

**T.C.  
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE KENTSEL TASARIMIN DEĞİŞEN ROLÜ  
VE YENİ KENTLEŞME AKIMI İLİŞKİSİ ÜZERİNE BİR İRDELEME**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Simge ÖZDAL**

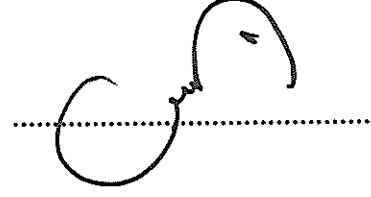
**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Kentsel Tasarım Programı**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Güzin KONUK**

**HAZİRAN 2010**


Simge ÖZDAL tarafından hazırlanan KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE KENTSEL TASARIMIN DEĞİŞEN ROLÜ VE YENİ KENTLEŞME AKIMI İLİŞKİSİ ÜZERİNE BİR İRDELEME adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.




Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.


Başkan:

: PROF. DR. GÜRAN KÖRÜM 

Üye

: Prof. Dr. UĞAL SÖNMEZ 

Üye

: Yrd. Doç. Dr. BİLGE ULUSAY ALPAY 

Üye

: \_\_\_\_\_

Üye

: \_\_\_\_\_

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b>	<b>vi</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>vii</b>
<b>ÖNSÖZ</b>	<b>viii</b>
<b>TABLO LİSTESİ</b>	<b>ix</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b>	<b>ix</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b>	<b>xi</b>
<b>1. GİRİŞ</b>	<b>1</b>
1.1. Giriş ve Çalışmanın Amacı	1
1.2. Araştırma Yöntemi	2
<b>2. KÜRESELLEŞME SÜRECİ VE KENSEL TASARIMIN DEĞİŞEN ROLÜ</b>	<b>3</b>
2.1. Küreselleşme Süreci	4
2.2. Küreselleşme ve Kentsel Değişim Süreci	14
2.3. Kentsel Tasarım ve Değişim Süreci	25
2.4. Bölüm Sonucu	41
<b>3. KENTSEL TASARIM VE YENİ KENTLEŞME AKIMI</b>	<b>44</b>
3.1. Yeni Kentleşme Akımı Oluşum Süreci	47
3.2. Yeni Kentleşme Akımı İlkeleri	51
3.3. Bölüm Sonucu	61
<b>4. YENİ KENTLEŞME AKIMI VE 10 YILLIK DENEYİMİN DEĞERLENDİRİLMESİ</b>	<b>64</b>
4.1. Yeni Kentleşme Kongreleri ve 10 Yıllık Deneyim	65
4.2. ABD Deneyimi	93
4.2.1. Seaside Village, Florida	93
4.2.2. Albemarle County, Virginia	98
4.2.3. Nolfork Kent Merkezi, Virginia	106
4.3. AB Deneyimi	112
4.3.1. Western Harbour, Leith, İskoçya	112
4.3.2. Genitoy, Bussy St. Georges, Fransa	116
4.4. Avustralya Deneyimi	119
4.4.1. Western Australia Plan	119
4.4.2. Belvidere, Perth	123
4.5. Türkiye / İstanbul Deneyimi	127
4.5.1. Kemer Country	127
4.5.2. Bahçeşehir II. Kısım	131
4.5.3. Cumhuriyet Caddesi, Beylikdüzü	136
4.6. Bölüm Sonucu	143

<b>5. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ</b>	<b>146</b>
<b>KAYNAKLAR</b>	<b>152</b>
<b>EKLER</b>	<b>156</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ</b>	<b>166</b>

# KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE KENTSEL TASARIMIN DEĞİŞEN ROLÜ VE YENİ KENTLEŞME AKIMI İLİŞKİSİ ÜZERİNE BİR İRDELEME

(Yüksek Lisans Tezi)

Simge ÖZDAL

MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Haziran 2010

## ÖZET

Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarım Disiplininin Değişen Rolü ve Kentleşme Akımları İlişkisinin değerlendirildiği çalışma toplam beş bölümden oluşmaktadır. Bu bölümlerin başlıkları “Giriş”, “Küreselleşme ve Kentsel Tasarımın Değişen Rolü”, “Kentsel Tasarım ve Yeni Kentleşme Akımı”, “Yeni Kentleşme Akımı ve 10 Yıllık Deneyimin Değerlendirilmesi”, “Genel Değerlendirme ve Sonuç”tur.

Giriş bölümünde amaç, kapsam ve yöntem tanımlanmıştır. Çalışma, Küreselleşme sürecinin sosyal yapı ve fiziksel mekan üzerindeki etkilerini, bu etkiler ile ortaya çıkan bölgesellik ve soyutlaşma kavramlarına karşın kentsel tasarım disiplininin değişen rolünü ve Yeni Kentleşme Akımını tartışmakta ve örnekler üzerinden bir irdelemesini amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, çalışma, küreselleşme sürecinin kente etkilerini; bununla birlikte değişen kent ve kentsel tasarım ilişkisini, ortaya çıkan yeni kentleşme akımlarını; bu akımların önde gelenlerinden biri olan Yeni Kentleşme Akımının oluşum sürecini ve yerel halk ile kamusal alanın ön plana çıkartıldığı çözüm arayışlarını; Yeni Kentleşme İlkelerini ve günümüzde bu Yeni Kentleşme Akımı sürecinin işleyişi ile uygulamalarının, CNU Değerlendirme Sistemi kullanılarak puanlanması yolu ile genel bir değerlendirmesini kapsamaktadır.

Bu kapsam doğrultusunda, son on yılda yapılmış olan Yeni Kentleşme Kongreleri ve ABD, AB, Avustralya ve Türkiye’deki Yeni Kentleşme örnekleri ele alınmıştır. Bu örnekler; CNU değerlendirme kriterleri bağlamında değerlendirilmiş, Yeni Kentleşme kongrelerinin 10. Yılında Kentsel Tasarım Bağlamında bir irdeleme yapılmış, yapılan tüm çalışmalar ışığında incelenen projelerin Yeni Kentleşme Akımı ilkeleri ile uyumlarının yanı sıra mekansal ve sosyal problemleri çözümlemedeki yeterlilikleri tartışılmış ve ortaya çıkan sonuçların genel bir değerlendirmesi yapılmıştır.

