiş Bölge
- Şehirleşmiş Kıta
- Dünya Kenti

Kent içerisinde yerleşmeler hiyerarşisinde en küçük birim olan konutlar, komşuluk birimlerini, komşuluk birimleri birleşerek semtleri ve semtler birleşerek kentleri oluşturmaktadır. Her birimin ihtiyaçları da nüfus büyüklüğüne bağlı olarak farklılık göstermektedir (Tablo 14).

Komşuluk birimi 19. Yüzyılın sonuncu ve 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde batı ülkeleri kentlerindesanayileşme ve hızlı kentleşme sonucu ortaya çıkan sorunlara bir çözüm bulmak amacıyla geliştirilmiş bir kavramdır. Komşuluk biriminin ilk kapsamlı tanımı olarak kabul gören kavramsallaştırma 1929 yılında Clarence A. Perry tarafından geliştirilmiştir (Barlas, 2012).

Komşuluk birimi; sınırları belirli bir coğrafi alanda yaşayan, yerel yönetimler tarafından sağlanan hizmetleri paylaşan ve belirli bir derecede birbirine bağlılık duygusu besleyen insanların bir araya gelerek yaşadığı kentsel mekânlara verilen isimdir. Bu doğrultuda

komşuluk birimlerini tanımlayan üç anahtar sözcükten bahsedilebilir. Bunlar; insanlar, mekân ve bağlılıktır (Yavuz Kumlu vd., 2018; Park & Rogers, 2015).

Tablo 14.
Kent İçinde Yerleşme Hiyerarşisi

Ünite	Tanımlar	Aile veya Hane Sayısı	Nüfus	İhtiyaçlar
1	KONUT Tek Aile Konutu Çok Aile Konutu	1	1-10	Bahçe+Bahçe Yolu+Teraslar+Balkon+ Merdivenler+Asansör
2	KONUT GRUBU	6-10	30-53	Çocuk Oyun Yeri
3	KÜÇÜK KOMŞULUK (10 Konut Grubu)	60-120	300-600	Bir Küçük Çocuk Oyun Yeri (3 Yaşa Kadar), Bir Çocuk Bahçesi, Otopark
4	KOMŞULUK (5 Küçük Komşuluk Grubu)	300-400	1500-2000	Çocuk Yuvası+(7-12 Yaş İçin Oyun Yeri+ Küçük Bir Çarşı
5	İlköğretim Yerleşme Birimi (2-3 Komşuluk Grubu)	700-1300	3500-5000	İlköğretim+Açık Yeşil Alan+Mescit+ Küçük Hizmet Merkezi (Çarşı)
6	SEMT (KÜÇÜK ŞEHİR) (2-3 İlkokul Yerleşme Birimi)	2000-3000	10000-15000	Meslek Okulu+Semt Hizmet Merkezi (Çarşı)+Tamirhaneler+Spor Alanları+ Açık Yüzme Havuzu+İdari +Sosyal Tesisler+Dini Tesisler (Cami)
7	ŞEHİRSEL BİRİM (2,3,4 Semt)	4000-9000	20000-50000	Lise+Stadyum+Şehir Merkezi+ Tiyatro, vb.

Açıklama notu. Çetiner, 1991 kaynağından alınmıştır.

Planlamada birimlerin tasarım ölçütleri yerleşim alanının ölçeğine göre belirlenmektedir. Komşuluk birimi ölçeğinde de bazı temel tasarım ölçütleri bulunmaktadır. Bunların en önemlilerinden birini kamusal alanlara erişim uzaklığı oluşturmaktadır. Bu kapsamda ilköğretim okullarına erişim özellikle önemlidir çünkü mahalledeki çocukların yürüme uzaklığı içinde bulunan okullarına yorulmadan ve güvenli bir şekilde erişebilmeleri gerekmektedir. Bunun yanı sıra, mahallelinin günlük ihtiyaçlarını temin edebileceği market, bakkal, terzi, eczane vb. küçük ölçekli ticari işletmelerin varlığı da önemlidir. Erişim ve alışveriş olanaklarının yanı sıra mahallelinin birlikte vakit geçirebileceği park, meydan vb. kamusal açık alanların varlığı da önemlidir (Yavuz Kumlu vd., 2018). Komşuluk ünitesi için gerekli alan gereksiniminde, alan büyüklüğünü belirleyen iki temel ölçüt erişilebilirlik ve yoğunluk şeklinde söylemek mümkündür. Erişebilirlik mesafesi için okul temel donatı olarak alınarak bir çocuğun yürüyebileceği mesafe olan 500 m yarıçap ünitenin sınırlarını belirler.

Perry (1929) tarafından geliştirilen komşuluk ünitesi, yaşayanların

tüm temel gereksinimlerini (günlük) yaya erişme mesafesi içinde karşılayabilecekleri bir alan ve nüfus büyüklüğü olarak tanımlanmıştır. Perry (1929)'e göre komşuluk birimi tasarımını yönlendiren ilkeler (Tablo 15)'te verilmiştir.

Duany ve Plater-Zyberk, Perry'nin geliştirdiği komşuluk birimi kavramında da olduğu gibi beş dakikalık yürüme mesafesini, yaklaşık 400 metrelik yarıçapı ve merkezde toplu taşıma duraklarını,

Tablo 15.
Clarence Perry (1929) Tarafından Geliştirilen ve Komşuluk Birimi Tasarımını Yönlendiren İlkeler

Komşuluk birimi tasarımını yönlendiren ilkeler	
1. Büyüklük	Komşuluk birimi, bir ilköğretim okulunun hizmet edeceği nüfus düşünülerek planlanmalı ve alan sınırları da nüfus yoğunluğuna göre belirlenmelidir.
2. Sınırlar	Komşuluk birimini oluşturan sınırlar, ana caddeler tarafından sınırlanmalı ve trafik mahalle içine girmeden bu caddelerden akmalı ve özellikle öğrenciler için güvenli bir yaya ortamı sağlamalıdır.
3. Açık alanlar	Küçük parklar ve eğlence-dinlenme alanlarından oluşan bir sistem planlanmalıdır. Bu alanların yüzölçümü, birimin %10'u kadar olması gerekmektedir.
4. Kurum – kuruluş alanları	Okul ve diğer kurum veya kuruluşlar, çepere de en iyi hizmeti verebilecek şekilde, komşuluk biriminin merkezi bir noktasında yer almalıdır.
5. Yerel dükkânlar	Komşuluk birimi nüfusu için yeterli bir veya birden fazla alışveriş alanı, mahallenin çeperinde ve tercihen kavşakların yanında, diğer komşuluk birimlerinin de yararlanabileceği düşünülerek yer almalıdır.
6. İç Sokak sistemi	İç sokak sistemi, komşuluk birimi içerisinde kolay ulaşımı sağlayacak nitelikte olup; yoğun trafiği komşuluk birimi içine almayacak şekilde planlanmalıdır.

Açıklama notu. Barlas,2012; Yavuz Kumlu vd., 2018 kaynağından alınmıştır.

araç park yerlerini ve bir okulun varlığını benimsemiştir (Farr, 2008). Duany ve Plater-Zyberk (1994) ise bir komşuluk biriminin sahip olması gereken özellikleri şu şekilde sıralamıştır (Yavuz Kumlu vd., 2018);

- Bir merkez ve bir sınıra sahip olmalıdır.
- Büyüklüğü, merkez ve çeper arasındaki uzaklık dikkate alındığında 400 metreyi geçmemelidir.
- Sınırları içerisinde kullanım dengesi sağlanmalıdır. Konut, alışveriş, iş yeri, okullar, ibadet alanları ve eğlence - dinlenme alanları arasındaki denge sağlanmalıdır.
- Komşuluktaki sokak ağı birbirini kesmeli, çıkmaz sokak yaratılmamalıdır. Birbirini kesen sokak ağı, yapılaşma alanlarına hizmet götürmeli ve trafiğin akışını sağlamalıdır.
- Konut dışı kullanımların yer seçiminde kamusal kullanımlar öncelikli ele alınmalıdır.

Bunlara ek olarak Farr (2008), bir komşuluk biriminin sahip olması gereken diğer özellikleri aşağıdaki gibi sıralamıştır (Calgary Bölgesel Birliği, 2011);

- Çok işlevli bir açık/yeşil alan komşuluk birimi içerisinde bir eksen oluşturmalıdır.
- Yağmur suyu yönetimine ilişkin altyapı kullanımları (yağmur bahçeleri gibi) yol altyapısıyla bütünleştirilmelidir.
- Açık/yeşil alan ağı, yaya ulaşım ağının bir parçasını oluşturmalı ve kamusal eğlence-dinlenme amaçlarına hizmet etmelidir.

Amerikan Planlama Derneği komşuluk birimi biçimi ve bileşenleri doğrultusunda "iyi komşuluk birimleri" için yönlendirici ilkeler ve

özellikler geliştirmiştir (Tablo 16) (Amerikan Planlama Derneği, 2017). Bu doğrultuda, şimdiye kadar geliştirilen ve tarih boyunca değişim gösteren komşuluk birimi tasarım ölçütlerinin nicel çerçevede genellikle benzerlik gösteren özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilir; (Yavuz Kumlu vd., 2018).

Tablo 16.

İyi Bir Komşuluk Biriminin Sahip Olduğu Özellikler ve İyi Bir Komşuluk Biriminin Yaratılması Aşamasında Yönlendirici İlkeler

İyi bir komşuluk biriminin sahip olduğu özellikler

1. Mahallelinin günlük yaşantısına katkıda bulunacak çeşitli işlevsel nitelikleri barındıran alanlara sahip olmalıdır (konut, ticaret veya karma kullanım).
2. Farklı ulaşım türlerini destekleyici nitelikte olmalıdır (yayalar, bisikletliler, özel araç kullanıcıları vb. için)
3. Görsel olarak ilgi çekici tasarım ve mimari özelliklere sahip olmalıdır
4. İnsan ilişkilerini ve sosyal etkinlikleri özendirici olmalıdır.
5. Mahallelinin katılımcılığını özendirmeli ve güvenli bir çevre sağlamalıdır.
6. Sürdürülebilirliğe katkı sağlamalı ve iklim değişikliği nedenli taleplere cevap verebilmelidir.
7. Hatırlanmaya / anılmaya değer bir karaktere sahip olmalıdır.

İyi bir komşuluk birimi için yönlendirici ilkeler

Komşuluk birimi formu ve bileşenleri

Komşuluk birimi, kolaylıkla fark edilebilen bir konumda mı? Sınırları tanımlı mı?

Komşuluk birimi, bulunduğu konum üzerindeki doğal şartlara ve yakın çevresine uyum sağlayabilmiş mi?

Komşuluk birimi içindeki farklı kullanımların birbirine uzaklığı ne kadar? Bu kullanımlar yürünebilir veya bisikletle ulaşılabilir mesafelerde mi? Yürüyerek veya bisiklete binerek komşuluk birimi içerisindeki farklı kullanımlardan yararlanabilmek mümkün mü?

Komşuluk birimi, sosyal etkileşimi destekler nitelikte mi? Mahalleli bilinci mevcut mu?

Komşuluk birimi güvenli bir ortam yaratıyor ve güvenli olarak algılanabiliyor mu? Sokaklar çocuklar ve diğer kullanıcılar için güvenli mi?

Binaların ölçekleri birbirine uyumlu mu?

Açıklama notu. Amerikan Planlama Derneği, 2017; Yavuz Kumlu vd., 2018 kaynaklarından uyarlanmıştır.

- Yürüme mesafesi topoğrafik özelliklerin zorluk yaratmadığı durumlarda (yokuş vb.) genellikle 400-500 metre arasında bir mesafe olarak tanımlanmıştır. Bu mesafe, farklı kullanımlara kolay erişebilme ve komşuluk birimi sınırlarının tanımlanabilmesi bakımından önemlidir.
- Komşuluk biriminde kullanım çeşitliliği sağlanmalıdır. Bu, günlük hizmet ve kullanımlara kolay bir şekilde erişmekte önemlidir. Çeşitliliğin ölçüm yolları, kullanım çeşitliliğinin ölçülmesi bölümünde açıklanmıştır.
- Sokaklar birbirini erişimi zorlaştırmayacak bir biçimde kesmeli (başka bir deyişle, kısa cephe yapı adaları tanımlanmalı, ~180 metreye kadar) ve çıkmaz sokaklar yaratılmamalıdır.

5.3 Konut

İnsanoğlunun varoluşundan günümüze kadar geçen süreçte birey ve aile için temel gereksinmelerinden biri barınma eylemi olarak karşımıza çıkar. İnsanların dünyanın her köşesine yayılabilmesi, her türlü iklim koşulunda yaşayabilmesi, kendine bir barınak

bulması sayesinde olmuştur.

Konutun bir insan hakkı olduğu ise 1948 tarihli İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi ile uluslararası düzeyde kabul edilmiştir. Birleşmiş milletler tarafından düzenlenen Habitat I ve Habitat II konferanslarında da dünyada sürdürülebilir ve yaşanabilir bir yerleşim sistemi oluşturmak ve herkese yeterli konut sağlamak temel amaç olarak tespit edilerek, sürdürülebilir kentleşme sürecinde konut sorununa dikkat çekilmiştir (Karakurt Tosun, 2019). Habitat II konferansının herkese yeterli konut sağlamak ve kentleşen dünyada sürdürülebilir insan yerleşimlerini geliştirmek üzere 2 temel hedefi bulunmaktadır. 2016 yılında düzenlenen Habitat III konferansı da "Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişme" temasıyla gerçekleştirilmiştir.

Rapoport (1977)'a göre konut, yerleşmenin mekânsal ve sosyal sistemlerin ayrılmaz bir parçası ve farklı eylemlerin yer aldığı bir düzen, bir sistemdir.

Konutlar yaşamın her evresinde varolan, insanların temel gereksinmelerinden barınma gereksinimini karşılayan, insanların kültür, gelenek, örf ve adetlerinin mekâna yansıdığı özel bir alandır. Konut alanları aynı zamanda güvenlik, mahremiyet, konfor, erişilebilirlik, güneş alma, ısıtma, havalandırma, altyapı hizmetleri sunma, çevresel kalite, insan sağlığı için gerekli olan açık ve yeşil alanları sağlama gibi hizmetleri sunarak yaşam kalitesi yüksek ortamlar sunmalıdır.

Konut, tek bir bireyin ya da aile fertlerinin bir arada yaşadığı ve dolayısıyla aralarında ilişkilerin kurulduğu "sosyal"; hayatın sürdürülmesi için gereken fonksiyonların gerçekleştirilmesine olanak sağlayan "fiziksel"; bireylerin ve/veya ailelerin toplumu oluşturan önemli yapı taşı olması ve toplumsal ilişkilerin yeniden üretilmesi nedeniyle "toplumsal"; kentleşme politikalarının belirlenmesinde ve uygulanmasında bir temel oluşturmasından "yönetimsel"; bir yatırım aracı olarak kullanılmasından "ekonomik" bir birim olarak kabul edilebilir (Durkaya & Yamak, 2004).

Konut alanları, yalnızca konutların bulunduğu alanlar değildir (Ökten, 2004). Çok sayıda ailenin bir arada bulunduğu, bu alanlarda günlük ihtiyaçların karşılandığı, insanların sosyal ilişkiler kurup boş zamanlarını değerlendirebileceği alanlar olmasından dolayı, bu hizmetlerin sağlanması için bu alanlarda ulaşım, sağlık, eğitim, kültür, ticaret, idare, rekreasyon gibi çeşitli donatım alanları da bulunmalıdır. Bu alanlar, nüfus büyüklüğüne göre çeşitlilik gösteren bu alanların konut alanları ile iyi bir organizasyonla ilişkisinin kurgulanması kentsel yaşam kalitesi yüksek yerleşim alanları planlanması açısından oldukça önemlidir.

5.4 Konut Tipleri

İnsanoğlu, ilk insandan 21. yüzyıla gelinceye kadar düşünsel ve fiziksel birçok değişime uğramıştır. İnsan yaşantısının doğal gereği olarak konutun evrimi, insanoğlunun evrimiyle orantılı olarak gelişmiştir (Aksu, 1987). Mağara, çadır, kulübe, konut, apartman vb. isimler altındaki çeşitli yapılar insanların yaşadıkları çağın teknik, kültürel ve toplumsal özelliklerini yansıtmıştır (Arcan & Evcı, 1992).

Konutun çeşitlenmesinde, konutun yapılacağı coğrafyadaki insanların sosyolojik durumu önemli unsurlardandır. Özellikle aile

yapısı ve kültürü belirleyici bir öncüdür. Konutun çeşitlenmesinde bir diğer faktör nüfus artışıdır. Nüfus artışı, konut gelişmesini ve konut ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Kentlerde özellikle metropoliten kentlerde nüfus artışı sadece bir doğumla ölüm oranı arasındaki orantıdan ibaret olamamaktadır. Kentler arasında yaşanan iç göçler ve ülkeler arası yaşanan dış göçler de nüfus artışının bir göstergesi olmaktadır. Yaşanılan savaşlar, doğal afetler veya felaketler neticesinde kentte nüfusu etkileyen diğer faktörlerdir. İnsanlar günümüzde de iş bulabilmek ve yaşama şartlarını iyileştirmek için büyük şehirleri tercih etmektedirler.

Farklı konut tipleri, farklı alan, mekân ve mahremiyet olanakları sunmak amacıyla biçimlendirilmiştir (Soygeniş, 2006). Böylece, insanlar mekânsal eylemlerini gerçekleştirirken mekânı değiştirmiş, kendileri de değişmişlerdir. Temel gereksinimlerde benzerlik olmasına rağmen, bireylerin özelliklerine göre farklılaşma olup, gereksinimleri arasında öncelikler sırası da farklıdır. Bir kullanıcı için ideal uyum olarak kabul edilebilecek olan bir plan kararı sonucu ortaya çıkan uygulama bir diğer kullanıcı için öncelik bakımından son sırada yer alabilir. Bu durumun kaynağı kullanıcıların;

Yaşam tarzı ve yaşam felsefesine,

- Sosyo-ekonomik yapısına (yaş, eğitim durumu, aile büyüklüğü, meslek ve kültürel yapısı, vb.)
- Bağlı olduğu din, inanış, örf adet ve geleneklere, sosyal yapısına
- Sahip olduğu maddi imkanlara bağlı olarak konfor anlayış ve düzeyine,
- Ekonomik yapısına,
- Konut çevresi açık ve yeşil alanlardan beklentilerine bağlı olarak oluşur.

Yerleşmelerde büyük insan topluluklarını yerleştirmek söz konusudur. Bu nedenle çeşitli sosyal, ekonomik, vb. araştırmalar yapılması büyük önem taşır. Her şeyden önce buraya yerleştirilecek toplum yapısının bilinmesi gerekir. Buna göre;

- Yerleşmelerde, nüfusun ihtiyaçlarını sağlamak için aile büyüklüğü önemlidir.
- Ortalama hane halkı büyüklüğü, geri kalmış ülkelerde gelişmiş ülkelere göre daha büyüktür.
- Ortalama hane halkı büyüklüğü, şehirsel yerleşmelerden kırsal yerleşmelere doğru gidildikçe artar.
- Şehirleşme etkisi ailelerin ufalmasına ve çekirdek aile olarak adlandırılan tipin oluşmasına yol açar.
- Ortalama aile büyüklükleri ülkelere, bölgelere, şehirlere ve hatta şehirlerin farklı bölgelerine göre değişir.

Yerleşme birimlerinde yer alan konutları dış görünüşlerine göre iki esas gruba ayrılabilir:

- Yatay düzeydeki yapılar
- Düşey düzeyde yoğun, toplu yapılar
- Başka bir açıdan ise çok aile ve tek aile evleri olarak iki gruba ayrılabilir (Yirmibeşoğlu, 2014).

Yatay Düzeydeki Binalar

- Ayrık bağımsız ev: Toplu yerleşmelerde ekonomik açıdan uygun olmayan konut tipidir. Arsa, inşaat – altyapı gibi harcamalar ile ısıtma ve bakım giderlerinin fazla olduğu ve bu nedenle toplumun çok az bir kısmının sahip olabileceği bir konut tipidir. Bu tiplerden oluşmuş bir yerleşmede yoğunluk az

olacağından servisler ve ulaşım dağınık ve pahalı olmaktadır (Şekil 26).

Şekil 26.

Ayrık Nizam Ev Örneği



- İkiz ev: Tek konutların ikişer ikişer birleştirilerek inşa edildiği tiptir. Çeşitli yönlerden ayrık eve göre daha ekonomiktir (Şekil 27).

Şekil 27.

İkiz Ev Örneği



- Bitişik bahçeli ev (tek katlı): Tek katlı evleri birleştirerek, sıralar oluşturularak yapılan konut tipidir. Daha ekonomik bir konut tipidir.
- Bitişik bahçeli ev (çift katlı): En ekonomik tiptir. Altyapı tesisleri için maliyet asgari seviyeye inmektedir (Şekil 28).

Şekil 28.

Bitişik Bahçeli Ev Örneği



- Atrium ev: Kırdan şehire gelen topraktan kopmamış aileler için uygun bir konut tipidir. Bu tip yerleşmelerde net yoğunluk 250-300 kişiye kadar çıkabilir (Şekil 29).

Düşey Düzeydeki Binalar

- Tek bloklar: Tek bloklarda asıl amaç müşterek kısımlardan mümkün olduğu kadar fazla ailenin faydalanmasını sağlamaktır.
- Duvar bloklar: 200-300 m boyunda, düz veya kavisli, uzun duvarlar oluşturan konut tipidir.
- Parçalı bloklar: Değişik mekanlar düzenlemek, yöne ve araziye uymak için oluşturulurlar
- Kule bloklar: Kule bloklar kontrastlar yaratmak, küçük ailelere konut tipi yaratmak, silüette ve iç mekânda canlı
- görünümler yaratmak ve özel işlevleri belirlemek için yapılırlar (Şekil 30)

Şekil 29.

Atrium Ev Örneği, Mardin



Şekil 30.

Tek Blok, Duvar Blok, Parçalı Blok, Kule Blok Örnekleri



5.5 Konut Alanlarında Yapı Düzeni

- Yerleşme alanlarının dış mekân organizasyonlarının oluşturulmasında, yerleşme dokusunun kurgusunda, yapı düzeninin önemli rolü vardır. Yapı düzeni, değişik kriterlere bağlı olarak;
- Mülkiyet şekline,
- Konut sayılarına,
- Kat adetlerine,
- Bina ara mesafelerine,
- Bina konumlarına,
- Bina tiplerine; göre tanımlanabilir.

Konut yerleşme alanları, bina konumlarına ve yapılanma koşullarına göre

- Açık,
- Kapalı,
- Karma yapı düzeni olarak temel 3 yapı düzeni esaslarına uygun olarak düzenlenebilir.

Her bir yapı düzeninin

- Arsa gereksinimi,
- Kullanımı,
- Birim yapıya bağlı arsa ve altyapı maliyeti,
- Yapı kullanım konforu birbirinden farklıdır.

Bir yapı adasını çevreleyen birimler tek veya çok katlı olabilir. Çok katlı birimlerin oluşturduğu yapı düzeninde birim yapıya bağlı arsa ve altyapı maliyetleri düşer, ancak belirli kullanım konforları bakımından sakıncalı durumlar ortaya çıkabilir.

5.6 Konut Alanları Planlamasında Kullanılan Temel Kavramlar

5.6.1 Yerleşme Alanı

Yerleşme alanı, konut yapılarının, yakın çevrelerinin ve donatım alan ve yapılarının planlandığı alanlardır. Konut yoğunluğu, bir hektar alan içinde yer alan konut sayısının belirlediği bir yoğunluktur ve **konut/hektar** olarak gösterilir. Net, brüt alan esasına bağlı olarak iki yoğunluk değeri hesaplanabilir.

5.6.2 Ortalama Konut Nüfusu

Ortalama aile büyüklüğü, bir konutta yaşayan ortalama nüfus olarak belirlenen değerdir.

5.6.3 Kişi Başına Konut Alanı

Bir konutta kişi başına düşen ortalama m² konut alanıdır.

5.6.4 Yoğunluk

Planlama multidisipliner bir çalışma alanı olduğundan kentsel yoğunluk kavramı ile ilişkilenen çok fazla konu bulunmaktadır. Buna göre, Newman ve Hogan (1981) yoğunluğun ele alınış biçimini iki ana yöntemle incelemiş ve bunları, insan odaklı ve fiziksel odaklı yöntemler olarak adlandırmışlardır (Yavuz Kumlu vd., 2018) (Tablo 17).

Tablo 17.
Farklı Disiplinler Tarafından Yoğunluğun Ele Alınış Biçimleri

Yoğunluğun ele alınış biçimleri		Fiziksel odaklı yöntemler	
İnsan odaklı yöntemler		Fiziksel odaklı yöntemler	
Etoloji	Artan kentsel yoğunluğun; psikolojik baskı ve suçların artmasına sebep olup olmadığıyla ilgilendir.	Ekoloji	Artan kentsel yoğunluğun; olumsuz çevre koşulları oluşturup oluşturmadığıyla ilgilendir.
Sosyoloji	Artan kentsel yoğunluğun; suç, intihar ve uyuturucu madde kullanımı, olumsuz sağlık koşullarının oluşumu ve kırsal yaşam biçimlerinin unutulmasına neden olup olmadığıyla ilgilendir.	Ekonomi-Coğrafya	Artan kentsel yoğunluğun; ulaşım maliyetlerini, özellikle enerji tüketiminin azalacağı varsayımı çerçevesinde azaltacağı yönünde geliştirilmiş görüşlerle ilgilendir.
Psikoloji	Artan kentsel yoğunluğun psikolojik baskı yaratıp yaratmadığıyla ilgilendir.	Ulaşım mühendisliği	Artan kentsel yoğunluğun; yeşil ulaşım türlerini özendirceği, enerji tüketimini azaltacağı, altyapı maliyetlerini düşüreceği ve çevresel kaliteyi artıracağı yönünde geliştirilen görüşlerle ilgilendir.

Açıklama notu. Newman & Hogan, 1981; Yavuz Kumlu vd., 2018

Yoğunluğun tespiti için kullanılan çok sayıda ölçüm aracı bulunmaktadır. Bunlar; taban alanı kat sayısı, hane yoğunluğu, kişi yoğunluğu, konut yoğunluğu, net yoğunluk, brüt yoğunluk, fiziksel yoğunluk, ölçülmüş yoğunluk, algılanan yoğunluk, iç yoğunluk, mekânsal yoğunluk, sosyal yoğunluk vb. olarak sıralanabilir. Planlama disiplini çerçevesinde yoğunluk, genel anlamda iki kavram çerçevesinde ele alınmaktadır ve bunlar; nüfus ve yapılaşma yoğunluklarıdır (Boyko & Cooper, 2011; Dovey & Pafka, 2014; Yavuz Kumlu vd., 2018).

Nüfus yoğunluğu birim alanda yaşayan kişi sayısı olarak ifade edilir, yoğunluk hesaplaması tüm alan için yapıldığı gibi, bazen yalnızca yerleşim yerleri için, yerleşilebilir alanlar için, tarım yapılan ya da tarım yapılabilecek alanlar için de hesaplanabilir. Ülke ve bölge ölçeğinde birim alan 1 km², Kent ölçeğinde 1 ha'dır. Genellikle km², mil² ya da ha başına düşen kişi sayısı olarak hesaplanır.

Alanlardaki yoğunluğu belirleyen iki temel güç vardır:

- Çekim Gücü: İnsanların diğer insanlara ihtiyaç duymaları sonucu yakınlaşması,
- İtme Gücü: İnsanların gelebilecek herhangi bir zarara yönelik korunma içgüdüleriyle, diğer insanlardan uzaklaşması.

Tarihteki ilk yerleşimlere bakıldığında ortalama yoğunluğun 100 kişi/ha olduğu görülmektedir, 20.y.y. a kadar 2-4 katlı yapılarla büyüyen ve nüfusu artan yerleşimlerde ortalama yoğunluk 200 kişi/ha, en yüksek yoğunluk ise 300 kişi/hektara ulaşmıştır. Bu yoğunlukları belirleyen biyolojik, sosyal ve kültürel etkenlerdir.

Kentsel Nüfus Yoğunluğu: Kentlerin tüm yerleşme bölgelerinin bir hektarı başına düşen nüfus sayısıdır. O kentsel yerleşimde yaşayanlar toplamının tüm yerleşme alanları toplamına oranı ile elde edilir.

- Bir yerleşme ünitesinin yoğunluğu;
- Yerleşmenin karakterine
- Toplum yapısına
- Konut tiplerine
- Yerleşmenin yapılacağı yerin topoğrafik yapısına
- Çevrenin konumuna bağlıdır.

2000'lerde bazı metropoliten şehirlerin nüfus yoğunlukları aşağıdaki gibidir (Şekil 31).

- Los Angeles.....2 894 kişi/km²
- Washington.....3 719 kişi/ km²
- Londra.....4 047 kişi/ km²
- San Francisco.....6 152 kişi/ km²
- Paris.....7 769 kişi/km²
- New York.....9 393 kişi/km²
- Moskova.....10 469 kişi/km²
- İstanbul.....14 579 kişi/km²
- Ankara.....18 863 kişi/km²
- Hong Kong.....95 358 kişi/km²

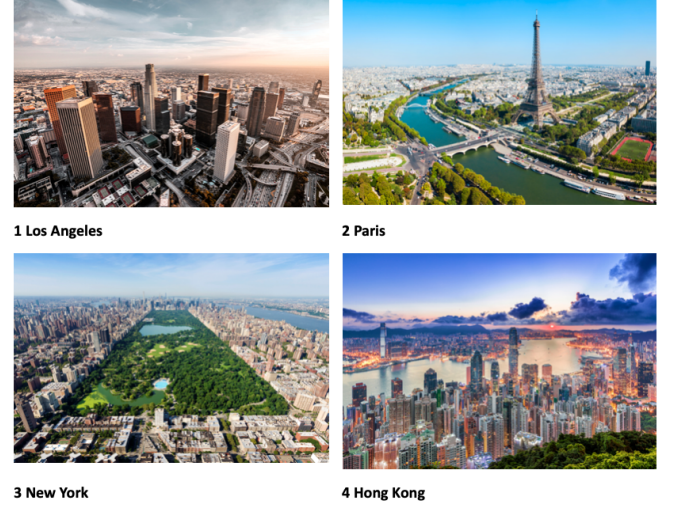
Yerleşme yoğunluğu/Nüfus Yoğunluğu: Yerleşik veya gelişmiş konut alanlarında 1 ha'a düşen insan sayısıdır. Birimi kişi/ha dır.

Yoğunluk;

- Brüt yerleşme alanına bağlı, brüt yoğunluk,
- Net yerleşme alanına bağlı, net yoğunluk olarak ikiye ayrılır.

Şekil 31.

Şehirlerin Nüfus Yoğunlukları



Açıklama notu. 1 - iStock-1271789516 -Extreme-Photographer; 2 - iStock-1145422105-saiko3p 3 - iStock-963351926-Andrew Bertuleit; 4 - iStock-579757046- EarnestTse kaynağından alınmıştır

Brüt Nüfus Yoğunluğu: Hesap yapılan alandaki tüm fonksiyon alanların ve yolların dahil olduğu 1 ha alana düşen insan sayısıdır. Birimi kişi/ha' dır. Bir başka ifade ile "Yerleşme Brüt Yoğunluğu"; "bir hektar "brüt yapı alanı"na düşen nüfus sayısıdır. Brüt yapı alanı, imar parsellerinin tamamı ile bunların kendi kullanımları için gerektirdiği yeşil alanlar, kentsel sosyal donanım ve iç yolların alanları toplamıdır."

Brüt Yerleşme Alanı

Net yapı taban alanı

+

Açık ortak kullanım alanları

(çocuk oyun alanı, çöp toplama alanı, konut otopark alanı)

+

konut yapıları arasında yer alan yaya ve taşıt yolları

"Net Nüfus Yoğunluğu: Bir hektar "net yapı alanı"na düşen nüfus sayısıdır. Net yapı alanı, belirlenmiş yol sınırları arasında kalan yapı adalarının net alanı, ya da böyle bir sınır belirlenmemiş ise mevcut yollar arasında kalan parsellerin alanları toplamıdır. Bir başka deyişle, hesap yapılan alandaki tüm fonksiyon alanların, donatı alanlarının ve yolların dışında kalan ve sadece konut yapı adalarından oluşan alana düşen insan sayısıdır. Birimi kişi/ha dır."

Net Yerleşme Alanı

Net yapı taban alanı

+

Açık ortak kullanım alanları

(çocuk oyun alanı, çöp toplama alanı, konut otopark alanı)

Yapı Yoğunluğu: Birim alana düşen yapı taban alanı, toplam inşaat alanı veya toplam yapı hacmidir.

Yapılaşma yoğunluğunun tespiti için Türkiye'deki planlama pratiğinde kat alanı kat sayısı (KAKS) ve taban alanı kat sayısı (TAKS) kullanılmaktadır. KAKS, bir parsel üzerinde kaç metrekaare inşaat

yapılabileceğini; TAKS ise bir parselin ne kadarının yapılaşmaya açılabileceğini ifade etmektedir (Bölen vd., 2009).

- **TAKS (Taban Alanı Kat Sayısı):** Bir yapının parsel tabanında kapsadığı inşaat alanının parsel alanına oranıdır. Yapının taban alanının parsel alanına oranından elde edilen sayıdır. Taban alanı, yapının parsel içinde plan ve yönetmelik hükümlerine göre düzenlenmiş, zeminde kaplayacağı alandır. Işıklıklar, eklentiler (müştemilat) bu alana katılmaz.”
- **KAKS (Kat Alanı Kat Sayısı):** Bir yapıya ait toplam inşaat alanının parsel alanına oranıdır. Yapının bütün katlardaki alanları toplamının parsel alanına oranından elde edilen sayıdır.

Katlar alanı, bodrum kat, asma kat, çekme ve çatı kat ve kapalı çıkımlar dahil kullanılabilen bütün katların ışıklıklar çıktıktan sonraki alanları toplamıdır.

Açık çıkımlar ve iç yüksekliği 1.80m’yi aşmayan ve yalnızca tesisatın geçirildiği tesisat galerileri ve katları ile ticari amacı olmayan ve yapının kendi gereksinmesi için otopark olarak kullanılan bölüm ve katlar bu alana katılmazlar.

Kullanılabilen katlar deyiminden, konut, işyeri, eğlenme ve dinlenme yerleri gibi oturmaya, çalışmaya, eğlenmeye ve dinlenmeye ayrılmak üzere yapılan bölümler anlaşılır.”

- **EMSALE (E) :** Bir parsel içinde kullanılan toplam inşaat alanıdır.
- **HACİM (H) :** Bir parsel içinde kullanılan toplam inşaat hacmidir.

Yapı yoğunluğu, yerleşme yoğunluğu TAKS ve KAKS arasında yakın bir ilişki vardır. TAKS’in artması yerleşme alanında yapılaşma yoğunluğunun, KAKS’in artması ise yapı kat alanı ve nüfus yoğunluğunun artmasına neden olur.

TAKS’in artması, yapının zeminde kapladığı alanın artmasına neden olmakta ve yeşil alan oranı azalmaktadır. Buna karşın KAKS’in artması halinde taban alanı sabit kalsa da yapı inşaat alanı artmakta, buna bağlı olarak da kullanıcı yoğunluğunda bir artma olmaktadır.

Yapı Hacim Katsayısı (YHK)

“Bütün yapı hacminin arsa alanına oranıdır ve m³/m² olarak belirlenir. Yapı hacmi, binanın dış ölçülerine göre en alt döşemesinden en üst katın çatısına kadar hesaplanan hacimdir. Bu hacme bodrum katları ve kapalı çıkımlar da eklenir. Yapı hacim katsayısı, endüstri ve depolama alanında işlevi gereği kat yükseklikleri çok değişken yapıların yoğunluğunu belirlemek için kullanılabilir.”

5.7 Yoğunluk İle İlgili Yasal Düzenlemeler

5.7.1 3194 Sayılı İmar Kanunu

“Madde 5:

Nazım İmar Planı; varsa bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere

düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporuyla beraber bütün olan plandır.”

Nazım İmar Planlarında gelişme konut alanları için BRÜT yoğunluğun belirtilmesi zorunludur.

Uygulama İmar Planlarında gelişme konut alanları için NET yoğunluğun belirtilmesi zorunludur.

5.7.2 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu

Madde 10:

“Gerigörünüm” bölgesinde Taban Alan Kat Sayısı (T.A.K.S.) azami %15 ve 4 katı (H = 12.50 m. irtifai), “Etkilenme” bölgesinde ise gene Taban Alanı Kat Sayısı (T.A.K.S.) %15 ve 5 katı (H = 15.50 m. irtifai) geçmemek şartı ile konut yapılabilir. Daha önce belediyeye bilabedel terk edilmiş veya edilecek olan alanlar bu hesaba dahil edilir. Hesap da brüt alan üzerinden yapılır.”

5.7.3 2018 Tarihli İstanbul İmar Yönetmeliği

Madde 5:

(5). Taban alanı ve emsal hesabı; net imar parseli alanı üzerinden yapılır. İmar parsellerinin değişikliğe konu olup da kamuya terk edilmesi gereken alanlar içermesi ve bu alanların kamuya bedelsiz terkine ilişkin imar planında hüküm olması halinde taban alanı ve emsal hesabı, imar planında belirtilen hükümlere göre yapılabilir.

(6) Ayrık veya blok nizam olan yerlerde, uygulama imar planında açıkça belirlenmemiş ise TAKS %40’ı geçemez. Ancak, çekme mesafeleri ile KAKS verilip TAKS verilmeyen parsellerde, TAKS %60’ı geçmemek şartıyla, çekme mesafelerine göre uygulama yapılır.

(8) 22’nci maddeyle veya ilgili idarelerin imar yönetmelikleri ile getirilebilecek emsal harici tüm alanların toplamı; parselin toplam emsale esas alanının %30’unu aşamaz. Ancak; 27/11/2007 tarihli ve 2007/12937 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik gereğince yapılması zorunlu olan, korunumlu ya da korunumsuz normal merdiven dışındaki yangın merdiveni ve korunumlu koridorun asgari ölçülerdeki alanı ile yangın güvenlik holünün 6 m²’si, son katın üzerindeki ortak alan teras çatılar, yapının ihtiyacı için bahçede yapılan açık otoparklar, konferans, spor, sinema ve tiyatro salonları gibi özellik arz eden umumi yapılarda düzenlenmesi zorunlu olan boşluklar, alışveriş merkezlerinde yapılan atrium boşluklarının her katta asgari ölçülerdeki alanı ile binaların bodrum katlarında yapılan;

- a. Zorunlu otopark alanlarının 2 katı,
- b. Sığınak, asansör boşlukları, merdivenler, bacalar, şaftlar, ışıklıklar, ısı ve tesisat alanları, yakıt ve su depoları, jeneratör ve enerji odası, kömürlükler ve kapıcı dairelerinin ilgili mevzuat, standart ya da bu Yönetmeliğe göre hesap edilen asgari alanları,
- c. Konut kullanımlı bağımsız bölüm brüt alanının %10’unu, ticari kullanımlı bağımsız bölüm brüt alanının % 50’sini aşmayan depo amaçlı eklentiler,
- d. Ortak alan niteliğindeki mescit ve müştemilatın konutlarda 150 m²’si, konut dışı yapılarda 300 m²’si,
- e. Bütün cepheleri tamamen gömülü olmak ve ortak alan

- niteliğinde olmak kaydıyla; otopark alanları ve 22'nci maddede belirtilen tamamen gömülü ortak alanlar;
- f. Ticari amaç içermeyen, ortak alan niteliğindeki çocuk oyun alanlarının ve çocuk bakım ünitelerinin toplam 100 m²'si, bu hesaba dâhil edilmeksizin emsal haricidir.

Madde 10:

ç) Mevcut imar planlarında;

TAKS +Y(Yükseklik)

KAKS

Blok boyutları + Y(Yükseklik)

maddelerinin en az birini sağlaması zorunludur. Bu şartlardan hiçbirinin olmaması durumunda yeni bir plan kararı alınana kadar uygulama yapılamaz.

d) Kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılacak veya yaptırılacak yapılar için imar planlarında eğitim ve sağlık tesisleri ile sosyal ve kültürel tesisler, resmi ve dini tesisler gibi kamu alanlarına ayrılmış ancak yapılanma koşulları belirlenmemiş ise ayrık yapı nizamı şartlarında net parsel alanı üzerinden bodrumlar hariç KAKS (emsal) 3'ü geçmemek, plan notları ve yönetmeliğin ilgili diğer hükümlerine uymak şartıyla, bina ebat ve yüksekliklerinin projesinde belirlendiği ilgili idarece onaylanacak avan projeye göre uygulama yapılabilir.