**Bilim Kodu** :

**Anahtar Kelimeler** : Küreselleşme, Kentsel Tasarım, Yeni Kentleşme Akımı

**Sayfa Adedi** : 167

**Tez Yöneticisi** : Prof. Dr. Güzin KONUK

**AN EXAMINATION ON RELATIONSHIP BETWEEN CHANGING ROLE  
OF THE URBAN DESIGN AND THE NEW URBANISM IN THE PROCESS  
OF GLOBALIZATION**

**(M.Sc. Thesis)**

**Simge ÖZDAL**

**MIMAR SINAN FINE ARTS UNIVERSITY  
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY**

**June 2010**

**ABSTRACT**

This study analyses the changing role of the Urban Design and its relation with the New Urbanism which is one of the contemporary movements in design field. These issues are evaluated in five chapters which are “Introduction”, “Globalization and the Changing Role of the Urban Design”, “The Urban Design and The New Urbanism”, “The New Urbanism and Evaluation of Experiences in Last Ten Years”, “General Evaluation, and Outcome”

The Introduction part of the study introduces the aim, the scope and the method. The study aims to discuss the impacts of Globalization Process on social and physical structure of the space, and as response to these, evaluates the changing role of the Urban Design and The New Urbanism within the experiences. According to the content, the study scopes the general evaluation of the impacts of Globalization Process on the city; the relationship between the changing roles of the city and the Urban Design; the new movements that occur in response to these impacts; as one of the leading movement, the formation process, solutions and principles of The New Urbanism, and the evaluation of the practices by using CNU Charter Appraisal System.

In this context, the study scopes a detailed evaluation of the New Urbanism Congresses for last ten years; furthermore it includes appraisals and an examination for ten New Urbanist practices from America, Europe, Australia and Turkey, and the last chapter discusses these practices according to the principles of the New Urbanist Movement and evaluates the general results.

**Science Code :**

**Key Words** : Globalization, Urban Design, The New Urbanism

**Page Number:** 167

**Supervisor** : Prof. Dr. Güzin KONUK

## ÖNSÖZ

Geçmişten günümüze kadar “Kentsel Tasarım Sürecinin” gelişimini ve bu gelişimin önemli bir parçası olan “Yeni Kentleşme Akımı”nın kent dinamiğine farklı boyutlardaki yansımalarını incelemeyi amaçlayan bu çalışmanın oluşumunda,

Olağanüstü bilgi birikimi ve bunu yansıtmadaki başarısı ile hayata bakış açımı değiştiren ve profesyonel yaşamımda bana öncülük eden sevgili tez danışmanım sayın Prof. Dr. Güzin KONUK’a, beni her zaman cesaretlendirdiği, birçok farklı konuda deneyimlerinden yararlanmamı sağladığı ve bana inandığı için sonsuz teşekkür ederim.

Ayrıca bu süreçte bana çok değerli bir çalışma ortamında bulunabilme şansı verdiği, değerli birikimlerini hiçbir zaman esirgemediği ve anlayışı için sayın Prof. Dr. Nihal ŞENLİER’e,

Yaptığı değerli çalışmalar ve bilgi birikimi ile bana zaman ayırarak, tezimin şekillenmesinde başından sonuna kadar emeği geçen Dr. Ayşegül Didem ÖZDEMİR’e

Bilgi, zaman ve arkadaşlıkları ile tezime olan katkıları yadsınmayacak boyutta olan İMP Kentsel Tasarım ve Yarışmalar Departmanı’ndan Şehir Plancısı-Kentsel Tasarım Uzmanı Pınar POLATKAN, Peyzaj Yüksek Mimarı Ahu Ceylan DOĞAN ve Şehir Plancısı Utku Serkan ZENGİN’e

Tavsiyeleri ve yol göstericiliği ile verdiğim kararlarda önemli katkısı bulunan Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIZ’a,

Her zaman yanımda olan ve beni cesaretlendiren sevgili çalışma arkadaşlarım ve dostlarım, Güliz ÖZTÜRK, Pınar ÖZYILMAZ, Saniye KARAMAN, Sedef ÖZÇELİK, Miray BAŞ YILDIRIM, Tayfun SALİHOĞLU, Öncü ATASAYAN, Özlem ÇALIŞKAN, Nükhet İpek ÇETİN ve Öğr. Gör. Reyhan YILDIZ’a,

Hayatım boyunca kendime örnek aldığım, beni her zaman destekleyen, güvende hissettiren ve yanımda olan sevgili annem Meral TÜZÜN ve sevgili babam Ömer ÖZDAL’a,

Hayat boyu yanımda olduklarını hissettirerek hayatımı yönlendirmede beni cesaretlendiren sevgili ailem Dr. Gürel TÜZÜN, Çiğdem TÜZÜN ve sevgili ablam Özge ÖZDAL’a,

Son olarak da sevgisi ve inancı ile bana güç veren, yanımda olmayı seçerek tüm zorlukları benimle paylaşan, hayat arkadaşım Mert OKTAY’a yanımda olduğu için,

Sonsuz Teşekkür Ederim

06.2010

Simge ÖZDAL

## TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
<b>Tablo 2.1:</b> Erken Endüstri Döneminden Günümüze Gelişim .....	39
<b>Tablo 4.1:</b> Ele Alınan Konuların Kongrelere Göre Dağılımı .....	83

## ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
<b>Şekil 2.1:</b> Iowa, 1942 Bölgeleme Haritası .....	21
<b>Şekil 3.1:</b> Merkezden Çepere 5 Dk. Yürüme Mesafesinde Komşuluk Birimleri ....	49
<b>Şekil 3.2:</b> Bölge Ölçeğinde Sosyal Bağlantılar, Atlanta, ABD.....	52
<b>Şekil 3.3:</b> Bölge Ölçeğinde Toplu Taşım, Atlanta, ABD .....	53
<b>Şekil 3.4:</b> Komşuluk Birimleri ve Mahalleler.....	55
<b>Şekil 3.5:</b> Koridorlar ve Bağlantılar .....	55
<b>Şekil 3.6:</b> Yapı Adası.....	58
<b>Şekil 3.7:</b> Sokak Ölçeği, Wisconsin .....	58
<b>Şekil 3.8:</b> Bina Ölçeği, Çin.....	58
<b>Şekil 4.1:</b> Transect .....	69
<b>Şekil 4.2:</b> Seaside Village, Hava Fotoğrafı .....	91
<b>Şekil 4.3.:</b> Seaside Village Mastır Plan.....	92
<b>Şekil 4.4:</b> Seaside Village, Tasarım Kodları.....	92
<b>Şekil 4.5:</b> Seaside Village, Vistalı Sokak Görünüşü ve Bina Tipolojileri .....	93
<b>Şekil 4.6:</b> Seaside Village, Kamusal Açık Alanlar .....	92
<b>Şekil 4.7:</b> Albemarle County Sokak Düzenlemeleri.....	96
<b>Şekil 4.8:</b> Albemarle County. Yol Kesitleri ve Hafif Raylı Sistem Şeması.....	97
<b>Şekil 4.9:</b> Albemarle County, Kamusal Açık Alanlar.....	97
<b>Şekil 4.10:</b> Albemarle County, Tasarım Kodları .....	98