Parsel kullanım fonksiyonlarına göre yapılaşma koşulları:**Madde 19:**

- a. Merkezi iş alanı: Yönetimle ilgili idari tesis alanları, iş hani, çarşı, çok katlı mağaza, banka gibi ticaret ve finans tesis alanları, turizm tesis alanları, sosyal kültürel tesis alanları, ibadet yerleri, park ve benzeri yeşil alanlar, spor alanları kamuya ve özel sektöre ait eğitim ve sağlık tesisleri alanları, kamuya ve özel sektöre ait teknik altyapı tesis alanları ile bu alanlara hizmet verecek benzeri alanlar ve plan kararı ile rezidans alanı ayrılır.
- b. Sanayi bölgesi: İmar planlarında her türlü sanayi tesisleri için ayrılmış alanlardır. Bu alanlarda sanayi bölgesine hizmet verecek diğer yapı ve tesisler de yapılabilir.
- c. Park alanları: Bu alanlarda encümen kararıyla;
1. Açık havuz/süs havuzu, açık spor ve oyun alanı, genel tuvalet, pergola, kameriye,
 2. 1000 m² ve üzeri parklarda ahşap veya hafif yapı malzemelerinden yapılmak, kat adedi 1'i, yüksekliği 4.50 metreyi ve açık alanları dâhil taban alanları toplamda %3'ü, her birinin alanı 15 m²'yi geçmemek kaydıyla çay bahçesi, büfe, muhtarlık, güvenlik kulübesi ile oyun alanlarına en az 10 metre mesafede olmak ve etrafı çit ve benzeri ile kapatılmak koşuluyla trafo,
 3. Tabii veya tesviye edilmiş toprak zemin altında kalmak üzere, ağaçlandırma için TSE standartlarında öngörülen yeterli derinlikte toprak örtüsünün sağlanması kaydıyla kapalı otopark,
 4. 10.000 m² üzerindeki parklarda, açık alanları dâhil taban alanları, [2] numaralı alt bentte belirtilenler de dâhil toplamda %3'ü geçmemek üzere muvakkat yapı ölçülerini aşmayan mescit ile trafik güvenliği alınarak kamuya ait 112

acil ambulans istasyonu, yapılabilir.

ç) Piknik ve eğlence (rekreasyon) alanları: Bu alanlarda encümen kararıyla;

1. Bodrum katlar dâhil yapı inşaat alanı toplamda %5'i, her biri için muvakkat yapı ölçülerini aşmayan çok amaçlı salon, mescit, lokanta, kahvehane, çay bahçesi, büfe,
2. Açık otopark ile tabii veya tesviye edilmiş toprak zemin altında kalmak üzere, ağaçlandırma için TSE standartlarında öngörülen yeterli derinlikte toprak örtüsünün sağlanması kaydıyla kapalı otopark,
3. Güreş, tenis, yüzme, mini golf, otokros, gokart ve benzeri spor alanları ve çocuk oyun parkları,
4. Tuvalet, çeşme, pergola, kameriye, mangal, piknik masası, yer alabilir.

d) Spor ve oyun alanları: Bu alanlarda;

1. Açık veya tabii veya tesviye edilmiş zeminin altında olmak üzere kapalı otoparklar,
2. Kat irtifakı ve kat mülkiyetine konu edilmeksizin ve ticari ünitelerin toplam alanı, spor tesisi alanının %20'sini geçmemek koşuluyla seyirci ve sporcuların ihtiyacına yönelik, büfe, lokanta, pastane, çayhane ve spor faaliyetlerine ilişkin ticari üniteler, yapılabilir.

e) Stadyum: Spora ve sporculara ilişkin tesislerin yanı sıra, kat irtifakı ve kat mülkiyetine konu edilmeksizin, mescit, açık ve kapalı otopark, spor tesisi alanının %20'sini geçmemek koşuluyla idari, sosyal ve kültürel tesisler, çok amaçlı salon, lokanta, pastane, çayhane, alışveriş birimleri, büfe ve benzeri üniteler yapılabilir.

f) Konut alanı: Bu alanda;

1. İlgili idare meclisince yol boyu ticaret olarak teşekkül ettiği karar altına alınan konut alanlarında bulunan parsellerin; zemin kat ve yol seviyesinde veya açığa çıkan bodrum katlarının yoldan cephe alan mekânlarında ya da binanın birinci katında veya bodrum katlarında zemin katta yer alan mekanla içten bağlantılı olan ve binanın ortak merdivenleri ile ilişkilendirilmeyen, getirilecek kullanıma ilişkin otopark ihtiyacını karşılamak kaydıyla, gürültü ve kirlilik oluşturmeyen ve imalâthane niteliğinde olmayan, gayrisihhi özellik taşımayan, halkın günlük ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik dükkân, kuaför, terzi, eczane, anaokulu ve kreş ile gelişme alanları hariç; Sağlık Bakanlığınca aranan şartlar sağlanmak kaydıyla günübirtlik sağlık hizmeti sunulan sağlık kabini, muayenehane, aile sağlığı merkezi, ağız ve diş sağlığı merkezi, diyaliz merkezi, acil servis içermeyen tıp merkezi, psikoteknik değerlendirme merkezi, üremeye yardımcı tedavi merkezi, fizik tedavi müessesesi, genetik hastalıklar tanı merkezi, evde bakım merkezi, işitme cihazı merkezi, ismarlama protez ve ortez merkezi ve lokanta, pastane gibi konut dışı hizmetler verilebilir.
2. İlgili idare meclisince yol boyu ticaret olarak teşekkül ettiği karar altına alınan konut kullanımına ayrılan parsellerde ilgili kamu kurumunun belirlediği standartları sağlamak ve uygun görüşü alınmak ve ayrıca getirilecek kullanıma ilişkin otopark ihtiyacı karşılanmak kaydıyla müstakil olarak; yurt, anaokulu, aile sağlığı merkezi, kreş, ticari katlı otopark

binaları ile gelişme alanları haricinde özel sağlık tesisi, özel eğitim tesisi yapılabilir. Konut alanlarında [1] numaralı alt bentte belirtilenler haricinde özel sağlık tesisi yapılabilmesi için uygulama imar planında bu amaçla değişiklik yapılarak konut kullanımından çıkarılması gerekir.

3. Konut alanlarında kalsa dahi parsellerin konut binası yapıncaya kadar açık otopark, bahçe düzenlemesi ve peyzajı yapılarak kullanılarak ilgili idaresi yetkilidir.
4. Yol boyu ticaret olarak belirlenenler de dâhil konut alanlarında kalan parsellerin araç giriş çıkışından kaynaklanan trafik yükünü azaltmak amacıyla ve ilgili idareden geçit hakkı almak koşuluyla otopark olarak kullanılan bodrum katlarından plan kararı ile kamuya ait yer altı otoparkına araç giriş çıkışı verilebilir.

g) Ticaret alanı: Bu alanlarda;

1. İş merkezleri, yönetim binaları, banka, finans kurumları, ofis-büro, çarşı, çok katlı mağazalar, otoparklar, alışveriş merkezleri, konaklama tesisleri,
2. Sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu gibi sosyal ve kültürel tesisler ile lokanta, restoran, gazino, düğün salonu gibi eğlenceye yönelik birimler,
3. İlgili kamu kurumun belirlediği standartları sağlamak ve uygun görüşü alınmak kaydıyla özel sağlık tesisleri,
4. İlgili kamu kurumun belirlediği standartları sağlamak ve uygun görüşü alınmak kaydıyla özel eğitim tesisleri, kurslar, etüt merkezleri,

gibi ticaret ve hizmetlere ilişkin yapılar yapılabilir.

ğ) Ticaret+Konut, Turizm+Ticaret, Turizm+Ticaret+Konut gibi karma kullanım alanları: Tek başına konut olarak kullanılmamak koşuluyla, ticaret, turizm, konut kullanımlarından konut hariç sadece birinin veya ikisinin veya tamamının birlikte yer aldığı alanlardır. Bu alanlarda;

1. Bu alanlarda plandaki kullanım kararına bağlı olarak konut veya turizm tesisi yapılması halinde yoldan cephe alan zemin veya bodrum katların ticaret veya hizmetler sektörünün kullanımında olması ve konut veya turizm tesisi için ayrı bina girişi ve merdiveni bulunması şartı aranır. Her bir kullanım için bağımsız giriş çıkış ve merdiven düzenlenmesi, kullanım oranlarının ve sosyal ve teknik altyapı alanlarının imar planlarıyla tayin edilmesi esastır. İmar planında bu oran belirlenmemiş ise, konut kullanımı emsale konu alanın %20'sini aşamaz.
2. Bu alanlarda ayrıca plan kararı gerekmeden gerçek ve tüzel kişilere veya kamuya ait; yurt, kurs, ticari katlı otopark, sosyal ve kültürel tesisler yapılabilir.
3. Ticaret+Konut, Turizm+Ticaret+Konut gibi konut da yapılabilen karma kullanım alanlarında konut veya yüksek nitelikli konut yapılabilmesi için, imar planında konutun ihtiyacı olan sosyal ve teknik alt yapı ve donatı alanlarının konut kullanımının getireceği nüfus yoğunluğu üzerinden hesap edilerek bu alana hizmet verecek şekilde ayrılmış olması şarttır.
4. Konut, ticaret, turizm alanlarının her biri için belirlenen plan değişikliği gerektirmeksizin yapılabilecek yapılar, aynı şartlar çerçevesinde karma kullanım alanlarında da yapılabilir. Ancak bu durumda, karma kullanımın bir alanı dikkate alınarak yapılacak uygulama karma kullanımın diğer alanına göre gerekli koşullara aykırılık teşkil etmemesi gerekir.

h) Sosyal mekânlar: Alışveriş merkezi ve benzeri ticari kullanımlı

binalarda, iş hani, büro, yönetim binası gibi umumi ve resmi binalarda, fabrika ve benzeri sanayi tesislerinde, düğün salonu, lokanta, gazino, sinema, tiyatro, müze, kütüphane ve kongre merkezi, yurt binaları, spor tesisleri gibi sosyal ve kültürel yapı ve tesislerde, eğitim yapılarında, hastane ve benzeri sağlık tesislerinde, havaalanı, liman, terminal, tren garı, metro istasyonu gibi ulaşım yapı ve tesislerinde, akaryakıt istasyonlarında, oteller ve benzeri turizm tesislerinde, kullanıcıların, çalışanların veya müşterilerin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla mescit, bebek emzirme yeri, çocuk bakım ve oyun alanı, yetmiş beşten fazla bağımsız bölümü bulunan konut parsellerinde mescit ve çocuk oyun alanı, milli park, tabiat parkı, bölge parkı, mesire alanı, piknik alanı, açık spor alanları gibi yerlerde ise mescit, bebek emzirme yeri ve kullanıcı sayısına göre umumi tuvalet için gerekli mekân ayrılır. Bu mekânların tamamlayıcısı olan; abdest alma mekânları ile diğer gerekli mekânların, kolay ve erişilebilir bir yerde bu mekânlarla birlikte yer alması zorunludur.

ı) İbadet yeri: İbadet yerlerinde cami/mescit vasfı ve görünüşünün önüne geçmemek, gürültü ve kirlilik oluşturmamak, imalâthane niteliğinde olmamak, gayrı sıhhi özellik taşımamak ve giriş-çıkışları ibadet yerinin girişlerinden ayrı olmak kaydıyla Diyanet İşleri Başkanlığınca belirlenecek usul ve esaslara göre dini tesise hizmet veren ticari mekânlar yapılabilir. Bu mekânların, arazinin durumuna göre en fazla bir cephesinin açığa çıkması ve dini tesisin taban alanını geçmemesi esastır.

Taban alanı

Madde 20:

1. Tabii veya tesviye edilmiş zemin üzerinde etrafı açık bırakılarak kolonlar üzerinde inşa edilen yapılarda taban alanı, zemine oturan en dış çepelerdeki kolonların dış yüzeylerinin en kısa doğru parçalarıyla birleştirilmesiyle belirlenen alandır.
2. Uygulama imar planında belirlenmemişse bu Yönetmelikle tanımlanan TAKS'a ve bahçe mesafelerine göre belirlenen taban alanının küçük olanı uygulanır.
3. Tamamen toprağın altında kalan kısımları hariç, kısmen veya tamamen açığa çıkan bodrum katların oturum alanı, hiçbir şekilde taban alanı katsayısı ile belirlenen taban alanını geçemez.
4. Taban alanı, net imar parsel alanı üzerinden uygulama imar planıyla veya planda belirlenmemiş ise bu Yönetmelikle belirlenir.
5. Tabii veya tesviye edilmiş zemin üzerinde planla veya bu Yönetmelikle öngörülen taban alanının dışında, bu Yönetmelikle izin verilenler hariç yapı yapılamaz.
6. Planlarda blok ölçüleri veya kitle verilmiş parsellerde uygulama imar planında aksine bir hüküm bulunmuyorsa, kitle ölçüleri yapının tabii veya tesviye zeminin üzerinde kısmen veya tamamen açığa çıkan, açık ve kapalı çıkımlar hariç bütün katlarının ölçülerini ifade eder.
7. Taban alanına dâhil edilmeyecek kullanımlar;

a) Tabii zemin veya tesviye edilmiş zemin seviyesindeki veya bu seviyenin altındaki avlular, iç bahçeler;

b) Bağımsız bölüm olarak düzenlenmeyen veya bağımsız bölümün eklentisi niteliği taşımayan, yapının ana taşıyıcı sistemleri ile bütünleşik olmayan, bahçe alanının %20'sini geçmeyen; kamariye, pergola, sundurma, açık yüzme ve süs havuzu;

c) Bağlantılı olduğu bağımsız bölümün veya bulunduğu katın brüt

- alanının %10'unu aşmayan üstü açık veya sökülür-takılır hafif malzeme ile örtülü zemin terasları,
- ç) Çevre düzenlemesi ve güvenliği için yapılan bahçe duvarı, istinat duvarları, 6 m²'yi geçmeyen kontrol veya bekçi kulübeleri,
- d) Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğin gerekli gördüğü, normal merdiven haricinde kaçış yolu içerisinde yer alan, asgari ölçülerde ve adetlerde yapılan merdiven evi ile yangın güvenlik holleri,
- e) Asgari ölçülerdeki; temele kadar inen asansör boşlukları, ışıklıklar, çöp ve atık ayrıştırma bacaları, hava bacaları, şaftlar,
- f) Ana yapının dışında kalan; binaya ait arıtma tesisi ve trafolar, jeneratör, yağmur suyu toplama havuzu, evsel atık ve geri dönüşüm hazneleri, ısı merkezi,
- g) Akaryakıt pompaları ve taşıyıcıları hariç olmak üzere kanopiler ve arkatlar,
- ğ) Güneş panellerinin temel ve kaidesi haricindeki kısımları,
- h) Açık otoparklar,
- ı) Giriş saçakları (markizler).

Katlar alanı:

Madde 21:

1. Katlar alanı; bodrum kat, asma kat, çatı arası piyesi ve açık/kapalı çıkımlar dâhil, kullanılabilen bütün katların, katlar alanına dâhil edilmeyen alanları çıktıktan sonraki alanları toplamıdır. Kullanılabilen alanlar deyiminden; konut, işyeri, eğlence ve dinlenme yerleri gibi oturmaya, çalışmaya, eğlenmeye, dinlenmeye veya ibadet etmeye ayrılan alanlar anlaşılır.
2. Tamamen toprağın altında kalması nedeniyle; 22. madde uyarınca emsal hesabına konu edilmeyen alanlar ile kat adedine konu edilmeyen katların hiç bir cephesi kazı ve tesviye yapılarak açığa çıkarılamaz.
3. Emsal hesabına dâhil edilmeyen alanlar, proje değişikliği ile imar planındaki veya bu Yönetmelikle belirlenen emsal değerini aşacak şekilde emsal hesabına konu alan haline getirilemez, müstakil bağımsız bölüm haline dönüştürülemez ve kat mülkiyeti tesis edilemez.

Yasal Düzenlemelere İstanbul'dan Bir Örnek

Konu: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca onaylanan, 19.9.2005 tarihinde askıya çıkarılan, 19.10.2005 tarihinde askıdan indirilecek olan 1/5000 ölçekli Beşiktaş -Dikilitaş-Balmumcu Nazım İmar Planı ve Plan Notları hakkındaki itirazlar.

Teknik ve hukuki yanlışlarla dolu 1/5000 ölçekli Beşiktaş -Ortaköy-Balmumcu Nazım İmar Planı'nın İPTALİ istemi ile açılan davada yapılan yargılama sonucu İstanbul 3.İdare Mahkemesi 17.11.2004 gün ve 2002/1784 E.2004/1877 K sayılı kararı ile Planın İPTALİNE karar vermiştir.

Söz konusu plan ile ilgili olarak hazırlanan rapordaki "Nazım İmar planının; sit alanlarını da kapsamasına karşın onama sürecinde Koruma Kurulu görüşü alınmadan onaylandığından, parsel ölçeğinde farklılaşabilen yapılaşma hakları tanımladığından, yeşil alan oranı ve standardı düşürüldüğünden, yoğunluk değerleri arttırıldığından, planlamada eşitlik ilkesine uyulmadığından aynı konum ve ulaşılabilirlik özelliklerine sahip alanlara farklı yapılaşma hakları ve yoğunluklar getirdiğinden plan bütünlüğüne, şehirleşme prensiplerine, planlama yöntemlerine ve plan esaslarına, kamu yararına, kentsel yerleşmenin mevcut ve gelecekteki durumuna, imar mevzuatına uygun olmadığı kanısına varılmıştır" şeklindeki

görüşler doğrultusunda geçtiğimiz günlerde plan yeniden İPTAL edilmiştir.

5.8 Konut Alanları Planlama ve Tasarımı

21. yüzyılda konut alanları planlama ve tasarımında özellikle dikkat edilmesi gereken öncelikli konular bulunmaktadır. Bu bağlamda; günümüz koşullarında, çevre ile etkileşimlerin doğasını anlamak, mevcut ve uygun alan ile su ve temiz havanın sınırlı olduğunun farkına varılması ve yöresellik/geleneksellik konuları özel bir önem kazanmaktadır (Farr, 2008).

Konut alanları içinde yaşayan insanların yaşam kalitesini ve gelişme fırsatlarını önemli ölçüde belirleyen kentsel yapının özel parçasıdır. Barınma ortamı kullanıcıların psiko-fiziksel ihtiyaçlarının karşılanmasında büyük önem taşır. Bu durum özellikle çocuk ve yaşlılar üzerinde oldukça etkin olurken günümüzde, bütçelerindeki değişimler ve evden çalışma veya esnek çalışma ile yetişkinlerin de yaşam tarzlarının değişmesine ve konutlarında daha fazla vakit geçirmelerine yol açmıştır. Bu nedenle günümüzde konutların karşılanması gereken gereksinimler artış göstermiştir. İnsanlar yaşadıkları yerin kendilerine güven, fiziksel ve psikolojik rahatlık vermesini beklerler. Konfor, mahremiyet, biyo-iklimsel rahatlık, güvenlik, hijyen ve psikolojik ve fiziksel yenilenme için ortam ararlar. Sürdürülebilir, sağlıklı konut ortamları, bu koşulları sağlarken aynı zamanda sürdürülebilir tasarım ilkelerini gözetilmeli ve öncelik verilmelidir (Schneider-Skalska, 2019).

Rogers ve Power (2000), sürdürülebilir tasarımın korunan doğal kaynakları gelecek nesillerin kullanımına izin verecek şekilde çağdaş ihtiyaçları karşılayan bir tasarım yöntemi olduğunu belirtirken aynı zamanda sosyal ve ekonomik denge unsuru olduğunu söylemektedir (Edwards, 2001).

Baranowski'ye (1998) göre sürdürülebilir tasarım, tasarım süreçlerinin sosyal, kültürel, ekonomik, ekolojik ve mekansal yönlerinin tam entegrasyonunun yanı sıra, kaynakların rasyonel yönetimi ilkesiyle mekansal yapıların gelişim ve dönüşüm süreçlerini uyumlu hale getirmeyi içerir.

Konut alanları planlamasında ele alınacak sürdürülebilir tasarım ilkeleri;

- Çevredeki kentsel doku ile uyum,
- Arazi kullanımı, araziye uyum (topoğrafya, bakı, rüzgar yönü, gün ışığı ve güneş açısı vb. doğal faktörler)
- Kentsel ve mimari formlar, yöresel mimari, yöresel malzeme kullanımı,
- Ulaşım sistemleri (toplu taşıma olanakları, bisiklet yolları, vb.),
- Yaya erişilebilirliği, (yaya yolları ve yaya olarak hizmet alanlarına erişim)
- Enerji tasarrufu (akıllı bina, yeşil bina, dış mekan aydınlatmalarında akıllı teknolojiler, vb.)
- Doğal çevrenin ve kültürel mirasın korunması,
- Kentsel ısı adası etkisinin azaltılması için çözümler geliştirilmesi (yol ağaçlandırmaları, yeşil alanların artırılması, yeraltı otoparkları, geçirimli malzemelerin kullanımı, vb.)
- Biyolojik çeşitliliğin korunması,
- Kentsel ekosistemin yönetimi (su, enerji, atık yönetimi),

Şehir ve Bölge Planlama

- Suyun rasyonel kullanımı ve yağmur suyunun ve yüzey sularının depolanması, arıtılması (yağmur bahçeleri hendekler, vb.) ve barınma ortamında uygun alanlarda ve dış mekanlarda sulama suyu vb. kullanımlar şeklinde yeniden kullanımının sağlanması
- Doğal kaynakların (enerji, toprak, su malzeme) tüketimini azaltan teknolojilerin kullanımı,
- Açık ve yeşil alanların korunması, artırılması, çeşitlendirilmesi ve birbirleri ile ilişkilerinin kurulması,
- Alanın doğal bitki türleri veya alana adaptasyonunu sağlamış bitki türlerinin seçimi

gibi konular sayılabilir.

Fiziksel sağlık, zihinsel ve duygusal refah ve sosyal uyumun tanımlanabilmesi için de bir dizi eylemler bulunmaktadır. Bu eylemler

Fiziksel sağlık için; daire başına düşen yeterli aktif açık ve yeşil alanlar (çocuk oyun alanları, spor alanları, dinlenme alanları ve bu alanlara yaya erişimi, uygun iklim (sıcaklık, nem, güneşlenme süresi, havalandırma vb.

Zihinsel ve duygusal refah için; kentsel yapı ve uygun gelişme yoğunluğu, binalar arasındaki mesafeler, kentsel çevrelerin aydınlatması, doğaya ilişkin elemanlarının varlığı, su özellikleri ve arazi formları, mekânsal ve estetik formların çeşitliliği, yabancıların girmesini engelleyen mekânsal biçimler, pencerelerden doğaya ait unsurlara bakış,

Sosyal uyum için: nüfus yoğunluğu, daire başına düşen sosyal alan büyüklüğü, özel, sosyal ve kamusal alanların sınırlandırılması, sosyal alanların net bir şekilde düzenlenmesi ve erişilebilirliği, temaslara izin veren sosyal alanlar, yönetim süreci, yerel düzeyde iyi bilgi akışı ve iletişim dahil olmak üzere elektronik iletişim olarak tanımlanabilir (Schneider-Skalska, 2019).

Bu bağlamda, sürdürülebilir tasarım ilkeleri doğrultusunda tasarlanan fiziksel çevre ile fiziksel sağlık, zihinsel ve duygusal mutluluk ve sosyal uyum ile sürdürülebilir, sağlıklı konut ortamı sağlanabilmektedir (Şekil 32).

Şekil 32.

Sürdürülebilir Konut Alanı



Açıklama notu. Schneider-Skalska, 2019

Konut alanları tasarımı için genel olarak ortak kabul gören ilkeleri, okul, alışveriş gibi kullanımların yürüme mesafesinde olması ve kentin diğer alanları arasında iyi bir ulaşım bağlantısının kurulması, binaların insan ölçeğinde tasarlanması, bu alanların, insanların ihtiyaçları doğrultusunda çeşitli hizmet alanları ile yeşil alanlarla donatılarak doğa ile ilişki kurulması ve güvenli alanlar yaratılması olarak sayılabilir (Russ, 2009).

Bu genel tasarım ilkelerinin yanında konut alanları için tasarım ilkelerini, doğal faktörler ve kültürel faktörler olarak sınıflandırmak mümkündür.

Konut alanı tasarımı da, tek yapıyı değil çok sayıda bir ya da çok katlı yapıların organizasyonunu (yapı-yapı, yapı-zemin, yapı-yol, yapı-dış mekân ve dış mekan-insan ilişkileri) kapsar. Bu organizasyonu doğal, toplumsal, ekolojik, kültürel, ekonomik ve teknik veriler yönlendirir. Toplumun estetik kaygıları da tasarımı etkiler. Tasarlanacak alanın yakın çevresi (doğal ve yapay fiziksel çevre) ile ilişkisi ve çevrenin istenen ve istenmeyen özellikleri (vista noktaları, gürültü, çevre donatılar, vb.) tasarımı yönlendiren temel dışsal etmenlerdir ve tasarım öncesinde analizi gerekir (Ökten, 2004). Konut alanlarının tasarımında çeşitli faktörler bulunsun da bunların birbirinden bağımsız değerlendirilmesi mümkün değildir.

Buna göre konut alanlarının planlama ve tasarımını etkileyen faktörler;

A. Doğal faktörler

- Topoğrafya
- Eğim
- Bakı
- İklimsel Özellikler
- Jeolojik ve jeomorfolojik Yapı
- Toprak Yapısı
- Hidrolojik Yapı
- Bitki Örtüsü
- Doğal Yaşam
- Ekolojik Değer
- Peyzaj Karakteri

B. Sosyal ve Kültürel Faktörler

- Sosyo-ekonomik yapı
- Kültürel Çeşitlilik
- Kullanıcı Beklentileri
- Yöresel Mimari

Erişilebilirlik ve Ulaşım durumu (özel ve toplu taşıma)

C. Yasal-Yönetimsel Yapı

- Mülkiyet
- İmar Durumu
- Altyapı durumu (yol, su, elektrik, kanalizasyon vb.)
- Yoğunluk

olarak sayılabilir.

Yerleşim alanlarının planlama sürecinin ilk aşaması doğal yapı bileşenlerini araştırmaktır. Arazi yapısı, yerel iklim özellikleri, yerel peyzaj özelliklerinin belirlenmesi yapıların yerleşimi, ulaşım planlaması ve açık alanların planlanması açısından bir zorunluluktur. Eğim, başta erozyon üzerinde yüksek etkiye sahiptir. Eğimin artması oranında yüzeysel akışın artmasına

bağlı olarak erozyon tehlikesi de yükselir ve toprak özellikleri de bundan etkilenir. Kentsel alanlardaki eğim düzeyleri, kentsel alan kullanımı ve yapılaşma özellikleri bakımından da önem taşımaktadır. Arazi eğiminin yüksek olduğu alanlarda kentsel kullanımda ve yapı yapmada, maliyet, kullanılan materyal, zemin yapısı, fonksiyonel alan kullanımı gibi bazı sınırlayıcı özellikler ön plana çıkmaktadır (Ürgenç, 2000).

Eğimin miktarı başta yapılaşma olmak üzere spor faaliyetleri, drenaj, bitkilendirme, rekreatif faaliyetleri gibi çalışmalarda dikkate alınması gereken önemli bir faktördür. Uygun olmayan eğimlerde veya topoğrafyaya uygun olmayan yapılaşma, öncelikli olarak doğaya çok fazla müdahaleyi gerektireceğinden tercih edilmemelidir. Aynı zamanda hem kazı-dolgu işleri çıkacağından ekonomik aynı zamanda istinat duvarlarının ortaya çıkacağından estetik çözümler değildir. Bu amaçla çalışma alanı üzerinde eğim analizi yapılması gereği vardır. Eğim analizi başta konut alanlarını yerleşimi olmak üzere, ulaşım planlaması ve açık ve yeşil alanların tasarımı için bilinmelidir.

Konut alanları tasarımında konutların araziye yerleştirilmesi aşamasında dikkat edilecek bir diğer doğal faktör de bakıdır. Konutların yönelimi, konutların ışık alması (gün ışığı ve güneş), rüzgâr, ısı tasarrufu vb. gibi konular bakımından önem taşımaktadır. Gün ışığı, konut odalarının tüm yönlerden alabildiği ışık, güneş ışığı ise doğrudan güneş ışınlarıyla ilişkilidir. Gün ışığından faydalanma tüm konutlar için çok önemli bir unsurdur. Güneş ışığı da özellikle oturma odaları, balkonlar ve bahçeler için önem taşımaktadır. Konut tasarımlarında, tüm odaların gün ışığından faydalanmasına ve günün belirli saatlerinde güneş ışığından da faydalanmasına özen gösterilmelidir. Kuzey rüzgarlarından korunma da özellikle sert iklimlerde daha fazla önem taşımakta olup, yapı açıklıklarının kuzey cephelerde daha az ve küçük olmasına ve yapının yaşam mekanları kuzeye konumlandırılmamasına dikkat edilmelidir (Alkan, 2016; Biddulph, 2007).

Yine doğal faktörlerden olan Jeolojik ve jeomorfolojik yapı, hidrolojik yapı, toprak yapısı gibi özellikler konut alanlarının depremsellik durumunun belirlenmesi bakımından oldukça önem taşımaktadır. Yine hidrolojik yapı su kaynaklarının korunması, toprak yapısı özellikle verimli tarım arazilerinin tespiti ve değerlendirilmesi, bitki örtüsü, doğal yaşam, peyzaj karakterinin ve ekolojik değerlerin tespiti ise ekolojik kayıpların önlenmesi bakımından önemli konulardır. Konut alanları tasarımında doğal faktörlerin dikkate alınması, konut alanlarının sağlam, sağlıklı ve konforlu olması yanında doğaya uyumlu ve doğaya en az zarar verecek biçimde yapılaşmayı sağlayacaktır.

Alanın yöresel mimari özellikleri ve yöresel malzeme seçimi sürdürülebilirlik ilkeleri kapsamında ele alınması gerekmektedir. Özellikle tarihi alanlarda gerçekleştiren çalışmalarda alanın tarihi dokusuna uygun tasarımlar yapılması tarihi alanın korunması bakımından oldukça önemlidir.

Konut alanları planlama ve tasarımını etkileyen sosyal yapı özellikleri olarak, kullanıcıların cinsiyet, yaş, yaşam döngüsü (evli, bekar, çocuklu, vb.), kültürel özellikler sayılabilir. Ancak su da unutulmamalıdır ki konut alanları planlama ve tasarımında tüm kullanıcılara (kadın-erkek; çocuk, genç, orta yaş ve yaşlı; dezavantajlı gruplar) yönelik ihtiyaçlar sağlanmalıdır.

Konut alanları planlama ve tasarımında mutlaka dikkat edilmesi gereken bir diğer konu da erişilebilirliktir. Bu alanlardan diğer kentsel sosyal donatı alanlarına, eğitim, sağlık gibi hizmet alanlarına ve ana ulaşım aksları ve düğümlerine erişimin sağlanabilmesi konut alanlarının tercihinde en önemli kriterlerden biridir.

Konutların yerleşimde mahremiyetin sağlanması da önemlidir. Bu nedenle konutların birbirine bakan pencerelerinin yeterli uzaklıkta olmasıdır. Kabul edilen mesafe genellikle 20-25 m. arasında değişmektedir (Biddulph, 2007). Yapıların yerleşiminde yapıların birbirlerinin manzarasını kapatmaması ve birbirleri ile fazla yakın olmamaları, planlama ve tasarım sürecinde dikkat edilmesi gereken konulardandır (Alkan, 2016).

Konut alanlarında dış mekanların; doğru, işlevsel, ekonomik, estetik, ekolojik ve sürdürülebilir ilkeler ışığında planlanması ve tasarımı konut seçimini etkilemekte, kullanıcı memnuniyetini artırmakta ve konut alanlarında yaşam kalitesini yükseltmektedir.

Açık ve yeşil alanlar; konut kullanıcılarının sosyal iletişimin gerçekleştiği, sosyal ihtiyaçların karşılandığı, sosyal kültürel odak noktaları olarak da nitelendirilebilirler. Ayrıca açık ve yeşil alanlar; insanların doğayla ilişkilerini sağlayan, kullanıcıların ruhsal ve fiziksel sağlığına etki eden, huzur, mutluluk ve rahatlama sağlayan alanlardır. Açık ve yeşil alanlar, insanların belirli bir mekâna ait olma duygularının bir parçasını oluşturur.

Konut alanları açık ve yeşil alanların planlama ve tasarımında;

- Erişilebilirlik,
- Ulaşım
- Güvenlik,
- Aidiyet,
- Estetik,
- Konfor,
- Fonksiyonellik,
- Mahremiyet
- Gürültü kontrolü
- Sürdürülebilirlik

ilkelerine önem verilmelidir.

Bu alanlarda, her yaş grubu için fonksiyon çeşitliliği düşünülmelidir. Çocuklar için çocuk oyun alanları (0-3, 4-7, 8-15 yaş gruplarına göre özel düzenlenmiş), gençler ve erişkinler için spor alanları, toplanma alanları, dinlenme alanları, meydan, yürüyüş ve bisiklet yolları gibi alanlar tasarlanmalıdır. Tasarım süreçlerinde evrensel tasarım ve kapsayıcı tasarım ilkeleri doğrultusunda tasarımlar yapılmalıdır. Konut alanları için mutlaka bulunması gereken bir fonksiyon da otopark alanlarıdır. Tüm fonksiyon alanlarında malzeme olarak yöresel ve sürdürülebilir malzemeler tercih edilmesi uygun olacaktır.

Konut kullanıcıları için açık ve yeşil alanlar doğayla olan ilişkinin sağlanabildiği alanlardır. Doğa, her yaş grubu ve her konumdaki insan için önemlidir. Bu nedenle konut alanları dış mekân tasarımlarında kentsel ekosistemi ve kentsel yeşil sistemi destekleyen, biyoçeşitliliği koruyan planlama ve tasarımlar gerçekleştirilmelidir.

6. Ulaşım ve Ulaşım Planlaması

Bu bölümde ulaşım kavramı, kent planlaması ve tarihsel süreç içinde ulaşım, ulaşımın ortaya çıkardığı sorunlar, kent içi ulaşım, ulaşım türleri ve sürdürülebilirlik konuları anlatılmaktadır.

6.1 Ulaşım Kavramı

Ulaşım, hareket ve hareket güvenliği olarak tanımlanabilir. Bu tanımın merkezinde birincil olarak insan hareketliliği, ikincil olarak yük taşımacılığı bulunmaktadır. Ulaşım aynı zamanda bir arazi kullanım biçimidir. Ulaşım, çeşitli arazi kullanımlarının birbirleri ile ilişkilerini kuran bağlayıcı, ulaştırma ise bu bağlayıcının niteliksel ve niceliksel durumudur (Kaplan, 2001).

Ulaşım "alt yapı" ve "üst yapı" olarak iki yapıya sahiptir. Ulaşım alt yapısının en önemli öğeleri yollar, her türlü taşıt depolama, aktarma alanları, terminal alanları, duraklar ve istasyonlar, üst yapısının en önemli öğeleri ise taşıtlar ve trafiktir. Burada yol, hem yaya, hem de taşıt türlerine göre ayrı ayrı yapıım özelliği gösteren yolların tamamını kapsamaktadır. Trafik deyimi ise, hem taşıt hem de yaya trafiğini içermektedir. Kentel bir yol ise taşıtlar için ve yayalar için ayrılmış bölümleri, yani platform ve kaldırımı ile bir bütündür, dolayısı ile üzerinde her iki trafik birden yer almaktadır. Ulaşım alt yapısı aynı zamanda denetim ve yönetim işlevlerine ilişkin ışıklı trafik işaretleri ve bunların birbirleri ile ilişkilendirilmesini, trafik adaları gibi kanallama öğelerini, elektrikli sistemlerde olduğu gibi güç istasyonlarını ve alt istasyonlarını, köprü vb. sanat yapılarını ve diğer teknik öğeleri de kapsamaktadır (Kaplan, 2001).

Ulaşım, bir kentin tüm yaşamsal fonksiyonlarını, sosyal ve kültürel hareketlerini bağlayan çok önemli bir araçtır. Buna bağlı olarak kentel ulaşım, bir kentin ticari faaliyetlerini yönlendirir ve bu faaliyetlerin gelişmesine katkıda bulunur. Aynı şekilde, ulaşımın, bir kentte üretilen ürünlerin ülke içerisine ve diğer ülkelere ulaştırılmasındaki katkısı son derece önemlidir. Ulaşımın bir kentteki gelişim sürecine en önemli katkısı ise, bir üreticinin ulaşabileceği pazar alanlarını genişletebilmesi ve daha etkin, geniş ölçekli üretim tekniklerinin geliştirilmesi ve entegrasyonunun sağlanmasıdır (Wood & Johnson, 1980).

Ulaşımında temel tercih; ekonomik, güvenli, hızlı, yolcu taşımalarında konforlu, ulaşım süresinin ve maliyetinin en aza indiği, çevre ile uyumlu, en az düzeyde gürültü, dışa bağımlılığın en aza indiği taşıma kolaylığı sağlayacak bir trafik tekniğini zorunlu kılmaktadır.

Ulaşılabilirlik, kent hizmetlerinin, ticari ve endüstriyel faaliyetlerin gelişmesindeki ve eğlence, dinleme ve konut geliştirme projelerinin başarısındaki en önemli faktörlerden birisidir. Ulaştırma gelişmenin temelidir. Ülkelerin gelişmişlik düzeyi ile ulaşım sistemlerinin etkileşimi doğrusaldır. Gelişmiş ülkeler, sadece karayollarını değil bütün taşımacılık sistemlerini, teknoloji ışığında düzene koymuşlardır. Elektrik, temiz su, pis su, yağmur suyu, ısıtma, çöp toplama ve değerlendirme gibi alt yapı ihtiyaçlarını ulaştırma sistemleriyle birlikte tasarlamışlardır. Toplum kalkınmasının itici gücü olan bilgi ve kültür yönetiminin, sanat faaliyetlerinin, enerji üretiminin, sanayileşme ve turizm ihtiyaçlarının alt yapısını, ulaştırma sektörü oluşturur. Bir yerin büyümesi ekonomik ve siyasi gücünün gelişimi onun coğrafi konumu ve erişilebilirliğine büyük ölçüde bağlıdır. Kentel

yayılanın modern süreci ulaşım ve erişilebilirlik ile belirlenir.

6.2 Kent Planlaması ve Tarihsel Süreç İçinde Ulaşım

Kentleşme, ulaşım ve ulaşımı sağlayan yol olgusu, ayrılmaz bir bütündür. Bu nedenle kent planları yapılırken en düşük maliyetle en fazla yarar sağlayabilmek için, arazi kullanımı ile ulaşım planlamasının birlikte ele alınması gerekmektedir.

Kentler insanlar için insanlar tarafından oluşturulur. İnsan da kentte değişik işlevleri olan bölgeler arasında ve içinde hareket halindedir. Bu hareketlilik, insan ve insanın kullandığı eşyaların yer değiştirmesi, yani kısaca ulaşımın biridir. Örneğin kişi, oturma, iş, alışveriş, eğlence, spor gibi ihtiyaçlarını giderebilmek için seyahat eder. Bütün bu aktiviteler, belirli bir arazi kullanımı ile gerçekleşmektedir. Kentel ulaşım ve arazi kullanımı arasında çift yönlü bir etkileşim bulunmaktadır (Babalık-Sutcliffe, 2012). Arazi kullanım kararları ulaşım sisteminin oluşumunu ve tür seçimlerini etkilerken, ulaşım seçenekleri ve sistemin yapısı arazi kullanım deseninin oluşmasında etkin ve yönlendirici bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, ulaşım planlarının arazi kullanım planları ile eş zamanlı olarak hazırlanması ya da ulaşım planlaması çalışmalarında kentin geçerli arazi kullanım plan kararlarına göre planlama yapılması, hem arazi kullanım planlarının hem de ulaşım planlarının başarıya ulaşması açısından büyük önem taşımaktadır (Öncü, 2005).