<b>Şekil 4.11:</b> Albemarle County, Yapı Adaları.....	98
<b>Şekil 4.12:</b> Albemarle County, Dolgu Alanı Projesi .....	99
<b>Şekil 4.13:</b> Albemarle County, Yürüme Mesafeleri .....	100
<b>Şekil 4.14:</b> Albemarle County, Toplu Taşıım Bağlantıları.....	100
<b>Şekil 4.15:</b> Albemarle County, Mevcut Durum ve Öneriler.....	101
<b>Şekil 4.16:</b> Albemarle County, Arazi Kullanımı ve Yeşil Bağlantılar .....	101
<b>Şekil 4.17:</b> Albemarle County, Dolaşım .....	102
<b>Şekil 4.18:</b> Norfolk Kent Merkezi Planı .....	104
<b>Şekil 4.19:</b> Norfolk Kent Merkezi, Alternatif Ulaşım Sistemleri ve Mahalleler .....	104
<b>Şekil 4.20:</b> Norfolk Kent Merkezi, Komşuluk Birimi Sokakları .....	105
<b>Şekil 4.21:</b> Norfolk Kent Merkezi, Bulvarlar .....	105
<b>Şekil 4.22:</b> Norfolk Kent Merkezi, Ticari Sokaklar .....	105
<b>Şekil 4.23:</b> Norfolk Kent Merkezi, Anayollar.....	106
<b>Şekil 4.24:</b> Norfolk Kent Merkezi, Park ve Meydanlar .....	106
<b>Şekli 4.25:</b> Norfolk Kent Merkezi, Yapı Adası Tipleri.....	106
<b>Şekil 4.26:</b> Norfolk Kent Merkezi, Yapı Adası Tipleri.....	107
<b>Şekil 4.27:</b> Norfolk Kent Merkezi, Tasarım Kodu .....	107
<b>Şekil 4.28:</b> Western Harbour, Hava Fotoğraı.....	110
<b>Şekil 4.29:</b> Western Harbour Planı .....	110
<b>Şekil 4.30:</b> Western Harbour, Kamusal Alanlar.....	110
<b>Şekil 4.31:</b> Western Harbour, Sokak Dokusu .....	111
<b>Şekil 4.32:</b> Genitoy Planı .....	113
<b>Şekil 4.33:</b> Genitoy, Arazi Kullanımı .....	114
<b>Şekil 4.34:</b> Genitoy, Ulaşım ve Yeşil Sistem Şemaları .....	114
<b>Şekil 4.35:</b> Genitoy, Açık Alan Tasarımları .....	114
<b>Şekil 4.36:</b> Western Australia, Komşuluk Birimi.....	117
<b>Şekil 4.37:</b> Western Australia, Komşuluk Birimi.....	117
<b>Şekil 4.38:</b> Western Australia, Komşuluk Birimi.....	117
<b>Şekil 4.39:</b> Western Australia, Tasarım Kodu .....	118
<b>Şekil 4.40:</b> Belvidere, Perth.....	121
<b>Şekil 4.41:</b> Belvidere Planı .....	121
<b>Şekil 4.42:</b> Belvidere, Yukarıdan Görünüş ve Bina Tipleri .....	121
<b>Şekil 4.43:</b> Belvidere Bina Tipolojileri .....	122

<b>Şekil 4.44:</b> Kemerboyu Mahallesi, Yukarıdan Görünüş.....	124
<b>Şekil 4.45:</b> Kemer Country, Kemerboyu Mahallesi, Konut Tipolojileri .....	125
<b>Şekil 4.46:</b> Kemer Country Kemerçi Mahallesi Planı.....	125
<b>Şekil 4.47:</b> Kemer Country, Kemerçi Mahallesi, DPZ Tasarımı.....	125
<b>Şekil 4.48:</b> Kemer Country, DPZ Tasarım Kodu.....	126
<b>Şekil 4.49:</b> Kemer Country, Kemerçi M. Konut Tipolojisi.....	126
<b>Şekil 4.50:</b> Bahçeşehir 2. Kısım Planı ve Yukarıdan Görünüş .....	129
<b>Şekil 4.51:</b> Bahçeşehir 2. Kısım, Kamusal Açık Alanlar .....	129
<b>Şekil 4.52:</b> Bahçeşehir 2. Kısım, Görünüş.....	130
<b>Şekil 4.53:</b> Cumhuriyet Caddesi, Alan Sınırları ve Yukarıdan Görünüş.....	132
<b>Şekil 4.54:</b> Cumhuriyet Caddesi, Yukarıdan Görünüş.....	132
<b>Şekil 4.55:</b> Cumhuriyet Caddesi, 2006 Yılı Mevcut Yapılar.....	133
<b>Şekil 4.56:</b> Cumhuriyet Caddesi, Öneri Plan Şeması.....	134
<b>Şekil 4.57:</b> Cumhuriyet Caddesi, Öneri Kat Kullanımları.....	134
<b>Şekil 4.58:</b> Cumhuriyet Caddesi, Öneri Yüzey İlişkileri .....	135
<b>Şekil 4.59:</b> Cumhuriyet Caddesi, Öneri Bina Kesitleri.....	135
<b>Şekil 4.60:</b> Cumhuriyet Caddesi, Öneri Yapıların 3 Boyutta Gösterimi.....	136
<b>Şekil 4.61:</b> Cumhuriyet Caddesi, 2010 Yılı Mevcut Durum .....	136

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>CIAM</b>	: International Congress of Modern Architecture
<b>DETR</b>	: The Department of Transport, Environment and Regions
<b>CABE</b>	: Commissions for Architecture and The Built Environment
<b>CNU</b>	: Congress For the New Urbanism
<b>TND</b>	: Traditional Neighbourhood Design
<b>TOD</b>	: Transit Oriented Development
<b>DPZ</b>	: Duany Plater-Zyberk & Company
<b>HUD</b>	: United States Department of Housing and Urban Development

# 1. GİRİŞ

Kentler, sürekli gelişim gösteren yapılardır. İnsanlığın ve medeniyetlerin gelişim düzeyi paralelinde kentler de çeşitli gelişme trendleri yakalamışlardır. Günümüzde Dünya ekonomisini ve siyasetini yönlendiren “küreselleşme süreci”, kentlerin anlamlarını ve işlevlerini de dönüşüme uğratmakta, kentler artık ulus devleti sınırlarını aşan etkilere sahip kararların alındığı mekanlar olarak ön plana çıkmaktadır.

Hem yerel hem küresel ölçekte yaşanan ekonomik, sosyal, politik ve mekansal bu değişimler ile birlikte farklılaşan ihtiyaç ve beklentiler doğrultusunda, kentsel tasarım disiplini de farklı bir boyut kazanmış yeni bir rol üstlenmiştir. Özellikle 1980’lerden bu yana kentsel tasarım disiplini artan önemi ile birlikte birçok yenilik, hareket ve akımın ifade biçimi haline gelmiştir.

Madanipour’a göre; çok boyutlu ve hareketli bir bakış açısı için; kentsel tasarım kentsel gelişim sürecinin geniş bir parçası olarak görülmelidir ve önemi kentsel alanın düzenleyicileri, üreticileri ve kullanıcıları perspektifinden analiz edilmelidir. Bu şekilde analizler; kentsel tasarımın, değişim sürecindeki politik, ekonomik ve kültürel rolüne odaklanabilecek, ortaya çıkan yeni anlayış ve hareketleri anlamaya yardımcı olacaktır.

## 1.1. ÇALIŞMANIN AMACI VE KAPSAMI

Yapılan çalışma; değişim sürecinin mekansal etkileri ile kentsel tasarım disiplinin değişen rolünü tartışmakta ve bu süreçte ortaya çıkan kentleşme akımlarının önde gelenlerinden Yeni Kentleşme Akımını, oluşum süreci ve ilkeleri bağlamında inceleyerek, günümüzde Yeni Kentleşme Akımı sürecinin işleyişini örnekler üzerinden açıklamayı amaçlamaktadır.

Bu bağlamda, çalışma, küreselleşme sürecinin tanımı ve bu süreçte kentsel tasarımın değişen rolünü, Yeni Kentleşme Akımının oluşum süreci ve ilkelerini, Yeni Kentleşme Kongrelerini ve örneklerini, son olarak da tartışılan konuların genel bir değerlendirmesini kapsamaktadır.

## 1.2. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Amaç ve Kapsam doğrultusunda, yapılan çalışmada öncelikle, Küreselleşme Sürecinin farklı ölçeklerdeki etkileri incelenmiş, buna göre Kentsel Tasarım disiplininin değişen rolü ortaya konmuş, bulguların Kentsel Değişim süreci ile ilişkisi kurularak, buna bağlı olarak ortaya çıkan tasarım kuramları incelenmiş, değerlendirilmesi yapılmıştır.

İkinci olarak; önde gelen kentleşme akımlarından, Yeni Kentleşme Akımının oluşum süreci ve ilkeleri tartışılmış ve değerlendirilmiştir.

“Günümüzde Yeni Kentleşme Akımı” başlıklı bölümde; son on yıl içinde yapılan Yeni Kentleşme Kongreleri ve örnekleri incelenerek, günümüzde Yeni Kentleşme Akımını Sürecinin geldiği nokta tartışılmıştır. İncelenen örnekler, AB, ABD, Avustralya ve Türkiye/ İstanbul Deneyimleri üzerinden karşılaştırmalı bir bakış açısı ile; CNU Değerlendirme Sistemi kullanılarak değerlendirilmiş ve incelenmiştir.

Son olarak ise; Türkiye ve yurt dışı örneklerinin karşılaştırmalı değerlendirilmesi yapılarak Genel Değerlendirilme açıklayıcı ve betimleyici olarak ele alınmıştır.

## 2. KÜRESELLEŞME SÜRECİ VE KENTSEL TASARIMIN DEĞİŞEN ROLÜ

Küreselleşme, en basit tanımıyla para ve malların dünya üzerindeki hareketliliğinin artmasıdır. 1980'lerin başından bu yana özellikle "üretim, ulaşım ve iletişim" teknolojilerindeki devamlı gelişmeler küreselleşme sürecine hız kazandırmıŐ ve dikkat çekici boyutlara taşımıştır.

Üretim teknolojileri geliŐtikçe pazar ihtiyaçları büyümüş, gelişmiş sanayi ülkeleri pazarlarını dünya çapında genişletme arayışına girmişlerdir. Üretimler ise ücretlerin düşük olduğu, işçilerin olabildiğince az organize oldukları ve devlet desteğinin en yüksek olduğu ülkelere diğeri iki teknolojik gelişme aracılığıyla kolaylıkla kaydırılabilmiştiir.

Ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler malların hareketliliğinin artmasındaki en önemli etkidir. Ulaşımın hızı artarken, maliyeti düşmektedir. Avrupa'da büyük kentlerin birbirine demiryolu ağlarıyla bağlanması gibi dev projeler sonucunda zaman-mesafe matrisleri çok büyük bir hızla değıŐmiştir.

İletişim teknolojilerindeki gelişmeler ise 1980'lerin sonlarına doğru bilgisayarların hızla yayılmaya başlaması ile hız kazanmıştır. İnternetin kullanılmaya başlanması ve yaygınlaşması bilginin akış hızına çok büyük bir ivme kazandırmıştır. En basit anlamıyla kütüphane ve kitap kavramlarından uzaklaşmış, veriler elektronik ortamda saklanabilmeye başlanmıştır. Paranın akışı kolaylaşmış, dünya borsalarında internet üzerinden işlem yapabilmek, kredi kartları, internet ticareti gibi kavramlarla sanal ekonomiye gidiŐ hızlanmıştır.

Özellikle son on yıldır küresel süreçle birlikte yaşanan değıŐim ve gelişmeler, dünyayı küresel ölçekten, uluslar arası, ulusal, kurumsal hatta bireysel gibi çok ölçekli bir yapıda etkilemekte ve yarattığı ekonomik ve sosyal etkilerin farklı ölçeklerde mekana yansımaları geçmişe göre daha belirgin yaşanmaktadır. Böylece küreselleşme mekansal anlamda yalnızca ülkeler arası ekonomik bağımlılıklar ve birleşmeler olarak tanımlanmanın ötesinde, günümüzde zamanın ve mekânın

dönüşümü olarak da tanımlanabilmektedir. Bu durum, son on yıllık dönemde, özellikle ulusal ve yerel ölçeklerde tasarım ve planlama yaklaşımlarını değiştirmekte, ekonomik gelişmelerin yön verdiği bu olgular yavaş yavaş küreselleşme bağlamında yarışan düzene dahil olma yönünde bilinçli olarak kullanılmaya başlanmaktadır.