İnsanlar tarihin her döneminde yaşantılarını sürdürebilmek için beslenmek zorunda kalmışlar, bu nedenle beslenmelerini sağlayabilecek en uygun koşullu yerleri aramış ve yerleşmişlerdir. Bu yerlerde beslenme ve barınma için eylemlere girişmişlerdir. Böylece yer seçimi önceleri, yaşama için eylem ve ulaşım etkisi ile olmuştur. Yerleşmelerin ilk ortaya çıkışından beri ulaşım kolaylıkları yerleşmelerin kaderi üzerinde son derece etkili olmuştur. Büyük kentler hep önemli ulaşım aksları üzerinde gelişmiş, ulaşılabilen yerlerdeki yerleşmeler ise çağdışı, medeniyetlerden geride kalmıştır (Keskin, 1985). Ülke, bölge ya da kentlerdeki arazi kullanımının ve ulaştırma sisteminin planlanmasının amacı, bu mekanlarda oluşturulması ve geliştirilmesi istenen aktivite sistemlerini en uygun şekilde yerleştiren ve bunlar arasındaki yer değiştirmeleri en işler şekilde sağlayan bir yapının sentezini gerçekleştirmektir (Hamamcıoğlu, 2012).

İlk yerleşme yerlerinin, ormanlık alanlar, nehir kenar veya deltaları, deniz kenarı ve tarımsal alanlarda olduğu görülmektedir. Yani ilk yerleşim yerleri seçiminde, öncelikle yaşantının sürdürülmesi amacı güdülmüştür.

Daha sonraları ve orta çağ din hakimiyeti, toplumların üstünlük duygularının ağırlığı, savaşlar dönemini başlatmış böylece yaşantıyı sürdürme yanında savunma ihtiyacı öne çıkmış, surlarla çevrili orta çağ kenti doğmuştur. Bu kentlerde Pazar ve tarımsal alan ilişkisi, ulaşımın daha belirgin olarak ön plana çıkmasına neden olmuştur.

Sonraki aşamada endüstrinin gelişimi, işçi sınıfının doğmasına neden olmuştur. Ayrıca bu dönemde demiryolu önem kazanmıştır. İşçi kesiminin iskanı ve işyeri ilişkisi, endüstri hammaddeleri temin ve taşınması, ulaşımı daha belirgin olarak ortaya çıkarmıştır. Mülkiyet kavramı da bu dönemde ağırlık kazanmıştır. Bunların sonucu olarak, siyasal ekonomi ve mülkiyet kavramı orta çağ

kentini surların dışına çıkartmıştır. Teknolojik gelişimin hızlandığı bu aşamaya, makine ve otomasyon çağı denilebilir. Kentin büyük kente dönüşümü bu dönemde başlamış, ulaşım kent ve insan yaşamında bugünkü görüntüsünü almıştır.

Bu dönemde, özellikle gelişmiş ülkelerde, önce tarımda sonra endüstride, çalışan sayısı, yerini makineye bırakmak üzere azalmıştır. Buna karşın hizmetler kesimi gelişmiş, kafa gücü ile çalışanlar artmıştır. Makine her alandaki etkisini ulaşım ve yol konularında da en ağırlıklı biçimde göstermiştir.

Başlangıç, yayalar için ve tek hayvanla taşıma yapabilen yollarla olmuş, sonraki insan ve hayvanla çekilen araba yolları, kentler arasında kervan ve yine araba yolları, en ilkel şekilde sudan yararlanma, yelkenli gemilere dönüşerek devam etmiştir.

Bu durum orta çağ kenti kavramı ile birlikte değişmeye başlamış, endüstrinin gelişmesi ile başlayan dönemde buhar motorunun icadından sonra, sırayla 1760'larda raylı taşıtlar, ilk buharlı otobüsler, benzinli taşıtlar, trafiği oluşturmaya başlamıştır.

Demiryolları bütünü ile kentler üzerinde büyük etkiler yapılmış, dar çaplı Pazar niteliği bu yollar sayesinde gelişmiştir. Ticaretin sınırları genişlemiş, bunun doğal sonucu olarak iş bölümü artmış ve endüstri hızla gelişmiştir. Bu durum, insanları kentlere çekmeye başlamış, özellikle "Demiryolları yüzyılı" denilen 1840 – 1940 yılları arası orta ve Batı Avrupa kent nüfuslarını yaklaşık on misli arttırmıştır.

Buhar makinesinin icadı ile yeni ulaşım araçları kullanıma girmiştir. 19. yy. önce raylı sistemler, 19. yy sonunda da ilk otomobil kullanılmaya başlanmış, 20. yy başlarında ise ilk uçaklar ortaya çıkmıştır (Keskin, 1985).

Kentlerde ve kentler arası ulaşım ilişkisinin başlangıcı yaya ve atlı araçlarla olmuştur. Özellikle kentlerin yapılanmasını ve büyüklüğünü belirleyen bu başlangıç sanayi devrimini ve motorlu araçların ortaya çıkışıyla değişim göstermiştir. Demiryolları ve karayolları yaşama geçmesiyle yaya egemen kentlerde fiziki/mekansal yapıya koşut olarak toplumsal ve ekonomik yapı ve ilişkiler değişmiştir (Ökten & Sancar, 2004).

19. Yüzyıldan bu yana insanların günlük seyahat mesafeleri ve hareket yarıçapları çok büyük ölçüde değişmiştir ve değişen bu mobilite geleneksel peyzajdan modern peyzaja ve aynı zamanda kırsal yaşam tarzından kent yaşam tarzına geçişin en önemli faktörlerinden birisidir.

Yürüyerek kat edilen mesafe günde 10 – 30 km arasında değişmekteydi ve tarihimizin önemli bir kısmındaki hâkim hareket modeliydi. 14. Yüzyıl Avrupa'sında atla seyahat günde 40 km'ye kadar mesafenin alınmasına olanak sağlamıştır ancak bu yalnızca az sayıda insan için geçerli olmaktadır. 17. Yüzyıl civarında yelkenliler ve tekneler günde 70- 80 km yol kat edilmesine olanak sağlamıştır ve bu, orta çağda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi kıyıları boyunca oluşan siyasi ve ticari Alman kent birlikleri (hansa) gibi yerleşik yeni ticari kent merkezlerinin aniden gelişmesinde önemli bir faktör olmuştur. Ulusal karayollarının ve yolcu vagonlarının kullanılmaya başlanması hemen hemen aynı zamana denk gelmektedir ve karadan uzun mesafeli yeni bir iletişim ağı sağlanmıştır. Demiryollarının yaklaşık 1850'lerde ortaya çıkışına

kadar, birçok insanın günlük hareket yarıçapı günde 5 km'yi nadiren geçirmekteyken, demiryolları günlük hareket yarıçapının 40-50 km'lere çıkmasını mümkün hale getirmiştir. İkinci Dünya Savaşından bu yana 100 km'nin üzerindeki günlük hareket yarıçapı bir istisna olmaktan çıkmıştır. 1960'tan itibaren, otomobille hareket etme yaygınlaşmış ve aynı zamanda hareket modelini de değiştirmiştir. Günlük 'gidiş ve geliş' hareket modeli yavaş yavaş 'zik zak' model haline gelmiştir. Otobanlar karasal üçüncü iletişim ağını oluşturmuştur ve aynı zamanda mevcut ağların üzerine bir yenisini eklemiştir. Ulaşım teknolojisinin ve araçlarının gelişmesi kentleşmeyi hızlandırıcı etki yapmış, nüfusu ulaşımın kolay olduğu bölgelere çekmiş ve kentlerin aşırı büyümesini kolaylaştırmıştır (Göçer, 1975). Günümüzde ulaşım, planlamanın en önemli basamaklarından biri haline gelmiştir (Ökten & Sancar, 2004).

6.3 Ulaşımın Ortaya Çıkardığı Sorunlar

Ulaşım teknolojisinin gelişmesi insan hayatını kolaylaştırıcı etkileri yanında birçok sorunu da birlikte getirmiştir.

Ulaşımın ortaya çıkardığı sorunlar şöyle sıralanabilir;

- Yer değiştirme zorunluluğu,
- Trafik tıkanıklığı ve kazalar- zaman, mal ve can kaybı,
- Motorlaşma endeksi-otoparklar,
- Hava kirlenmesi ve gürültü,
- Çevrenin doğal ve toplumsal açıdan tahribidir.

İnsanlar tarafından kolay erişilemeyen yerler sıkça doğal dengeli peyzaj olarak karakterize edilir. Yeni bir ulaşım altyapısıyla birlikte açığa çıkan bu alanlar hızla değişmeye başlar. Ulaşımın gelişmesi ve erişim mesafelerinin artması ayrıca kentlerin yayılmasına ve sınırlarının genişlemesine yol açmıştır. Sınırları genişleyen kentler aynı zamanda kent çeperlerine kadar yapılaşmaya açılmış, kent çeperlerinde planlanan genellikle de daha uygun maliyetli yerleşim alanları, çalışma, eğitim, sağlık vb. hizmetler için hemen her gün kent merkezlerine yola çıkmakta ve böylelikle çok büyük bir trafik yükü oluşturmaktadır. Bu yük kentli için çok fazla zaman kaybına, kentlerin ise doğal ve kültürel tahribine yol açmaktadır.

Ulaşımın gelişmesi kent çeperlerinde tarım alanları, su havzaları, orman alanları gibi alanların yapılaşmasına, tarihi merkezlerin ise bozulmasına yol açmıştır.

6.4 Ulaşım Planlaması

Ulaşım planı, ulaştırma altyapısına yapılacak yatırımların, düzenlemelerin ve işletme yaklaşımlarının belirlendiği uzun erimli planlardır (Babalık-Sutcliffe, 2012).

Ulaşım planı, bugünkü karakteristiklere dayanılarak, plân dönemi içinde olacağı belirlenen ulaşım taleplerine göre; kentsel ve çevresel alanda ulaşım sistemini, ulaşım ağını, standart ve kapasiteleri ile ulaşımın türlere dağılımını, toplu taşıma, hareketli ve duran trafik ve yayalaştırma konularında gereken ayrıntıları ve geometrik düzenlemeleri, kısa ve uzun dönemde sorunlara çözüm önerilerini içeren plandır.

Ulaşım planı, yerleşmenin imar plânıyla karşılıklı etkileşir ve onunla bütünleşir biçimde ele alınır.

Farklı plân kademelerinde, yerleşmelerin büyüklük ve nitelikleri ile gelişme aşamalarına göre değişik ölçüm ve araştırmalara

Şehir ve Bölge Planlama

dayalı olarak farklı amaç ve kapsamda ulaşım planları üretilir.

Ulaşım planları, kentsel alanlar içerisindeki trafiğin düzenli ve güvenli bir şekilde gerçekleşmesini temin etmek amacıyla hazırlanır.

Kentsel ulaşım planlaması kentlerin sağlıklı gelişebilmesi ve sürdürülebilir bir çevre oluşturulabilmesi için özenle önemle durulması gereken bir olgudur.

Ulaşım planlamasının amacı, kentte ve kentler arasında insan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, emniyetli, çevre problemi yaratmadan, hareketlidir. Ulaşım planlaması, gelişen kentlerin ve kentlerde yaşayanların gereksinimini; ekonomik, hızlı, konforlu ve emniyetli olarak temin etmek, bunun yöntemlerini araştırmak, kentte ve kentler arasında insan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, emniyetli, çevre problemi yaratmadan, maliyeti en aza indirilerek en az düzeyde gürültü, dışa bağımlılığı azaltılmış ve taşıma kolaylığı sağlayacak faaliyetleri temin etmektir (Çakar, 2001).

Ulaşım planlaması kavramı, dün ne kadar önem taşıyorsa bugün de gelecekte de önemi artarak devam edecektir. Çünkü nüfus hızlı bir şekilde artmaya devam etmekte, insanların refah ve kültür

durulması gereken bir olgudur (Özden ve Canarlan, 2005).

Kentsel ulaşım planlaması sürecinin karakteri, kentsel ulaşım ihtiyacının planlanmasında bilimsel çalışmayı gerektiren bir yapı gösterir. Bu karakterin ortaya çıkartılmasında da aşağıdaki adımlar gerçekleştirilmelidir:

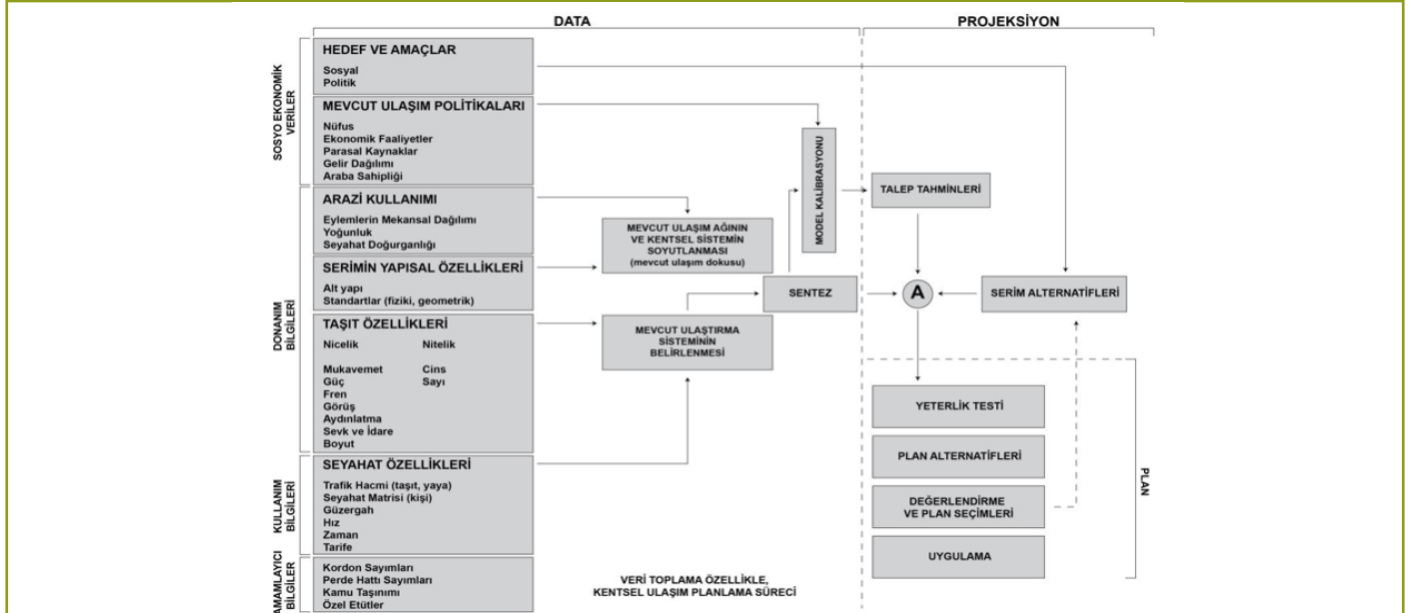
- Geçerli olan seyahat (motorlu araç trafiği gibi) davranışlarını gözlemek,
- Kent içi arazi kullanımı ve hareketlilik arasındaki ilişki hakkında ilgi kuran hipotezler geliştirmek,
- Bu hipotezleri gelecekteki seyahat ihtiyaçlarını hesaplayabilmek bir temel olarak test etmek,
- Daha sonra artabilecek ulaşım kapasitesini göz önüne almak (Dimitriou, 1992; Özden & Canarlan, 2005).

Hangi düzeyde olursa olsun (ülke çapında, kentsel veya daha küçük çapta) ulaşım planlaması üç bölümden oluşmaktadır.

1. Etüd, bilgi derleme ve analiz
2. Tahmin
3. Değerlendirme

Kentsel ulaşım planlama süreci şekildeki gibi gelişmektedir (Şekil 33).

Şekil 33.
Ulaşım Planlama Süreci



Açıklama notu. Günel, 1983 kaynağından alınmıştır.

seviyeleri yükselmekte, toplumun refah düzeyine bağlı olarak bireysel araç kullanımı hızla yaygınlaşmakta, kentleşme oranı ile birlikte ticaret ve alışveriş merkezleri yaygınlaşmaktadır. Artan bu nüfusun gereksinimlerinin karşılanması hangi yatırımların yapılması gerektiği, hizmetin alternatif ulaşım sistemleri arasında nasıl dağıtılacağı vb. çalışmalar ancak ulusal master planı ile mümkündür (Çakar, 2001).

Kentsel ulaşım planlaması kentlerin sağlıklı gelişebilmesi ve sürdürülebilir bir çevre oluşturulabilmesi için özenle önemle

Kentsel ulaşım planlaması sürecinde trafik yoğunluğu ve arazi kullanımı arasındaki ilişki dikkate alınması gereklidir. Buna göre;

- Arazi, ulaşım ve hareketlilik arasındaki oran,
- Mevcut arazi kullanım ve hareketlilik karakteristiğinin analizi,
- Arazi kullanımı ve hareketlilik karakteristiğinin geleceğe yönelik tahmininin yapılması,
- Amaçların belirlenmesi ve ulaşım alternatiflerinin formüle edilmesi,
- Alternatif ulaşım planlarının test edilmesi ve değerlendirilmesi gereklidir.

Kentsel ulaşım planlaması süreci, bileşenleri bir araya getirilerek alt modelleri içine alacak şekilde birleştirilen ve geniş varsayımlara dayanan genelleştirilmiş bir dolaşım ihtiyaç modeline benzetilebilir. Bu sürecin 3 temel bileşeni;

- Trafik ve ulaşım sistemlerinin analizi ve geleceğe yönelik tahminleri,
- Kentsel gelişime bağlı arazi kullanımının analizi ve geleceğe yönelik tahminleri,
- Ulaşım için amaç, politika ve plan formülasyonu şeklinde sıralanabilir.

6.5 Kentiçi Ulaşım

Kentiçi ulaşım, kentsel yaşamın yaya ve taşıt hareketlerinden, arazi kullanımına kadar ulaşım alt ve üst yapılarına ilişkin bir bileşenidir. Dolayısı ile kentsel ulaşımın planlanması, bir kentin ulaşım ana planından veya imar planının ulaşım ile ilgili kararlarından, bir yaya alanının, bir kavşağın planlanmasına kadar, değişik nitelikli ulaşım araştırmaları ve farklı ölçeklerde tasarımlarla ilgilidir.

Sonuç olarak, ulaşım, bir kentin tüm yaşamsal fonksiyonlarını, sosyal ve kültürel hareketlerini bağlayan çok önemli bir araçtır. Kentleşme ve kent düzenlemelerinde kent içi ve kent dışı ulaşım sistemleri, yerleşmelerin besleme kanallarıdır. Buna bağlı olarak kentsel ulaşım, bir kentin ticari faaliyetlerini yönlendirir ve bu faaliyetlerin gelişmesine katkıda bulunur. Aynı şekilde, ulaşımın, bir kentte üretilen ürünlerin ülke içerisine ve diğer ülkelere ulaştırılmasındaki katkısı son derece önemlidir. Ulaşımın bir kentteki ulaşım sürecine en önemli katkısı ise, bir üreticinin ulaşabileceği pazar alanlarını genişletebilmesi ve daha etkin, geniş ölçekli üretim tekniklerinin geliştirilmesi ve entegrasyonunun sağlanmasıdır.

6.5.1 Kent Dokuları ve Yol

Kentlerin gerek planlı gerekse plansız gelişme dönemlerinde ve hemen bütün kentlerde görülen ve kente biçimini veren belirli dokular bulunmaktadır.

Kentler incelendiğinde sınıflanabilecek bir doku varlığı saptanmış ve bunlar, Kafes doku, Işınsal doku, Örümcek ağı dokusu, Karmaşık doku olarak tanımlanmıştır. Burada bu dokuların gelişimi ve tarihçeleri üzerinde durulmayacak, sadece yolların doku içindeki durumuna dikkat çekilecektir.

6.5.1.1 Kafes Doku:

Bu dokuda yollar birbirini dikine kesmektedir. Aralarındaki yapı adaları kare ya da kareye yakın biçimde olmaktadır. Kafes dokuda geometri, özellikle engebeli araziye uymadığından, yolların bir kısmı merdivenli yol olarak geliştirilmiştir (Şekil 34).

6.5.1.2 Işınsal Doku:

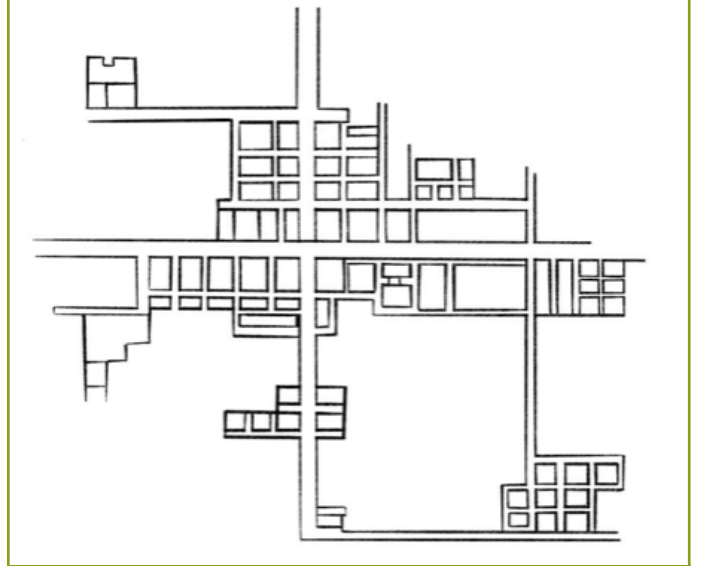
Yollar bir merkezde birleşmekte veya yoğunlaşmakta, yapılar bu yollar üzerinde oluşmaktadır. Tarih boyunca en çok uygulanan tiptir. Bu tip doku giderek örümcek ağı dokuya oluşturulmuştur (Şekil 35)

6.5.1.3 Örümcek Ağı Dokusu:

Bu doku, ışınsal dokudaki ana yolların, yeni yapı adaları oluşmasını elverecek şekilde enine bazı yollarla bağlanması ile oluşmuştur. Eski kentlerden birçoğunda bu doku görülmekle birlikte, yeni kentlerde pek rastlanmamaktadır (Şekil 36).

Şekil 34.

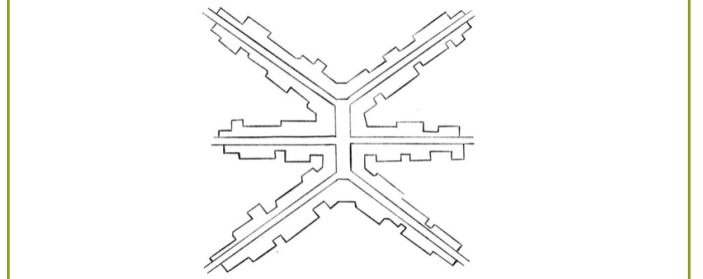
Kafes Doku



Açıklama notu. Günal, 1983 kaynağından alınmıştır.

Şekil 35.

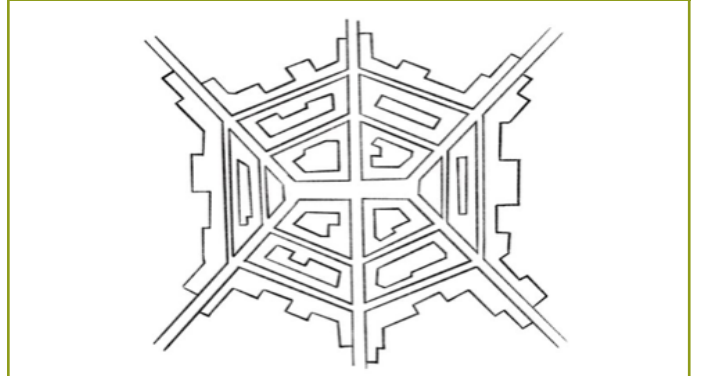
Işınsal Doku



Açıklama notu. Günal, 1983 kaynağından alınmıştır.

Şekil 36.

Örümcek Ağı Dokusu



Açıklama notu. Günal, 1983 kaynağından alınmıştır.

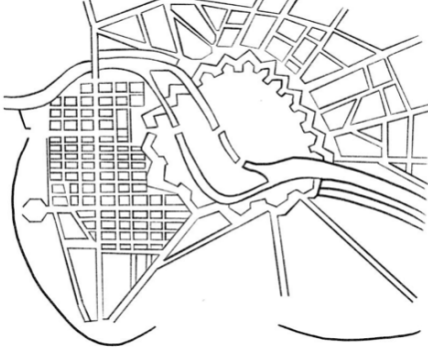
6.5.1.4 Karmaşık Doku:

Kafes doku ile ışınsal dokunun aynı süreçlerde gelişmesiyle ortaya çıkmıştır. Bu doku merkez ışınsal dokunun örümcek ağına

dönüşmesi sırasında, uydu kentlerinin kafes dokusu biçiminde gelişmesiyle ortaya çıkmıştır (Şekil 37).

Şekil 37.

Karmaşık Doku



Açıklama notu. Günal, 1983 kaynağından alınmıştır.

6.5.2 Kent İçi Yol ve Planlama Teknikleri

Bu tür yollar için, yol genel tanımına uyularak, kent içinde yayaların, motorlu taşıtların hareket ettiği, diğer yollardan farklı olarak, her türlü teknik alt yapı (su, elektrik, kanalizasyon, havagazı, telefon vb. gibi) tesislerin yerleştirilmesine yarayan arazi şeritleridir, denilebilir. Yollar kentlerin iskeletini oluşturdukları gibi, altyapı toprak gereksinimini de karşılarlar.

Kent yolları genel tanım içinde, bu şekilde belirlenmekle birlikte, kenti oluşturan bölgelerin karakterlerine ve bu bölgeler arasındaki işlevlerine bağlı olarak değişik görünümde olabilirler.

Ulaşım planlamasında amaç;

- "Kişi ve eşyanın hareketliliğini maksimize etmek, bu sağlanırken;
- Seyahat süresini kısaltmak,
- Seyahat ücretlerini azaltmak,
- Sistemin kapasite yönünden uygunluğunu sağlamak,
- Sistemin güvenilirliğini sağlamak; gibi sayısal değerlendirilmesi yapılabilecek amaçlar ile kentin geliştirilmesi tasarlanırken,
- İstihdam, sağlık, eğitim, alışveriş vb. uygun bir erişilebilirliği sağlanması
- Arazi kullanımını - ulaşım ilişkilerinin daha uygun olacak yönde teşvik edilmesi,
- Ayrı yöre içinde yer almakla beraber, birbirinden uzak mesafelerde oluşmuş, yerleşim birimleri arasındaki kopukluğun minimize edilmesi,
- Gürültünün ve hava kirlenmesinin minimize edilmesi şeklinde sayılabilir.

Diğer yandan, kent yol ağı planlamasında şu ilkelerin bilinmesi gerekli görülmektedir:

- Yolların, işlevlerine ve trafik değerlerine göre (plancının etüd ve gözlemlerine dayanan) kademelendirme esasına uymak,
- Önemli yollarda kavşak aralığını arttırıp, sayısını azaltarak, seçilen yol profillerinin (gabarilerinin) kapasitelerini maksimum kullanmak, akım sürekliliğini sağlamak,
- Önemli kesişmelerde, trafik değerlerinin maksimuma ulaşacağı varsayımı ile önerilen kavşaklar için yeterli alanları

ayırarak,

- Trafik akımında, sol dönüşleri minimize edecek yol sistemini seçmek amacıyla, belirli yerleşmeleri içine alan ringler oluşturmak,
- Önemli akslara paralel (önceden tahmin edilemeyen gelişmeleri karşılamak amacıyla yönelik) toplayıcı nitelikli yollar geliştirmek,
- Duran trafiği, hareketli trafikte birlikte etüd ederek, hareketli trafik için ayrılmış yollarda trafik şeritlerinin park yeri gibi kullanılmasını, dolayısıyla yol kapasitelerinin düşmesini önleyerek, akım kolaylığı sağlamak,
- Kamu ulaşımının (otobüs, trolleybüs, tramvay ve metro gibi) geliştirilmesi gözönünde tutularak bu hareketler için gerekli yönleri belirlemek, yol gabarilerini bu gelişmeye olanak verecek şekilde seçmek,
- Bölgeler arası ulaşımı kolaylaştırmak amacı ile çevre yolları geliştirmek,
- Varsa transit trafiği yerleşim bölgelerinden uzak tutmak,
- Transit yollardan kente giren ve çıkan trafiği taşıyan yolları güzergah ve standartlarını, yerel trafiği ve yerleşik alanları rahatsız etmeyecek şekilde seçmek,
- Kentin yayalara ait olduğu ilkesi ön planda tutularak, yaya hareketliliğinde emniyeti sağlayacak önlemleri (yaya bölgeleri oluşturulması, alt ve üst geçit yerlerinin belirlenmesi vb. gibi) planda önermek,
- Ana ilke olarak, yol yön seçiminde topoğrafya uygunluğu ön planda tutmak.

6.5.3 Kent İçi Yolların Sınıf ve Standartları

Kent içi yolları, kenti oluşturan bölgelerin (iskan, ticaret, sanayi gibi) işlevlerine bağlı olarak, önce bölge içlerinde, sonra bölgeler arasında ve kent bütününe yakın ve uzak çevre ile bağlantısını sağlamak bakımından sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırılma yolların işlevlerine bağlı bir ayırım olmaktadır. Bu ayırımı belirleyen etkenler, aynı zamanda yol gabarisinin boyutlandırılmasında da esas olmaktadır. Yollar, "kent içinde yayaların ve taşıtların hareket ettiği her türlü teknik altyapıyı barındıran arazi şeritleri"dir. Kent içinde çeşitli özelliklere sahiptirler;

Bunlar;

- Sadece yayalara hizmet etmek,
- Acil durumda ve ihtiyaç halinde taşıt girebilen,
- Bisiklet yollarını içermek
- Park yapabilmeye uygun olmak
- Toplu taşımalar için uygun şeritlere sahip olmak,
- Teknik altyapıya sahip olmak şeklinde sayılabilir.

Yollar için çok çeşitli kategorilerde sınıflandırmalar yapılmaktadır. Detaylı ve genel sınıflandırmalar yapılacak olursa aşağıdaki şekilde yapılabilir.

Detaylı sınıflandırma;

- "Genel trafik caddeleri ve yollar, otoyollar, transit yollar, ana caddeler, caddeler
- İmar bölgesi caddeleri ve yollar; imar bölgesini aşan toplayıcı caddeler, imar bölgesi için toplayıcı yollar, dağıtıcı yollar, ara (tali) sokaklar, taşıt ve yayaların birlikte kullandığı ara yollar, yaya caddeleri, konut bölgesi yaya yolları, bisiklet yolları"

olarak yapılabilir.

Genel sınıflandırma ise şu şekilde yapılabilir;

- Transit yollar: Otoyol, ekspres yol ve devlet yolları (kent içinden, yakınından veya dışından geçebilen, kentler arası yollar)
- Çevre yolları: Kent bölgelerini birbirine, aynı zamanda kenti kentler arası diğer yollara bağlamak üzere geliştirilmiş yollar
- Bölge bağlantı yolları: Değişik işlevli bölgeleri birbirine bağlayan kent ana yolları
- Bölge içi toplayıcı yollar: Kent bölgelerinin iç trafiğinin toplayıp bölge dışına aktaran yollar
- Bölge içi yollar: Bölge içi trafiğine hizmet eden yollar
- Yaya yolları: Alışveriş yapma, sosyalleşme, yaya odaklı yollar
- Bisiklet Yolları: Kent içi ulaşımın en önemli parçalarından biri günümüzde bisiklet yollarıdır. Kentlerde yaşanan gürültü, hava kirliliği, karbon salınımı, fosil yakıtların kullanımı gibi çevre problemlerinin yanında trafik yoğunluğu gibi kentsel sorunların çözülmesine çok büyük katkı sağlamaktadır. Özellikle kalkınmakta olan ülkelerde enerji tasarrufunu teşvik amacıyla bisiklet kullanımı ön plandadır. Bisiklet kullanımının kolaylıkla yapılabilmesi bu taşıtların güvenli yolculuk edebileceği yol ve şeritlerin ayrıldığını göstermek ve sağlamakla olur (Ökten & Sancar, 2004).

6.5.4 Kent İçi Taşıma Sistemleri

Özel Taşımacılık: Özel taşımacılık en konforlu ve en tercih edilen taşımacılık sistemidir. Gitmek istenilen yere kadar araç değiştirmeden gidilebilir. Ancak kentler büyüdükçe trafiğin yoğun olduğu kent merkezlerinde park bulma sorunu ve özellikle işe gidiş-geliş saatleri olan doruk saatlerinde ortaya çıkan trafik sıkışıklığı nedeniyle özel araçların kent içinde kullanımı çok rahat olmamaktadır. Trafiğin çözümü için yolları genişletmek yeterli değildir. Çünkü her genişletilen veya yeni açılan yol trafiği çekmekte, araç sayısı arttıkça da kısa zamanda yine tıkanmaya başlamaktadır (Ökten & Sancar, 2004).

Toplu Taşımacılık: Günümüz kentlerinde ve özellikle metropoliten kentlerde yaşanan en büyük problemlerden bir tanesi de trafik yoğunluğudur. Bu problem ancak toplu taşımanın deniz yolu, kara yolu ve raylı sistemlerle sağlıklı bir şekilde organizasyonu ile çözümlenmesi mümkündür. Buna ek olarak çevresel problemlerin azaltılması da toplu taşımanın kullanılmasının özendirilmesi ile sağlanabilir. Bu nedenle kentlerin geleceği için toplu taşımanın önemi büyüktür.

Taşıtların alabildiği yolcu kapasitelerine bakılacak olursa özellikle kentsel ulaşım da raylı sistemlerin önemi görülecektir.

Raylı sistemler- tren, metro, hafif metro, tramvay 400-1000 kişi

Otobüs 50-100 kişi

Midibüs, minibüs – 12-18 kişi

Dolmuşlar – 5-8 kişi

Taksi, özel oto – 1-4 kişi (Keskin, 1985)

6.6. Ulaşım Türleri

Ulaşım;

- Kara ulaşımı,

- Hava ulaşımı,
- Su ulaşımı

olmak üzere üç başlıkta incelenir. Ulaşım türlerinin kendilerine has özel araçları ve kullanım ortamları (yolları) vardır. Bunlardan yalnızca kara ulaşımı kısa mesafelerde araçsız (yaya) olarak yapılabilir. Karayollarının Sınıflandırılmasına göre karayolları;

Karayollarının Sınıflandırılmasına göre karayolları;

- Devlet Yolları: Önemli bölge ve il merkezlerini, demir, deniz ve hava istasyon, ılıman, iskele ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derece ana yollarıdır.
- İl Yolları: Bir il sınırı içindeki ikinci derecede önemli olan şehir, kasaba, ilçe ve bucak merkezlerini devlet yol ağına, yakın demir yolu istasyonuna, limana, hava alanına, kamu gereksinimine göre diğer yerlere bağlayan yollarıdır.
- Köy Yolları: Devlet ve il yollarına ağlarına girmeyen tüm diğer yollarıdır.

Genel Yol Politikasına Göre Sınıflandırmaya göre;

Yasal sınıflamanın dışında ihtiyaçların doğurduğu yol politikasına göre şu sınıflama da yapılmaktadır.

- Ana istikamet yolları
- Expres ve otoyollar
- Uluslararası yollar
- Turistik yollar

Bugün artık etkin bir ulaşım planlaması için olabildiğince bütün ulaşım türlerini bir arada, entegre bir şekilde kullanmak gerekmektedir (Ökten & Sancar, 2004).

6.7 Ulaşım ve Sürdürülebilirlik

1990'larda "sürdürülebilirlik" kavramı, planlamanın pek çok boyutuyla birlikte ulaşım planlama gündeminde de yoğun bir şekilde yer almaya başlamıştır. Bu süreç ile toplu taşıma, yürüme ve bisiklet gibi ulaşım türlerinin öneminin artacağı da anlaşılmıştır. Sürdürülebilir bir ulaşım politikası ancak kapsamlı ve koordineli bir politika oluşturulması ile elde edilebilecektir. Sürdürülebilir bir kentsel ulaşım ve arazi kullanım sistemi,

- Kentsel alanın tüm sakinlerine mal ve hizmetlerin verimli şekilde erişimin sağlar,
- Bugünün kullanıcıları için çevre, kültürel miras ve ekosistemleri korur ve
- Gelecek nesillerin doğal çevre ve kültürel miras da dahil olmak üzere günümüzdeki refah düzeyine sahip olma imkanlarını tehlikeye atmaz (Minken vd., 2003; Özalp & Öcalır, 2008).

Sürdürülebilir kentlerin oluşturulmasında, dolayısıyla da kentin ve kent kullanıcılarının standartlarının yükseltilmesinde kentsel ulaşım planlamasının rolü son derece önemlidir. Bu planlama süreci uzun vadeli olarak tasarlanmak zorundadır ve bu da kentin fiziksel dokusunu yakından ilgilendirecek bir konu haline gelmektedir. Bu nedenle de kent mimarisi ve ulaşım planlaması birbirinden ayrılmaz bir bütün haline gelmektedir. Kent arazisinin kullanımına ve mimarinin oluşturulmasında kentsel ulaşım planlaması da büyük ölçüde katkısı sağlamaktadır.

Kentsel ulaştırma sisteminin sürdürülebilirliği, kent halkının kent

içi ulaşımda hareketlilik ve ulaşım hizmetleri erişilebilirliğinin yükselmesi anlamına gelmektedir. Sürdürülebilirliğin artırılmasıyla çevre dostu ulaşım araçlarının kullanımı ve güvenli seyahat edebilme olanağı da artmaktadır (Tiwari, 2003). Sürdürülebilir ulaştırma sisteminin en büyük hedeflerinden biri trafikteki motorlu araçların sayısının ve seyahat süresinin azaltılmasıdır. Böylece bir yandan trafik sıkışıklıklarının önüne geçilirken diğer yandan araçlardan arındırılmış alanların çoğaltılmasıyla yayaların kent içinde hareketi kolaylaştırılmış olacaktır. Yaya yolları ve bisiklet yollarındaki yetersizlikler insan hareketini kısıtlamaktadır. Bu açıdan, ulaştırma planları ve trafik düzenlemeleri, taşıma araçlarından ziyade yayaların kullanımı öncelik alınarak hazırlanmaktadır (Akbulut, 2016; United Nations, 2012).

Kentsel ulaşım, hava kirliliği, gürültü, trafik tıkanması ve CO2 emisyonlarını doğrudan etkilemektedir. Bu durum insan sağlığını önemli boyutlarda etkilemektedir. Bazı kentler, yaşam kalitesini iyileştirmek veya AB'nin, insan sağlığının korunmasına ilişkin standartlarına (örneğin: hava kalitesi) uyabilmek amacıyla, bu tür planları gönüllü olarak benimsemektedir.

Etkin bir ulaşım planlaması, altyapı ve taşıtlara ilişkin finansal talebin planlanması, yüksek kaliteli toplu taşıma, güvenli bisiklet ulaşımı ve yürüme sağlanmasına yönelik teşvik sistemlerinin

tasarlanması ve uygun idari düzeyde bunların arazi kullanım kararlarıyla eşgüdümlü kılınabilmesi için, uzun vadeli bir vizyon gerektirir. Ulaşım planlaması güvenlik, mal ve hizmetlere erişim, gürültü, hava kirliliği, sera gazı emisyonları ve enerji tüketimi, arazi kullanımı konularını göz önüne almalı, gerek yolcu gerekse mal ulaşımını ve her türlü ulaşım türünü kapsamalıdır. Çözümlerin, halkı ve diğer paydaşları içeren geniş kapsamlı danışmaları esas alarak, yerine özel olması ve yerel durumu yansıtması gerekir.

Ulaşım altyapısının etkisi peyzaj üzerinde çok çeşitlidir. İnsanlar tarafından kolay erişilemeyen yerler doğal peyzaj olarak tanımlanmaktadır. Yeni bir ulaşım altyapısıyla birlikte erişilebilir hale gelen bu alanlar hızla değişmeye başlar. Kentsel ulaşım planlamalarında, çağdaş ulaşım politikalarının bir gereği olarak, yeşil türler olarak da bilinen bisiklet ve yaya ulaşımının geliştirilmesi gerekmektedir. Yaya ve bisiklet ulaşımı; belirli bir zaman tarifesine bağlı olmadığı için hareket özgürlüğü sunması, çevre kirliliği oluşturmaması, ulaşım altyapısının en verimli şekilde kullanılması, enerji ve ulaşım giderleri açısından tasarruf sağlaması, insan sağlığına yararları gibi sebeplerle diğer ulaşım türlerine karşı birçok üstünlüğe sahiptir. Özellikle bisiklet ulaşımı, yaya yolculuk mesafelerini aşan ve araca ihtiyaç duyulan durumlarda, doğanın sağlayacağı imkânlar (topografya, iklim, vb) ve fiziksel şartlar dâhilinde diğer motorlu araçların yerini rahatlıkla alabilecek bir ulaşım türüdür (Özalp, Öcalır Akunal, 2008).