Yaşanan bu ilerlemeler, küreselleşmenin altyapısını oluşturmakta ve ekolojik, ekonomik, sosyo - kültürel ve fiziksel yapı gibi bir çok boyutuyla, kentler ve yaşam üzerinde büyük değişimlere neden olmaktadır. Bu bağlamda küreselleşme, her ne kadar gümrük sınırları, koruma duvarları gibi ticaret bloklarının ortadan kalkması, ülkeler arası ekonomik bağımlılık ve birlikelikler olarak tanımlanıyor olsa da, bu tanımın altında tanımlanmaya ve tartışılmaya değer birçok temel değişim yer almaktadır. Buna göre; Küreselleşme, kısaca, politik ve ekonomik etkilerin birleşiminden doğan bir dizi karmaşık süreçten oluşmaktadır. (Zengingönül, 2005)

## **2.1. KÜRESELLEŞME SÜRECİ**

Günümüzde küreselleşme süreci, ekonomik ve teknolojik değişimler ve uluslar arası ölçekte ve sürekli genişleyen bir alanda incelenmektedir. Yapılan tartışmalar küreselleşmenin tanımını da oldukça geniş kılmaktadır. Her ne kadar 1989'a kadar yaşanan Soğuk Savaş Dönemi sonrasında ortaya çıkmış bir "sistem" olarak düşünülüyor olsa da, Dünya ekonomisinin büyük bölümünün 1989'dan önce ticaret ve finans aracılığı ile entegre hale gelmiş olması ve Küreselleşmenin bir "sistem" değil, 1945 – 1989 yılları arasındaki Soğuk Savaş döneminde başlayan ve bu güne kadar devam eden ve etmekte olan bir entegrasyon ve uluslararasılaşma "süreci" tanımlıyor olması, bu yanılsamayı ortadan kaldırmaktadır.

Bu farklı tanımlar kapsamında, Held – Mcgrew – Goldblatt ve Perraton'un çok yönlü bir tanımı vardır. Buna göre; "Küreselleşme süreci, dünyanın bir bölgesinde meydana gelen sosyal, politik ve ekonomik faaliyetlerin bir parçası olan olayların, alınan kararların, kürenin bir diğer tarafındaki bireyleri ve toplulukları etkileyen bir kavramdır". Bunun ötesinde, sınırlar arasındaki ilişkinin rastlantısal ya da düzensiz olmadığını daha ziyade düzenlendiğini öne sürmektedir. Held'e göre küreselleşme sürecinin tanımı; esneklik, yoğunluk, hız ve etki kavramlarını içermelidir. Buna göre, aynı düşünürlerin bir başka tanımına göre küreselleşme; " suçtan kültüre, materyalizmden ruhbanlığa kadar çağdaş sosyal yaşamın tüm parçalarının dünya çapında birbirlerine olan bağımlılıklarının genişlenmesi, derinleşmesi ve hızlanmasıdır." (Zengingönül, 2005; Newman ve Thorney, 2009)

Küreselleşme kavramına yönelik bir diğer düşünce ise; Marx'ın, küreselleşmenin, seçim koşullarının olmadığı bir ortamda, insan etkileşiminin ve tarihin bir ürünü olduğu düşüncesidir. Castells ise (1996); küreselleşme sürecinde artan teknolojik fırsatların sonucu olarak sosyal ve mekansal yapının değişime uğradığını, insanların bu gün, "Ağ Toplumu" (Network Society) denilen yeni bir küresel sosyal düzen içinde yaşadığını öne sürmüştür. Bu yaşam biçimine göre; bilişim çağının baskın fonksiyon ve süreçleri, artarak ağlar etrafında toplanmaktadır. (Newman ve Thorney, 2009)

Bu ve bunlar gibi bir çok yaklaşım tartışıldığında küreselleşme sürecini tanımlarken bu sürecin uluslar arası ölçekte; "işletmelerin sınır ötesi faaliyetleri, uluslar arası yatırımlar, ticaret, ürün geliştirme, üretim, kaynak yaratma, pazarlama, örgüt yapılarında değişim, entegre olmuş uluslara arası piyasalar, yeni gelişen ekonomik yapılanmalar, uluslar arası işleme ve politikaların belirleyiciliği, uyum sağlama kapasitesi, sert rekabet koşulları, esneklik, dünya çapında sosyal ilişkilerin güçlenmesi, birbirinden uzak yerel birimlerin birbirinden etkilenir hale gelmesi, yerelin ötesinde kişisel sosyal tecrübelerin geçişkenliği, kültürlerin geçişkenliği ve enformasyon teknolojileri" gibi bir çok kavramı içerdiği görülmektedir.

Küreselleşme kavramı içerdiği bu farklı süreçler ile dünyayı farklı boyutlarda olduğu gibi farklı ölçeklerde de etkilemektedir. Bu ölçeklerden bir tanesi, küresel ölçekte, Dünya Ticaret Merkezi, küresel finans pazarları, yeni kosmopolitleşme, Savaş Suçları Mahkemeleri gibi oluşan küresel kuruluşlar ve süreçlerdir.

Bunun yanı sıra küresel ağlar her zaman tüm sürecin küresel ölçekte gerçekleştiği anlamına gelmemektedir. Bu bağlamda; büyük ölçüde ulusal koşullarda yapılanmış, kurumsal alanlar ve bölgelerde gerçekleşen ikinci bir dizi süreç küresel ölçekte değerlendirilmeyebilir. Bu süreçler, bölgelerin ve kurumsal alanlarda genellikle ulusal ölçekte yapılmaktadır. Ulusal ölçekte ve alt ulus ölçeğinde yerleşmiş bu süreçleri küreselleşmenin parçası yapan durum, sınır ötesi ağlar ve yerel ya da ulusal süreç ve aktörleri birbirine bağlayan çoklu oluşumlardır. (Sassen, 2003)

"Ekonomik" bağlamda bakıldığında; ulusal ölçekteki kurumsal bileşenler, küresel sermaye ve küresel sermaye pazarı oluşumunda kurumsal rol üstlenebilmektedir. Bu kurumlar, küresel ekonominin güncel ihtiyaçlarını belirler.

Ulusal ve alt ulus ölçeklerine "Politik" açıdan bakıldığında ise; küresel ekonomik sisteme eklenen hükümetler, küresel hale gelebilmek için, çoklu sınırlar,

düzenlemeler, yürütücü yasalar, kendi sınırları içinde yer alacak yabancı şirketler, yurt dışında işleyecek şirketler ve pazarların olduğu bir sisteme geçiş yapmak gibi yasal ve düzenleyici dönüşümler yaşamak zorundadırlar.

Sosyal açıdan; Ulusal politikalar, sistem ne olursa olsun, mevcut sistem yolu ile var olma ihtiyacı duymaktadırlar. Bu durum çeşitli sosyal çatışmalara neden olabilmektedir. Bu da resmi olmayan politikaları beraberinde getirmekte ve bu durum informal olarak mekana yansımaktadır. Böylece sokak ölçeğinde sosyal politikaların üretilmesi ihtiyacı doğmaktadır. Bu politikalar, formal sisteme dahil olamayan kişi ve grupların ihtiyaç ve mücadelelerini anlatabilecekleri bir çevre yaratır. (Sassen, 2003)

Kısaca, ulusal ölçekte küreselleşme süreci ulusun, yüksek oranda kurumsallaşmış, sosyo - kültürel işaretler barındıran, ulusalın belli bileşenlerinde uzmanlaşmış olmasını gerektirmektedir.

Bu girdiler göz önüne alınarak bütüncül bir tanım yapılacak olursa, Küreselleşme süreci; dünyada mevcut uluslar arası, ulusal, bölgesel ve yerel katmanlara ait, siyasal, ekonomik, sosyal, ekolojik, kültürel ve coğrafik sistemlerin, birbirleri ile ilişkilerinin her gün daha da fazla artması ile geçirgenliklerinin ve birbirlerini etkileme güçlerinin de arttığı ve dünya çapında "farkındalık ve küresel sisteme dair olumlu ya da olumsuz gelişmelere bilinçli ya da bilinçsiz yanıt verme kültürünün oluştuğu gelişen bir süreçtir. (Zengingönül, 2005)

Küreselleşme süreci temel olarak bu iki ölçekte (ulus /alt ulus, uluslar arası) incelenmekte ve etkileri ekonomik, sosyal, politik ve mekansal süreçler olarak değerlendirilmektedir.

#### *Ekonomik Süreç:*

Küreselleşmenin temelini, öncelikle yerel ölçekte bireysel sosyal ihtiyaç ve isteklerin artması, teknolojik yenilikler ve bunlara bağlı olarak da ticarete yönelik teknolojik ve ekonomik sınırların kalkması oluşturmaktadır. Birbirinden kopuk ele alınan finansal ilişkiler, teknoloji, bilgi, kültür gibi süreçler, özünde kompleks bir süreci tanımlayan temel değişkenlerdir. Ekonomik değişimler de hem teknolojik ve sosyal süreçlerin bir sonucu hem de süreçleri etkileyen bir olgudur ve küreselleşme sürecinde yaşanan en belirgin değişimler öncelikle ekonomide görülmekte ve ekonomi öncelikli bakış açısıyla yaşamın diğer alanlarına yansımaktadır.



Bardhan, Küreselleşmeyi, temel olarak uluslararası ekonominin entegre olması, ve özellikle de dış ticarete ve yatırıma açık olmak olarak tanımlamıştır. O'Rourke ise, küreselleşmeyi ticari engellerin giderek azaldığı, göçlerin önündeki engellerin ortadan kalktığı, sermaye akışının hızlandığı, yabancı sermayenin serbest kaldığı ve teknoloji transferlerinin hızlandığı bir ortam olarak tanımlamıştır.

Bu bağlamda; Dünyada Çok Uluslu Şirketlerin sayıları hızla artmıştır. Üretimlerini dünya çapında desantralize eden bu şirketler, tam tersine kontrol ve yönetim fonksiyonlarını ise merkezde toplama eğilimindedirler.

Küreselleşmenin bir başka ekonomik boyutu ise uluslararası ölçekte gelişmiş ülkeler ve az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki gelir uçurumunun artmasıdır. Küreselleşmede ekonomik süreci oluşturan kapitalizmin gelişmesiyle ortaya çıkan sermayenin, günümüzde bulunduğu ülkeye bağlı olmaması ve sınırların kalkmasıyla çevre ülkelere yayılması, bu süreçte, ülkeler arasındaki gelir dağılımı eşitsizliğini daha da arttırmakta, giderek yoksullaşan az gelişmiş ülkelerin iç ve dış borç yüklerini ağırlaştırmaktadır.

Buna göre; ticaretin serbestleşmesinin ücretler ve gelir dağılımı üzerine etkileri, uygulandığı ülke içi ve uluslararası koşullara bağlı olarak, ülkeler arasında farklılık göstermektedir. Ulusların rekabet edebilirliğinin belirlenmesinde ülke kaynaklarının düzeyinin yanı sıra, iş gücü maliyetleri ve küresel politikalar da etkili olmaktadır. (Zengingönül, 2005)

Bunun yanı sıra; Dünyada yaşanan küreselleşme eğilimleri ile birlikte ticaretin ve sermaye hareketlerinin sınır ötesi özellik kazanması ve yoğunlaşması, sınır ötesi çıkar gruplarını ve değişik milletlere mensup bireyleri sıkı bağlarla birbirine bağlamakta ve toplumun kültürel yapısı ne olursa olsun kapitalizme dayalı, kimliği elinden alınmış tüketim toplumları oluşturmaktadır.

Sonuç olarak, ekonomik süreçte, küreselleşme, ülkelerin ekonomik yapılarını karşılıklı bağımlılık ilişkisi içine sokmuştur. Bununla birlikte, ulus-devletlerin etkinliğini sınırlandırmış, küresel ve yerel ölçeklerde gelir dağılımındaki eşitsizliği arttırmıştır. Bu durum, sosyal birliktelikler ve eşitsizlikler hem küresel hem yerel ölçeklerde mekansal olarak ulaşım bağlantılarına ve fiziksel yer seçim kararlarına yansımıştır

### Politik Süreç:

Küreselleşme sürecinin önemli bir parçası olan Politik Süreç; yeni teknolojiler, yeni ekonomik ilişkiler, hükümetler, uluslar arası örgütler, işletmeler, işgücü ve Sivil Toplum Kuruluşlarının da bulunduğu ulusal ve uluslar arası çok geniş bir alanı yönlendirmektedir.

Politik süreç, Gelişmiş Ülkeler ve Gelişmekte Olan Ülkelerde farklılık göstermektedir. Küreselleşme ve Politik Sürecin etkileşimi bu bağlamda incelendiğinde iki tür yaklaşım ortaya çıkmaktadır. Bunlardan bir tanesi; küreselleşmenin, ulusal politika yapıcılarının tasarrufunun ötesinde bir güce sahip olduğu, bu yüzden ulusal hükümetlerin bir tercihten çok yaptırımla karşı karşıya kaldıklarıdır.

İkincisi ise; ulusal politikaların, küreselleşmenin etkilerini yönlendirebileceği, faydalarını yayabileceği ve zararlarını azaltabileceğidir. (Zengingönül, 2005)

Ulusal politikaların küreselleşme karşısında bağımsız belirlenme şansının olmadığını savunan ilk görüşe göre; özellikle bazı gelişmekte olan ülkeler incelendiğinde; küreselleşmeye dış yardımlarla bağlanan bir ülkenin bağımsız politika geliştirmesi çok zordur. Kredi anlaşmaları ile alınan paranın hiçbir bölümü yatırımlara yönlendirilmediği için söz konusu kredi anlaşmalarının doğası reel ekonominin yararına da olmamaktadır. Ancak bir başka önemli amaca hizmet edilmektedir: Uyum kredileri; kaynakları ulusal ekonomiden uzaklaştırmakta ve ülkeleri, zengin ülkelerden gıda maddeleri de dahil olmak üzere büyük miktarlarda tüketim malları ithal etmeye teşvik etmektedir. Bu sürecin sonucukarşımıza, yerel ekonominin durgunluğa girmesi, ödemeler dengesi krizinin büyümesi ve borç yükünün artması olarak çıkmaktadır. (Chossudovsky, 1999).