7. Kentsel Yenileme - Kentsel Dönüşüm

Kent canlı bir organizmadır. Onun parçaları da tıpkı dokular gibi büyür, yaşlanır ve yok olur. Gelişme ve bozulmanın dengeli olmadığı bir kent sağlıklı sayılmaz. Bu gelişme ve bozulma sürecinde planlı şekilde müdahale etmeye şehirselleme denir. Bir başka ifade ile zaman içerisinde eskimiş ya da yıpranmış şehir dokularının günün sosyal ve ekonomik şartlarına uygun olarak değiştirilmesi veya yenilenmesini sağlayan süreçtir. Yenileme sadece eski, büyüyen kentlere özgü bir eylem değildir. Yeni kentlerde, hızla gelişen şehirler de söz konusu olabilmektedir.

Dinamik şehirlerde büyüme ve gelişme şehrin fiziksel yenilemesi ve gelişmesi ile sağlanır. Yenileme mevcut dokular üzerinde gerçekleşmektedir. Şehircilik açısından gelişme fiziksel görünümde meydana gelen toplumsal ve işlevsel gelişme ve değişimin sonucu olarak ortaya çıkan olgudur. Kentsel gelişme süreci kentte belirli sürede izlenen fiziksel değişim olarak tanımlanabilir.

Ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde kentleşme olgusunun hızlı olduğu şehirlerde fiziksel mekânda iki önemli gelişme söz konusudur.

1. Kentler gittikçe kalınlaşan gecekondu kuşakları ile çevrelenmektedir.
2. Kentlerin yüzyıllar boyunca sürekli oluşmuş iç organik yapıları tek tek yıkılıp yenilenmekte, yükselip yoğunlaşırken insanca ölçü ve standartlı organik, ekolojik dengesini yitirerek taşlaşmakta ve sağlıksızlaşmaktadır.

Kentsel yenileme, kentin eski ve standardı düşük konut alanlarının yenilenerek standartlarının yükseltilmesi anlamına gelmektedir. Bir başka tanıma göre yenileme 'zaman içinde eskimiş ve yıpranmış kent dokularının, günün sosyal ve ekonomik şartlarına uygun olarak değiştirilmesi veya yenilenmesini sağlayan süreçtir (Atalık vd., 1985).

Bu kavram zaman zaman "kentsel dönüşüm" kavramıyla da ifade edilmektedir. Ancak kentsel dönüşüm hem fiziksel değişimi hem de toplumsal doku değişimini içeren daha geniş anlamlarda kullanılmaktadır.

7.1 Kentsel Dönüşüm

Kentsel dönüşüm, "kentsel sorunların çözümünü sağlayan ve fiziksel, sosyal ve ekonomik faktörlerden dolayı kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verememeye başlamış sağlıksız kent parçalarının yeniden yapılanmasının kalıcı bir şekilde sağlanıp kentte kazandırılmasına çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem" olarak tanımlanmaktadır (Roberts, 2000).

Bir başka tanımla ise yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal dışlanma olan alanlarda, toplumsal bütünleşme ve kaynaşmanın sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlarda bu dengenin yeniden sağlanmasıdır (Roberts, 2000).

Lichfield'ye [1992] göre kentsel dönüşüm, kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyacından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilecek sonuçların üzerinde bir uzlaşmadır.

Dolayısıyla kentsel dönüşüm, çökme ve bozulma olan veya savaş,

doğal afetler gibi tahripler sonucu tekrar geliştirilme ihtiyacı olan kentsel mekanın ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarını kapsamlı ve bütünlüklü yaklaşımlarla iyileştirilmesine yönelik uygulanan strateji ve eylemler bütünüdür. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere kentsel dönüşüm, yeni kentsel alanların planlanması ve geliştirilmesinden ziyade, var olan kentsel alanların planlanması ve yönetimi ile ilgilidir (Akkar Ercan, 2012).

Sönmez'e [2005] göre "Değişime uğrayan kentsel bölge, tarihi bir yerleşme, işlevini yitirmiş bir sanayi alanı ya da pek çok toplumsal ve mekansal sorunu barındıran bir konut alanı olabilir. Bu bölgelerin sorunlarının ekonomik, toplumsal ve mekansal anlamda çözülmesi amacıyla gerçekleştirilen müdahaleleri içeren süreç genel olarak "kentsel dönüşüm" olarak adlandırılmaktadır. Dolayısıyla, aslında kentsel dönüşüm ekonomik, toplumsal ve mekansal pek çok kent planlama eyleminin, yasaları, politikaları, ekonomik karar ve tercihleri içeren çok çeşitli aktörlerin yer aldığı bir eylemler bütünüdür."

Kentsel dönüşüm, yerel ekonomi dinamiklerini hayata geçirerek fiziksel ve sosyal açılardan çöküntü sürecine girmiş kentsel alanları, yeniden yaşanabilir, canlı alanlar haline getirerek kente yeniden kazandırmayı hedefleyen bütünlüklü ve kapsamlı bir vizyon ve eylemler bütünüdür (Roberts, 2000).

Kentsel dönüşümün hedefleri;

- Kentteki fiziksel çöküşü durdurmak
- Tarihi dokunun sürdürülebilirliğini sağlamak
- Ekonomik yaşamı canlandırmak
- Kentsel yaşam kalitesini artırmak
- Kültüre dayalı dinamikleri harekete geçirmek
- Her ölçekte katılımı sağlamak" olarak sıralanabilir (İnce, 2006).

Ülkemizde ise kentsel dönüşüm olgusu farklı nedenlere dayalı olarak ortaya çıkmıştır. Göç, hızlı ve plansız kentleşme, buna bağlı olarak gecekondulaşma ve yasa dışı yapılaşma, tarihi ve kültür varlıklarının korunamaması ve 1999 depremi sonrasında kentlerdeki yapı stokunun depreme dayanıklılığının araştırılması gibi etmenler ve bu etmenlere aranılan çözümler Türkiye'de kentsel dönüşümü gündeme getirmiştir. Kentsel Dönüşümün Türkiye pratiğindeki kullanımına bakıldığında kentsel dönüşümün hedefleri şu şekilde tanımlanabilir:

- "Kaçak yapılaşmış alanların dönüştürülmesi,
- Doğal afetlerle doğrudan etkilenecek olan sakıncalı alanlarda yer seçmiş konut veya başka kullanım alanlarının dönüştürülmesi,
- Kent içinde kalan kullanımı sakıncalı çalışma alanlarının dönüştürülmesi,
- Kent içinde niteliksiz, sağlıksız alanların ve yaşanabilir kent standartları dışında kalan alanların dönüştürülmesi,
- İşlevini yitirmiş tarihi mekanların, koruma alanlarının dönüştürülmesi amaçlarıyla kullanılan ve belirli aktörler tarafından uygulamaya geçirilen bir planlama aracı"dır (Özden, 2002).

7.2 Kentsel Dönüşümü Gerektiren Nedenler

Roberts'e [2000] göre kentsel dönüşüm, çok farklı amaçlara hizmet etmek üzere ortaya çıkmıştır. Beş temel başlık altında toplanan amaçlar şu şekildedir;

1. Kentin fiziksel koşulları ile toplumsal sorunları arasında bir ilişki kurulması. Kentsel dönüşüm projeleri, toplumsal bozulmanın nedenlerini araştırarak, bu sorunlara çözüm önerileri geliştirmeyi amaçlar.
2. Kent dokusunu oluşturan birçok ögenin fiziksel olarak sürekli değişim gereksinimine yanıt verme. Kentsel dönüşüm projeleri, kentin hızla büyüyen, değişen, bozulan ve tahrip olan dokusunda, yeni fiziksel, toplumsal, ekonomik, çevresel ve altyapısal ihtiyaçlara göre, yeni kent mekanlarının üretilmesini amaçlar.
3. Kentsel refah ve yaşam kalitesini artırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma yaklaşımı geliştirme.
4. Kentsel alanların etkin biçimde kullanılmasının ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınılmasının sağlanması.
5. Toplumsal uzlaşma yoluyla kentsel politikanın şekillendirilmesi (Akkar Ercan, 2012).

Dünya kentlerinde dönüşümü gerektiren nedenler, ülkelerin farklı gelişmişlik aşamalarına ve küresel sistemle olan entegrasyon düzeylerine bağlı olarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere göre farklılık göstermektedir.

Gelişmiş ülkelerde kentsel dönüşüm kavramı, sanayi sonrası gelişme aşamasının sorunlarını ve sosyoekonomik ve mekansal çöküntüleri aşmaya yönelik geniş kapsamlı bir yeniden yapılandırma yaklaşımı olarak görülürken, gelişmekte olan ülkelerde, göçle oluşan yasadışı konut alanlarının dönüştürülmesi, doğal afetler sonucu zarar gören kentsel alanların yeniden yapımı, alt gelir gruplarına ait konut alanlarının sağlıklılaştırılması ve son yıllarda tarihi nitelikli kent merkezlerinin yeniden işlevlendirilerek korunması şeklinde, dar kapsamlı ve noktasal bir düzeyde gelişmektedir. Bu farklılığa rağmen, dönüşümü gerektiren nedenler genel olarak altı grup altında incelenebilir (Ergenekon, 2003; Gençay, 2009; Sökmen, 2003) Bunlar;

1. **Demografik değişimler:** 20. yüzyılın başındaki "metropolleşme" olgusuyla birlikte çoğunluğu gelişmiş ülkelerin kentlerinden oluşan sadece 16 kentin nüfusu bir milyon kişinin üzerindeyken, 2000 yılında çoğunluğu gelişmekte olan ülkelerin kentlerinden oluşan 500 kentin nüfusu bu rakamın üzerine çıkmıştır. Birleşmiş Milletlere göre, kentleşme oranları nüfus artış oranlarından çok daha hızlı olarak yükselmeye devam etmektedir. 2005 yılında dünya nüfusunun yarısı kentsel alanlarda yaşamakta, 2025 yılında da bu değer dünya nüfusunun üçte ikisine ulaşacağı öngörülmektedir. Kentlerdeki nüfus artışı, kentsel ölçü, büyüklük, kompozisyon, dağılım, yayılım, yoğunluk gibi konularda da problem yarattığından, kentsel dönüşümü gerektiren nedenler arasında önemli bir yere sahiptir (Birsel vd., 2003).
2. **Kentsel dokuda yaşanan fiziksel değişimler:** Eskime sadece fiziksel veya morfolojik yapıda gerçekleşmeyebilir, işlevsel, ekonomik ve estetik açılardan da eskime gerçekleşebilir (Özyaba vd., 2004).
3. **Makro-ekonomik değişimler:** Mekansal açıdan sanayi tesislerinin, gelişen ulaşım altyapısına bağlı olarak, içinde sıkıştıkları kent merkezlerinden, kent dışındaki daha geniş ve ucuz fiyatlı alanlara doğru yer değiştirmesi, kent merkezlerinde terk edilmiş alanları ortaya çıkarmış ve bunlar zamanla çöküntü bölgelerine dönüşmüştür. Son yıllarda bu tür sanayi bölgelerinin yeniden kentsel kullanıma kazandırılması

için farklı konseptlerde dönüşüm projeleri uygulanmaktadır.

4. **Teknolojik değişimler:** Özellikle ulaşım ve iletişim sistemlerinde yaşanan gelişmeler küreselleşme ve kalkınmanın gerçekleşmesinde önemli rol oynamışlardır. Genel anlamıyla ulaşım, insanların veya eşyaların, bir yerden diğer bir yere hareket etmesini anlatan, fakat içinde yaşadığımız küreselleşme çağında, artık bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden bir yere erişmesini içine alan bir kavramdır (Gençay, 2009).
5. **Politik değişimler:** 21. yüzyıla damgasını vuran küreselleşmeden önce de dünyada geniş kapsamlı ve etkili hareketler yaşanmıştır. Bunlardan en önemlileri, 19. yüzyıldaki Batılılaşma ve 20. yüzyıldaki Modernleşme hareketleri olmuştur. Küreselleşmeyle birlikte, kentsel doku değişmeye başlamış, bu değişime ayak uyduramayan bölgeler köhnemeye terk edilmiştir. Özellikle en önemli köhneme sorunları; kullanım biçimi değişen kent merkezlerinde, merkez çeperlerindeki alt gelir gruplarının yaşadığı konut alanlarında ve sanayi sektörünün gelişmekte olan ülkelere gönderilmesiyle birlikte boşalan eski sanayi alanlarında görülmüştür. Köhnemeye başlayan bu alanlarda, fiziksel yenilemeden farklı olarak, pazar ekonomisine dayalı gelişimi öne çıkaran yaklaşımlar uygulanmıştır. Özellikle tarihi alanların veya kıyı bölgelerinin alışveriş, eğlence ve konut alanlarına dönüştürülmesi gibi projelerle kent turist çekiminde etkin bir araç haline gelmiş ve ticari bir unsura dönüşmüştür (Yiğitcanlar, 2001).
6. **Sosyo-kültürel değişimler:** Toplumun yapısında meydana gelen değişimler fizik mekanda da değişimler görülmektedir (Kongar, 1979).

7.3 Kentsel Dönüşüm Süreci

Dünyada bugün geliştirilen planlama kuramları ve uygulamalar, kentsel planlama, kentsel koruma ve kentsel tasarım yaklaşımlarının artık iç içe geçtiğini ve birbirlerinden kesin sınırlarla ayrılmadıklarını göstermektedir.

Bu bağlamda kentsel dönüşüm ekonomik, sosyal, kültürel ve fiziksel bir yeniden değerlendirme ve üretim sürecinin tamamıdır. Kentsel dönüşüm başlığı çerçevesinde uygulanacak olan "Kentsel Yeniden Üretim" kavramı; mevcut alana hangi şekilde yaklaşılacağını ve bu alanlara uygulanması düşünülen eylem biçimlerinin yani "Kentsel yenileme", "Kentsel iyileştirme", "Yeniden canlandırma", "Kentsel koruma", "Sağlıklılaştırma" gibi stratejilerin tümüdür.

Bölgelerin sorunlarının ekonomik, toplumsal ve mekansal anlamda çözülmesi amacıyla gerçekleştirilen müdahaleleri içeren kentsel dönüşüm sürecinde, mekansal yapı, aktörler vb. farklılıklar nedeni ile ortaya koyulacak olan uygulama stratejileri ise; "Kentsel yenileme", "Kentsel yenileşme", "Kentsel yeniden canlandırma", "Kentsel yeniden oluşum", "Soylulaştırma", "Kentsel koruma" ve "Kentsel iyileştirme" başlıkları altında tanımlanmıştır. Kentsel dönüşüm ve bu uygulama stratejileriyle; kendine özgü kimliği ve sürdürülebilirliği olan, sosyal, ekonomik ve fizik-mekan bütünlüğünü amaçlayan bir dönüşüm/oluşum öngörülmektedir.

Kentsel dönüşüm kavramı planlama literatürüne girdikten sonra, 'kentsel yenileme', 'iyileştirme', 'sağlıklılaştırma', 'yeniden

canlandırma' kavramlarının yerine ve/veya tümünü içerir şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Gençay, 2009; Sönmez, 2005) (Tablo 18)

Tablo 18.
Kentsel Dönüşüm Süreci

Kentsel Dönüşüm Sürecini Yönlendiren Eylem Biçimleri	
Müdahaleci (Fiziksel Sosyal ve Ekonomik Dönüşümü ve Yeniden Yapılanmayı Yönlendiren) Eylem Biçimleri	Kentsel Yenileme (Renewal) Kentsel Yenileşme (Renaissance) Kentsel Yeniden Canlanma-Canlandırma (Revitalization) Kentsel Yeniden Oluşum-(Regeneration)
Koruyucu Eylem Biçimleri	Soylulaştırma (Gentrification) Kentsel Koruma (Conservation) Kentsel İyileştirme (Rehabilitation)

7.3.1 Kentsel Yenileme (Renewal)

Kentler, bugün aşırı nüfus artışı, ekonomik koşullar, toplumsal bilinçsizlik, koşulsuz ve yanlış arazi kullanımları, arz-talep eğilimleri gibi çeşitli nedenlere bağlı bir çöküş yaşamaktadır. Dünyada olduğu gibi, ülkemizde de hissedilen bu çöküş, yalnızca hala kentleşme sancıları çekmekte olan az gelişmiş ülkelerde değil, 19. yüzyıldan bu yana hızlı dönüşüm süreçleri yaşayan gelişmiş ülkelerde de görülmektedir. Kentlerin çeşitli faktörler sonucu çöküntüye uğraması, bu sorunu ortadan kaldıracak çözüm arayışlarına yönelmiştir. Kentsel yenileme kavramı, işte bu arayışların bir sonucu, bir çözüm yolu olarak ortaya atılmıştır (Özden, 2002).

Hasol (1998) kentsel yenilemeyi "mevcut kentleri ve merkezleri düzeltmek ve günün gereklerine uydurmak amacıyla yeniden planlama ve bunu uygulama" olarak tanımlamaktadır.

Keleş'e (1980) göre ise, kentsel yenileme, "kamu girişimi ya da yardımıyla, yoksul komşuluklarının temizlenmesi, yapıların iyileştirilmesi, korunması, daha iyi barınma koşulları, tecim ve işleyim olanakları, kamu yapıları sağlanması amacıyla, yerel tasarı ve izlenceler uyarınca, kentleri ve kent özeklerinin tümünü ya da bir bölümünü, günün değişen koşullarına daha iyi yanıt verebilecek duruma getirmek" tir.

Yenileme kavramının öncelikle eskime veya köhnemeye tepkisel bir reaksiyon olduğu kabul edilecek olursa, "Kentsel Yenileme" eyleminin dinamik yapısı (sürekliliği) ve kentsel mekânın dönüşümünde ne tür bir içeriğe-kapsama sahip olduğu daha kolay algılanabilecektir. Bu bağlamda "Kentsel Yenileme"; zaman içinde sosyal, ekonomik ve fiziksel bileşenlere/değişenlere bağlı olarak çöküntüye uğramış, değer, işlev ve nitelik kaybına uğramış kent dokularının, kullanıcı ihtiyaçları ve günün gereksinimlerine paralel olarak yeniden yorumlanması, kentsel yaşama kazandırılması (mekânın yeniden üretilmesi-örgütlenmesi) olarak tanımlanabilir (Alp, 2005).

Kentsel alanın yeniden üretilmesi-koordinasyonunu öngören bu eylem tarzı, aynı zamanda yıkıp yeniden yapmayı da kapsamaktadır. Ancak kentsel mekânın yeniden üretilmesi ve örgütlenmesi sürecinde yalnızca fizik-mekân anlamında değil, sosyal, ekonomik, kültürel ve fizik mekân bütünselliği içerisinde kamu girişimi öncülüğünde, kamu, özel sektör veya her ikisinin birlikteliği ile yoksul komşulukların yenilenmesi, yapıların iyileştirilmesi, daha

iyi barınma koşulları, ticaret ve sanayi olanakları, kamusal alan yaratımı gibi eylemleri içermekte, ayrıca kentsel dönüşüm üst başlığı çerçevesinde; kentlerin ve kent merkezlerinin tümünü ya da bir bölümünü günün değişen koşullarına daha iyi yanıt verebilecek bir duruma getirmek, ekonomik ve/veya yapısal özellikleri bakımından iyileştirilmesi mümkün olmayan yoksul konutların yıkılması ve bunların oluşturduğu kent bölümlerinin yeni bir planlama düzeni içinde geliştirilmesi olarak tanımlanabilir. Günümüzde dönüşüm ve yenileme kavramlarının mevcut potansiyellerin kullanılması, yeni potansiyeller yaratılması ve kentle entegrasyonu bağlamında, kentin dışındaki olumsuz gelişmeleri engelleyici olması dolayısıyla planlama içindeki önemi giderek artmaktadır (Gençay, 2009).

Kentsel dönüşümün bünyesinde barındırdığı bu farklı müdahale türlerinden en eski olanı kentsel yenileme (urban renewal), radikal bir müdahale çeşidi olup, mevcut dokunun yıkılıp yeniden yapılmasını içermektedir. Kentsel yenileme eğiliminin eleştirilere hedef olan yönü, kentlerdeki çeşitli sosyal grupların bu müdahaleden etkilenme biçimi ve tarihi dokuda neden olduğu yıkımdır.

7.3.2 Kentsel Yenileşme (Renaissance)

1950 ve 60'lı yıllarda Avrupa'da; savaş sonrası harap olmuş ve sanayi devrimi ile birlikte var olagelmis sağlıksız kent dokularında da, yeniden bir düzenlemeye gidilmesi fikri doğmuş ve bu anlayış ile "Koruma", "İyileştirme" ve "Yeniden Oluşum" stratejileri benimsenmiştir. Bu üç strateji ile yola çıkılan uygulamaların sonuçları alınmaya başladıkça, bu süreçle birlikte, bir kimlik kaybı olduğu ve tekdüzeleşen kent mekanları oluşumu gözlenmiştir. Bu oluşumlar seçilen stratejilerin yeniden değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymuş ve "Kentsel Yenileşme" bakış açısı şekillendirmeye başlamıştır. Kentsel yenileme yerine uygulanması önerilen "kentsel yenileşme" (Urban renaissance) stratejileri ile kentli insanın kent mekânı ile birlikte ele alınması, kentin yerleşik değerleri ölçü ve oranları ile korunup, mekansal tanım ve anlamları ile saklı tutulurken, kent kültürü ve kentsel yaşamın yeniden canlandırılması amaçlanmaktadır. Böylece, çöküntüye uğrayarak sorunlu hale gelen kentsel yaşam çevreleri, gerekli dokunuşlarla içinde yaşamaktan keyif alınacak kentsel mekanlara dönüştürülebilir; eskiyerek özgün niteliklerini ve önemlerini yitiren tarihsel çevreler, çağdaş yaşam koşullarına uygun olarak yeniden kullanılabilir hale getirilirken, tümüyle yıkıp yenilemek yerine bir tür koruma yoluyla kent ve kentli kültürünün yeniden kazanımları sağlanabilecektir (Birsell vd., 2003).

7.3.3 Kentsel Yeniden Oluşum (Urban Regeneration)

Rejenerasyon, planlamacıların uygulama için sosyal olduğu kadar idari ve parasal boyutları da içeren daha etkin araçların geliştirilmesini hedeflemeleri gerektiği de vurgulanmaktadır. Kentsel mekânın rejenerasyonu sosyo-ekonomik değişiklikler, bu değişikliklere uyumlu yeni fiziksel çevreler ve sosyal gereksinimlerin yanı sıra teknolojik ilerleme ve ekonomik gelişmenin ortaya çıkardığı yeni faaliyetleri de içerir (Karaarlan, 2000). Bu bağlamda Kentsel Yeniden Oluşum (Urban Regeneration);

- Kent merkezlerinin canlılığını sürdürebilmek, kentsel mekanları yeniden donatmak için oluşturulmuş kültürel yenileme politikasıdır.

- Uluslararası kapitali yeniden yapılandırmanın sonucu oluşan bir ekonomik süreçtir.
- Kentsel ekonomiyi canlandırmak için yasalar üstü yaklaşımlar ve finansman teşvikleri ile bir tür pragmatik arazi kullanımı planlama anlayışıdır.
- Özel sektör-kamu sektörü işbirliği bağlamında pozitif bir kamu sektörü girdisidir, konut-iş ve ticari gelişme alanlarında, sosyal konularda oluşan kamu politikaları bütünüdür (Erden, 2003).

7.3.4 Kentsel Yeniden Canlandırma (Revitalization)

Revitalization sözlük anlamı bakımından; güçlendirmek, canlandırmak, hayat vermek olarak tercüme edilmektedir. "Kentsel Yeniden Canlandırma (Revitalization)" ile; kentsel çöküntü alanlarında mekan karakterine bağlı olarak, gerekli rehabilitasyon-yenileme politikalarını üreterek toplumsal yaşam ve mekan standartlarını yükseltmek, iyileştirmek amaçlanmaktadır. Sonuç olarak revitalization köhnemiş kent bölgelerinin içinde bulunduğu çöküntü sürecinde sosyal, ekonomik, kültürel ve fiziki olarak köhnemeye neden olan etkilerin ayıklanması ve bölgenin kent sistemine yeniden entegrasyonu ile tekrar hayata döndürülmesi, güçlendirilmesi, canlandırılmasıdır (Alp, 2005; Gençay, 2009).

7.3.5 Kentsel Soylulaştırma (Gentification)

1964 yılında Londra'da işçi konutlarının orta sınıf tarafından işgal edilerek, gösterişsiz müstakil ve/veya sıra evlerin, etkileyici ve pahalı konutlara dönüştürülmesi eylemi ilk kez Ruth Glass tarafından 'soylulaştırma' olarak tanımlanmıştır. Bu süreç, üst orta sınıfın, çöküntü alanı haline gelmiş kent merkezinde yerleşmeyi tercih ederek aldıkları konutu onarmaları ve yenilemeleri ve burada yaşamaya başlamaları şeklinde ilerlemiştir (Uzun, 2012).

Smith'e (1979) göre genç kentli profesyoneller ve çift gelirli çocuksuz çiftler uzun ev-iş arası yolculuklardan kaçındıkları için, kent çeperindeki banliyölerde yaşamak yerine kent merkezindeki eski evleri satın alarak burada yaşamaya başlamışlardır. Bu durum kent merkezindeki arsa ve konut değerinin yükselmesi ve burada yaşayan alt gelir grubunun kentin başka alanlarına itilmesine neden olmuştur. Bu nedenle Smith (1979), soylulaştırmayı "kent içinde işçilerin yaşadığı mahallelerin orta sınıf alıcılar, mal sahipleri ve gayrimenkul yatırımcılar tarafından ele geçirilmesi ve iyileştirilmesi" olarak tanımlamaktadır. Bu süreç ile çöküntü bölgesi haline gelmiş alanlar, seçkin yerleşim alanlarına dönüşmektedir (Uzun, 2012).

Buna göre soylulaştırma; "profesyonel olarak isimlendirilen, orta ve üst gelir grubu sınıfına dahil, eğitimlilerin düşük gelirli kullanıcılarla yer değiştirmesi ile meydana gelen fizik-mekan ve sosyal yapı değişimi" olarak tanımlanmaktadır. Günümüzde soylulaştırma daha geniş kapsamlı bir toplumsal dönüşüm sürecine işaret etmektedir (Gençay, 2009).

Kentsel alanların çeşitli müdahale biçimleriyle gerek işlevini koruyarak, gerekse yeniden işlevlendirilerek kente yeniden kazandırılmalarını ifade eder. Ancak, burada esas olan çoğu kez düşük gelirli kullanıcıların dışlanması, söz konusu alanları her iki durumda da terk etmek zorunda kalmalarıdır (Merey Enlil, 2000).

7.3.6. Kentsel Koruma (Conservation)

Kentsel koruma, korumacı bakış açısına sahip olan kentsel dönüşüm stratejileri arasında yer almaktadır. "Koruma" ve "Kentsel yenileme" özellikle dönüşüm içindeki tarihi kent çevrelerinin sürekliliğini sağlayan modelleri oluşturmaktadır. Genel olarak koruma, taşınmaz kültürel ve doğal varlıkların, yasal mevzuat çerçevesinde özelliklerinin muhafaza edilmesidir. Tarihi çevre korumanın amacı tarihi yerleşmeyi yok olmaktan koruma, kültür mirasını günümüz yaşamıyla bütünleştirmektir (Sayan & Çavdar, 2003).

Kentbilim Terimleri Sözlüğü'nde kentsel koruma "kentlerin belli kesimlerinde yer alan tarihsel ve mimari değerleri yüksek yapılarla anıtların ve doğal güzelliklerin, kentte bugün yaşayanlar gibi gelecek kuşakların da yararlanması için her türlü yıkıcı, saldırgan ve dokunulmaz eylemler karşısında güvence altına alınması" olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1998).

Özellikle tarihi kentlerin süreç içerisinde yaşamış olduğu köhneme ve kimliksizleşme sürecinin durdurulması, yaratılmış olan maddi kültür öğelerinin korunarak ve yeniden işlevlendirilerek gelecek nesillere aktarılmasını hedefleyen Kentsel Koruma (Conservation); kentsel mekanlardaki mevcut doğal, kültürel ve tarihsel değerleri sürdürülebilirlik çerçevesinde, bugünün ve yarının kullanım eğilimlerini değerlendirerek yeni çözümler arayan Kentsel Dönüşüm Stratejilerinden birisidir (Gençay, 2009).

7.3.7 Kentsel İyileştirme (Rehabilitation)

Kentsel İyileştirme (Rehabilitation), kentsel dönüşüm stratejileri içerisinde korumacı bakış açısına sahip olan stratejilerden bir diğeridir. Sözlük anlamı esenleştirme, ıslah etme, iyileştirme, sıhhileştirme olarak tanımlanmaktadır. Rehabilitasyon zamanla yıpranmış, çeşitli eklemeler ve değişikliklerle yoğunlukları artmış ancak özgün niteliğini henüz kaybetmemiş yapı ve bina gruplarının yeniden bir düzenleme ile sağlıklı hale getirilmesi eylemidir.

Rehabilitasyonla binaların çağdaş teknik imkanlara kavuşturulması tamir ve bakım ile yenilemelerinin sağlanabileceği gibi çevre şartlarının da iyileştirilmesini amaçlamaktadır. Rehabilitasyondaki amaç bozulan mesken içi ve dışı çevre koşullarının iyileştirilmesidir. Kentsel mekandaki binalara yapılan müdahale bina strüktürüne dokunmadan binanın yeniden organizasyonu şeklinde olmaktadır.

Kentsel iyileştirme, "bir yerleşim yerinin tümünü ya da bir bölümünü, işlevlerini gereği gibi yerine getirilemez durumdan kurtarmak, özellikle oturulabilirlik niteliklerini yitirmiş ve eskimiş konut alanlarını daha üstün işlev ölçülerine kavuşturmak" olarak tanımlanmaktadır (Özden, 2004).

Rehabilitasyon genellikle binaların yapı olarak iyi koşullarda olduğu, bakımsızlık nedeniyle bozulduğu alanlarda uygulanmaktadır. Mevcut konut stokunun değerli bir kaynak olması avantajını kullanır ve eski konutları mevcut günlük yaşama uyarlar ve modern donatılar sağlayarak kabul edilebilir standartlara uygun hale getirir. Fiziksel mekan, sosyal içerik ve ekonomik gelişimin bir bütün olarak değerlendirildiği stratejik bir yaklaşım ve güçlü bir vizyon oluşturma potansiyeline sahip olan kentsel rehabilitasyon ve iyileştirme ile; Binaların çağdaş teknik imkanlara kavuşturulması, tamir ve bakım ile yenilenmeleri sağlanabileceği gibi, çevrelerinde

güvenlik konusunda daha iyi koşullar yaratılması, dinlenme ve spor olanaklarının sağlanması, trafik sorununun çözümlenmesi amaçlanmaktadır (Ergun, 2005).

7.4 Ülkemizde Kentsel Yenileme ve Kentsel Dönüşüm Eylemleri

Bu konuda değişimi üç başlık altında ele almak mümkündür:

- Parsel ölçeğinde değişim
- Yarı planlı değişim
- Planlı değişim

7.4.1 Parsel Ölçeğinde Değişim

Tek tek parseller üzerindeki binaları yıkıp yeniden yaparak gerçekleştirilmektedir. Üst düzeyde kar etme amacını gütmektedir ve kent yenilemenin üç türü ile çelişkiye düşmektedir.

- Parsel sınırları değişmeksizin
- Çevresi ile birlikte yeni bir planlamaya ve düzenlemeye gidilmeksizin
- Aynı alanda yeni bir yapılaşma getirilerek çözüm aranmaktadır.

Toplu yenilemeye kaynak olmadığı durumlarda ve genelde gelişmekte olan ülkelere uygulanır.

Özellikleri:

- Parsel yoğunluğu korunmaktadır.
- Gerçekleşme olasılığı fazladır.
- Denetim eksikliği bu tür uygulama ile artmaktadır.
- Alt yapı yönünden sakıncalıdır.
- Gelişmekte olan ülkelere has bir olgudur.

7.4.2 Yarı Planlı Değişim

Kent imar planlarında yol genişletilmesi önerilen alanlarda binalar yıkılıp, geriye çekilerek uygulama yapılmaktadır.

Birçok durumda yönetmelik uygulamaları veya plan kararları ile gerçekleştirilen yenileme olayı mevcut olup, tüm alanın rasyonel

(akla uygun) bir düzenlemesini içermektedir.

7.4.3 Planlı Değişim

Geniş bir çevrede planlı ve programlı gerçekleştirilen bir değişimi içermektedir. Önceden inşa edilmiş, köhneleşmiş bölgeler üzerinde kamulaştırma veya istimlak etme, bu alanı temizleme ve bir plan ünitesi içinde yeniden yapma eylemini kapsar.

İmar yönetmeliğinin 18. (40.) maddesine göre yapılan uygulamalar bu kapsam içine girmektedir.

Bu tür yenileme eylemleri çözümlenmesi güç

- Yasal
- Yönetimsel ve
- Ekonomik

sorunları içerdiğinden uygulama olanağı azdır. Ülkemizde bir bütün içinde ele alınan sıhhileştirme ve koruma eylemlerine rastlanmamaktadır.

Son yıllarda bazı tarihsel ve kültürel değerlere sahip olan bölgelerin projeleri hazırlanmış olsa bile uygulamalar tek binanın korunması ve restorasyonu şeklinde ele alınmış, çevresi ile birlikte düzenlenmesi yapılmamıştır.

Kent Yenileme Sürecinde;

- Alanın Temizlenmesi
- Yeniden İnşası
- Yeniden Yerleştirilmesi

aşamalarında sorunlar çıkmaktadır.

Sorunlar en çok;

- Arazi mülkiyeti
- Fonların Sağlanması ve
- Gayrimenkul sahiplerinin yerlerinden edilmelerine karşı gösterecekleri mukavemet konularında ortaya çıkmaktadır.

8. Şehircilikte Yeni Yaklaşımlar

Tarihsel süreç içerisinde, kent planlamada, kentsel tasarımda ve mimarlıkta, geçmişteki başarılı örneklerin ışığında, bu örneklerin değerlendirilmesi ve günümüz koşullarına uyarlanması ile birlikte güncel sorunlara çözümler üreten yeni yaklaşımlar ortaya çıkmıştır.

Tarih boyunca, şehirler hep özel aktivite ve birimlerin yoğunlaştığı merkezler olmuşlardır. İyi planlanmış şehirler, ekonomik, sosyal, kültürel alışverişin ve topluluk duygusunun oluşabileceği, yaşayanlarına güvenli, verimli, ulaşım ve dolaşım rahatlığı sağlayan, estetik merkezler olmuştur. Ancak endüstri ve ticaretin etkileri ve ulaşım sistemlerindeki gelişmelerle şehirlerin yoğunluğu artmış, kentsel alanlar şekil değiştirmeye başlamıştır (Demiröz, 2005).

Motorlu taşıtların sağladığı avantajlar, bireylerin yürüme mesafesinin dışına ulaşımını kolaylaştırmıştır. Bu yeni ulaşım araçlarının pek çok avantajı olduğu gibi, insanları birbirinden uzaklaştırma, toplum bağlarının zayıflamasına neden olma gibi olumsuz etkileri de olmuştur.

Richard Moe, Growing Smarter: "Fighting Sprawl and Restoring Community in America" adlı makalesinde Yayılmayı; "verimli olmak için çok karışık, güzel olmak için fazla kaotik, bir şehrin çeşitliliğini ve canlılığını sergilemesi içinse fazla dağınık, bozulmuş bir kentsel form" olarak tanımlar. Yayılma karşıtı olmak, büyüme karşıtı olmak değildir. Sorun şehirlerin büyüyüp büyümeyeceği değil, nasıl büyüyecekleridir (Moe, 1996).

Kentlerin yayılarak gittikçe büyümesi, tüm dünya şehirlerinde, beraberinde pek çok sorunu getiren temel bir problem haline gelmiştir. Artan trafik, hava kirliliği, açık alanların kaybı, toplum bağlarının zayıflaması, şehir yaşayanlarının her gün yaşadığı, yayılmanın olumsuz sonuçlarından birkaçıdır.

1960 yıllarından itibaren günümüze kadar dünyada "Hızlı Kentleşme" ve "Küreselleşme" ile birlikte "Sürdürülebilirlik", "Ekoloji" kavramları ön plana çıkar. Küreselleşmeye karşıt yerleşmenin öne çıktığı 1980'li yılların ardından küresel iklim değişikliği tartışmaları gündeme gelir. 1990'lı yıllarda ise sürdürülebilirlik kavramı en önemli kavram haline gelmiştir. Günümüzde, hala en önemli kavram olma özelliğini koruyan sürdürülebilir şehircilik yaklaşımları, teknolojinin hızlı ilerlemesiyle birlikte akıllı şehir kavramını ve akıllı şehirlere olan ilgiyi arttırır.

Şehir Planlama sürecinde, özellikle 1960 yılından günümüze kadar olan gelişmelere bağlı olarak kentsel yaklaşımlar ve önemli olaylar şöyle özetlenebilir;

1960'lı yıllar ile birlikte kentlerde stratejik planlama ilkeleri doğrultusunda bir planlama anlayışı gündeme gelir. Bu geniş kapsamlı "Stratejik Mekansal Planlama Anlayışı" olarak tanımlanabilir ve 1960'lı yıllarda başlayan bu yaklaşım, 1980'lerde artan ilgi ile planlama çalışmalarında önemli yer tutar.

1961 yılında, "Yeni Şehircilik Akımı"nın temel kaynaklarından birisi olan Jane Jacobs'un yazdığı "Death and Life of Great American Cities" (1961) kitabı önemli bir dönüm noktasıdır. 1970'li

yıllarda ortaya çıkacak olan aynı isimli akımın öncüsü olarak nitelendirilebilir.

Yine, Rachel Carson'ın, 1962 yılında yazdığı "Silent Spring" kitabı ekolojik çevreye olan bakışta bir dönüm noktası niteliği kazanır.

Teknolojik gelişmeler ve bilgisayar teknolojilerinin ilerlemesi ile birlikte, 1970'lerden itibaren şehir planlamada Coğrafi Bilgi Sistemleri'nin (CBS) kullanılmaya başlanması, şehircilik tarihinde önemli bir dönüm noktası olarak nitelemek mümkündür.

1973 yılında, George Dantzig ve Thomas L. Saaty' in geliştirdiği yoğunlaştırmayı kentsel form, mekân ve sosyal işlevler bağlamında açıklayan "Derişik Şehir" (Compact City) yaklaşımı ortaya konmuştur.

Aynı yıllarda dayanıklı şehir kavramından bahsedilmeye başlanır. Crawford Stanley Holling'in "Dayanıklı Şehir" yaklaşımı (Resilient City) (1973) günümüzde de planlama sürecinde ele alınan önemli bir yaklaşımdır.

İlerleyen yıllarda dünyada Modernizmden post modernizme geçiş süreci yaşanır. Yine 1980'ler ile başlayan süreçte Küreselleşme- Küresel Şehir kavramları gündeme gelecektir.

1980'li yılların ortalarında "Yaşanabilir Şehir" (Liveable City) (1985) ve "Sağlıklı Şehir" (Healthy City) (1986), yaklaşımları bugüne damgasını vuran kavramlardır ve günümüzde etkileri sürmektedir.

1987 yılında Ortak Geleceğimiz- Brundtland Raporu önemli bir mil taşı olarak karşımıza çıkar. Brundtland Raporu'nda ortaya koyulan "Sürdürülebilir Şehir" yaklaşımı (Sustainable City) (1987) dünyada hızla yayılır. Planlama süreci bu kavramla yeni bir kazanır.

Yine aynı yıl Richard Register'in ortaya koyduğu "Eko-kent" yaklaşımı (Eco-city) (1987), yerleşmelerin doğaya uyumlu olarak planlamasının ilkelerini ortaya koyar (Özmen & Yirmibeşoğlu, 2021).

1990'lı yıllarda, "Yeni Şehircilik Akımı" (New Urbanism) (New Urbanism) ortaya çıkar. Yeni Şehircilik Akımı 1980'li yılların sonlarında ve 1990'lı yılların başlarında Kuzey Amerika'da ve tüm dünyada şehir ve kasabaların kuruluş şeklini en baştan değiştirmek amacıyla ortaya çıkmıştır. 1970'lerde Amerikan kent dışı yerleşmelerin olumsuz koşullarına tepki olarak ortaya çıkan, pek çok özelliğini Howard'ın "Bahçe Şehir" (Garden City) modeli ve "Güzel Kent Akımı"ndan (City Beautiful Movement) alan, Leon Krier'in "Kentsel Mekan" (Urban Space) kavramına göre geliştirilen bir akımdır (Demiröz, 2005). Akımın kentsel tasarım kuralları geleneksel yerleşmeleri örnek olarak tanımlanmıştır.