Ulusal politika uygulamalarının küreselleşmenin etkilerini yönlendirebileceğini savunan ikinci yaklaşım ise kendi içinde farklılıklar göstermektedir. Bunlardan bir tanesi, ülkelerin yakın tarihlerinde almış oldukları sosyo-ekonomik içerikli kararlar ve bunların uygulama sonuçlarının küreselleşmesinin olumsuz etkilerini artırdığı veya en azından ona temel oluşturduğunu iddia etmekte, bir başka yaklaşım da, küreselleşmenin unsurlarının, ulusal politika uygulayıcıları tarafından yönlendirildiğinde, faydalı olabilecekleri veya tartışılan olumsuz etkilerini azaltabilecekleri yaklaşımıdır.

Bu bağlamda; Türkiye'nin de aralarında bulunduğu dört ülke karşılaştırılmalı olarak araştırılmıştır. Waterbury araştırması, Hindistan, Mısır, Meksika ve Türkiye'yi, küreselleşme sürecinde, kamu gücünün beraberinde getirdiği bürokratik yapılanmayla beraber önemli bazı sorunların ortaya çıkışını araştırmaktadır. Bu araştırma, politikaların ihracattan çok ithalata bağımlı olmasının ekonomik denge sorunlarını arttırdığını ve ülkelerin içinde bulunduğu durumun küreselleşmeden çok kamu politikalarının sonucu olduğunu öne sürmektedir. Ayrıca bu ülkelerde koruma altındaki özel sektörün kamu sektörü üzerinde hak iddia etmesinin bazı durumlarda enflasyonda yükselme ve para birimlerinin aşırı değerlenmesi gibi sonuçlar doğurduğu gözlemlenmektedir. (Zengingönül, 2005)

Özetle, küreselleşme sürecinde devletlerin ulusal egemeliğe dayalı geleneksel yapıları bozulmaya başlamış, bu bozulma bazen ulusal politikalarla bazen ise uluslar arası birlikteliklere, kuruluşlara katılma yoluyla olmaktadır. Bunun yanı sıra kamu hizmetleri özel sektörün eline geçmeye başlamış, bu da özellikle eğitim ve sağlıkta eşitsizlikleri beraberinde getirmiştir. Özelleştirme, düzenleme ve yasal kurumsal serbestleşme politikaları önem kazanmış ve pek çok ülkede uygulama alanı bulmuştur. Bu bağlamda, ekonomik açıdan ana birim olarak yerel birimler, kentler ve bölgeler önem kazanmaya başlamıştır.

### Sosyal Süreç:

Küreselleşme, yalnızca ülkelerin ekonomik ve politik açılardan karşılıklı birbirlerine bağımlılıkları anlamına gelmemekte, bunun yanı sıra, günümüzde zaman, mekan ve toplumların değişimini de içermektedir. Bu bağlamda, kültürel ve sosyal alanda da etkisini yoğun olarak hissettirmektedir. Dünya üzerinde tıpkı sermaye gibi, bilgi, kültür ve teknoloji de hızlı bir şekilde akmakta, çok kısa sürelerde küresel ölçekte yayılmaktadır.

Giddens'a göre; küreselleşme sürecinde kurulan yeni ağlar, "Ağ Toplumlari" olarak tanımlanan yeni sosyal yapılar oluşturmaktadır. Bu "Ağ Toplumlari" gelişmiş ulaşım ağları, üstün iletişim ve bilgisayar teknolojileri sayesinde küresel ölçekte çok yüksek oranda fiziksel hareket kolaylığına sahiptirler.

Ancak yaşanan bu teknolojik gelişmeler, ulaşım ve iletişim olanakları sayesinde toplumlar ve yerleşimler arasındaki, hem coğrafi hem de kültürel farklılıklar azalmakta, yerel ölçekte benzer yapıda olan ve benzer gelir gruplarında yer alan

kişiler, fiziksel mekana yansıyan sosyal bölünmeler oluştururken, küresel ölçekte yaşanan benzeşmeler toplum kültürü ve kent kimliği kavramlarını yok olmanın eşiğine getirmektedir.

Küreselleşme sürecinin toplum üzerinde en önemli etkisi “toplumsal eşitsizlik”, “göç” ve “sosyal kutuplaşma” kavramlarıdır. Küreselleşme ile birlikte yeni bir içeriğe kavuşmuş olan eşitsizlik kavramı, kamunun ekonomik ve toplumsal anlamda etkinliğinin azalmasıyla artmıştır. Tüm bunların yanı sıra, küreselleşmenin dünya üzerindeki toplumları ve kültürleri birbirine yakınlaştıracığı beklentisine karşılık; ırkçılık, bölgecilik, bağımsız devlet kurmak için ayrılma eğilimleri ve etnik savaşlar dünyanın her yerinde hızla artmaktadır.

Göç kavramı ise özellikle dünya kenti tartışmalarında belirleyici olarak kullanılmıştır. Sassen’e göre göç kavramı içinde en önemli olgu düşük ücretli işçilerin göç konusudur. Buna göre, belirli kentlerdeki işçi hareketleri zaman içinde değişebilmektedir. Göç ve nüfus İstanbul’un dünya kenti tartışmalarında da çok önemli bir etmendir. Kırdan kente göç eden insanların buradaki yaşam koşullarına uyum sağlayamaması çeşitli sosyal politikalara ihtiyacı beraberinde getirmektedir.

Ekonomik küreselleşme sürecinin gelir eşitsizliğinin hem yerel hem de uluslar arası ölçekte sosyal kutuplaşmaları arttırmıştır. Bu süreçte özellikle gelişmiş ve az gelişmiş ülkeler arasındaki gelir dağılımı, bu kutuplaşmayı arttırmaktadır.

Castells’e göre; yüksek gelir grubundaki kişiler ve yaşam alanları birbiri ile ilişkili olma eğilimindedirler. Sassen’e göre ise; sosyal kutuplaşma derecesi, küresel kentin bir göstergesi değildir ve küresel kentler, suç oranları, çürüme, güç ve sosyal dışlanma bağlamlarında çok çeşitli olabilirler ve bu farklılıklar küresel kent statüsüne dair herhangi bir şeyi kanıtlamamaktadır. Artan eşitsizlik, mekansal kutuplaşmalara ve planlama politikalarına da öncülük etmektedir. (Newman ve Thorney, 2009)

Tüm bu tartışılanlar, kentlilik bilincini de sarsmaktadır. Küresel kentlerin ya da dünya kentlerinin bağımsız bölgeler haline gelişi ve coğrafya ötesi bir konuma gelmeleri kente ait hissetme olgusunu da zorlaştırmaktadır. Kaybolan kenti sahiplenme duygusu ve artan benzerlikler, kentleri farklılaşma ve yeni kimlik arayışına itmektedir. Bu farklılaşma ve kentleri pazarlama girişimleri kentsel mekanların ve imaj arayışlarının sürekli olarak değişmesine neden olmaktadır.