Son yıllarda geçmişi yorumlayan ve gelenekselliği öne çıkaran yaklaşımlar yeniden gündeme gelmiştir. Bu yaklaşımlardan ilk defa Amerika Birleşik Devletleri'nde ortaya çıkan "Yeni Şehircilik" akımının temel özelliği kent içi ve kent dışı alanların düzenlenmesinde gelenekselliği yeniden gündeme getirmesidir.

1992 yılında "Akıllı Şehir" (Smart City) (1992) kavramı günümüzde önem kazanan bir diğer yaklaşımdır.

Şehircilik tarihinde, 1992 yılında Rio'da gerçekleştirilen "BM Dünya Çevre ve Kalkınma Konferansı- Rio Konferansı (1992)

önemli dönüm noktalarından biri olarak kabul edilir.

Sonraki yıllarda ülkemizde gerçekleştirilen Habitat II- İstanbul (1996) konferansı pek çok toplumsal konunun küresel anlamda tartışıldığı, "Kent Hakkı", "Konut Hakkı gibi kavramların öne çıktığı bir toplantıdır.

Daha sonraki yıllarda; "Yeşil Şehir" (Green City) (1996), Akıllı Büyüme (Smart Growth) (1997), "Peyzaj Şehirciliği" (Landscape Urbanism) (1997), Yavaş Şehir (Slow City) (1999) yaklaşımları planlama sürecine damgasının vuracaktır.

1999 yılında "Kentsel Rönesans" (Urban Renaissance) (1999), yaklaşımı gündeme gelir.

BM Milenyum Zirvesi (2000) önemli tarihsel toplantılardan birisidir. Sonraki yıllarda ekolojik yaklaşımların ortaya çıktığı görülmektedir. "Yeşil Şehircilik Anlayışı" (Green Urbanism) (2000), "Direnci Şehir" (Urban Resilience) (2002), "Güneş Şehir" (Solar City) (2004), Düşük Karbon Şehri (Low-Carbon City) (2009), Sünger Şehir (Sponge City) (2013) bu güncel yaklaşımlar arasında yerini alır.

Son olarak BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri 2030- Hedef 11. Sürdürülebilir şehirler ve toplumlar (2015) yaklaşımları, Covid 19 Pandemisi ile birlikte, dünya çapında önem kazanan ve geleceğe yön veren bir nitelik kazanır (Özmen & Yirmibeşoğlu, 2021).

Aşağıda bu akımlardan bazıları anlatılacaktır.

8.1 Yeni Şehircilik Akımı

Akımın Doğuşu ve Temel Prensipleri

Yeni Şehircilik günümüz şehirlerinin yayılmadan kaynaklanan sorunlarına çözüm getirmeyi hedeflerken, geleneksel şehir planlama ilkelerini yeniden yorumlayarak çağımıza uyarlamaktadır.

Yeni Şehircilik Anlayışı, yerleşimlerin yaşayanlarına daha kaliteli bir hayat sunmak için sahip olması gereken nitelikleri tanımlamıştır. Yeni şehircilik akımı prensipleriyle tasarlanmış yerleşimler, birimler arası yürümenin imkansız olduğu, geniş, tek kullanım içeren, birbirine yalnızca araç yolları ile bağlı yerleşimler yerine, yaya dostu, yürünebilir, compact, toplumsal bağı güçlendiren yerleşimler oluşturmayı hedeflemektedir.

Yeni şehircilik akımı temelde, kentlerin kontrolsüz büyümesi ve yayılması sonucu oluşan kent dışı yerleşmelerin, fiziksel olarak kamusal mekan kaybına neden olması, sosyal olarak ise bireylerin etkileşim içinde olmadığı topluluklar ortaya çıkarmasına tepki olarak oluşmuştur.

Bu olumsuz yapının düzeltilmesi için yeni şehirciler çeşitlilik, yaya ölçeği, kamusal mekan ve sınırlı mahallelerin yapısı ile biçimlenen şehirler önermektedirler.

Akımın önerileri;

- bölge-metropol ve kent
- mahalle-semt-koridor
- sokak-yapı adası-bina

ölçeklerinde tanımlanan kuralları içermektedir.

New Urbanism akımını öngörenler;

- Büyük
- Tek fonksiyonlu
- Yayılar için uygun olmayan genişlikte yollarla birbirine bağlanan yerleşimler yerine; yürüme mesafesinde fonksiyon birimleri yaratmayı amaçlamışlardır.

Yeni Şehircilik akımını uygulanırken yerleşimdeki yayaların hayati ihtiyaçlarını karşılayacak fonksiyonlara "yürüme mesafesinde" erişebilir olmasına dikkat edilmelidirler. Bu planlar aynı zamanda çocukların, yaşlıların ve araba kullanmak istemeyen insanların hayatını kolaylaştıracak şekilde olmalıdır (Demiröz, 2005).

Özellikle son 20-25 yılda, yayılarak büyüme, tüm dünya şehirlerinde önemli bir sorun haline gelmiştir. Bu yayılma ile şehirlerin formu ve karakterleri değişmeye başlamıştır. Yeni Şehircilik Akımı yaratıcılarından olan Andres Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk ve Jeff Speck'in "Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream" adlı kitabında "Yayıllma" yı ve yayılmanın 5 tanımlayıcı özelliği: şöyle tanımlar:

- "Konut Bölgeleri: Sadece yerleşim birimlerini içeren yapılaşmalar.
- Alışveriş Bölgeleri: Yaya olarak ulaşımın imkansız olduğu, sadece alışveriş birimlerini içeren yapılaşmalar.
- Ofis Bölgeleri: Sadece işyerlerini bulunduğu yapılaşmalar.
- Kamusal Bölgeleri: Birbirinden kopuk kamusal hizmet birimleri.
- Yollar: Bu dört unsuru birbirine bağlayan yollar."

Kullanım birimlerinin birbirlerinden bu kadar ayrı olması, insanları arabaya bağımlı hale getirmiş, trafikte geçen zamanı arttırmış, toplumsal bağları zayıflatmıştır. İnsanlar bir yerden bir yere gitmek için daha çok zaman harcadıkları için arkadaş ve akrabaları ile geçirecekleri zaman kısalmıştır. Yayılma sonucu her yer birbirine benzer hale gelmiştir. Yayılmada göze çarpan en belirgin özellik, kullanım birimlerinin birbirinden kopukluğudur. Her biri diğerinde izole, tek bir amaca hizmet eden birimler, arabaya bağımlılığı arttıran, bir planla konumlanmışlardır.

Geleneksel bir yerleşim planında ise birimler iç içedir, birbirleriyle yürünebilir yollarla bağlantılıdır (Şekil 38).

Şekilde günümüz kent dışı yayılma planıyla (üst kısımda) geleneksel bir yerleşim planının (alt kısımda) karşılaştırılması yapılmıştır. Yerleşimleri, yürünebilir, yaşanabilir, sürdürülebilir ve kullanışlı kılmak için Amerika Birleşik Devletleri'nde bazı uzman plancılar, yeni şehircilik anlayışının 27 temel prensibinin tanımlandığı bir bildirge yayınlamışlardır. Prensipler 3 başlıkta tanımlanmıştır (CNU, 2000).

Yeni Şehircilik Kongresi kamusal ve özel sektör yöneticileri ve farklı disiplinlerden profesyonellerden oluşan geniş tabanlı bir grup tarafından temsil edilmektedir (CNU, 2000). Yeni Şehircilik Bildirgesi günümüz yerleşimlerin problemlerine çözüm getirecek, tasarım ilkelerinden oluşmaktadır.

Yeni Şehirciler mevcut kentsel merkezlerin ve kasabaların uyumlu bir metropoliten bölge içerisinde yeniden düzenlenmesini desteklemek üzere kamusal politika ve gelişim uygulamalarının yeniden yapılanmasını savunmaktadırlar. Amaçları yayılma ile oluşmuş alanların gerçek komşuluk birimleri ve çeşitli mahalleler olarak yeniden düzenlenmesi ve doğal çevrelerin ve kültürel mirasın korunmasıdır. Yeni Şehirciler ayrıca fiziksel problemlerin tek başlarına sosyal ve ekonomik problemleri çözmekte yetersiz

Şekil 38.

Geleneksel Yerleşme'de Kent Dışı Yayılma



Açıklama notu. Katz, 1993 kaynağından alınmıştır.

Kentsel tasarımdaki hataların yanlış kamusal politikalara ve iyi düşünülmemiş yatırım uygulamalarına bağlı olduğunu ifade ederek, kamusal politika uygulamalarının içermesi gereken kuralları tanımlamışlardır. Bu kurallar:

- Mahallelerin kullanımını ve nüfusta çeşitliliği içermesi,
- Yerleşmelerin araba için olduğu kadar yayalara yönelik düzenlenmesi,
- Kentler ve kasabaların fiziksel yapılarının, kamusal mekânlarının ve kamusal kurumlarının tanımlanması,
- Kentsel mekânların mimari ve peyzaj tasarımı ile biçimlenmesi ve yerel tarihin, iklimin, ekolojinin ve bina uygulamalarının değerinin bilinmesidir.

Yeni Şehircilik Akımı Tasarım Kuralları

Yeni Şehirciler 1993 yılında gerçekleştirdikleri ilk Yeni Şehircilik Kongresinde yayınladıkları bildiğe ile akımın özelliklerini ve kentsel tasarım kurallarını açıklamışlardır. Bu bildiğe Yeni Şehircilerin kentleri ele aldıkları üç ölçeğe göre düzenlenmiştir. Bu ölçekler;

1. Bölge - Metropol, Şehir ve Kasaba
2. Yerleşme - Mahalle-Koridor
3. Sokak - Yapı adası - Bina ölçekleridir.

Bölge: Metropol, Şehir ve Kasaba Ölçeği

Yeni Şehircilik akımının ilk ölçeğidir ve metropol, kent ve kasabadan oluşmaktadır. Yeni Şehirciler kentsel tasarım kurallarının tüm bölgeye uygulanması gerektiğini vurgulamışlardır. Bölge ölçeğinde metropoliten alan bir bütün olarak ele almalı ve komşuluk

birimlerinin düzenlendiği ilkelere benzer ilkelere tasarlanmalıdır.

Bu ilkelere:

- Tanımlanmış sınırların olması: kentsel büyüme sınırları gibi,
- Dolaşım sisteminin yaya sistemini işlevlendirmesi: bölgesel toplu taşıma sistemleri ile desteklenmesi gibi,
- Kamusal mekanın artık mekan olmak yerine biçim veren mekan olması: açık-mekan şebekesinin korunması gibi,
- Kamusal ve özel arazilerin tamamlayıcı bir hiyerarşik bir bütünlük oluşturması: kültürel merkezler, ticaret bölgeleri ve konuta ayrılmış komşuluk birimleri gibi,
- Nüfusta ve kullanımlarda çeşitlilik olması: yeterli ve çeşitli ev ve iş/konut dengesinin sağlanması gibi (Katz, 1993).

Yerleşme, Mahalle, Koridor Ölçeği

Yerleşme, mahalle ve koridor, Yeni Şehircilik akımı kentsel tasarım yaklaşımının ikinci ölçeğidir. Yeni Şehirciler komşuluk birimlerini kentsel gelişmenin temel birimi olarak tanımlamaktadırlar (Dutton, 2000). Yeni Şehirciler yerleşme, mahalle ve koridoru Yeni Şehircilik akımının başlıca organize edici elemanları olarak kabul ederler. Buna bağlı olarak

- Yerleşmeler insan aktivitelerinin dengeli olarak bir araya geldikleri şehirleşmiş alanlar,
- Mahalleler tek bir aktivitenin hakim olduğu alanlar,
- Koridor ise semtlerin ve mahallelerin birleştirici ve ayırıcıları olarak tanımlanmaktadır (Katz, 1993).

Yeni Şehircilik akımı kurallarına göre kentsel gelişmenin kavramsal birimi olarak yerleşimler hem kendi yapısına sahip hem de daha geniş bir bütünün parçası olacak biçimde tasarlanmalıdır (Dutton, 2000).

Yerleşmelerde;

- Nüfus yoğunluğu değişebilir; fakat bütün yerleşimlerde konutların dengeli dağılımı, çalışma yerleri, dükkanlar, sivil binalar ve parklar yer almalıdır.
- Yerleşmenin bir merkezi ve sınırı olmalıdır.
- İdeal büyüklüğü merkezden itibaren 400 m. yarıçapındaki alandır.
- Aktivitelerde çeşitlilik içermeli; konut, alışveriş, iş, okul, ibadet, rekreasyon gibi aktiviteler dengeli dağılmalıdır.
- Yapı alanları ve trafik birbirine bağlanan yollar sistemi üzerinde yapılandırılmalıdır,
- Kamusal mekana ve sivil binaların konumlarına öncelik verilmelidir. Çünkü kamusal mekânların ve binaların toplumun kimliğini temsil ettiği varsayılır (Katz, 1993).

Mahalle, fonksiyon bakımından uzmanlaşmış olan şehirleşmiş bir alandır. Bir mahallenin uzmanlaşması yerleşmenin ana kimliğini desteklemek üzere başka aktivitelere de olanak sağlamalıdır. Mahallelerin planlanmasında toplu taşıma bağlantıları dikkate alınmalıdır (Katz, 1993).

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

Düşük yoğunluklu alanlarda ise koridor komşuluk birimleri arasında yer alan ve uzun yürüyüş parkurları, bisiklet yolları, diğer rekreasyon faaliyetleri ve doğal habitatı içinde bulunduran yeşil bir kuşak olabilir (Katz, 1993).

Sokak, Yapı Adası, Bina Ölçeği

Yeni Şehircilik akımının en alt ölçeğidir. Yeni şehircilik akımında yerleşmenin formu sokakların, yapı adalarının ve binaların iyice düşünülerek bir araya getirilmesiyle tasarlanmıştır (Katz, 1993). Bu ölçekte yayaların olduğu kadar otomobillerin de yerleştirilmesi gerekmektedir (CNU, 2000). Sokaklar şehir içinde ayırıcı çizgiler değildir; ortak mekanlar ve geçişler olmalıdırlar (Katz, 1993). Sokak ağları mümkün olan yerlerde komşu sokaklar ile birleşmek üzere uzatılabilir (Dutton, 2000). Sokak modelleri belirlenirken tek bir sokağın, her zaman sokak ağının bir parçası olduğu göz önüne alınmalıdır (Katz, 1993). Sokaklar yaya aktivitesini destekler biçimde kamusal mekanlar olarak tasarlanmalıdır (Dutton, 2000). Sokakların mimari karakterleri plandaki ve kesitteki biçimlerine dayanmalıdır.

Sokaklar detaylandırılırken tasarımları yayalar tarafından uygun bir şekilde kullanılmasına önem verilerek tasarlanmalıdır (Katz, 1993). Yapı adaları, şehrin bina dokusunu ve kamusal alanını ortaya koyar. Yapı adaları, kare, dikdörtgen biçiminde olabilirler veya düzgün bir formları olmayabilir. Yapı adalarında bütün kenarlarının kamusal mekanı tanımlaması temel alınmalıdır (Katz, 1993).

Yeni Şehircilik akımında yerleşmelerin kendi içlerinde de otomobil hakimiyetinden kurtarılmasına önem verilmiştir. Bu doğrultuda yerleşmelerin dolaşım sistemlerinin araç ve yaya dolaşımı bütünlük bir şekilde tasarlanması önem kazanmaktadır. Yaya dolaşım sistemi kimi yerde araç dolaşımını keserek, kimi yerde aynı hatta giderek kimi zaman araç dolaşımından ayrılarak çeşitlilik göstermelidir.

Başarılı bir yerleşim birimi tasarımının temel öğeleri

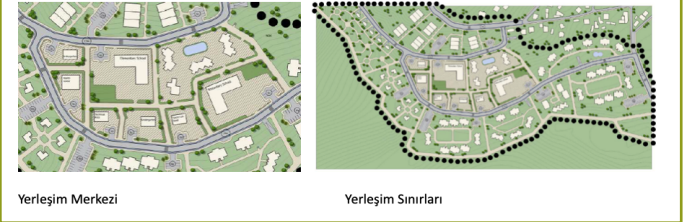
1. Her yerleşmenin bir merkezi ve tanımlanmış sınırları olmalıdır (Şekil 39).
2. İdeal yerleşim büyüklüğü merkezden sınıra 400 metredir (Şekil 40).
3. Yerleşim birimlerinde kullanımların dengeli dağılımı önemlidir – konut, alışveriş, işyeri, okul, ibadethane ve rekreasyon vb.
4. Yerleşim yapılaşmış alanlar ile trafiği birbirleriyle bağlantılı bir sokaklar ağı şeklinde düzenler.
5. Yerleşimler kamusal alanlara önem verir, barındırdığı kamusal birimlerin konumlarını dikkate alır. (Duany & Plater-Zyberk, 1994).

Yeni Şehircilik Akımı prensipleri ile tasarlanmış bir yerleşimin temel özellikleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

1. **Kullanım Çeşitliliği;** planlar tam ve iç içe geçmiş, yani birbirleriyle bağlantılı, konut, alışveriş birimleri, çalışma birimleri (ofisler olabilir) okul, park ve günlük temel ihtiyaçların karşılanabileceği birimlerden oluşmalı ve o yerleşiminde orada oturanlara çeşitli iş imkanları sağlayan birimler olmalı.
2. **Kompakt - Bir aradalık;** Yerleşim biriminin büyüklüğü, konutlar, iş yerleri ve diğer günlük temel ihtiyaç birimleri arasında kolaylıkla yürünebilecek şekilde tasarlanmalıdır.

Şekil 39.

Yerleşim Merkezi ve Sınırları



Açıklama notu. Yirmibeşoğlu, 2022a kaynağından alınmıştır.

Şekil 40.

İdeal Yerleşim Büyüklüğü



Açıklama notu. Yirmibeşoğlu, 2022b kaynağından alınmıştır.

3. **Konut Çeşitliliği;** Apartmandan, müstakil evlere, çeşitli boyut ve nitelikte konutların yer aldığı, ayrıca sınırları içerisinde bulunan konutların çeşitli gelir ve yaş gruplarına hitap edecek şekilde olmalı.
4. **Toplu Taşıma Önceliği;** Yerleşim toplu taşıma ağı içinde yer almalı ve mümkün olduğu kadar çok yerleşim ve ticaret ve rekreasyon birimi toplu taşıma araçları duraklarına yakın olmalıdır.
5. **Merkez;** Yerleşimin ticari, sosyal, kültürel ve rekreasyonel kullanımların bir arada bulunduğu, günün her saatinde yerleşim sakinlerinin kullanımını ve bir araya gelmelerini teşvik eden bir kamusal açık alanı olmalıdır.
6. **Açık Alanlar;** Yerleşimde yeterli sayı ve büyüklükte açık – yapılaşmamış alanlar bulunmalıdır. Bu tip alanlar, meydanlar, parklar ve yeşil alanlar şeklinde olabilir. Kullanımlar, konum ve tasarımları ile kullanımları teşvik edici olmalıdır ve mümkün olan alanlarda arazi doğal formu, drenajı ve bitki örtüsü korunmalıdır.
7. **Tanımlanmış – Belirgin bir Sınır;** yerleşimler doğal veya yapay sınırlarla tanımlanmış olmalıdırlar.
8. **Yürünebilirlik;** Tanımlanmış, yaya dolaşımını destekleyen ve süreklilik oluşturan ağ tipleri olanlar. Hem toplu taşıma sistemi hem de bisiklet sistemi içerenler. Alternatif ulaşım Tasarımları yürümeyi teşvik edici olmalı ve yapılar. Ağaçlar ve aydınlatma elemanları ile tanımlanmış olmalıdır.
9. **Sürdürülebilirlik;** Yerleşimin tasarımı, su ve doğal kaynakları korumaya yardımcı, atık miktarını azaltmaya yönelik olmalı. Ve doğal drenaj, kuraklığa dayanıklı bitkiler veya su isteği az olan bitki kullanımı ve geri dönüşüm ile imkanlar sağlamalı.

10. Yerleşim Kimliği: Yapılar, tasarım ve inşaat özellikleri olan malzeme seçimine kadar bölge ile uyumlu olmalı bölgenin tarihi, kültürel özelliklerini devam ettirmeli bölgenin iklimi ile uyumlu olmalı, yerel bir karakter ve yerleşim kimliği oluşturmalıdır.

8.2 Akıllı Şehirler

Hızlı nüfus artışı ve kentleşme sonrası, kentlerde kaynakların kullanımında verimlilik ve sürdürülebilirlik ile ilgili problemler oluşmakta ve geçen zaman içerisinde bu problemlerin çözümüne yönelik yenilikçi çözüm ihtiyaçları artmaktadır.

Kentsel sistemlerde, insanların hayatını kolaylaştıran ve yaşam kalitesini artırıcı çözüm arayışlarının merkezine teknolojik uygulamaların yerleşmesi neticesinde akıllı kent kavramı ortaya çıkmaktadır. Kısaca kent planlamada bilişim teknolojilerinin yardımı ile kentlerin akıllı sistemler bütünü olarak planlanabilmesi ve yönetilebilmesi mümkündür.

Bu da bilişim teknolojilerindeki gelişmeler ve bulut sistemindeki veri işleme hacminin artması ile sağlanabilir (Elvan, 2017).

Akıllı kent konsepti kentsel merkezlerin elektrik ve su tedarigi, sağlık ve gıda hizmetlerinin geliştirilmesi, trafik yoğunluğunun azaltılması ve ulaşım sistemlerinin yönetimi düşüncelerinden doğmuştur (Kunzmann, 2014).

Türkçe’de birbirinin yerine kullanılan akıllı (ing. smart) ve zeki (ing. intelligent) kavramları kentleşme politikalarında kullanılan dilin bir parçası olarak, kentin temel altyapısının ve servislerinin verimliliğini artırmak ve global iklim değişikliğine karşı enerji giderleri ile karbondioksit çıktısını azaltmak için Bilgi Teknolojilerinin (BT) akıllı kullanımına karşılık gelmektedir (Hodgkinson, 2011).

Akıllı kent kavramı hakkında farklı yaklaşımlar ve tanımlamalar yapılmaktadır.

Kunzmann’a (2014) göre “Akıllı kent “yaşam kalitesini artırma fırsatı” olarak tanımlanır veya “modern kentlerde daha iyi bir hayat yaşamayı taahhüt eden” yeni bir paradigma olarak gösterilen ve aynı zamanda ürünlerini ve servislerini satmak isteyenlerce tanımlanan bir kavram”dır.

Hall’e (2000) göre ise Akıllı kent “Yollar, köprüler, tüneller, raylar, metrolar, havaalanları, limanlar, iletişim, su, güç ve mega binalar da dahil olmak üzere tüm kritik altyapıları bütünleştiren, kaynaklarını daha iyi organize edebilen, planladığı koruyucu bakım faaliyetlerini yürütmek ve güvenlik yönlerini izlemek, aynı zamanda vatandaşlarına maksimum hizmet etmek isteyen kentler”dir.

Giffingervd. (2007) ise Akıllı kenti, “kendine özgü, bağımsız ve bilinçli vatandaşların faaliyetlerinin akıllı kombinasyonu üzerine inşa edilmiş; bireysel olduğu kadar ekonomide, insanda, yönetimde, ulaşım, çevre ve yaşamda ileriye dönük iyi performans gösteren bir kenttir” şeklinde tanımlamışlardır.

Akıllı kent, insanları, bilgiyi ve kent elemanlarını Bilgi ve İletişim Sistemleri gibi yeni teknolojileri kullanarak birleştiren, sürdürülebilir yeşil bir kent yaratmak için, rekabetçi ve yenilikçi ticareti ve yaşam kalitesini şeffaf bir yönetimle sürdüren yüksek teknoloji yoğunluklu ve gelişmiş bir kenttir (Schaffers vd., 2012).

Akıllı kent pek çok bilimsel raporda büyük oranda sürdürülebilir

kent olarak tanımlanmış ve kentin akıllılığı sürdürülebilirliği ile birlikte ölçülmüştür (Kunzmann, 2014). Sürdürülebilir bir kentin temel özellikleri; ekonomik kalkınma hedefi, sağlıklı binalar, sosyal ilerleme ve ekolojik güvenlik, çevresel ve teknolojik gelişmelerle kaynakların ekonomik kullanımını kolaylaştırması, kaynak, çevre, bilgi ve iç-dış kentsel sistem arasındaki dengenin korunması ve doğru değerlendirilmesine dayalı olarak kentin bugünkü ihtiyaçlarına cevap verebilmesi ve gelecekteki ihtiyaçlarını karşılaması olarak karakterize edilebilir (Zhao, 2011).

Akıllı şehirlerin amacı; şehrin mevcuttaki ve gelecekteki beklenti ve problemlerini, tüm mekanlarda ve sistemlerde tetikleyici güç haline getirebilmek, sosyal, fiziksel ve dijital planlamayı birlikte organize edebilmek, kentlerde meydana gelen zorlukları güçlü, sistematik ve sürdürülebilir şekilde tanımlayabilmek, öngörebilmek ve karşılayabilmek, şehir içindeki organizasyonel kurum ve işletmeler arasındaki etkileşimi sağlayabilmek, bütünleşik hizmet sunabilmek, yenilikler üretebilmektir (Çerçi, 2015).

Akıllı şehirler temel olarak 6 bileşenden oluşur (Şekil 41), (Cohen, 2012).

1. **Akıllı Mobilite;** bütünleşik BİT, karma ulaşım modelleri, öncelikli temiz ve motorsuz ulaşım, yenilikçi ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri, akıllı kavşak, akıllı durak, akıllı parkmetreler, park yönlendirme, toplu taşımada bütünleşik ücret ödemesi, yol sensörü, ileri yolcu bilgi sistemleri.
2. **Akıllı Yaşam;** güvenlik, kentsel acil müdahale, afet yönetimi, sağlık, eğitim, kültür ve turizm hizmetleri, kültürel çeşitlilik ve memnuniyet.
3. **Akıllı Yönetişim;** çevrimiçi hizmetler, altyapı ve şeffaf devlet, katılımcı yaklaşım.
4. **Akıllı Çevre;** kaynak yönetimi, kentsel planlama, akıllı yapılaşmış çevre, yenilenebilir enerji kullanımı.
5. **Akıllı Ekonomi;** rekabet ve yenilik, üretkenlik, yerel-küresel birbirine bağlanabilirlik, girişimcilik.
6. **Akıllı Vatandaş;** eğitim, katılımcı toplum, yaratıcılık, yaşamboyu öğrenme.

Bir şehrin Akıllı Şehir olabilmesi için aşağıdaki özelliklerin akıllı sistemler kullanılarak yerine getirilmesi gerekmektedir.

Bu özellikler şöyle sıralanmaktadır:

Haberleşme, enerji dağıtımı ve ulaşım sistemlerinin akıllı altyapı sistemi ile desteklenmesi gerekmektedir. Eğitim hizmetlerinde bilgi işlem sistemlerinin yaygın kullanımı gereklidir. Bireylerin kurulan bilgi işlem sistemi sayesinde yönetim organlarının yaptığı iş ve eylemlerden haberdar olması ve bilgi edinebilmesi sağlanmalıdır. Yapıların ve binaların akıllı bina özelliklerinin tümüne sahip olması gerekmektedir. Şehirde güvenliğin sağlanması, anlık gözleme ve değerlendirme imkanlarının akıllı güvenlik sistemleri ile desteklenmesi sağlanmalıdır. Sağlık hizmetlerine kısa sürede erişimin sağlanması gerekmektedir. Enerji kullanımında verimlilik, etkinlik ve yeterliliğin akıllı sistemler tarafından gerçekleşmesi sağlanmalıdır. Konut, bina, sokak ve altyapı alanlarına ilişkin planlamaların akıllı planlama yöntemi ile yapılması sağlanmalıdır. Şehir suyunun dağıtımı ve atık suların toplanması akıllı sistemlerin oluşturulması ile sağlanmalıdır. Şehir ulaşım altyapısı, ulaşım da etkinlik ve verimliliğin akıllı sistemler ile gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır (Çerçi, 2015).

Şekil 41.
Akıllı Şehirler Çarkı



Açıklama notu. Cohen, 2012; Türkiye Akıllı Şehirler Değerlendirme Raporu, 2016 kaynağından alınmıştır.

Akıllı şehirlerin yapı taşlarının 3 temel faktörü bulunmaktadır. Bu faktörler şu şekilde açıklanabilir;

İnsan Faktörü; İnsan altyapısı ve sosyal sermaye bu katmanın bileşenleridir. Tüm kent sakinlerini, sivil toplum örgütlerini, özel sektördeki aktörleri ve hükümet düzenleyicilerini kapsamaktadır. Akıllı insanlar kavramı, yaşam boyu öğrenmeye olan yakınlık, sosyal ve etnik çoğulluk, esneklik, yaratıcılık, kozmopolitanizm ya da açık fikirlilik gibi çeşitli faktörleri içerir. Akıllı kent, yaratıcı insanlar tarafından "akıllı çözümler" sunar (Caragliu vd., 2009).

Teknoloji Katmanı; Fiziksel altyapı, akıllı teknolojiler, mobil teknolojiler, sanal teknolojiler ve diğer ağlar bu katmanın bileşenleridir.

Kurumsal Katman; Yönetişim, politikalar, düzenlemeler ve direktifler bu katmanın bileşenlerini oluşturmaktadır. Hükümetin desteği ve yönetim politikası akıllı kent girişimlerinin tasarlanması ve uygulanması için temeldir. Bu kategori, akıllı topluluk ya da akıllı büyüme girişimlerinin tartışılmasından doğan çeşitli kurumsal faktörleri içermektedir; sadece destekleyici politikalar değil, aynı zamanda hükümetin rolü, hükümet kurumları ve hükümet dışı taraflar arasındaki ilişki ve bunların yönetişimini içermektedir (Nam vd., 2011).

Akıllı kent planlaması teknoloji aracılığıyla kentsel mekanı insan için en verimli şekliyle sunabilmeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda ele alınması gereken üç temel unsur bulunmaktadır. Bunlar; teknoloji, kentsel mekan ve insan unsurlarıdır. Kentsel mekanı oluşturan öğeler de temel olarak altyapı ve üstyapı olarak sınıflandırılabilir. Bu durumda akıllı kentin altyapısal özellikleri teknolojik çözümler sunan hizmetleri kapsamaktadır. Akıllı kenti diğer yerleşimlerden ayıran temel özelliklerin başında teknoloji altyapısının kent sistemlerine entegre edilmesi gelmektedir. Akıllı kentin mekânsal elemanları binalar, kamusal alanlar, sokak ve

caddeler, meydanlar, park ve yeşil alanlar olarak ele alınabilir.

Hollands (2008), akıllı kentin fiziksel yapısının yapay zeka ve veri analitiği gibi bilgi teknolojileri araçları kullanılarak şekillendiğine vurgu yapmaktadır. O'na göre kentin fiziksel varlıkları olan yollar, binalar ve diğer yapı çevre elemanları güçlü bir ekonomi ve sosyal kültürel gelişme için BIT ile donatılmalıdır.

Akıllı kentin mimari yapısı her kentin kimliğine ve kaynağına göre değişkenlik gösterir (Letaifa, 2015). Ancak genel anlamda kentsel çevre coğrafyadan yapısal elemanlara kadar geniş bir ölçekte irdelenebilir. Akıllı kent özelinde incelendiğinde kentin

- Mahalleler (kendine özgü bir karakteristiği olan, yerleşim alanları ile birlikte erişilebilir hizmet alanları, yaya yolları ve bisiklet yolları ve açık ve yeşil alanları bulunan, teknoloji altyapısı ile donatılmış olması),
- Karma ve kompakt arazi (yerleşim alanlarının ve hizmetlerin birlikteliği ile canlı sosyal yaşam ve erişilebilir hizmet alanları),
- Karakteristik mimari (geleneksel ve yerel malzeme, geri dönüşümlü malzeme kullanımı, yeşil bina, enerji etkin bina, akıllı bina),
- Hareketli ve fonksiyonel taşıt ve yaya yolları, ulaşım bağlantı noktaları (yaya, bisiklet ve araç yollarının beraber güvenli bir şekilde çözümlendiği caddeler, sensörlü sokak aydınlatma elemanları)
- Açık ve kapalı kamusal alanlar, yeşil alanlar ve parklar (aktif ve pasif açık ve yeşil alanlar, parklar, meydanlar, yeşil koridorlar, yürüyüş yolları, bisiklet yolları vb. gibi elemanlardan oluşması beklenir.

Dünya genelinde Avrupa, sanayileşme sürecinin lokomotif olduğundan teknolojinin kente entegre edildiği ilk kentler de Avrupa'da görülmektedir. Avrupa Birliği, BİT araştırma ve yeniliklerine yatırım yapmakta ve vatandaşların yaşam kalitesini yükseltmek ve Avrupa'nın 2020 hedefleri doğrultusunda şehirleri daha sürdürülebilir kılmak için politikalar geliştirmektedir. Avrupa Komisyonu akıllı kent politikaları çerçevesinde kente entegre teknolojileri geliştirmek, ortaklıkları ve bilgi alışverişini desteklemek, enerji, çevre, BIT ve ulaşımın kesişimine odaklanılan projeler geliştirmek için Eurocities İnisiyatifi, Yaşayan Laboratuvarlar, Akıllı Kent Projeleri, Stratejik Enerji Teknolojileri Planı gibi pek çok girişimi yürütmektedir. Bu girişimlerin yanı sıra Horizon 2020 programı "Akıllı Kentler ve Topluluklar" çağrısı ile kentlerdeki iklim değişikliği, kentsel yayılma, afet riskleri, gıda ve su temini, biyoçeşitliliğin ve kentsel doğal çevrenin bozulması, kentsel atıl alanların rehabilitasyonu gibi sorunlara ve bu kapsamda çözümler geliştirilmesine odaklanmaktadır. Horizon 2020 ekseninde Avrupa Birliği'nin desteklediği kentlerde enerji, mobilite, kentsel planlama ve BİT gibi farklı akıllı kent bileşenlerine odaklanarak kentsel iyileştirmeler yapılmıştır.

Avrupa Komisyonu'nun desteklediği kent sıralama girişimlerinin yanı sıra Avrupa kentlerinden bazı kurumlar düzenli olarak kentleri akıllı kent uygulamaları kapsamında değerlendirmektedir. Örneğin Barselona IESE İşletme Okulu Küreselleşme ve Strateji Merkezi, son beş yıldır dünyanın en akıllı kentlerinin listesini açıklamaktadır. 2020 yılı IESE'nin yaptığı değerlendirmede en akıllı kentler listesinin ilk on sırasında Avrupa, Amerika ve Asya

gelmektedir. Avrupa'da Londra, Paris, Reykjavik, Kopenhag, Berlin, Amsterdam; Amerika'da Newyork, Asya'da Tokyo, Singapur ve Hong Kong kentleri bulunmaktadır (IESE Cities in Motion Index, 2018)

Güney Kore'de bulunan "Songdo" bu özellikler sahip bir şehir olarak "her yerde bulunan bir şehir" her yerde bulunan teknoloji" prensibi ile planlanmış ilgi çekici bir örnektir. Şehir yaklaşık 30.000 nüfusa sahiptir ve şehrin yaklaşık %40'ı yeşil alan olarak planlanmıştır. Şehrin altında yer alan sayısal network sistemine erişim, akıllı binalar sayesinde her vatandaşın evinden ulaşabileceği şeklindedir. İnsanlar trafik akışı, enerji kullanımı vb. verilere binalar ve caddelere yerleştirilen sensörler sayesinde ulaşabilmekte ve bilgi edinebilmektedirler. Kısaca, şehir bilgi üretme ve paylaşma becerisine sahiptir (Şekil 42).

Şekil 42.

Songdo Şehri



Açıklama notu. AdobeStock_ 355381120_DreamAchitect kaynağından alınmıştır.

Ekolojik Kentler

Kelimenin Eko-Kent (ecocity)'in ilk kullanıldığı kaynak Richard Register' in 1987'de yayınlanan "Ecocity Berkeley: Building Cities For A healthy Future" adlı kitabıdır (Özmen & Yirmibeşoğlu, 2021).

Ekolojik kent, "doğal ekosistemlerin ve canlı organizmaların kendi kendini koruyabildiği, ekolojik olarak sağlıklı insan yerleşmeleri" ya da "sakinlerini ve onlara ait etkileri kapsayıcı bir yapı" şeklinde tanımlanabilmektedir (Lobejko, 2015).

Bir diğer tanım ise; "Ekolojik kent; bir ekolojik ortamda yaşayan tüm organizmaları, organizmaların etkileşim içinde bulunduğu toprak, su, hava, güneş ışığı gibi fiziksel çevre öğelerini içeren biyolojik bir çevredir." şeklindedir (Özmen & Yirmibeşoğlu, 2021).

Ekolojik kent, doğal ekosistemlerin kendi kendini idame ettiren esnek yapısı ve işlevi üzerine modellenmiş bir insan yerleşimidir. Bir ekokent, yerine koyduğundan daha fazla yenilenebilir kaynak tüketmeden kentlilere refah sağlamayı amaçlar. Asimile edebileceğinden veya yeni kullanımlar için geri dönüştürebileceğinden veya doğanın seyreltebileceğinden ve zararsız bir şekilde emebileceğinden daha fazla atık üretmeden ve kendisi veya komşu ekosistemler için toksik olmadan işlev

görmeye çalışır (Ecocity standarts, 2023).

Ekolojik kentler, doğanın bozulan dengesine çözüm üretmeyi amaçlayan, enerjisi, ürün kapasitesi, atık sistemleri vb birçok açıdan kendi kendine yetebilen, yaşam kalitesi yüksek bir yaşam tarzı sürdürmeyi hedefleyen, insanların birbiriyle, tüm canlılarla, doğa ve dünya ile uyum halinde yaşamasını sağlayan, kent veya kırsal alanda yaşayan insanların bir araya gelmesi ile oluşur (Özmen & Yirmibeşoğlu, 2021).

Ekolojik kentin amacı; doğayı korumak ve yaşam kalitesinin yükselmesini sağlamaktır. Bu amaca yönelik olarak, enerji konusunda verimli binalar inşa etmek, iklim faktörünü dikkate alan tasarımlar geliştirmek, toplu taşımacılığı yaygınlaştırmak ve kenti oturma alanı, ticaret alanı ve sanayi alanı olarak ayırmak yerine, çalışma ve oturma alanlarını birbirlerine yakınlaştırmayı hedef alırlar. Ekolojik kentler iki temel ilkeye dayanmaktadır. Birincisi, mümkün olan her şeyi dönüştürmek, ikincisi ise otomobil kullanımını en aza indirmek. Diğer bir deyimle arabaya göre değil insana göre kent anlayışı esastır (Öztoprak, 2016).

Ekolojik kentlerin ölçülmesinde kullanılan 4 ana başlık altında 18 standart bulunmaktadır. Bu standartlar (Ecocity standarts, 2023);

Kentsel Tasarım Standartları

- Erişilebilirlik (Şehir, sakinlerine güvenli ve uygun fiyatlı konut, temel kentsel hizmetler ve açık/yeşil alan arasında yürünebilir erişim sağlar. Çevre dostu ulaşım seçeneklerini gösterir ve yakındaki istihdama yürüme ve toplu taşıma erişimi sağlar).
- Güvenli ve uygun fiyatlı konut (Konutlar, düşük gelirli haneler de dahil olmak üzere ekonomiktir, operasyonel tesisler ve hizmetlerle makul bir onarım durumundadır, termal konfor sağlar ve çevresel veya insan kaynaklı tehlikelerden korunur).
- Yeşil bina (Yeni binalar ve yenilemeler çevresel sürdürülebilirlik ve yeşil bina standartları açısından değerlendirilmektedir).
- Çevre dostu ulaşım (Şehir tarafından desteklenen ve teşvik edilen motorsuz ulaşım, 5 km'nin altındaki yolculuklar için insanların önemli bir kısmı tarafından kullanılmaktadır. Yolculukların %80'inin yürüyerek, bisikletle veya düşük emisyonlu toplu taşıma araçlarıyla yapıldığı yakınlığa göre erişim ilkesini hedeflemektedir).

Biyolojik-Jeolojik Fiziksel Standartlar

- Temiz hava (Şehir, sağlıklı elverişli bir hava kalitesi seviyesini korumayı hedeflemektedir).
- Sağlıklı toprak (Toprak işlevleri ve işlemleri, türlerine ve ortamlarına uygun olarak sağlıklı ekosistem işlevlerinin aralıklarını karşılar; doğurganlık korunur veya geliştirilir).
- Sorumlu Kaynaklar/Malzemeler (Gıda dışı ve enerji dışı yenilenebilir ve yenilenemez kaynaklar, sorumlu ve adil bir şekilde ve insan sağlığını veya ekosistemlerin dayanıklılığını olumsuz etkilemeden tedarik edilir, tahsis edilir, yönetilir ve geri dönüştürülür).
- Temiz ve yenilenebilir enerji (Enerji, ekosistemler veya kısa veya uzun vadeli insan sağlığı üzerinde önemli bir olumsuz etki olmaksızın sağlanır ve çıkarılır, üretilir ve tüketilir ve iklim değişikliğini şiddetlendirmez).
- Sağlıklı ve erişilebilir gıda (Yeterli miktarda sağlıklı ve besleyici gıdaya herkes erişebilir ve ekosistemlerin sağlıklı işlevini sürdüren ve iklim değişikliğini şiddetlendirmeyen süreçlerle

yetiştirilir, üretilir, dağıtılır ve geri dönüştürülür).

Sosyo-kültürel Standartlar

- Kültür (Eko-okuryazarlığı, insan bilgi kalıplarını ve yaratıcı ifadeyi güçlendiren kültürel faaliyetler kolaylaştırılır, sembolik düşünce ve sosyal öğrenme geliştirilir).
- Topluluk kapasitesi/yönetişim (Karar alma süreçlerine tam ve eşit toplum katılımı desteklenirken, mahalleler, toplum örgütleri, kurumlar ve kurumların kapasitelerini artırmaları için yasal, fiziksel ve örgütsel destek sağlanır).
- Sağlıklı ve adil ekonomi (Şehrin ekonomisi sürekli olarak zararı azaltan, çevreye ve insan sağlığına olumlu yönde fayda sağlayan ve yüksek düzeyde yerel ve adil istihdam seçeneklerini destekleyen ekonomik faaliyetlerden yanadır).
- Yaşamboyu eğitim (Sakinler, örgün ve yaygın eğitim, mesleki eğitim ve diğer sosyal kurumlar aracılığıyla sağlanan yerin tarihi, kültürü, ekolojisi ve geleneği hakkındaki bilgilere erişim dahil üzere yaşam boyu eğitime erişebilir).
- Yaşam kalitesi (Konut sakinleri istihdam, inşa edilmiş, doğal ve düzenlenmiş çevre, fiziksel ve zihinsel sağlık, eğitim, güvenlik, eğlence ve boş zaman ve sosyal aidiyet dahil olmak üzere yaşam kalitesinden memnun olmaktadır).

Ekolojik Standartlar

- Biyoçeşitlilik (Tür çeşitliliği, ekosistem çeşitliliği ve genetik çeşitlilik dahil olmak üzere yerel, biyo-bölgesel ve küresel ekosistemlerin biyolojik çeşitliliği sürdürülür; doğal yaşam alanı ve biyolojik çeşitlilik restore edilmiştir).
- Dünyanın taşıma kapasitesi (Ekosistemlere yönelik talepler, Dünya'nın biyo-kapasitesinin sınırları dahilindedir, kaynaklar onarıcı bir şekilde dönüştürülür ve bölgesel ekolojik bütünlüğü destekler).
- Ekolojik bütünlük (Ekosistemler içindeki ve arasındaki temel bağlantılar korunur ve bitişik habitat alanları ve ekolojik koridorlar sağlar).

Rezafar'a (2011) göre ekolojik kent tasarımı geleneksel yerleşim dokusundan yola çıkarak yeni kentsel gelişim projesinin ortaya konulması olarak bahsetmektedir. Bu tasarım sonucunda ekokent kavramının ortaya çıktığını ve bu kentlerin doğal kaynaklarını minimum tahrip ettiğini, kent kullanıcıları için çok iyi bir yaşam standardı oluşturduğu, yaşam alanları olduğu için son zamanlarda bu kentlerin öneminin çok arttığını söyleyerek sağlıklı, ergonomik, çevre dostu karbon tüketimini en az düzeyde tüketen dolayısıyla kendi kendine yetebilen teknolojik ve akıllı kentlerin tasarlanmasının sürdürülebilirliğe de katkısı bulunduğunu dile getirmiştir (Alp, 2020).

Freiburg Yeşil Şehir, yeşil hareketin doğuş yeridir. Whyl'de ki nükleer santrale karşı kampanyalar yeşil alternatif hareketinin başlangıcı sayılmaktadır. Çernobil felaketinin olduğu 1986 yılında kurulan bir kurul, nükleer enerji karşısında yeni enerji kaynağı olarak güneşi tanımlar ve Freiburg Almanya'da ki çevre koruma ofisini kuran ilk şehirlerden biri oldu (Şekil 43).

Freiburg sadece politik bakış açılarından değil, doğası sebebiyle de Almanya'nın en "yeşil" şehirlerinden biridir.

Ekonomik, politik ve kentsel gelişimin ana dayanaklarını;

- Çevre politikaları

- Güneş enerjisi
- Sürdürülebilirlik
- İklim koruma

içermektedir (Yirmibeşoğlu, 2014).

Şekil 43.

Freiburg Şehri, Almanya



Açıklama notu. AdobeStock_203640609- Christiane65 kaynağından alınmıştır.

8.4 Peyzaj Şehirciliği

Peyzaj şehirciliği (Landscape Urbanism) yaklaşımı kent kurgusunun peyzaj üzerinden şekillenmesi gerekliliğini savunmaktadır.

İlk olarak 90'lı yılların başında peyzaj ve mimarlık ilişkisini inceleyen teorisyenler tarafından "Landscape as Urbanism" söylemi ile ortaya çıkan bu fikir daha sonra olunlaşmış 'Landscape Urbanism' terminolojisine dönüşmüştür. Bu kavram, ilk olarak 1997'de Chicago'da düzenlenen bir konferans ve proje sergisiyle, Charles Waldheim tarafından bir manifestonun yayınlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Yine aynı yıl Chicago'da Illinois Üniversitesi'ndeki lisans öğrencileri için yeni bir peyzaj şehirciliği dersi başlatılmıştır.

Teorinin kurucularından olarak bilinen Waldheim ve bu teoriyi destekleyen diğer teorisyen ve mimarlar (Graham Shane, James Corner, Mohsen Mostafavi, Ciro Najle, Rem Koolhaas, Richard Weller, Christopher Gray, Adriaan Geuze...) modern ve yeni şehircilik kent modellerinin ortaya çıkardığı yok olmuş habitatlara, aşırı yayılmış, merkezi yok olmuş şehir sistemlerine, işlevini yitirmiş dev endüstri binalarına ancak açık uçlu bir stratejiyle çözüm üretilebileceğini savunmaktadırlar. Peyzaj şehirciliği kavramı, ilk başta Kuzey Amerika kökenli bir hareket olarak ortaya çıkmıştır (Gümüşsoy Kısar, 2017).

Sanayileşme öncesi şehirlerin çoğu küçük ve çevre peyzajlar da her zaman bu kentlere çok yakındı. Modern zamanlarda ise kentsel bölgeler geniş alanlara yayılmıştır. Bu nedenle, bu süreçte doğal ve kentsel çevre arasındaki ilişkiyi anlamak daha önemli hale gelmiştir.

Kentsel ve doğal çevre arasındaki değişen ilişki, mimarlığı ve ilgili meslekleri de etkilemiştir. Kent ve peyzaj ilişkisinin artan önemi ile birlikte peyzaj şehirciliğinin popüleritesi de artmıştır. Doğa ve kent arasındaki değişen ilişki sayesinde, modern kentleşme sürecinde popülerlik kazanan peyzaj mimarlığı gibi mesleki disiplinlerde bir farklılaşma yaratılmıştır.

1980'lerde "yeni şehircilik" akımının kültürel olarak muhafazakâr, Avrupa kentsel planlama tarihine yönelik, oldukça postmodern ve tarihsel mimari kentleşmeyi savunan bir gündemi vardı. Peyzaj şehirciliği de Amerikan kentlerinin var olan durumlarını tasvir etmesiyle birlikte, yeni şehircilik yaklaşımına ve tüm geleneksel kent formlarına karşı bir eleştiri olarak doğmuştur (Çiftçi, 2019; Waldheim, 2009).

Peyzaj Şehirciliği kavramı için çok çeşitli tanımlamalar yapılmıştır. Bu kuramın kurucusu sayılan Waldheim (2006)'a göre, "Peyzaj Şehirciliği, çağdaş şehirciliğin temel yapı taşı olarak mimarinin yerini alan halihazırda var olan bir disiplin olan peyzajın yeniden kurgulanmasını tanımlar. Pek çokları için, çeşitli disiplinlerde peyzaj, hem çağdaş şehrin temsil edildiği mercak hem de şehrin inşa edildiği ortam haline gelmiştir.

Yine Waldheim'a (2006) göre son on yılda, peyzaj, özellikle karmaşık doğal çevreler bağlamında, merkezi olmayan kentleşmenin koşullarını tanımlama konusunda benzersiz bir yeteneğe sahip olan çağdaş şehircilik için bir model olarak ortaya çıkmıştır. Aynı on yılda, peyzaj disiplini bir entelektüel ve kültürel yenilenme dönemi yaşamıştır. Peyzaj disiplininin şehir tartışmalarıyla yenilenen ilgisinin çoğu, bu yenilenmeye veya daha genel olarak artan çevresel farkındalığa atfedilebilirken, peyzaj, tarihsel olarak mimarlık, kentsel tasarım veya planlamada yer alan tartışmalar için muhtemelen en uygun disiplin alanı olarak ortaya çıkmıştır.

Ekoloji ve doğal sistemler dinamik, akışkan, karmaşık ve belirsiz bir yapıdadır. Peyzaj şehirciliğine göre tasarım ve planlama, yanlış yönlendirilmiş bir şekilde, kalıcılık arayışı içinde olmamalıdır. Bunun yerine, doğal süreçlerle uyumlu, yaratıcı sentezler üreten, duyarlı bir katalizör durumunda olmalıdırlar. Çünkü gelecekteki koşullar öngörülebilir, ama asla kesin olarak bilinemezler. Peyzaj şehirciliği, değişen ölçeklerle çalışarak, planlama ve tasarım arasındaki boşluğu kapatmanın önemini vurgulamaktadır (Hamilton Thompson, 2012).

Lindholm (2008), peyzaj şehirciliğinin en belirgin katkısının doğa ve kültür, kentsel ve kırsal, küçük ve büyük ölçekli, tasarım ve planlama, kamu ve özel konular gibi birçok konunun bir araya gelme modeli olduğunu belirtmektedir.

Princeton Üniversitesi profesörlerinden mimar ve teorisyen Stan Allen (2002), peyzaj şehirciliği ile ilgili görüşlerini şu şekilde ifade etmiştir: "Peyzaj, giderek artan bir şekilde şehircilik için bir model olarak ortaya çıkıyor. Peyzaj geleneksel tabiriyle yatay yüzeylerin düzenlenmesi sanatı olarak tanımlanmıştır. Fakat günümüzde peyzaj, çağdaş şehrin yayılmış alanıyla ve buna ek olarak artık topolojik yüzeylerle de açıkça bir ilişki kuruyor. Bu yüzey koşullarını sadece biçimsel değil, aynı zamanda maddiyati ve verimliliği de dikkate alarak; tasarımcılar, geleneksel kentsel tasarımın geçerliliğini kaybetmiş araçları olmadan mekanı harekete geçirebilir ve kentsel etkiler yaratabilir" (Allen, 2002, s. 124).

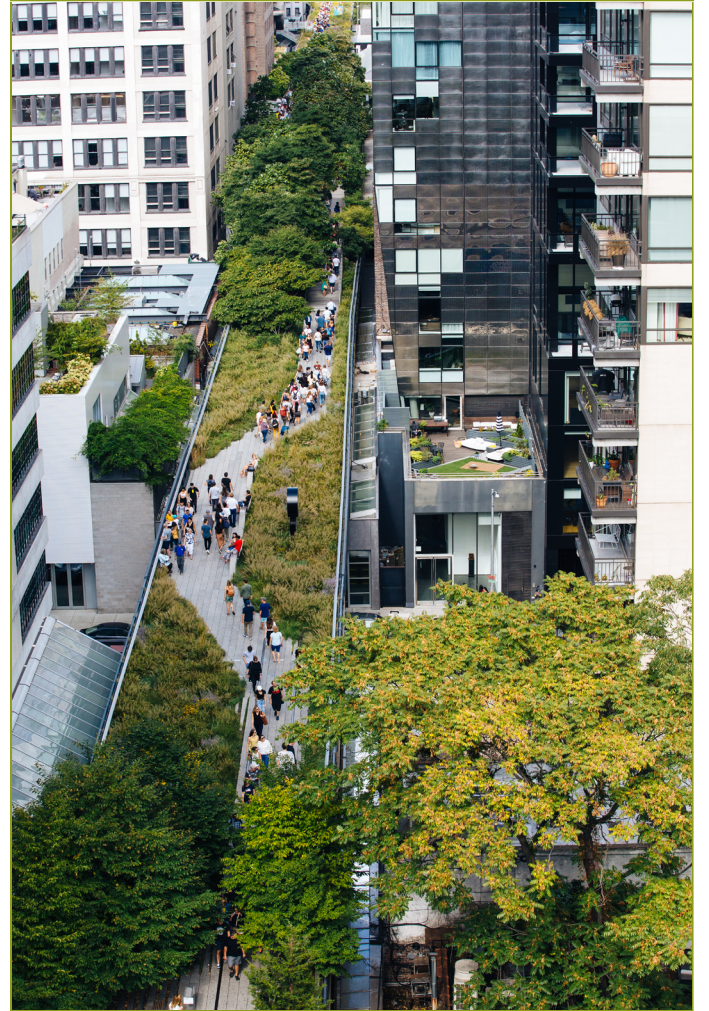
Peyzaj şehirciliği, kent peyzajlarını tasarlamayı; kent algısında görece daha fazla önem taşıyan yapıları ve sokakları düzenlemeye tercih etmektedir. Yayılan kenti algılayıp, analiz ederken peyzaj mimarlarının geleneksel araçlarından (doku ve süreç haritaları) faydalanması, kent dinamiklerinin daha iyi okunmasına ve süreç içerisinde değişen peyzaj ve kentsel tasarım programlarına yanıt vermekte esneklik sağlayacağı iddia edilmektedir. Peyzaj

şehirciliği yaklaşımında; su yönetimiyle suyun değerlendirilerek depolanması ve filtrelenmesi, su kalitesinin iyileştirilmesi, kentsel altyapı, atık su, zemin suyu, yardımcı servisler, ulaşım sistemleri gibi kentsel altyapı sistemlerinin yanı sıra eğitim, eğlence, kamu yönetimi dahil tüm servislerin entegrasyonu sağlanarak, zarar görmüş habitatlar için aşamalı geliştirme önerisi sunulmaktadır. Kent üzerine belirli kural ve kalıplar koyan post modern şehirciliğe bir eleştiri niteliğinde olan bu yaklaşım; 'belirsizlik, açık uçluluk, akış, esneklik, kompleks ve açık sistemler' gibi anahtar kavramlarla peyzajı ilişkilendirerek kentlerdeki program değişikliklerine olanak tanıyan stratejik bir cevap vermeyi hedeflemektedir (Gümüşsoy Kısar, 2017).

Kent planlama teorilerinden biri olan peyzaj şehirciliği, sadece bina strüktürüne değil, peyzaj dinamiklerine (kısıtlar ve potansiyellere) göre şehircilik fikrini destekleyen bir teoridir.

Bu teorinin en önemli örnekleri olarak Parc de la Villette- Paris, High Line- New York (Şekil 44, 45) ve Fresh Kills Park- Staten Island/ New York projeleri kuramın temellendirilmesiyle anılan projelerdir.

Şekil 44.
High Line - New York



Açıklama notu. AdobeStock_297679782-Carlos David kaynağından alınmıştır.

Şekil 45.

High Line - New York



Açıklama notu. AdobeStock_191423774- Alon kaynağından alınmıştır.

9. Açık ve Yeşil Alanlar

Genel anlamı ile açık alanlar, kentlerde bulunan yapısal elemanların dışında kalan alanlardır.

Bunlar, kentçi ve kırsal karakterdeki yerleşmelerde, insanların veya toplumun çeşitli rekreasyonel ihtiyaçları için yararlandıkları, çoğunlukla yeşil elemanların yer aldığı küçük-büyük yüzeyler ve boşluklardır. Kent içinde park ve bahçeler, oyun ve spor alanları, meydanlar, yol ve caddeler, su yüzeyleri vb. kırsal yerlerde kültür (tarım) alanları, ormanlar, göller, akarsu boyları vb. yoğun kent halkının, doğa ile olan ilişkilerini devam ettirmeye yarayan doğal ve kültürel alanlardır. Açık alanlar, özellikle yeşil alanlar, yoğun kent için, insanların nefes alıp verdikleri organları (akciğerleri) olarak kabul edilebilirler.

İnsanların ve toplumun temiz hava kadar, gezme, dinlenme, seyretme ve zevk alma gibi rekreatif ve estetik doğal ihtiyaçları vardır. Bu ihtiyaçlarının karşılanması bakımından da açık alanların önemi büyüktür. Özellikle, bina ve nüfus yoğunluğu bulunan kentlerde, açık alanların önemi daha da artmaktadır.

Açık ve yeşil alanların nitelik ve nicelikle olarak gelişimi ayrıca, özellikle ekosistemlerin korunması, şehirlerin dirençliliğinin artması ve birçok sorunla mücadelede çok etkin rol oynamasının yanında kent halkının sağlığı açısından da oldukça önem taşımaktadır (Kart Aktaş, 2021).

Bu bakımdan, çağın şehircilik problemleri arasında özellikle insan-doğa ilişkilerinin kurulması, insanların fizik, fizyolojik ve psikolojik sağlığının korunması ve çeşitli doğal rekreasyonel ihtiyaçlarının karşılanması konuları özel bir önem taşır.

Kentsel açık ve yeşil alanların planlanmasında temel alınması gereken üç önemli yapıdan söz edilebilir. Bunlar yeşil (green) altyapı yani ekolojik, mavi (blue) altyapı yani hidrolojik ve toplumun istek ve ihtiyaçları yani sosyolojik yapı olmaktadır. Bu bağlamda mavi yeşil altyapı; hareketlilik, rekreasyon ve biyoçeşitlilik gibi temel şehir hizmetlerini ele alarak, uzun vadeli esneklik ve ekonomik süreklilik için stratejik bir yaklaşım oluşturmak olarak tanımlanabilir.

Yeşil altyapı ile fauna, flora, biyotop ve biyoçeşitlilik konuları yani tam anlamı ile ekolojiden bahsedilmektedir. Tüm kentsel açık ve yeşil alanlar (kent parkları, mahalle parkları, mezarlıklar, korular, tabiat parkları, konut alanları içindeki yeşil alanlar vb. gibi) yeşil altyapı sisteminin bileşenleridir. Yeşil altyapının amacı mevcut yeşil alanların kalitesini ve çeşitliliğini arttırmak, ekolojik kaybı önlemek, devamlılığını ve sürdürülebilirliğini sağlamaktır. Mavi altyapı ile suyun toplanması, depolanması, selden korunma, su sarfiyatını minimuma indirme gibi konularla su döngüsünün yaratılması ve suyun etkin kullanılması amaçlanmaktadır (Kart Aktaş, 2021).

Mavi yeşil altyapı; yaşam kalitesi ve ekosistem için vazgeçilmez olan yeşil alan ve su ortamıdır. Bu stratejinin amaçları

Şekil 46.

Yeşil Alan Tipolojisi



Açıklama notu. Rieke Hansen, Green Surge <http://greensurge.eu/working-packages/wp5> kaynağından uyarlanmıştır.

doğrultusunda yeşil ve mavi altyapı özetle şunları içerir (Green and Blue Infrastructure Strategy, 2016):

- Doğal ve yarı doğal yeşil alanlar - ormanlık alanlar, çalılıklar, otlaklar, sulak alanlar, açık ve akan su ve su yolları,
- Yeşil koridorlar - nehir koridorları, göller ve göletler,
- Bisiklet yolları,
- Açık hava spor alanları ((kamuya ait veya özel mülkiyete ait doğal veya yapay yüzeyler) - futbol, basketbol, tenis kortları, golf sahaları, kayak alanları, vb.),
- Okul bahçeleri,
- Parklar ve bahçeler (kent parkları, mahalle parkları vb., parklar, resmi kurum ve özel mülkiyet bahçeleri;
- Konut bahçeleri,
- Çocuklar ve gençler için hizmet ve oyun alanları,
- Topluluk bahçeleri, hobi bahçeleri;
- Mezarlıklar
- Cami, kilise vb. dini yapı bahçeleri
- Kırsal alanlar
- Yeşil çatılar
- Yeşil duvarlar
- Cadde ağaçlandırmaları
- Üretken peyzaj alanları
- Yağmur bahçeleri, yağmur hendekleri

Kentsel yeşil (ve mavi) alanlar ormanlardan çatı bahçelerine kadar çok çeşitlilik göstermektedir. Sekiz grup ve kırk dört öğeden oluşan bir yeşil alan tipolojisi ile kentsel yeşil altyapı öğeleri ayrıntılı olarak gösterilmiştir (Hansen vd., 2017) (Şekil 46).

9.1 Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Sınıflandırması

Kentsel açık ve yeşil alanlar, belli büyüklükteki nüfusa sahip olan alanlarda, büyüklük ve niteliklerine göre yeterli yeşil alan miktarı ve ölçeğinde hiyerarşik olarak aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir.

1. Kentsel Yeşil Alanlar

Bina düzeyinde yeşil alan,

- Bina ön, arka ve yan bahçeleri
- Balkonlar,
- Çatı bahçeleri,
- Yeşil duvarlar
- Atrium / avlu

2. İlköğretim ünitesi düzeyinde yeşil alan,

- Toplu konut yeşil alanları,
- Çocuk bahçeleri

3. Mahalle ve semt ünitesi düzeyinde yeşil,

- Mahalle parkları,
- Spor alanları,
- Semt parkları

4. Kent ünitesi düzeyinde yeşil alan,

- Kent parkları,
- Meydanlar
- Hayvanat bahçeleri,
- Botanik bahçeleri,
- Kent içi yollar, refüjler ve yaya yolları,
- Mezarlıklar,
- Cami, kilise vb. dini yapılara ait bahçeler
- Kent ormanları,

- Fuar ve sergi alanları,
- Kıyı düzenlemeleri,
- Spor alanları,
- Üretken peyzaj alanları (Hobi bahçeleri, kentsel tarım alanları, meyve bahçeleri)
- Tarihi park ve bahçeler
- Kamp alanları
- Kurum bahçeleri (okul, üniversite vb. alanlar),
- Bioswale (yağmur hendeği, yağmur bahçesi) alanları
- Kentsel su kaynakları çevresi yeşil alanları
- Millet bahçeleri,

2. Doğal Yeşil Alanlar

- Bölge parkları,
- Milli parklar,

şeklinde sınıflandırılmıştır (Yıldızcı, 1982'den genişletilmiştir)

9.1.1 Kentsel Yeşil Alanlar

9.1.1.1. Bina Düzeyinde Yeşil Alanlar:

Yeşil alanların temel tipleri bina düzeyinde ele alınmaktadır. Bina düzeyinde yeşil, binanın ön, arka ve yan bahçelerinde yer alan yeşil alanlar, balkonlar, çatı bahçeleri, yeşil duvarlar ve atriumlardan oluşmaktadır. Bir bina yeşil elemanlarla yaratılan kontrastlar, mekanlar, biçim ve renk ritimleriyle estetik değer kazanır. Bina aynı zamanda çevresi ile de bütünlük sağlamalıdır. Bütünlük kavramı binanın karakterinin yanı sıra, insan ve çevre ölçeğine de bağlıdır. Bütünlüğü bitkiler arasında, bitkilerle mimari elemanlar arasında ve mimari elemanlar arasında sağlamak gerekmektedir.

9.1.1.2. İlköğretim (Komşuluk) Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar:

İlköğretim ünitesinin alansal büyüklüğü min. 15 ha., yoğunluğu ise max. 350 kişi/ha.'dır. 700-1000 konutu ve 3500-5000 nüfus öngören bu birimde okul bahçesi ile kombine edilmiş bir oyun ve çocuk bahçesi önerilmektedir.

- **Toplu Konut Bahçeleri:** Konutları çevreleyen bahçeler genellikle konut sakinlerine ayrılmıştır. Bazen grup konut bahçeleri, mahalle parkları işlevini görebilirler. Konut bahçeleri halka açık bir park gibi düşünülmediği ve bir duvarla ayrılmadığı zaman komşu konut bahçeleri ile ilişkili olup, sokağı güzelleştirmeye katkısı olmaktadır. Günümüzde toplu konut bahçeleri, binalar arasındaki duvar ve çitleri kaldırarak geçiş kolaylığı, geniş görüş açısı ve sınırlandırmayı ortadan kaldırma gibi yararlar sağlamaktadır. Toplu konut bahçelerinin düzenlenmesinde, çeşitli yaş gruplarına cevap verebilecek çocuk oyun alanları, gezinti yolları ve dinlenme alanları seçilmelidir.
- **Çocuk Oyun Alanları:** Çocuk oyun alanları, çocuğa aile çevresinden ayrı bir yerde oynayacağı, yaratma yeteneklerini geliştirebileceği ortamı sağlar. Bu ortamda etkiden uzak kendi içgüdü, beğenisi ve taklit eğilimi içinde oyun şeklini, araçlarını ve beşeri çevreyi bulabilmelidir. Çocuk oyun alanları, çocukların yaş gruplarına göre belirlenen oyun oynama isteklerine ve yeteneklerine cevap verebilecek nitelikte oyun elemanlarıyla donatılmış, motorlu taşıt trafiğinden tamamen arındırılmış bir bölgede, güvenli bir şekilde oyun oynayabilmeleri için tasarlanmış ve düzenlenmiş alanlardır.

Çocuk oyun alanları, 0-3, 4-7 ve 8-15 yaş gruplarına göre ayrılır ve bu yaş grubundaki çocukların istek ve ihtiyaçlarına göre planlanması yapılır:

- **0-3 yaş arasındaki çocuklar için;** Etrafı alçak çitle çevrili bir alan, bir kum havuzu, derin olmayan bir havuz veya çeşme ile donatılmış olmalıdır. Bir kreş için gerekli bahçe elemanlarının aynısı burada bulunabilir. Çocukların hem güneşten yararlanması hem de gölge alanlar oluşturma düşüncesiyle geniş çim alanı üzerinde gölge ağaçları dikilmelidir. 0-3 yaş grubu için büyük alanların ayrılması yararsızdır. Çocuk başına 7-10 m² lik bir alan yeterlidir. Bu alandan çocuklarla birlikte gelen ebeveylere de yeterince yararlanacaktır.
- **4-7 yaş arasındaki çocuklar için;** Bu yaş grubunun yararlanacağı çocuk bahçeleri bir anaokulu bünyesinde veya bir mahalle parkı içerisinde yer alabilir. Planlamada çocuk başına 10-15 m² olarak düşünülmelidir. Çocuk bahçesinde olabilecek bütün tehlikelerden kaçınılmalıdır (büyük merdivenler, derin havuzlar, zehirli yaprak ve meyvelere sahip bitkiler vb.). Bu tür çocuk bahçelerinde, çocukların atlayabileceği, koşabileceği, tırmanabileceği oyun araçları getirilmelidir. Büyük bir kum havuzu, tırmanma elemanları, ahşap kulübe, gemi, minyatür dağ, merdivenler, kaydırak, salıncak, paten ve bisiklet pisti, getirilebilecek oyun araçları olarak sayılabilir. Bitkilendirme için, çocukların merakını canlandırarak nadir türler, çok renkli, hafif tekstürlü, neşeli bir mekan yaratan, çocuk ölçeğine bağlı kalan boyutta küçük ağaç ve ağaççıkların seçilmesine dikkat edilmelidir. Ağaç ve ağaççıkların çiçeklenme ve meyvelenme mevsimlerine göre seçerken alanın kullanımının en yoğun olduğu zaman mart-nisan aylarından, haziran sonuna kadar olan sürenin dikkate alınması gerekir.
- **8-15 yaş arasındaki çocuklar için;** Bu yaş grubundaki çocukların büyükler tarafından izlenmesine ihtiyaç bulunmamaktadır. Çünkü bu yaştaki çocuklar kendilerini yönetebilecek, grup ve takım halinde oynayabilecek kapasiteye sahiptirler. Bu yaştaki çocukların oynayacağı alanlarda;
 - Geniş çim veya çayırılık oyun alanları,
 - Bisiklet ve paten pistleri,
 - Futbol, voleybol, basketbol alanları,
 - Çocukların düşünce ve yaratıcılık yeteneklerini geliştirmeye yarayan macera alanları bulunmalıdır.

9.1.1.3. Mahalle ve Semt Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar:

Mahalle ünitesi nüfusu min. 15000 kişi, alanı 45 ha, yoğunluğu ise max. 350 kişi/ha olarak kabul edilmektedir. Mahalle ünitesi düzeyinde donatım çeşidi olarak oyun ve spor alanı ile mahalle parkı önerilmektedir.

- **Mahalle Parkları:** Konut alanları içinde bulunan ve yapı adaları ile çevrelenmiş olan genellikle mahalle birimine hizmet eden yeşil alanlardır. Her yaş grubundan ve her sosyo-ekonomik yapıdan insanın, çocuğun ve yaşlıların günlük rekreasyon gereksinimlerini karşılayabilecek bir donatımı içermelidir. Bir mahalle parkında kullanıcıların için burada dinleneceği, eğleneceği, seyredeceği, oyun oynayabileceği mekanlar yaratılmalıdır. Minimum 8 dekar olması gereken mahalle parklarının etki alanı 800 m²'yi geçmez.
- **Spor Alanları:** Spor alanları, kentsel doku içerisindeki büyük ve işlevsel açık alanlardır. Her yerleşim biriminin nüfus

büyüklüğü ve özelliklerinin gerektirdiği donatım tesisleri içinde, spor alanları, insan sağlığı, zihinsel ve bedensel gelişme ile bireyin boş zamanını değerlendirmesi açısından önem taşımaktadır.

- **Semt Parkları:** 2000-3000 konut ve 10.000-15.000 nüfus barındıran semt yerleşme biriminde yer alan, her yaş grubuna hizmet edecek rekreasyon alanlarıdır. Bu alanlar, oyun alanları, spor alanları, dinlenme, gezinti gibi aktif rekreasyon öğelerini içerir.

9.1.1.4. Kent Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar:

Kent ünitesindeki yeşil alanlar, etki alanları bakımından bütün bir kent halkına hizmet edecek büyüklük ve işlevleri kapsamaktadır. Kent düzeyindeki yeşil alanlar olarak, kent parkları, hayvanat bahçeleri, botanik bahçeleri, kent içi yollar, refüjler ve yaya yolları, millet bahçeleri, üretken peyzaj alanları, yağmur bahçeleri ile mezarlıklar incelenmektedir.

Kent parkları: kentsel yeşil alan sistemi içerisinde, farklı ölçek, farklı amaç, fonksiyon ve donatılara sahip olan ve kent bütününe hizmet veren yeşil alanlardır. Kent parkları, mahalle parkından daha büyük bir çerçevede kent halkına fiziksel, psikolojik ve sağlık yönünden hizmet veren, bazı grup elemanlarıyla donatılmış büyük yeşil alanlar şeklinde tanımlanmaktadır. Kent parkları, büyük ölçekli üniteleri içerirler. Bu parklarda yapay göletler, çocuk bahçeleri, spor kompleksi (basketbol, voleybol, tenis, yüzme), süs havuzları, botanik bahçeleri, açık hava sergi ve tiyatro anfileri, piknik alanları, yaya gezinti alanları, paten alanları, teraslar, çay bahçeleri, lokanta, büfeler ve bunlarla beraber acil yardım, PTT, WC, servis hizmetleri, güvenlik, otopark gibi birimler bulunmalıdır. Kentlerin, rekreasyonel gereksinimlere yanıt verebilecek mekanlarının en önemlisi olan kent parkları için asgari ölçü olarak 200 dekar alan önerilmektedir. Bazı ülkelerde alt sınır 400 dekar alan olarak kabul edilmektedir. Modern şehircilikte kullanılan alan standartlarına göre kişi başına 10-40 m²'lik park alanı hesap edilmektedir. Kent parklarında yalnız aile düzeyinde değil de bazen profesyonel faaliyetleri de içeren bir donatım düşünülebilir (bayram alanları, açık hava tiyatroları, kültür merkezleri vb.). Bir kent parkında mahalle parkında bulunan elemanlardan başka;

- Spor kompleksi (voleybol, basketbol, futbol, tenis, yüzme),
- Gölet veya büyük bir su alanı (görsel ve su sporları),
- Dekoratif ve eğitici bahçe köşeleri (gül bahçeleri, egzotik bitkiler),
- Hayvanat bahçeleri,
- Diğer donatımlar (kahve, büfe, yağmur sığınakları, restoran, kule vb) donatılar düşünülmelidir.
- **Hayvanat Bahçeleri:** Bir büyük park ve yeşil alan karakteri taşıyan ve sosyo-kültürel değeri olan bu tür mekanlar canlı müze değerindedir. Doğadan kopmuş kentlilerin doğayı daha yakından tanıdıkları, boş zamanlarını değerlendirdikleri, özellikle çocuklar için çekici özellik taşıyan alanlardır. Bu alanlarda, hayvanların karakterlerini daha iyi anlayabilmek için yarı serbest şekilde tutacak bir planlamaya gidilmelidir. Komşu hayvanın parkından ayıran bir hayvana hapis ve esir hissini vermeyecek etkili bir çit uygulanmalıdır. İç tarafta hayvanlar çeşitli bölümlerde teşhir edilmeli, bunlar bazen bir çitle ayrılmalı bazen de birbirlerini izleyebilmelidirler. Düzenlemenin diğer bir ana noktası ise hayvanların yaşadığı doğa ortamını verecek bir peyzaj stiline onlara sağlanmasıdır

(ırmak, göl, bataklık, kaya). Olanak dahilinde, dikimler hayvanların orijin bölgelerinin koşullarına uygun gelebilecek türlerle gerçekleştirilmelidir. Bir hayvanat bahçesinde dinlenme yerleri, gezinti yerleri, tabiat köşeleri, hayvan müzeleri ve kent parkındaki bazı donatılar bulunmalıdır.

- **Meydanlar:** Meydan, doğal çevre ve/veya yapılaşmış çevre öğeleri ile çevrelenmiş önemli bir kamusal alandır. Meydanlar, belirli bir amaca yönelik toplu etkinliklere olduğu kadar bireysel isteklere bağlı hareketlere de olanak sağlar. Bu kamu arazisini çevreleyen yapılaşmalar tarihsel gelişme sürecinde zaman içinde oluşur. Kent kimliğini yansıtan bu yapısal gelişme genelde korunması gereken bir ortak miras yaratmaktadır. Aynı zamanda meydan; kentsel sirkülasyonu başlatma ve yönlendirme ile kent insanına toplanma mekanı olarak hizmet veren geniş açık alanlar olup, bu mekanlar her türlü yerleşim biriminin odak noktası ya da odak noktalarıdır. Meydan mekanı, aktif yaşamın merkezi olmasıyla beraber kent yaşamının bir kesitini sergilemekte ve aynı zamanda sosyal yaşamı yansıtan bir ayna görevi görmektedir.
- **Botanik Bahçeleri:** Botanik bahçeleri, bilimsel eğitim ve araştırmalar yönünden çeşitli bitki türlerinin bir araya getirildiği koleksiyon sahalarıdır. Nesli tükenen bitki türlerinin yetiştirilip çoğaltılmaları için de doğa koruma yönüyle özel bir fonksiyona daha sahiptir. Bir botanik bahçesinde;

Sistemik grupların sınıflandırmalarına göre gruplaşmış bitki koleksiyonları,

- Doğal grupların oluşturduğu biyolojik bahçenin küçük bir örneği,
- Kullanım özelliklerine göre gruplandırılmış bitkiler,
- Çeşitli fiziksel koşullara dayanıklı bitki türleri,
- Seralar,
- Araştırma ve servis binalarıyla, laboratuvar, konferans ve koleksiyon salonları bulunmalıdır.
- **Kent içi Yollar, Refüjler ve Yaya Yolları:** Kent peyzajına, estetiğine ve insan sağlığına yaptığı olumlu etkiler nedeniyle kent içi yollarda bunların genişliğine göre (yaya yolları, sokaklar, caddeler, büyük arterler) yol ağaçlandırmaları ve yeşil refüjler gibi çeşitli tipte yeşil alanlar yapılmalıdır. Yol ağaçlarının tesisinde; yol genişliği, komşu binanın yüksekliği, komşu binaya olan mesafesi ile uyum sağlayabilecek form ve büyüklükte bir ağaç seçimine, peyzaj değeri olan, zararlı gazlara dayanıklı ve ekolojik koşullara uyabilecek türler olmasına dikkat edilmelidir.
- **Mezarlıklar:** Kasvetli, etrafı duvarlarla çevrili, genellikle mimari değeri tartışma konusu olabilen mezar ve yapıtlardan oluşan geleneksel mezarlıklarımız kent peyzajını kimi zaman olumlu kimi zaman olumsuz etki yapmaktadır. Mezarlıkları yalnız ölümlerin gömüldüğü bir yer kabul etmeyerek, halka açık ve daha geniş bir yeşil alan içine alınmış yerler olarak düşünülmalıdır. Bu alanlar planlanırken dikkat edilecek en büyük özelliklerinden bir tanesi mezarlığın bir park özelliği kazanmasıdır. Arsa seçiminde, stadyum, hipodrom, havaalanı, fabrika gibi gürültülü alanlara yakın olmamasına, toprağın geçirgen ve kumlu olmasına dikkat edilmelidir. Ağır killi topraklarda cesedin çürümesi çok geç ve yavaş olmaktadır.
- **Kıyı Düzenlemeleri:** Toplumun yürüyüş, koşu, gezinti, seyir gibi aktif rekreasyon ihtiyaçlarını karşıladığı yeşil alanlardır. Kentler için çok önemli alanlardır (Yıldızcı, 1982).
- **Millet Bahçesi:** Millet bahçesi kavramı "tarihi, kültürel

ve doğal özellikleri koruyan, sosyo-kültürel hayata dair önemli yansımalar sunan, şehrin ve ülkenin prestijine katkı sağlayacak simgesel yeşil alanlar" olarak tanımlanmaktadır (Millet Bahçesi Rehberi, 2020).

- **Üretken Peyzaj Alanları:** Dünya Gıda Örgütü (FAO, 2007) ise kentsel tarımı "küçük alanlarda (çatı, balkon, bahçe, park, boş araziler) birkaç sebze, meyve, bitki üretimi yapmak ve evcil hayvan yetiştirmek, öz tüketime ve yakın satışa yönelik mesleki ve ticari olmayan küçük ölçekte bir etkinlik" olarak tanımlamaktadır.
- **Yağmur Bahçeleri:** Yağmur sularının herhangi bir işleme tabi tutulmadan doğrudan yönlendirildiği ve üzerinde bitkilerin yetiştirebildiği çok derin olmayan çukur alanlarda oluşturulan bahçelere "Yağmur Bahçesi" adı verilmektedir. Çatılar, yollar ve kaldırımlar gibi geçirimsiz yüzeylerdeki kirli yağmur suyu akışını yakalayarak tekrar toprakla buluşturulması amacıyla tasarlanan yağmur bahçelerinde kullanılan bitkiler, yağmur suyuyla gelen kirlenici maddeleri temizleyerek yeraltı suyunu beslemekte; taşkınları ve erozyonu önlemektedir. Bunun yanı sıra, yağmur bahçelerinde kullanılan bitkiler kelebekler ve arılar gibi doğal polinatörler için yeni bir yaşam alanı oluşturmaktadır. Yağmur bahçelerinde kullanılan sistem, yağmur suyunun yeryüzünden akıp gitmemesi, düştüğü yerde alt tabakalara sızdırılması, toprağın suyu sünger gibi emebilmesi temeline dayanan akılcı, stratejik ve kolay bir uygulamadır (Müftüoğlu & Perçin, 2015; Yağmur Bahçesi Uygulama Kılavuzu, 2018).

9.2 Doğal Yeşil Alanlar

Kent içinde yer alan doğal yeşil alanlar bölge parkları ve millî parklardır.

9.2.1 Bölge Parkları

Kent içinde yer alan birkaç yüz hektar büyüklüğünde park kurmak oldukça zordur. Bölge parkları kentlerin çevrelerinde doğal ortamın hakim olduğu kır ve orman çevrelerinde oluştururlar.

Doğal çevre özelliklerinin korunmasının yanı sıra değişik eğlence oyun ve spor alanlarını da içerebilirler.

9.2.2. Milli Parklar

Millî park, bilimsel ve estetik bakımından, millî ve milletlerarası ender bulunan tabii ve kültürel kaynak değerleri ile koruma, dinlenme ve turizm alanlarına sahip tabiat parçalarıdır.

Kentsel açık ve yeşil alanların bir diğer sınıflaması ise kullanım durumlarına göre yapılmıştır. Bunlar; genel, yarı özel ve özel olarak 3 başlıkta tanımlanmıştır.

Kamusal (genel) açık ve yeşil alanlar: Toplumun yararlandığı ve rekreasyonel ihtiyaçlarının karşılandığı kamusal alanlardır. Kent, semt ve mahalle parkları, spor alanları, millet bahçeleri, meydanlar, kent ormanları, mezarlıklar, botanik bahçeleri, hayvanat bahçeleri, fuar ve sergi alanları, yol-bulvar ve refüjler gibi yerler sayılmaktadır.

Yarı-özel açık ve yeşil alanlar: Çoğunlukla toplumun tümüyle yararlanamadığı sadece kurum ve kuruluşların çalışanları, ailesi veya belirli bir kesim tarafından belli şartlarda kullanıma açık alanlardır. Okullar, askeri alanlar, kamu kurum ve kuruluşları, fabrika bahçeleri gibi yerler sayılmaktadır.

Özel açık ve yeşil alanlar: Sadece özel mülkiyetli alanlarda,

sahipleri tarafından kullanılan alanlardır. Özel mülkiyetli konut veya toplu konutlar gibi yerler sayılmaktadır.

9.3 Kentsel Açık Alan Etkinlik Türleri

Konu alanlarındaki açık alan etkinlikleri üç ana gruba ayrılır. Bu etkinlik türünün her biri fiziksel çevrede ayrı şekillerde oluşurlar. Bu etkinlikler:

1. Zorunlu etkinlikler
2. İsteğe bağlı etkinlikler
3. Sosyal etkinlikler' dir (Gehl, 1996).

9.3.1. Zorunlu Etkinlikler

Bu türde yer etkinlikler, bütün yaşam boyunca, hemen hemen her koşulda ve dış çevre koşullarına çok az bağımlı olarak gerçekleştirilen etkinliklerdir.

- Okula gitmek veya işe gitmek
- Alışveriş
- Otobüs beklemek vb.

Bu etkinliklerin gerçekleştirilmesinde kişilerin seçme şansı yoktur. Yani kişi yapmak zorundadır.

Eğer açık alanlarda kalite düşükse, buralarda sadece zorunlu etkinlikler gerçekleşebilir. Kalite yüksek ise zorunlu etkinliklerin oluşum frekansı hemen hemen aynıdır. Fakat bu etkinliklerin oluşum süreleri daha uzundur. Çünkü fiziksel koşullar daha uygundur.

9.3.2. İsteğe Bağlı Etkinlikler

İsteğe bağlı etkinlikler, eğer birşey yapmak istenirse, zaman ve yer bu etkinliğin yapılmasına uygunsuz gerçekleştirilen etkinliklerdir.

- Yürüyüş yapmak
- Oturmak
- Dinlenmek
- Güneşlenmek vb.

Bu etkinlikler, dış koşullar uygun olduğu, havanın ve fiziksel çevrenin davet edici olduğu zaman gerçekleştirilirler.

Fiziksel çevre ile sosyal etkileşimin göz önünde bulundurulması, fiziksel planlama ile ilişkinin kurulması açısından önemlidir. Çünkü açık alan etkinliklerinin çoğu bu gruptaki etkinlikler içinde yer alır.

Açık alan kalitesinin yüksek olduğu durumlarda, isteğe bağlı etkinlikler geniş açıda yer alacaktır. Çünkü yer ve durum insanları durma, oturma, yeme, oynama vb. Etkinliklere davet edicidir.

9.3.3. Sosyal Etkinlikler

Sosyal etkinlikler, bir açık alandaki insanların içinde buldukları konumlarıyla ilgili bütün etkinlikleri içerir. Bu tür etkinliklerde, oyun oynayan çocuklar görüşmeler ve konuşmalar gibi çeşitli türlerdeki ortak etkinliklerin, görme ve duyma gibi pasif ilişkileri görülmektedir.

- Sosyal etkinlikler
- Konutlar,

- Konut bahçeleri,
- Balkonlar,
- Kamu açık alanları, işyerleri vb. çeşitli yerlerde meydana gelebilir.

Bu türdeki etkinlikler sonuç etkinlikleri olarak tanımlanabilir, çünkü hem en hemen her durumda bu etkinlik diğer iki etkinlik türüne bir şekilde bağlanır ve gelişir. Çünkü insanlar aynı alandadır ve birbirleriyle bir şekilde ilişki içindedirler.

Sosyal etkinliklerin karakteri, oluşturdukları yere göre değişiklik gösterir. Konutların arasındaki yollarda, işyeri çevresinde veya kamu açık alanlarında insanların ortak ilgileri ve ilişkileri değişiklik gösterir.

Konut alanlarındaki yollarda veya işyeri yakın çevresindeki insanlar birbirini tanıdığından veya en azından sıkça karşılaştıklarından buradaki sosyal etkinlikler konuşma, oyun oynama gibi aktif etkinliklerdir. Diğer taraftan meydan gibi kentsel açık alanlarda ise insanlar birbirlerini tanımadıklarından bu alanlardaki sosyal etkinlikler pasif etkinlikler olarak ortaya çıkar.

9.4 Açık ve Yeşil Alanların İşlevleri

Kentleşme olgusuyla birlikte kentlere olan göçler nedeniyle oluşan nüfus yoğunluğu plansız ve düzensiz yapılaşmalara ve çarpık kentleşmeye neden olmuştur. Böylece kentlerde açık ve yeşil alanlar, kentlilerin nefes aldığı, dinlendiği, güzel vakit geçirebildiği mekanlar olarak önemi daha da fazla artmıştır. Özellikle kent ortamlarının yoğun temposu, insanların doğaya, yeşil alanlara olan ihtiyacı arttırmıştır.

Yeşil altyapı, doğal ve insaniyle oluşturulmuş çeşitli ekosistemlerin ve peyzajın bir bağlantı veya bir merkez üzerinde birleştirilmesi ile oluşan yeşil altyapı kentin ve kente ait diğer altyapıların işleyişini geliştiren hayati bir rolü oynayan yaşam destek sistemini ifade eder. Doğal, tarımsal ve insan eliyle üretilmiş peyzaj alanlarına sahip kamusal ve özel alanlar ağı, birçok ekolojik, çevresel, sosyal ve hatta ekonomik hizmet sağlar. Yeşil altyapı içerisinde bağlantı ve süreklilik sağlandığında bu katkı artar. Bu katkı, su, malzeme ve canlılar vb. İle ilgili ekolojik süreçlerin ortaya çıkmasını sağlar. Bitki yaşamını ve hayvan yaşamını aynı anda barındıran eksiksiz bir ekolojik sistem olarak çalışır [Barcelona Green Infrastructure and Biodiversity Plan, 2020].

Yeşil altyapı planlamasının ana odak noktası ekolojik işlevler olmasına karşın, rekreasyon faaliyetleri ile halk sağlığı ve refahının artmasına, halkın sosyalleşmesine katkıda bulunması gibi faydalarla sosyal işlevler de çok önemli kriterler arasındadır. Ayrıca yeşil alanların kentlere turist çekme kapasitesini ve emlak değerini arttırması nedeniyle de ekonomik büyüme de sağlamaktadırlar [Jones & Somper, 2014; Kart Aktaş, 2021; Matthews vd., 2015; Monteiro vd., 2020; Tzoulas vd., 2007; Wright, 2011] (Şekil 47).

Doğru planlanmış yeşil altyapı, kentlere sayısız yarar sağlamaktadır (Tablo 19). Özellikle sürdürülebilirliğin sağlanması ve yaşanan doğal felaketlere karşı kentsel dayanıklılığın artması gibi konular oldukça önem taşımaktadır. Ayrıca, gelecek nesillerin kentin doğal mirasını yaşayabilmeleri için bu mirasın korunması, geliştirilmesi ve sürdürülebilirliği sağlayacak şekilde yararlanılmasının öğrenilmesi gerekmektedir. Koruma, kaynakların korunması,

Tablo 19.
Yeşil Altyapının Faydaları

Fayda Grubu	Belirli Yeşil Altyapı Faydaları
Doğal Kaynakların Verimliliğinin Artırılması	Toprak verimliliğinin korunması Biyolojik kontrol Tozlaşma Tatlı su kaynaklarının depolanması
İklim Değişikliğini Azaltma ve İklim Değişikliğine Uyum	Karbon depolanması ve karbon tutulması Sıcaklık kontrolü Fırtına hasar kontrolü Erozyon kontrolü Orman yangını riskini azaltma Taşkın tehlikesini azaltma
Afet Önleme	Erozyon kontrolü Orman yangını riskini azaltma Taşkın tehlikesini azaltma
Su Yönetimi	Su akışlarının düzenlenmesi Su arıtma Su temini
Arazi ve Toprak Yönetimi	Toprak erozyonunun azaltılması Toprağın organik maddesinin korunması/artırılması Toprak verimliliğinin ve üretkenliğinin artırılması Arazi alımı, parçalanması ve toprak sızdırmazlığının azaltılması Arazi kalitesini artırma ve araziye daha çekici hale getirme Daha yüksek emlak değerleri
Koruma ile İlgili Faydalar	Habitat, tür ve genetik çeşitliliğin varlık değeri Gelecek nesiller için habitatın, türlerin ve genetik çeşitliliğin miras ve diğer kamalık değerleri
Tarım ve Ormancılık	Çok işlevli/dayanıklı tarım ve ormancılık Tozlaşmanın artırılması Zirai mücadelenin güçlendirilmesi
Düşük Karbonlu Ulaşım ve Enerji	Daha iyi entegre edilmiş, daha az parçalı ulaşım çözümleri Yenilikçi enerji çözümleri
Yatırım ve İstihdam	Daha iyi bir imaj Daha çok yatırım Daha çok istihdam Emek verimliliği
Sağlık ve Refah	Hava kalitesi ve gürültü düzenleme Egzersiz ve tesisler için erişilebilirlik Daha iyi sağlık koşulları ve sosyal koşullar
Turizm ve Rekreasyon	Daha cazip destinasyonlar Rekreasyon olanaklarının çeşitliliği ve kapasitesi
Eğitim	Kaynak ve 'doğal laboratuvar' öğretimi
Dayanıklılık	Ekosistem hizmetlerinin dayanıklılığı

Açıklama notu. Yeşil Altyapı - Avrupa'nın Doğal Sermayesini Geliştirmek Avrupa Komisyonu Bildirimi, 2019 kaynağından alınmıştır.

bakımı ve sürdürülebilir kullanımı ile çevrenin restorasyonu ve iyileştirilmesini gerektiren karmaşık bir görevdir

Kentsel açık ve yeşil alanlar, hangi sınıflamaya ait olursa olsun, tek başlarına veya toplu olarak çok yönlü işlevlere sahiptir. Bu işlevleri, bu alanların kentlerin fiziksel yapısına sağladıkları yararlar ile fiziksel, kent ekolojisine katkıları ile ekolojik, kent insanı üzerindeki sosyo-psikolojik katkıları ile sosyal ve kent ekonomisine katkıları ile ekonomik olmak üzere dört başlık altında toplayarak özetlemek mümkündür (Tablo 20).

1. Fiziksel İşlevi

- Ekolojik İşlevi
- Ekonomik İşlevi
- Sosyal İşlevler

Şekil 47.
Yeşil Altyapının Yarar Sağladığı Fonksiyonlar



9.4.1. Fiziksel İşlevler

Açık ve yeşil alanların işlevleri temel olarak şu şekilde sayılabilir;

- Açık ve yeşil alanlar kentlerin fiziksel yapılanmalarında denge elemanlarıdır ve mekansal olarak kitle-boşluk dengesini sağlamaktadırlar.
- Kentsel işlevler ve kullanım bölgeleri arasında ayırıcı, bağlayıcı görev üstlenmektedirler.
- Kentin geometrik yapı kitleleri arasında yer alan yeşil alanlar kentin fiziksel yapısının ortaya koyduğu monotonluğu kırıp, kentin soğuk yapısını yumuşatarak kente organik bir yapı sağlar.
- Yaya ve araç trafiğine olumlu katkı sağlamaktadırlar.
- Açık ve yeşil alanlar kent iklimi üzerinde çok çeşitli etkileri bulunmaktadır. Kentlerde oksijen üretmek temiz hava sağlar, hava sirkülasyonunu, günlük- mevsimlik ısı değişimlerini ve kent havasının nispi nemini düzenler. Gürültü ve toz gibi olumsuz çevre etmenlerini azaltarak kente temiz hava, ışık, güneşlenme olanakları sağlamaktadırlar.
- Kentlerdeki yoğun yapı kütlelerinin soğukluğunu yumuşatarak, kötü görünümleri perdeler ve kente estetik görünümler sunar.
- Kent mekanı içinde insan-mekan arasında ölçü yönünden denge kurarak mekanların daha iyi algılanmasını sağlamaktadırlar.
- Tarihi ve kültürel mirası korunmasında halka bilinç kazandırması ile katkı sağlar.
- Kentsel yaşam kalitesinin artmasına katkı sağlar.

9.4.2. Ekolojik İşlevler

- Özellikle kent çevresine yakın mekanlarda kent gelişimini yönlendirdikleri gibi, taban suyu depolama, erozyon kontrolü gibi işlevlere de sahiptirler.
- Oksijen üretimi, kirli havayı filtre etmesi, ısıyı absorbe

Şehir ve Bölge Planlama

etmesi, gölge alanlar oluşturmaması, rüzgar hızını kesmesi, atmosferdeki karbonu tutması, sera etkisini azaltması ile oldukça önemli işlevlere sahiptir.

- Ekolojik restorasyon ve biyoçeşitliliğin (flora ve fauna) korunmasını sağlarlar.
- Gürültünün absorbe edilmesinde kullanılırlar.
- Tarımsal üretime katkı sağlarlar.

9.4.3 Ekonomik İşlevler

- Ekolojik işlevleri ile enerji tasarrufu sağlar.
- Çekicilikleri ile turizme potansiyel alanlar sağlar. Ayrıca turizme dayalı iş kollarında iş imkanı sağlarlar.
- Yeşil alanların varlığı çevredeki konut, iş yeri vb gibi taşınmazların değerini etkiler.
- Tarımsal üretim işlevi ile ekonomiye katkı sağlarlar.

9.4.4. Sosyal İşlevler

Açık ve yeşil alanların kentin fiziksel yapısı üzerindeki etkileri yanında kentte yaşayan insanların sosyal, psikolojik, hijyenik durumları üzerinde de önemli etkileri ve işlevleri vardır.

- Kentlinin rekreasyonel ihtiyaçlarını gidermelerine mekan sağlayarak, kentli ile doğa arasındaki ilişkiyi kurarlar. Kentlinin, doğanın günlük, mevsimlik değişikliklerinin algılanmasını sağlarlar.
- Kentlinin rekreasyonel aktiviteleri için çeşitlilik sağlarlar.
- Kentlinin çeşitli aktivitelerle sosyalleşmesine imkan sağlarlar.
- Kentlinin bedensel, fizyolojik ve ruhsal gelişmeleri bakımından önemli katkılar sağlarlar. Özellikle çocuk ve gençlerde yaratıcılık, kişilik gelişmesi, arkadaşlık, kendine güven gibi psikolojik bedensel gelişimlerine yardımcı olacak etkilere sahiptirler.
- Açık ve yeşil alanlar çok sayıda eğitimsel fırsatlar sunar.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği EK-2	Farklı Nüfus Gruplarında Asgari Sosyal ve Teknik Altyapı Alanlarına İlişkin Standartlar ve Asgari Alan Büyüklükleri Tablosu								
	Nüfus Grupları Altyapı Alanları		0 - 75.000		75.001-150.000		150.001 - 500.000		501.000 +
	m2/ kişi	Asgari (m2)	m2/ kişi	Asgari (m2)	m2/ kişi	Asgari (m2)	m2/ kişi	Asgari (m2)	
Açık Ve Yeşil Alanlar	İLCE SINIRLARI DAHİLİNDE YAPILAN PLANLAMALARDA	Çocuk Bahçesi Park Meydan Semt Spor Alanı Botanik Parkı Mesire Yeri Rekreasyon	10,00	10,00	10,00				
	İL SINIRLARI BÜTÜNÜNDE YAPILAN PLANLAMALARDA	Hayvanat Bahçesi Kent Ormanı Ağaçlandırılacak Alan Fuar, Panayır ve Festival Alanı Hipodrom	5,00	5,00	5,00				

Açıklama notu. İl bütününde olmak üzere; açık ve yeşil alanlar standardına hayvanat bahçesi, kent ormanı, ağaçlandırılacak alan, fuar-panayır-festival alanı ve hipodrom alanı için 5 m2/kişi ilave edilmek suretiyle açık ve yeşil alanlar standardı toplam 15 m2/kişi olarak hesap edilerek uygulanır, imar planı değişikliklerinde bu kullanımların kaldırılması halinde eşdeğerlik aranmaz, ancak bu kullanımlar, aynı açık ve yeşil alanlar donatı grubu içindeki diğer kullanımlara dönüştürülebilir.

Ekolojik eğitimin omurgasını oluşturur. Kentlerin doğayla olan kopuk ilişkisini tekrar kurar. Bitkilerin mevsimsel değişimlerini, kentsel yaban hayatının izlerini keşfetmeyi sağlar. Açık hava tiyatrosu, konserler, spor müsabakaları, heykel ve resim sergileri gibi kültürel aktivitelere olanak sağlar. Bu olanaklar toplum için aktivite olduğu gibi suç oranının düşmesini sağlar.

- Toplumsal gelişmeye katkıda bulunur.
- Dezavantajlı grupların topluma katılımını sağlar.

Kentsel yeşil alan normları, insan gereksinimleri, nüfus, kent boyutu, kentin coğrafi konumu, iklimi, kullanım yoğunluğu gibi etmenlerle belirlenmektedir.

Tablo 20.

Kentsel Açık Alanların Büyüklük, Yer, İşlevi ve Düzenlemesi

Alan	Yeri	İşlevi	Düzenleme
Büyük Açık Alanlar Mezarlıklar Kamu Kuruluşları Rezerv Alanlar Parklar Golf Alanları Hava Alanı	Merkezden Uzakta	*Toplanma Alanları	*Geniş arazi *Düşük Kullanım Yoğunluğu
Küçük Açık Alanlar Meydanlar Endüstriyel Alanlar Konut Alanları Parklar	Şehrin Tüm Bölgelerinde	*Yaya Akışı *Toplanma Alanları *Rekreasyon	*Yoğun Aktivite *Çok Yönlü Kullanım *Rekreasyonel Hizmet *Sürekli Kullanım
Sirkülasyon Alanları Tasit ve Yaya	Şehrin Tüm Bölgelerinde	*İnsan ve Eşyanın Mekan Değişimi	*Açık Alanlar ve Yapı Alanlarını Birbirlerine Bağlar. Hareket Kolaylığı Sağlamalı.
Yardımcı Alanlar Bina Girişleri Dekoratif Yeşil	Şehrin Tüm Bölgelerinde	*Yaya Girişi *Estetik	*Sürekli Kullanım *Estetik
Çeşitli Alanlar Otopark Bakış Noktası	Binalara Yakın Yüksek Yerler	*Otopark *Seyir	*Düzenli Alan *Manzaraya Hakimiyet
Tarım Arazileri	Şehir Çevresi veya İçi	*Reserve Edilmiş Açık Alan	*Şehrin Yapısı ile Kontrast *Doğal
Jeofiziksel	Şehrin Tüm Bölgelerinde	*Şehrin Fiziksel Yapısına Katkı	*Topografik Yapı, Su, Planlamaya Sınır Oluşturur Doğa ile Yapay Çevre Arasında İlişki Kurulmasını Sağlar.

9.5 Açık ve Yeşil Alanlar İle İlgili Mevzuat

Yasal mevzuatımızda açık ve yeşil alan standartlarını ortaya koyan diğer bir yönetmelik olan 14.06.2014 tarih ve 29030 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği EK-2 Tablo'da **Açık ve Yeşil Alanlar** kapsamında yer alan fonksiyonlar hüküm altına alınmıştır.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nde Ek-2 Tablosunda Nüfus Büyüklüğüne göre Açık ve Yeşil Alanların sınıflaması ve fonksiyonlar aşağıda yer almaktadır:

- Çocuk Bahçesi
- Park
- Meydan
- Semt Spor Alanı, Botanik Parkı, Mesire Yeri, Rekreasyon

- Hayvanat Bahçesi
- Kent Ormanı
- Ağaçlandırılacak Alan
- Fuar, Panayır ve Festival Alanı
- Hipodrom

Rekreasyon alanları mevzuatımızda açık ve yeşil alanlar olarak nitelenen alanları içermektedir.

Millet bahçeleri rekreasyon alanlarının bir türü olup, halkı doğa ile buluşturan, eğlen-dinlen gereksinimleri karşılayan, afet anında kentin toplanma alanları olarak da kullanılabilen, yer seçimi, alan büyüklüğü, fonksiyonları ve tasarımı gibi hususların Bakanlıkça hazırlanarak yürürlüğe konulan Millet Bahçeleri Rehberinde belirtildiği büyük yeşil alanları ifade eder.

Millet Bahçesinin Yasal Mevzuatımızdaki Yeri

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği Açısından Millet Bahçesi

"Millet Bahçesi" imar mevzuatı açısından ilk olarak 03.07.2017 tarihli ve 30113 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nde geçmektedir. Bu Yönetmeliğin 4) "(Ek: RG-01.3.2019-30701) Maddesi Millet bahçelerini, halkı doğa ile buluşturan, rekreatif gereksinimleri karşılayan, afet anında kentin toplanma alanları olarak da kullanılabilen, yer seçimi, alan büyüklüğü, fonksiyonları ve tasarımı gibi hususların Bakanlıkça hazırlanarak yürürlüğe konulacak Millet Bahçeleri Rehberinde belirtildiği büyük yeşil alanlar" olarak tanımlamaktadır.

Millet Bahçeleri Fonksiyonlarının Millet Bahçesi Rehberi Kapsamında Yeri

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinin 4 üncü Maddesi kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü tarafından Mayıs 2020 tarihinde hazırlanmış olan Millet Bahçeleri Rehberinde giriş bölümünde "... Millet Bahçesi genel anlamda; halkı doğa ile buluşturan, rekreatif gereksinimlerini karşılayan, afet anında kentin toplanma alanları olarak kullanılabilen, büyük yeşil alanlar" şeklinde tariflenmektedir.

Ayrıca, Millet Bahçeleri tanımına; "**tarihi, kültürel** ve **doğal özellikleri koruyan, sosyo-kültürel hayata dair önemli yansımalar sunan, şehrin ve ülkenin prestijine katkı sağlayacak simgesel yeşil alanlar olarak genişletilebilir**" şeklinde tanıma ekleme yapılmıştır.

Aynı Rehberde "... 20. yy'ın ilk çeyreğinde Cumhuriyet Dönemi ile birlikte **Millet Bahçelerinin** kullanımı devam etmiştir. Ancak daha sonraki dönemlerde düzenlenen alanlar artık **park olarak adlandırılmaya başlanmıştır**" şeklinde bir saptama yapılmaktadır.

Millet Bahçeleri Rehberi'nde bu alanların planlama **ilkeleri** olarak, fonksiyonellik, erişilebilirlik-ulaşım, sürdürülebilirlik, yeterlilik, ekoloji, aidiyet/kimlik, uygun maliyet, yenilikçi tasarım, sağlık, evrensellik, güvenlik ve akıllı uygulamalar olmak üzere 12 ilke belirlenmiştir. "Millet Bahçesi projelendirme ilkelerini şu şekilde özetlemek mümkündür:

"3.1.1 Fonksiyonellik; Millet Bahçesi, alanın özelliği ve çevresi dikkate alınarak, tüm kullanıcı kitlelerine, her kesim ve her yaş grubundan insana hitap etmelidir. Aktivite alanları, ergonomi ve işlevsellik odaklı yaklaşımlar benimsenerek bu alanların maksimum seviyede kullanımı hedeflenmelidir.

Millet Bahçesi'nin bir yeşil alan olduğu unutulmadan önerilecek fonksiyon alanları ile kitle boşluk dengesi gözetilerek açık ve yeşil alanlara ve yumuşak zeminlere daha çok yer verilmelidir.

Millet Bahçelerinde yer alan fonksiyonlar çok amaçlı olmalı, her yaş grubuna ve sosyal sınıfa hitap etmelidir (eğlence, dinlenme, kültür, yeme içme vb.).

3.1.4 Yeterlilik; Taşıma kapasitesi dikkate alınarak önerilen fonksiyon ve alanlar proje ölçeğine uygun olmalıdır. Tüm fonksiyon alanları oluşturulurken ziyaretçi sayısının kent nüfusuna oranı dikkate alınmalıdır. Kullanıcı kitlesinin ihtiyaçları nicelik ve nitelik anlamında karşılanmalıdır.

3.1.8 Yenilikçi tasarım; Millet Bahçesi kullanıcılarının alandaki deneyimlerini pozitif derecede etkileyen, kullanıcı ihtiyaçları ve deneyimlerinin yaratıcılığı yönlendirdiği bir tasarım sürecidir."

"Millet Bahçesinde Yer Alabilecek Fonksiyonlar", Millet Bahçeleri Rehberi'nin 3.2. maddesinde yer almaktadır. Madde şu şekildedir:

"Belirtilen bu genel ilkeler çerçevesinde, imar planı kararıyla belirlenecek Millet Bahçesi içerisinde, alanın büyüklüğü, çevresel kullanımları ve içinde bulunduğu şehrin nüfusu da dikkate alınarak şu fonksiyonlara yer verilebilir:

- "Yürüyüş, koşu ve bisiklet yolları,
- Meydanlar ve idari birimi ile birlikte toplanma alanları,
- Su yüzeyleri, çeşmeler ve sel-sebiller,
- Anıtsal ve /veya simgesel sanat eserleri ve alanlar,
- Açık hava sergi alanları, el sanatları merkezi,
- Açık hava tarih parkı (her kentin kendi geçmişine ilişkin [zafer, kurtuluş vb.] mekânların, kişilerin, olayların açık alan objeleriyle ifadelendirildiği alanlar)
- Seracılık alanları, sebze-meyve bahçeleri, fidanlık,
- Tematik bahçeler (koku bahçesi, renk bahçesi, tıbbi bahçe, aromatik bahçe, yöre bahçesi, Türk bahçesi, tekno-bahçe, topiary bahçesi, gülistan, duyu bahçesi, su bahçesi, sanat bahçesi, yansıma bahçesi, bitki koleksiyon bahçesi, sergi bahçesi, botanik bahçesi, arboretum gibi),
- Bahçenin büyüklüğüne göre sokak hayvanları için bakım ve barınak alanları ya da hayvanların temel ihtiyacına yönelik donatılar (kuş evleri, su-mama kapları, yuva vb.),
- Her yaş ve yetenekteki çocuklar için oyun alanları (çocuklara yönelik lego, puzzle, labirent, keşif tasarım/uygulama alanları),
- Her yaş ve yetenekte bireyler için spor alanları (futbol, basketbol, voleybol, tenis, **binicilik, okçuluk gibi**)
- Namazgâh, seyir terasları, oturma grupları, gölgelikler, ölçeğine göre sinema, **tiyatro, konser** vb. amaçlı açık hava gösteri etkinlik alanları,
- **Yeterli sayıda kapalı** veya açık otopark alanları,
- **İdari ve teknik yapılar, tuvaletler,**
- **Mescit, müze, atölye ve sergi yapıları,**
- **Yeme içme yerleri, büfeler, çay bahçesi**
- **Cami, Sağlık danışma birimleri,**
- Millet Kiraathanesi (halkın okuma, araştırma ve dinlenme ihtiyaçlarına cevap verebilecek, 7 gün ve 24 saat kullanım imkânı olan, içerisinde kütüphane, çocuk oyun bölümleri ve servis mekanlarının yer aldığı yatay yapılaşma ve çevre yapılaşma koşullarına uyumlu yapılar) bulunmalıdır."

Şehir ve Bölge Planlama

Fonksiyonlar belirlenirken; doğal, tarihi ve çevresel yapı, imgesel değerler, ekolojik hassasiyetler, proje alanının yeri, alan büyüklüğü, hizmet edeceği nüfus ve demografik yapı, yakın çevredeki ve

şehirdeki diğer kullanım kararları gibi pek çok kriterin göz önünde bulundurulması ve Millet Bahçesi'nin kimliğiyle birlikte ele alınması önem arz etmektedir". şeklindedir.

10. Şehircilik ve Peyzaj Mimarlığı

Amerikan Peyzaj Mimarları Derneği, (American Society of Landscape Architects- ASLA), 1977 yılında Peyzaj Mimarlığı'nı; "alanların sistematik planlaması, dış mekanların tasarımı, doğal kaynakların korunması ve daha kullanışlı, güvenli ve keyifli yaşam ortamları oluşturma ile ilgili profesyonel aktiviteleri içeren bilim ve sanat" olarak tanımlamıştır (ASLA Handbook, 1981). Dernek, 1983 yılında ise daha geniş bir tanımlama yaparak Peyzaj Mimarlığı'nı; "doğal ve yapılaşmış çevrelerin inceleme, planlama, tasarım ve yönetiminde sanatsal ve bilimsel prensipleri kullanan meslek" olarak nitelendirmiştir.

Uluslararası Peyzaj Mimarları Federasyonu, International Federation of Landscape Architects, (IFLA), peyzaj mimarını; "parklar, rekreasyon tesisleri, yollar, ticari, endüstriyel ve yerleşim alanlarının estetik düzenlemesini planlayıp tasarlayan, müşteriler, mühendisler ve mimarlarla görüşmeler yapan, toprak, bitki örtüsü, drenaj, yapıların konumu gibi arazi koşullarını inceleyen, mevcut alan özellikleri ve yapılarla planlanan alanların uyumlu gelişimini tasarlayan, arazi gelişim çalışmalarının içerdiği çizim, teknik özellikler ve maliyet hesaplarını hazırlayan ve yapılan uygulamaların belirlenmiş teknik özelliklere uygunluğunu denetleyen kişi" olarak tanımlar (IFLA Yearbook, 1989).

IFLA'nın, Uluslararası Çalışma Ofisi, International Labour Office, ILO'nun, Uluslararası Standart Meslek Sınıflandırması için oluşturduğu tanımda; "Peyzaj Mimarları, hem yapılaşmış çevrenin içinde hem de dışında, dış mekan ve çevrenin korunma ve gelişiminin sürdürülebilirliği için, araştırma, planlama, tasarım ve yönetimini yürütürler." denmiştir. Bu tanım kapsamında belirtilmiş olan peyzaj mimarlarının görevleri;

"a. Yerel, bölgesel, ulusal ve uluslararası düzeyde peyzaj planlama, tasarım ve yönetimi için, yeni veya gelişmiş kuramlar, teoriler, yöntemler geliştirmek;

b. Ulusal parklar, koruma ve rekreasyon alanları için yeni veya gelişmiş teoriler, yöntemler şekillendirmenin yanı sıra, gelişim politikası, planlama, uygulama ve gözetim önerileri geliştirmek;

c. Çevre bilincini arttırmak için yeni veya gelişmiş teoriler ve yöntemler geliştirmek ve kültürel/tarihi peyzajlar, parklar, alan ve bahçelerin planlama, tasarım, restorasyon, yönetim ve bakımlarını üstlenmek;

d. Şehir içi, şehir dışı ve kırsal alanlarda, özel ve kamusal alanların, parklar, sokaklar, meydanlar, konutsal yapılaşmalar, mezarlıklar, anıt alanları, turistik, ticari, endüstriyel ve eğitim kompleksleri, spor alanları, hayvanat bahçeleri, botanik bahçeleri, rekreasyon alanları ve çiftliklerin planlama, tasarım, yönetim, bakım ve fonksiyonel ve estetik düzenlemelerinin gözetilmesi;

e. Yollar, barajlar, enerji ve temel gelişim projelerinin, planlama, estetik ve fonksiyonel tasarımı, yönetim ve bakımlarına katkıda bulunmak;

f. Politika geliştirerek ve projeler üstlenerek, çevresel ve görsel etki değerlendirmesi ile peyzajın değerlendirilmesinde etkili olmak;

g. İklim, toprak, bitki örtüsü (flora), fauna, yüzeysel ve yer altı suları ve drenaj gibi faktörleri inceleyerek, mekanları denetlemek, müşterilerle görüşerek, çalışma yöntemi ve peyzaj ve yapılaşmış çevre ile bağlantılı proje ve uygulamaların etapları hakkında

tavsiyelerde bulunmak;

h. Şehir içi, şehir dışı ve kırsal alanlardaki yapılaşmış çevrenin kalite ve kullanımları ile ilgili uygun çözümler belirlemek, geliştirmek ve tasarımlar, planlar, çizimler, iş detayları, maliyet hesapları (keşif/metraj) ve iş çizelgeleri oluşturmak;

i. Uygulamaları denetleyerek tasarımların hayata geçirilişinde, plan, detaylar, maliyet hesaplar ve iş çizelgesine uygunluğu garantilemek;

j. Coğrafi bilgi sistemleri, uzaktan algılama, hukuk, peyzaj iletişim, yorumlama ve peyzaj ekolojisi gibi peyzaj mimarlığı ile ilgili konularda araştırma yapmak, bilimsel makaleler, teknik raporlar hazırlamak, politikaları yönetmek, eğitim ve danışmanlık yapmak;

k. Peyzaj planlama ve tasarım projelerini yönetmek;

l. İlgili görevleri yerine getirmek ve

m. Diğer çalışanları denetlemektir" (ILO, 2003).

Peyzaj mimarlığı, tasarım ve planlama, mühendislik, sosyal ve doğal disiplinlerin kesişiminde yer alan özellikle tasarım ve planlama meslekleri arasında hem eğitim hem de uygulama alanlarında örtüşen konulara sahip bir meslek dalıdır.

Peyzaj mimarları, teknik ve sanatsal bilgi ve becerilerini, yapı ve doğal çevrenin planlanması ve tasarımında kullanırken, meteoroloji, hidroloji, botanik, dendroloji, ekoloji, toprak ve çevre bilimleri içeren doğal disiplinlerle, arazi tesviyesi, drenaj, erozyon kontrolü, yapısal peyzaj konularındaki mühendislik bilgilerinde fen/mühendislik disiplinleri ile, mimarlık, şehir ve bölge planlama, resim, heykel gibi disiplinleri içeren sanat, tasarım ve planlama disiplinleri ile, insan ve toplum konularında araştırmalar ve çalışmalar yapan sosyoloji, psikoloji gibi, kent üzerine çalışan arkeoloji, tarih gibi sosyal disiplinlerle ortak çalışmalar yürütürler. Peyzaj mimarlığı mesleği uygulama alanları bölümünde belirlenmiş olan alanlarda mimarlar, inşaat mühendisleri, çevre mühendisleri, şehir ve bölge plancılar, iç mimarlar, orman mühendisleri, botanikçiler, toprak bilimciler, arkeologlar, jeologlar, biyologlar, hidrologlar ve iklim bilimciler gibi çeşitli diğer meslek üyeleri ile uzman bilgilerin gerektiği konularda dayanışma içinde çalışırlar. Teknik tasarımın yanı sıra peyzaj mimarları sosyoloji, davranış psikolojisi, antropoloji, tarih ve ekonomi konularını da tasarım sürecinde göz önünde bulundurmaları gerekli olduğundan, çalışmalarını, bu alanlarda uzmanlarla iş birliği içinde yürütürler.

Türk Meslekler Sözlüğü'nde ise Peyzaj Mimarları; "Doğa ve çevrenin, insanın ihtiyaçlarını en iyi karşılayabilecek biçimde ekonomik, işlevsel, ekolojik ve estetik ölçülere uygun olarak planlanması, düzenlenmesi, korunması, geliştirilmesi ve yönetimi konularında çalışan nitelikli kişidir." şeklinde tanımlanmıştır.

Türk Meslekler Sözlüğü'nde Şehir ve Bölge Plancı olarak ise "Şehir alanlarının genel planlarını hazırlayan ve bu alanların gelişmesini koordine eden kişidir." şeklinde tanımlanmıştır.

Şehir ve Bölge Plancılar, yerleşimlerinin etkili planlama ve yönetimi, arazi kullanımı, ulaşım ağları ve genel mekansal yapının belirlenmesi konularında çalışır; şehirlerin ve bölgelerin oluşumu ve gelişimi için geniş ölçekli bakış açıları sağlarlar (Maryland Design Boards, 2006).

Kentlerin oluşumunun başladığı antik zamanlardan günümüze

kadar şehirler; yapılaşmış çevre, açık alanlar ve bunların birbirleriyle ilişkilerini kuran ulaşım sistemlerinden oluşmuştur. Açık ve yeşil alanlar çağın gereksinimleri, kent halkının ihtiyaçları, toplumun talepleri, politik kararlar ve günümüzde ise öncelikli olarak kentsel ekolojinin korunması gerekliliği odağında sürekli değişim içinde olmaktadır. Kentsel ölçekte pazar yeri, agora, forum, tarım alanları ile başlayan açık ve yeşil alanlar, günümüzde; parklar, çocuk oyun alanları, spor alanları, kent bostanları, meydanlar, mezarlıklar, konut bahçeleri, botanik bahçesi, yol ağaçlandırmaları, ekolojik koridorlar, çatı bahçeleri vb. gibi çok çeşitlilik göstermektedir. Tüm bu alanlar kentin en önemli bileşenleridir. Bu alanlar kentliye hizmet eden, kentlinin yaşam kalitesine önemli düzeyde etki eden, kentlerin çevresel kalitesinin yükselmesini sağlayan alanlardır. Bölgesel ölçekte ise akarsu koridorları, sulak alanlar, ormanlar, milli parklar, havzalar gibi alanlar hayati öneme sahip alanlardır.

İnsanoğlu, bugüne gelinceye kadar, hayati değerde ihtiyacı bulunan doğayı ve elemanlarını, daha konforlu yaşama mekanına kavuşma arzusu ve amaçları ile devamlı tahrip etmiştir. Dünyada artan nüfus ve nüfus yoğunluğu ile de insanlar için giderek azalan yaşama alanı sorunu doğmuştur. İnsanların yaşamasına ayrılan alanların hepsi doğanın bozulması ile gerçekleştiği için bu durum giderek ister istemez insanların doğayla olan ilişkilerinin zayıflamasına ve kopmasına yol açmaktadır. Doğa, insanın rahatı için kurulan iskân ve alış-veriş merkezleriyle, endüstri tesisleri ve yollarla, okul ve hava alanları vb. ile durup dinlenmeksizin tahrip edilmiş ve doğa alanları kent alanları içinde yutulmuştur.

Ekolojik dengeyi bozan müdahaleler, dünyada binlerce yıldan beri yaşamış olan insanların kırsal ve kentsel alanlarda gösterdikleri çeşitli aktivitelere bağlanabilir. Yerleşim alanı, eğitim, sağlık, ticaret tesislerinin inşası ve ulaşım gibi çeşitli amaçlarla, doğal kaynaklara olan müdahalelerini sınırlamayan insanların bu aktiviteleriyle, özellikle orman alanları, su kaynakları, vejetasyon, flora, fauna, tarım alanları ve doğal peyzaj çok büyük hasar görmüş ve/veya yok edilmiştir. Plansız, gelişigüzel büyümeler kentlere çok büyük zarar vermektedir. Bu nedenle, kentlerin ekolojik dengesinin korunması, onarılması ve geliştirilmesi, kırsal ve kentsel alanlardaki peyzaj planlamaları ile ele alınmak zorundadır.

Gelecek insan kuşaklarının, ruhsal ve fiziksel sağlığı, doğal ve kültürel ihtiyaçları, verimli çalışmaları ve refah içinde yaşayabilmeleri için büyük ve endüstrileşmiş kentlerde (özellikle metropoliten kentlerde), fonksiyonel, ekolojik, estetik ve erişilebilir dış mekanlar yaratılmalıdır.

Fiziki kent planlamaları ile yeni kentler kurulurken, eski kentler yenilenir veya gelişme aşamaları planlanır. Bu süreçte planlama, kent doğuşunun ana nedeni olan insanın ve toplumun fizyolojik ve psikolojik sağlık koşullarını, sosyal, ekonomik, kültürel, estetik ve rekreasyonel ihtiyaç ve isteklerini gerçekleştirebilecek biçimde bir kent modelini de oluşturmak zorundadır. Bugünün ve geleceğin insanları için,

1. Sosyal, ekonomik ve fiziksel bir planlama,
2. Doğa ve insan ile makine çağı uygarlığının uyuşumunu sağlayan bir planlama- ekolojik planlama
3. Bugünün ve geleceğin şehirlerindeki çocuklara, serbest ve

korkusuz bir yaşama, gelişme ve oyun oynama olanaklarını ve ortamını sağlayan,

4. Bugünün ve geleceğin şehirlerindeki gençlere, serbest ve özgürce bir yaşama gelişme, dinlenme, eğitim, çalışma, eğlenme olanaklarını ve ortamını sağlayan,
5. Bugünün ve geleceğin şehirlerindeki tüm dezavantajlı grupların adil ve özgürce bir yaşama gelişme, olanaklarını ve ortamını sağlayan,
6. Tüm kentli için mekânsal eşitlik, erişilebilirlik ve sosyal adaleti sağlayan,
7. Şehirlerdeki yoğun mimari kitleler arasında mavi-yeşil altyapının oluşturulmasına olanak veren bir planlama gerekmektedir.

Bununla birlikte bugün tüm dünyanın gündeminde olan iklim değişikliğinin etkilerini de en aza indirmek, afetlere dirençli kentler yaratmak için fiziki planlamalarda farklı yaklaşımlara ihtiyaç vardır. Bu yaklaşımların temelinde insan-doğa-yaban arasındaki ilişkilerin doğru bir biçimde kurgulanması yatmaktadır. Bu da ancak bölgesel ölçekten bina ölçeğine bütünlük bir peyzaj altyapısının planlama ve tasarım ile mümkün olabilecektir.

Öncelikli olarak bölgesel ölçekte peyzaj atlaslarının çıkarılması büyük önem taşımaktadır. Peyzaj atlası, ülke peyzajlarının koruma ve kullanma dengesine uygun kullanılması için strateji üreten, farklı sektörlerle ilgili kararlar alınmasında karar vericilere veri/bilgi sağlayan peyzaj planlama ya da peyzaj planlama yaklaşımlarının Avrupa Peyzaj Sözleşmesi'nde vurgulandığı üzere farklı sektör (kentleşme, koruma, ormancılık, tarım, sanayi vb.) planlarıyla bütünlleştirilmesini sağlayan önemli bir araçtır (Uzun vd., 2015).

Peyzaj atlasları ile ekolojik, jeolojik, jeomorfolojik, hidrolojik özelliklerin belirlenmesi ile orman alanları, sulak alanlar, yer altı ve yer üstü su kaynakları, tarım alanları gibi korunması gereken alanlar belirlenmiş olacaktır. Bunlara bakmadan kentin yapılaşma alanları belirlenmemelidir. Bugün sıklıkla yaşanan ve kentleri ve dolayısıyla kentlileri etkileyen afetlerin en büyük nedeni yapılaşma olmaması gereken yerlerde doğanın elverişliliğine bakılmadan yapılaşmaların gerçekleşmiş olmasıdır.

Doğanın kentlerdeki devamı kentsel açık ve yeşil alanlar ile kent içi su kaynakları, kentler için hayati öneme sahip alanlardır. Yeşil koridorlar, yeraltı ve yerüstü su kaynakları, tarıma elverişli topraklar, biyoçeşitlilik, kentsel yaban hayatı gibi konular kent peyzajlarının en önemli bileşenleri olmaktadır. Bu alanların bölgesel yapı ile uyumlu ve bütüncül olarak kentsel sistem içinde de sürekliliği korunmalıdır.

Bu nedenle kentsel planlama çalışmalarının yeni bir yaklaşımla yani 'Peyzaj Tabanlı Şehircilik' yaklaşımı ile planlanması ve tasarımı, toplum ve doğa arasında sürdürülebilir bir ilişkinin kurulmasını da sağlayacaktır.

Yapı ve nüfus yoğunluğu artışı ile özellikle metropoliten kentlerin yayılması sonucu ortaya çıkan kentleşme olgusunun, giderek insanı ve toplumu her geçen gün doğadan uzaklaştırmakta ve koparmakta olduğu bir gerçektir. Kolayca anlaşılacağı gibi bu gelişme, modern hayatın bir gereği gibi görünse de, kentlinin ve toplumunun yararına değildir. Ekolojik dengenin bozulduğu bu durumda, kent planlamanın başlıca amacı, kent insanın ve

toplumun büyük ihtiyacı olan doğaya zarar vermeden, ekolojik dengeyi bozmadan şehir planlama süreçlerini gerçekleştirmek olmalıdır.

Çıkar Çatışması: Yazarlar çıkar çatışması bildirmemişlerdir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Declaration of Interests: The authors declare that they have no competing interest.

Kaynaklar

Acar Özler, Ö. (2012). Ortak Merkezli Çemberler Kuramı, Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük. Derleyen: M. Ersoy. Ninova Yayınları. ISBN 978-605-88444-2-1.

Adams, T. (1935). Outline of town and City Planning. *The Journal of Town and City Planning*, 10 Russell Sage Foundation, New York. [Crossref]

AdobeStock (2022). Kullanım Hakkı Satın Alınmış Resimler, *Invoice No* 203640609. <https://stock.adobe.com/tr/images/blick-auf-freiburg-wiehre-im-fruhling/203640609>

AdobeStock. (2022). Kullanım Hakkı Satın Alınmış Resimler, *Invoice No* 355381120. <https://stock.adobe.com/tr/images/urban-landscape-of-songdo-international-business-district-and-free-economic-zone-incheon-metropolitan-city-south-korea/355381120>.

AdobeStock. (2023). Kullanım Hakkı Satın Alınmış Resimler, *Invoice No* 297679782. https://stock.adobe.com/tr/images/the-new-york-high-line-urban-park-aerial-view-tourists-walking-surrounded-by-tall-buildings/297679782?asset_id=297679782.

AdobeStock. (2023). Kullanım Hakkı Satın Alınmış Resimler, *Invoice No* 191423774. https://stock.adobe.com/tr/images/spring-at-the-high-line-in-new-york-city/191423774?asset_id=191423774

Akbulut, F. (2016). Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11.

Akkar Ercan, M. (2012). *Kentsel Dönüşüm. Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. Derleyen: M. Ersoy. Ninova Yayınları. ISBN 978-605-88444-2-1.

Aksu, A. (1987). 1950 – 1975 dönemi sosyal yapı değişiminin konut tasarımına etkisi ankara-kavaklıdere örneği. [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Gazi Üniversitesi, Ankara.

Atkan, L. (2016). *Konut Alanları Tasarımı Giriş Bilgileri. Kentsel Tasarıma Giriş*. Ed: Özge Yalçın Ercoşkun. Gazi Kitapevi.

Allen, S. (2002). Mat Urbanism: The Thick 2-D” in Sarkis, Hashim (Ed). CASE: LeCorbusier’s Venice Hospital and the Mat Building Revival, Munich; New York: Prestel, s.124.

Alp, F.B. (2020). *Ekokentler Ve Bartın Kentinin Ekokent Olabilirliği Üzerine Bir Araştırma*. [Yüksek Lisans Tezi]. Bartın Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın.

Alp, İ. (2005). *Kentsel Dönüşüm-Kentsel Mekânın Yeniden Üretilmesi Sürecinde Yönetişim ve Uygulama Araçları*, [Yüksek Lisans Tezi], MSÜ, İstanbul.

Alver, K. (2019). *Kent Sosyolojisi*. Çizgi Kitabevi Yayınları. ISBN 978-605-196-053-1.

Amerikan Planlama Derneği. (2017). Characteristics and guidelines of great neighborhoods. <https://www.planning.org/greatplaces/neighborhoods/characteristics.htm>

Arcan, E.F. ve Evcı, F. (1992). *Mimari Tasarıma Yaklaşım*. İstanbul: 2K Yayınları.

ASLA Handbook. (1981). Landscape Architecture Defined. ASLA Handbook of Professional Practice, University of Georgia, College of Environment and Design, <http://www.ced.uga.edu/pdfs/ladefined/pdf>.

Atalık, G.,Çetiner, A., Göçer, O., Keskin, A., Özdes, G., Suher, H. (1985). *Şehircilik*. İTÜ Matbaası, İstanbul.

Aydemir, Ş. (2004a). *Kent, Kentleşme ve Sorunları. Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*. Yazarlar: Aydemir, Ş., Erkonak Aydemir, S., Şen Beyazlı, D., Ökten, N., Öksüz, A.,Sancar, C., Özyaba, M., Aydın Türk, Y. Akademi Kitabevi. İBER Matbaacılık, Trabzon. ISBN 975-95396-7-5.

Aydemir, Ş. (2004b). *Kentsel Arazi Kullanım Modelleri ve Fiziksel Geleşme Formları. Kentleşme ve Sorunları. Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*. Yazarlar: Aydemir, Ş., Erkonak Aydemir, S., Şen Beyazlı, D., Ökten, N., Öksüz, A., Sancar, C., Özyaba, M., Aydın Türk, Y. Akademi Kitabevi. İBER Matbaacılık, Trabzon. ISBN 975-95396-7-5.

Babalık-Sutcliffe, E. (2012). *Ulaşım Ana Planı, Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*, M. Ersoy, ed., İstanbul: Ninova.

Baranowski, A. (1998). Sustainable Design in Architecture, Gdansk University of Technology.

Barcelona green Infrastructure and biodiversity plan (2020). Summary. <https://climate-adapt.eea.europa.eu/metadata/case-studies/barcelona-trees-tempering-the-mediterranean-city-climate/11302639.pdf>.

Barlas, A. (2012). Komşuluk Birimi. Ersoy,M.(Der), *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*, İstanbul: Ninova Yayınevi.

Bayhan, H. İ. (1969). *Şehir Planlaması*, İstanbul: İstanbul İskender Matbaası.

Biddulph, M. (2007). *Introduction to Residential Layout*. Elsevier Limited.

Birsel, S., Polat, E., Yılmaz, N. (2003). *Değişim-Dönüşüm Sürecinde “Kimlik Arayışları” Ve “Kentsel Yenileşme” Kavramı*. TMMOB Şehir Plancıları Odası Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, S.53.

Boyko, C. T., & Cooper, R. (2011). Clarifying and Re-conceptualising Density. *Progress in Planning*, 76(1), 1–61. [Crossref]

Bölen, F., Türkoğlu, H. D., & Yirmibeşoğlu, F. (2009). İstanbul’da Yapılaşma Yoğunluğu - Yaşanabilir Alan İlişkisi. İtü dergisi/a Mimarlık, Planlama. *Tasarım*, 8(1), 127–137.

Burgess, E.W., 1925. The Growth of the City. *An Introduction to a Research Project*. <http://urpa3301.weebly.com/uploads/4/0/9/2/4092174/burgess.pdf>.

Calgary Bölgesel Birliği, [2011]. Greenfield Tool Box for Implementation of the Calgary Metropolitan Plan’s Compact Settlement Land Use and Development Policies.

Caragliu, A.; Del Bo, C. ve Nijkamp, P (2009). Smart Cities in Europe. *3rd Central European Conference in Regional Science*, (CERS). Košice, Slovak Republic.

Chadwick, G. F. (1971). *A Systems of Planning: Towards a Theory of the Urban and Regional Planning Process*. Pergamon Press.

CNU. (2000). Congress for the New Urbanism. *Charter of the New Urbanism*. https://www.cnu.org/sites/default/files/charter_in_turkish.pdf.

Cohen, B. (2012). What exactly is a Smart City? *Fast CoExist*. <http://www.fastcoexist.com/1680538/what-exactly-is-a-smart-city>.

Çakar, A. E. (2001). Ellilerden Günümüze Ulaşım Politikaları. *Mühendis ve Makine Dergisi*, 497. www.mmo.org.tr/muhendismakina/arsiv/2001/haziran/gorus.htm.

Çelik, S. (2019). Yerleşmelerin yer seçiminde etkili olan coğrafi faktörler ve yanlış yer seçimlerinde risk analizi. *Journal of International Societal Research*, 12(66):334-343. [Crossref]

Çerçi, İ. N. (2015). Akıllı kentler, bir ihtiyaç ve geleceğe dönük bir yaşam modelidir. *Bilişim Dergisi*, 172, 196-201.

Çetiner, A. (1991). *Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri*, İstan-

bul: İ.T.Ü.

Çiftçi, D. (2019). *Peşaj şehirciliği bağlamında işlevini yitirmiş havalimanlarının yeniden kullanımına yönelik peşaj stratejileri: atatürk havalimanı örneği*. [Yüksek Lisans Tezi]. İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Demiröz, Z. (2005). *The Applications of New Urbanist Communities in Istanbul – Turkey A success or a Failure?* [Master Thesis]. Cornell University.

Dimitriou, H.T. (1992). *Urban Transport Planning A Development Approach*. Londra İngiltere.

Dovey, K., & Pafka, E. (2014). The urban density assemblage: Modeling multiple measures. *Urban Design International*, 19(1), 66–76. [Crossref]

Doxiadis, C. A. (1970). Ekistics, the science of human settlements. *Science*, 170(3956):393-404. [Crossref]

Doxiadis, C. A. (1970). *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*. New York:Oxford University Press, 1968.

Duany A., Plater-Zyberk E. ve Speck, J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*.

Duany, A. ve Plater-Zyberk, E. (1994). The Neighborhood, The District and the Corridor. *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*, 17-20.

Duany, A., ve Talen, E. (Eds.), (2013). *Landscape Urbanism and its Discontents: Dissimulating the Sustainable City*. New Society Publishers.

Durkaya M. ve Yamak R. (2004). Türkiye’de konut piyasasının talep yönlü analizi. *İktisat İşletme ve Finans Dergisi*, 19(217), 75-87. [Crossref]

Dutton, J. (2000). *New American Urbanism: Re-forming the Suburban Metropolis*. Milano, Italy, Skira.

Ecocity standarts, (2023). <https://ecocitystandards.org/standards/>
Ecotec & NENW, (2008). The Economic Benefits of Green Infrastructure. <https://www.eea.europa.eu/publications/spatial-analysis-of-green-infrastructure>.

Edwards, B., (2001). Green Architecture. *Architectural Design*, 71, (4) July, Elvan, L., (2017). “Akıllı Şehirler Lüks Değil İhtiyaçtır”, *İTÜ Vakfı Dergisi*, 77

Elvan, L. (2017). Akıllı Şehirler: Lüks Değil İhtiyaç”, *İTÜ Vakfı Dergisi*, 77, 6-9.

Erden, Y. D. (2003). *Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Kentsel Dönüşüm Projeleri*. [M.S.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi]. 245 S., İstanbul.

Ergenekon, T. (2003). Urban Regeneration and Urban Design. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi, İstanbul, Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı, İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, 507 S.

Ergun, N. (2005). Şehir Yenileme Ders Notları 2004-2005 Bahar Yarıyılı, İTÜ.

FAO. (2007). Dünya Sağlık Örgütü. *Profitability and sustainability of urban and peri-urban agriculture*. <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/010/a1471e/a1471e00.pdf>.

Farr, D. (2008). *Sustainable Urbanism: Urban Design with Nature*. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.

Gecekodu Kanunu. (1966). <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/12362.pdf>

Gehl, J. (1996). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Arkitektens Forlag. ISBN: 8774071734, 9788774071730.

Gençay, A. (2009). *Kentsel Dönüşüm Planlarının Uurla Yerleşimi Örneğinde Peyşaj Mimartlığı Açısından Değerlendirilmesi*. [Yüksek Lisans Tezi], Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Geray, C. (1968). Toplum Kalkınması Örnek Olay Araştırmaları Konusunda Bir Deneme. *Ankara Üniversitesi, SBF Dergisi*, 23 (4), 183-214.

[Crossref]

Giffinger, R., Fertner C., Kramar H., Kalasek R., Milanovi N.P, Meijers E. (2007). *Final Report: Smart cities Ranking of European medium-sized cities, Vienna, Centre of Regional Science (SRF)*, Vienna University of Technology.

Göçer, O. (1975). *Ülke Planlama Çalışmaları İçinde Gelişme Akşları, Şehirsel Gelişme Merkezleri İlkeleri ve Türkiye İçin Bir Model Denemesi*. İTÜ, [Doçentlik Tezi], İstanbul.

Green and Blue Infrastructure Strategy. (2016). Maidstone Borough Council. https://maidstone.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0004/164659/Green-and-Blue-Infrastructure-Strategy-June-2016.pdf

Gümüşsoy Kısar N. (2017). *Peşaj Şehirciliği Kuramının Kentsel Tasarımdaki Rolü*. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, [Yüksek Lisans Tezi], İstanbul.

Günel, C. (1983). *Kent ve Yol*. Ankara: Özgün Matbaacılık.

Günay, Z. (2012). *Kentsel Koruma Kavramı ve Politikaları*, Ersoy,M. (Der), *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. İstanbul: Ninova Yayınevi.

Hall, R.E. (2000). The Vision of a Smart City. Proceedings of the 2nd International Life ExtensionTechnology Workshop, Paris, France.

Hamamcıoğlu, C. (2012). Kentsel Ulaşım Planlaması Karar Mekanizmaları ve Süreçleri. <https://silo.tips/download/9-hafta-kentsel-ulaşım-planlaması-karar-mekanzmaları-ve-sreler-dr-cenk-hamamcolu>.

Hamilton Thompson, I. (2012). Ten Tenets and Six Questions for Landscape Urbanism. *Landscape Research*, 37(1), 7-26. [Crossref]

Hansen, R., Rall, E., Chapman, E., Rolf, W. ve Pauleit, S. (2017). (Ed.) *Urban Green Infrastructure Planning: A Guide for Practitioners*. GREEN SURGE. <http://greensurge.eu/working-packages/wp5>

Hasol, D. (1998). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: YEM Yayın.

Harvey, D. (1973). *Social Justice and The City*, Basil Blackwell, Oxford ISBN 0-631-47b-b. Harvey, D., 2019. *Sosyal Adalet ve Şehir*, Mehmet Moralı (Çev.), İstanbul: Metis Yayınları,

Hodgkinson S. (2011). *Is Your City Smart Enough? Digitally Enabled Cities and Societies Will Enhance Economic, Social, and Environmental Sustainability in the Urban Century*. London, UK: Ovum Ltd.

Hollands, R.G. (2008). Will the real smart city please stand up? *City*, 12(3): 303320. [Crossref]

IFLA Yearbook, 1989. Mann, W. A. (1993). *Landscape Architecture: An Illustrated History in Timelines, Site Plans and Biography*, John Wiley and Sons, New York, Sf.14.

ILO. (2003). Definition of the profession of landscape architect for the International Standard Classification of Occupations, International Labour Office, Geneva, final version approved by the World Council, Banff / Canada of the International Federation of Landscape Architects. http://www.iflaonline.org/resources/publications/ifla_news/ifla_news048.pdf.

İnce, E. K. (2006). *Kentsel dönüşümde yeni politika, yasa ve eğitimlerin değerlendirilmesi 'kuzey Ankara girişi (portakal yolu) kentsel dönüşüm projesi'*. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü [Yüksek Lisans Tezi], Ankara.

iStock, (2022). Kullanım Hakkı Satın Alınmış Resimler, Invoice No. 7642254 Customer No. 22839640, Getty Images, 101 Bayham Street, London NW1 0AG, United Kingdom (iStock-155443957-ugurhan; iStock-579757046-EarnestTse; iStock-963351926-Andrew Bertuleit; iStock-1145422105-saiko3p; iStock-1271789516-Extreme-Photographer)

Jacobs, J. (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümlü ve Yaşamı*. Çeviren: B. Doğan. İstanbul: Metis Yayınları.

Jones, S. Somper, C. (2014). The Role of Green Infrastructure in Climate Change Adaptation in London. *Geogr. J*, 180 (2), 191–196. [Crossref]
Kalkınma Planları, 1967-2023. Birinci Beş Yıllık 11. Beş Yıllık Kalkınma Planları

Kaplan, H. (2001). *Kentsel Ulaşım*. Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mi-

marlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara.

Karaarlan, Ş. (2000). Şanlıurfa tarihi kent merkezinde yenileme ve canlandırma sürecinde yetkiler-tasarım ilkeleri, *Mimarlık Dekorasyon Dergisi*, 57.

Karaarlan, Ş. (2005). *Gecekonuda Dönüşüm. Şehircilik Çalışmaları. Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 20. Yıl Anısı*. Tahir Çalgüner (Ed). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Karakurt Tosun, E. (2019). *Sürdürülebilir Kentleşme, Kent Modelleri Üzerine bir İnceleme*. Dora Yayınları.

Kart Aktas, N. (2021). *Enerji Etkin Peyzaj Uygulamaları ve Mavi-Yesil Altyapının Önemi. Sanat, Tasarım ve Mühendislik Alanında Akademik Değerlendirmeler*. Dilek Erdirençelebi (Ed). SRA (Strategic Researches Academy) Yayınevi.

Katz, P. (1993). Introduction. Peter Katz (Ed.), *The New Urbanism; toward an architecture of community*. New York: McGraw-Hill.

Keleş, R. (1972). *Şehirciliğin Kuramsal Temelleri*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Keleş, R. (1980). *Kent Bilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: TDK Yayınları

Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. İmge Kitabevi, Ankara.

Keleş, R. (2002). *Kentleşme Politikası*. İmge Kitabevi, Ankara.

Keleş, R. (2012). *Kentbilim, Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. Derleyen: M. Ersoy. İstanbul: Ninova Yayınları.

Keskin, A. (1985). *Ulaşım. Şehircilik* (G. Atalık, A. Çetiner, O. Göçer, A. Keskin, G. Özdeş, H. Suher), İTÜ, İstanbul.

Kıray, M. (1998). *Örgütlemeyen Kent*: İzmir. İstanbul: Bağlam Yayınları.

Kiper, P. (2016). *Üst Ölçekli Planlamalar ile Kentsel Tasarım İlişkisi. Kentsel Tasarım Giriş*. Özge Yalçiner Ercoşkun (Ed). Ankara: Gazi Kitapevi Tic. Ltd. Şti.,

Kongar, E. (1979). *Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği*. Ankara: Bilgi Yayınları.

Korunan Alanlarda Yapılacak Planlara Dair Yönetmelik. (2012). Resmî Gazete, 28242 Sayılı Yönetmelik.

Kunzmann, K. R. (2014). Smart Cities: A New Paradigm of Urban Development, in *Crios, Critica degli ordinamenti spaziali*. 1(2014), 9-20.

Letaifa, S. B. (2015). How to Strategize Smart Cities: Revealing the SMART Model. *Journal of Business Research*, 68, (7), ss.1414-1419. [\[Crossref\]](#)

Leviton LC, Snell E. ve McGinnis M. (2000). Urban Issues in Health Promotion Strategies. *American Journal of Public Health*. 90(6), 863-866.

[\[Crossref\]](#)

Lichfield, D. (1992). *Urban Regeneration for the 1990s*. London Planning Advisory Committee, London.

Lindholm, G. (2008). *Landscape Urbanism – Large-Scale Architecture. Ecological Urban Planning or a Designertly Research Policy*. http://tintin.arch.chalmers.se/aktuellt/PDFs/Lindholm_Landscape%20Urbanism.pdf.

Lobejko, S. (2015). Foundation of eco-city. In S. Lobejko, A. Stankowska, & M. Zabielski (Eds.), *Planning and Management in Eco-Cities*. Warszawa: CeDeWu Sp. z o.o.

Marsella, A. J. (1998). Urbanization, mental health, and social deviancy: A review of issues and research. *American Psychologist*, 53(6), 624-634. [\[Crossref\]](#)

Maryland Design Boards. (2006). *Licensed Design Professionals' Overlapping Practice Guide for Local Government Officials*. Maryland Design Boards. <http://www.dlir.maryland.gov/license/design/opg.pdf>.

Matthews, T., Lo, A.Y.ve Byrne, J.A. (2015). Reconceptualizing Green Infrastructure for Climate Change Adaptation: Barriers to Adoption and Drivers for Uptake by Spatial Planners. *Landsc. Urban Plan.*, 138, 155-163. [\[Crossref\]](#)

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği, (2014). 04.06.2014 tarihli ve 29030 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, (2014). Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.

Merey Enlik, Z. (2000). Yeniden İşlevlendirme ve Soylulaştırma; Bir Sınıfsal Proje Olarak Eski Kent Merkezlerinin ve Tarihi Dokunun Yeniden Ele Geçirilmesi, *Domus Dergisi*.

Millet Bahçesi Rehberi. (2020). Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Ankara.

Minken, H., Jonsson, D., Shepherd, S., Jarvi, T., May, T., Page, M., Peerman, A., Pfaffenbichler, P., Timms, P ve Vold A. (2003). "Developing Sustainable Land Use and Transport Strategies: A Methodological Guidebook," Oslo, Norveç.

Moe, R., (1996). Growing Smarter: Fighting Sprawl and Restoring Community in America. Address Presented to San Joaquin Valley Town Hall Fresno, California.

Monteiro, R., Ferreira, J. C. ve Antunes, P., (2020). Green Infrastructure Planning Principles: An Integrated Literature Review. *Land*, 9, 525; [\[Crossref\]](#)

More, H., (2020). Town Planning. <https://thefactfactor.com/uncategorized/town-planning/11693/> Erişim Tarihi: 03.02.2022.

Mumford, L. (1939). *The Culture of Ciities*. Harcourt, Brace & Co, New York.

Mumford, L. (1961). *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, Harcourt, Brace & World, 657 sayfa, ISBN 9780156180351.

Mumford, L. (2013). Tarih Boyunca Kent, Kökenleri, Geçirdiği Değişimler ve Geleceği. 1961 tarihli "The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects" Gürol Koca Tamer Tosun (Çev.) Ayrıntı Yayınları,

Müftüoğlu, V. ve Perçin, H. (2015). Sürdürülebilir Kentsel Yağmur Suyu Yönetimi Kapsamında Yağmur Bahçesi. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 5(11).

Nam, T., Aldama, F. A., Chourabi, H., Mellouli, S., Pardo, T.A., Gil-Garcia, J. R., Scholl, H. J., Ojo, A., Estevaz, E., Zheng, L. (2011). Smart Cities and Service Integration. Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference: Digital Government Innovation in Challenging Times, 333-334. [\[Crossref\]](#)

Newman, P. & Hogan, T. (1981). A Review of urban density models: Toward a resolution of the conflict between populace and planner. *Human Ecology*, 9(3), 269-303. [\[Crossref\]](#)

Ocakçı, M. (1996). *Metropolitan Kent. Şehircilik*, Suher H (Ed.) içinde. İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Ocakçı, M. (2012). *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. M. Ersoy (Der.), Ninova Yayınları. ISBN 978-605-88444-2-1.

Oktay, T. (2016). Metropol Kent Yönetimi Yaklaşımları ve Uygulama Modelleri. *Strategic Public Management Journal (SPMJ)*, 2(4), 49-71., ISSN 2149-9543. [\[Crossref\]](#)

Ökten, N. ve Sancar, C. (2004). Kentsel Donatılar-Ulaşım. Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. Yazarlar: Aydemir, Ş., Erkonak Aydemir, S., Şen Beyazlı ,D., Ökten, N., Öksüz, A.,Sancar, C., Özyaba, M., Aydın Türk, Y. Akademi Kitabevi. İBER Matbaacılık, Trabzon. ISBN 975-95396-7-5.

Ökten, N. (2004). Kentsel Donatılar – Konut, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Bölüm 7, Yazarlar: Aydemir, Ş., Erkonak Aydemir, S., Şen Beyazlı ,D., Ökten, N., Öksüz, A.,Sancar, C., Özyaba, M., Aydın Türk, Y. Akademi Kitabevi. İBER Matbaacılık, Trabzon. ISBN 975-95396-7-5.

Öncü, E. (2005). *Plansız Ankara'nın Plansız Ulaşımının Projeleri-Yaklaşımlar ve Sonuçlar*. Ankara'da Uygulanan Ulaşım Politikaları ve Kente

Etkileri Sempozyumu, Ankara.

Özalp, M. ve Öcalır Akunal, E. V. (2008). *Türkiye'deki Kentiçi Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Değerlendirilmesi*. METU JFA 25(2), (71-97).

Özden A. T. ve Canarlan Ö. (2005). Antalya'nın Geleceğini Planlamak: Kentin Ulaşım Akslarının Projelendirilmesi Üzerine Bir Tartışma. Antalya ve Çevresinin İnşaat Mühendisliği Sorunları Kongresi, Antalya, Türkiye, 22 - 24 Eylül 2005, ss.592-603.

Özden PP (2002). Yasal ve Yönetmelik Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması: Türkiye Örneği, Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Özden, PP (2004). Etkin ve Çağdas Kent Yönetim Sistemi Arayışı İçinde Yerel Yönetimlerin Sosyal Programları ve Kentsel Yenileme. Kent Gündemi. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, İstanbul.

Özdeş, G. (1972). Şehirciliğe Giriş ve Toplum Ölçeği. İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul.

Özmen, E. Ş., Yirmibeşoğlu, F. (2021). *Ekolojik Yerleşmeler*, Konut Uygulama Araştırma Merkezi, Araştırma Projesi, İTÜ.

Öztoprak, E. (2016). *Ekokent Kavramı ve Örnek Kentler Üzerine Araştırmalar*. İstanbul Üniversitesi.

Özyaba, M., Aydemir, S., Aydemir S. E., Ökten N., Öksüz, A. M. ve Sancar, C. (2004). Koruma Ve Planlama Teknikleri, Kentsel Alanların Planlanması Ve Tasarımı, Yazarlar: Aydemir, S., Erkonak Aydemir, S., Şen Beyazlı, D., Ökten, N., Öksüz, A., Sancar, C., Özyaba, M., Aydın Türk, Y. Akademi Kitabevi. İBER Matbaacılık, Trabzon.

Park, Y. ve Rogers, G. O., 2015. *Neighborhood Planning Theory, Guidelines, and Research*. CPL Bibliography, 30(1), 18-36. [Crossref]

Partzsch, D. (1970). Handwörterbuch der Raumforschung + Raumordnung. Band I. Hannover, Daseinsgrundfunktionen, I. Die Raumansprüche der Funktionsgesellschaft, 424-430.

Perry, C. (2013). The Neighborhood Unit. Michael Larice & Elizabeth Macdonald [ed.], *The urban design reader* (s. 78-89). New York: Routledge.

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği, [2017]. 03.07.2017 tarihli ve 30113 sayılı Resmi Gazete

Rao, N. (2007). *Cities in Transition: Growth, Change and Governance in Six Metropolitan Areas*. London: Routledge. [Crossref]

Rapoport, A. (1977). Human Aspects of Urban Form: Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design, Urban and Regional Planning Series 15. Oxford: Pergamon Publishing.

Rezafar, A. (2011). Farklı İklim Kuşaklarında Yer Alan Eko-Kentlerin, Tasarım İlkelerinin Derlenmesi ve Türkiye İçin Ekolojik Kentsel Tasarım Ön Çalışma Önerisi. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Ankara.

Roberts, P. (2000). The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration. Peter Roberts ve Hugh Sykes (Der.), Urban Regeneration, Thousands Oaks, London, Sage Publications, New Delhi.

Rogers, R ve Power, A., (2000). Cities For a Small Country. Faber & Faber, Cambridge, 2000.

Russ, T. H. (2009). Site Planning and Design Handbook. The McGraw Hill Companies. ISBN: 978-0-07-160559-5.

Saarinen, E. (1943). The City. Its Growth, Its Decay, Its Future. Reinhold Publishing Corp. New York.

Sayan, M.S. ve Çavdar, Ü. (2003). Tarihi Kent Dokularında Dönüşüm ve Süreklilik: Antalya Kaleiçi Örneği, Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ.

Schaffers, H., Komninos N., Pallot M., Aguas M., Almirall E., et al. (2012). *Smart Cities as Innovation Ecosystems sustained by the Future Internet*. [Technical Report] 2012, pp.65. fhal00769635.

Schneider-Skalska, G. (2019). Healthy Housing Environment in Sustainable Design. *IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng.* 471, 092083. [Crossref]

Smith, N. (1979). Toward a theory of Gentrification. *Journal of American Planners Association*, 45(4), 538-548. [Crossref]

Smith, R. H.T. (1965). Method and Purpose in Functional Town Classification. *Annals of the Association of Geographers*, 55(3), 539-548 [Crossref]

Snellen, D. Borgers, A. & Timmermans, H. (1998) The relationship between urban form and activity patterns, paper prepared for the 26th PTRC Conference [European Transport Forum], Loughborough.

Soygeniş, S. (2006). Mimarlık: Düşünmek Düşlemek. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi.

Sökmen, P. (2003). Kentsel Dönüşüm İçin Kaynak Yaratıcı Sürdürülebilir Bir Planlama Çerçevesi, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425s.

Sönmez, Ö. İ. (2005). Kentsel Dönüşüm Süreçlerinde Aktörler – Beklentiler – Riskler. *Ege Mimarlık Dergisi*, 53s.

Spatial Analysis of Green Infrastructure in Europe. (2014). *Teknik Rapor*: <https://www.eea.europa.eu/publications/spatial-analysis-of-green-infrastructure>.

Suher, H. (1996). *Şehircilik*; İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Şehircilik Arşivi. (1990). İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, Taşkılla, İstanbul.

Şenyapılı, T. (2012). *Gecekondu ve Evrimi*. Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük. Derleyen: M. Ersoy. İstanbul: Ninova Yayınları.

T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı. (2009). *Kentsel Yoksulluk, Göç ve Sosyal Politikalar 7*, Kentleşme Şurası Ankara.

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2023). Resmi internet sitesi. <https://mekansalstrateji.csb.gov.tr/>; <https://mpgm.csb.gov.tr/koy-imar-planlari-i-108323>

T.C. İç İşleri Bakanlığı. (2022). Resmi İnternet Sitesi. (<https://www.icisleri.gov.tr/illeridaresi/koyler1>; <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.442.pdf>)

T.C. Karayolları Yıllığı. (1967). Bayındırlık Bakanlığı, Ankara.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2022). Resmi internet sitesi, <https://yigm.ktb.gov.tr/>

Taner, E. (1978). Şehircilik Konuları. İ.D.M.M.A. Mimarlık Bölüm Şehircilik ve Proje Kürsüsü-5.

TDK. (2022). *Türk Dil Kurumu*, <https://sozluk.gov.tr/>

Tiwari, G. (2003). Towards a Sustainable Urban Transport System: Planning For NonMotorized Vehicles In Cities. http://www.kas.de/upload/dokumente/megacities/sustainable_urban-transport-system.pdf.

TÜİK. (2006, 2013). Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması,

TÜİK. (2020). Adrese Dayalı Nüfus Sayımı,

Türk Meslekler Sözlüğü. (2022). <https://esube.iskur.gov.tr/Meslek/meslek.aspx>

Türkiye Akıllı Şehirler Değerlendirme Raporu. (2016). https://www.novusens.com/s/2462/i/Turkiye_Akilli_Sehirler_Degerlendirme_Raporu-WEB_TR_FINAL.pdf

Türkiye Habitat III Ulusal Raporu. (2014). Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. https://webdosya.csb.gov.tr/db/destek/icerikler/turkiye_habitat_iii_ulusal_rapor_-turkce-20191127141759.pdf.

Tzoulas, K., Korpela, K., Venn, S., Yli-Pelkonen, V., Ka'zmierczak, A., Niemela, J. ve James, P. (2007). Promoting ecosystem and human health in urban areas using Green Infrastructure: A literature review. *Landsc. Urban Plan.* 81 (3), 167-178. [Crossref]

Uğur A. ve Aliağaoğlu A. (2015). Şehir Coğrafyası. Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.

United Nations. (2012). Sustainable Urban Transportation Systems An Overview. <http://www.unclearn.org/sites/default/files/inventory/unes->

cap20_0.pdf.

Unwin R., (1922). *L'étude pratique des plans de villes : introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*. Edité par Paris, Librairie Centrale des Beaux-Arts,

Uzun, N. (2012). Seçkinleştirme. *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. Derleyen: M. Ersoy. İstanbul: Ninova Yayınları.

Uzun, O., Müderrisoğlu, H., Demir, Z., Kaya, L.G., Gültekin, P., Gündüz, S. (2015). *Yeşilirmak Havzası Peyzaj Atlası*. T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü adına AKS Planlama ve Mühendislik Limited Şirketi, Ankara.

Ürgenç, İ. S. (2000). *"Kırsal Peyzaj", Koruma-Onarım-Düzenleme*, YTÜ Basım-Yayın Merkezi.

Vlahov, D. ve Galea, S. (2002). Urbanization, Urbanicity, and Health. *Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine*, 79 (4), Supplement 1. The New York Academy of Medicine. [Crossref]

Waldheim, C. (2006). *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York.

Waldheim, C. (2009). Açık Uçlu Kentleşme. XXI Mimarlık Tasarım Me-kan. 76, [s. 12-14.].

Wirth, L. (2002). Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentleşme, 20. Yüzyıl Kenti. Bülent Duru, Ayten Alkan (Der.), Ankara: İmge Kitabevi.

Wood D. F. ve Johnson, J. C. (1980). *Contemporary Transport*. Oklaho-ma, ABD.

Wright, H. (2011). Understanding green infrastructure: The develop-ment of a contested concept in England. *Local Environ.* 16(11), 1003-1019. [Crossref]

Yağmur Bahçesi Uygulama Kılavuzu. (2018). Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/haberler/yagmur-bahces-_230718-20180724082855.pdf.

Yavuz Kumlu, K. B., Tüdeş, Ş. ve Keleş, R. (2018). Komşuluk Birimi Öl-çeğinde Yapılı Çevreyi Biçimlendiren Planlama Kararlarına İlişkin Sonuç-ların Ölçülmesine Yönelik Çok Değişkenli Bir Yöntem Önerisi. *Planlama*, 28(3):328-347. [Crossref]

Yeşil Altyapı - Avrupa'nın Doğal Sermayesini Geliştirmek Avrupa Ko-misyonu Bildirimi. (2019). https://www.dogavesehirler.org/uploads/yayinlar/yesilaltyapi_web_04.pdf

Yıldız, R. (2012). Kavramsal bir Sistem Olarak Planlama. *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. Derleyen: M. Ersoy. Ninova Yayınları. ISBN 978-605-88444-2-1.

Yıldızcı, A.C. (1982). Kentsel yeşil alan planlaması ve İstanbul örneği. İ.T.Ü.Mimarlık Fakültesi. Basılmamış Doçentlik Tezi. s:201, İstanbul.

Yiğitcanlar, T. (2001). Kentsel Yenileme Olgusu ve Gelişim Süreci. *Planlama Dergisi* 2001/4, 55-58.

Yirmibeşoğlu, F. (2022a). İTÜ Mimarlık Fakültesi, 2021-2022 Güz Ya-ryılı, TES III Şehircilik Projesi kapsamında Tasarlanan Öğrenci Projesi, Ta-sarım: Nida Şenaylar;

Yirmibeşoğlu, F. (2022b). İTÜ Mimarlık Fakültesi, 2021-2022 Güz Ya-ryılı, TES III Şehircilik Projesi kapsamında Tasarlanan Öğrenci Projesi, Ta-sarım: Nurselin Çil

Yirmibeşoğlu, F. ve Yiğiter, R. (2003). "Kentsel Dönüşüm Sürecinde "Yerel Gündem 21" in Rolünün Türkiye'deki Uygulamalar İle Değerlendi-rilmesi", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İTÜ, MSÜ, YTÜ Mimarlık Fakülteleri Şehir ve Bölge Plan-laması Bölümleri, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, Yıldız Teknik Üniversi-tesi Basım-Yayın Merkezi, sayfa: İstanbul

Yirmibeşoğlu, F. (2000). İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Plan-lama Dersi Basılmamış Ders Notu.

Yirmibeşoğlu, F. (2010). "Konut Sorunu ve Politikaları " Seçme Ders Notu: Elektronik ortamda (NİNOVA) hazırlanmıştır. Şehir ve Bölge Planla-ması Bölümü ve Mimarlık Fakültesi kurullarından geçmiştir.

Yirmibeşoğlu, F. (2014). "Konut ve Yöre Planlaması", Zorunlu Ders Notu: Elektronik ortamda (NİNOVA) hazırlanmıştır. Şehir ve Bölge Planla-ması Bölümü ve Mimarlık Fakültesi kurullarından geçmiştir.

Yüzer, M. A. (2004). İÜ Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü 2004-2005 Dönemi Şehir ve Bölge Planlama Dersi Basılmamış Ders Notu.

Zhao, J. (2011). Towards sustainable Cities in China: Analysis and As-sessment of Some Chinese Cities in 2008.