Tüm bu tartışmalar, eşitsizlik, göç ve buna bağlı olarak kutuplaşmaların, kentsel planlama politikalarının önemli bir konusu olduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle sosyal boyutta öne çıkan bu üç faktör küresel kentlerde mekana yeni bir düzen getirmektedir. Bu yeni mekansal düzenlemeler yeni bölgelemeler ve yeni sosyal çelişkileri beraberinde getirmektedir.

#### Mekansal Süreç:

Küreselleşme süreci, tüm tanımlarının yanı sıra, zaman ve mekanın dönüşümünü de kapsayan bir kavramdır. Aynı ayrı tanımlanmış ve analiz edilmiş, farklı, süreçlerden oluşan kompleks bir sistem olarak küreselleşme sürecinde araştırılması gereken bileşenlerden bir tanesi mekansal ölçekler arasındaki bağlantılardır. Bu konu özellikle küresel güçler, ulusal planlama sistemi ve kentsel planlama politikası arasındaki bağlantıyı anlayabilmek için çok önemlidir.

Küreselleşme sürecinde özellikle ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki hızlı ilerlemeler ülke ve bölgeleri bir araya getirip, sınırları ortadan kaldırırken, kentsel yığılmalar artmaktadır. Bu yığılmalar, kentler için yenilik merkezi olmalarına yardımcı olurken, birçok olumsuz etkiyi de beraberinde getirmektedir. Bu durum yerel düzenlemeler ve çeşitli planlama politikalarını beraberinde getirmektedir.

Castells'e göre; "Akış Mekani" (space of flows) olarak adlandırdığı "küresel kentler arasındaki bilgi ve para akışı" ölçekler arasındaki sınırları bulanık hale getirmiştir. Farklı akış mekanlarının fiziksel mekandan da farklı beklentileri vardır. Bunlardan bazıları sanal işlemler içerebileceği gibi, küresel uygulamaların fiziksel mekana ihtiyaç duymasına ya da sınırlı kentsel alan üzerinde talep oluşturmasına rağmen, fiziki alan üzerinde belirli bir yapıya sahip olmayabilirler. Bu geniş ekonomik süreçler ve yerellik arasındaki ilişki kent teorilerinin temel konusunu oluşturmaktadır. Buna göre; öncelikle küresel değişimin, mekansal gelişmeyi şekillendiren kent ekonomileri, sosyal yapılar ve kentsel karar verme süreçleri üzerindeki etkileri anlaşılmalıdır.

Buna göre; Kent planlama genellikle ekonomik, sosyal ve çevresel tüm bileşenleri düşünmelidir. Küresel bölgeler için kent planlama bu bileşenleri tanımlamalı ve öncelik sırasını belirlemelidir.

Kentler ve küresel bölgeler bağlamında son 20 yılda “Dünya Kenti” ya da “Küresel Kent” kavramları ile küreselleşme sürecinde ekonomik değişim ve kent arasındaki ilişki tanımlanmaya çalışılmıştır. Peter Hall; dünya kentlerini politik gücün merkezi olarak tanımlamaktadır. Buna göre; uluslar arası güçler, devlet ajansları, profesyonel organizasyonlar, ticaret merkezleri, işçi sendikaları yer almaktadır. Bu kentler, kültür, bilgi ve büyük endüstrinin merkezidir.

Friedmann ve Wolff’a göre ise; dünya kentleri, küreselleşme süreçlerinin belirgin düğüm kentler yoluyla eklemlenmesi ve bu kentleri şekillendirmesidir. Friedmann, dünya kentini belirlemeye yönelik bir dizi kriter öne sürmüş ve kentleri hiyerarşik bir sıraya koymuştur. Bu kriterler; ana finans merkezi, uluslar arası organizasyonların merkezleri, uluslar arası kuruluşlar, hizmet sektöründe hızlı büyüme, önemli imalat merkezleri, ana ulaşım düğümleri ve nüfus büyüklüğüdür. Bu kriterle ışığında Friedmann, dünya kentlerini birincil ve ikincil dünya kentleri olarak hiyerarşik bir sıraya koymuştur. Bu ve bunun gibi yapılmış diğer çalışmalar ışığında New York, Londra ve Tokyo listenin en başında yer almaktadır. Bu kentler, daha sonra 1989 yılında Thrift tarafından, 1991 yılında ise Sassen tarafından Küresel Kent tanımlanmıştır.

Sassen 2001 yılında “küresel kent” ve “dünya kenti” arasında keskin bir ayırmda bulunmuştur. Buna göre; Küresel Kent, belli bir eğilim sonucu ortaya çıkan yeni bir kent formunu beraberinde getirirken, geçmişte uluslar arası bağlantıları olmuş birçok kent Dünya Kenti olarak tanımlanabilmektedir. Küresel kentler, hizmet sektöründe uzmanlaşmış, ürün ve pazarlamaya yönelik alanlardır. Bu yüzden, küresel kuruluşların yarattığı faaliyetler ve ürettiği destek hizmetleri ile finansal, teknolojik ya da iletişime yönelik yenilikler nedeniyle devamlı öncü bir rol üstlenmek zorundadırlar. Kısaca küresel kentler, küresel fonksiyonların üretildiği kentlerdir.

Dünya kentleri üzerine yapılan araştırmalara bakıldığında ise, bu kentlerin, küresel ekonomik sistemlerde düzenleyici birer düğüm olduğu ve kürese karar verme merkezleri olduğu görülmektedir. Bu kentler, dünya kentleri sisteminde yarışmacı bir role sahiptir.

Ancak yakın zamanlı araştırmalar, dünya ve küresel kenti tanımlamada göz önünde bulundurulmuş kriterler doğrultusunda karşılaştırmalı bir analiz için yeterli veri olmadığı, yapılmış sıralamaların statik olduğu ve neden bazı kentlerin çok önde olduğu sorusunu yanıtlayamadığı doğrultusundadır. Bazı düşünürler, dünya kenti

sıralaması yapabilmek için küreselleşmenin farklı süreçleri ile kentlerin yaşadığı süreçler arasındaki bağlantıların kurulması gerektiği ve bu veriler elde edilmeden küresel ya da dünya kentleri yerine “Küreselleşen Kentler” kavramının kullanılmasının daha doğru olacağını düşünmektedirler. (Newman ve Thorney, 2009)

Newman ve Thorney’e göre; dünya kentlerinin üç boyutu vardır. Bunlar; dünya kentlerinin fonksiyonel vurgusunun mekan ile nasıl ilişkilendirildiği, dünya kenti hipotezinin sosyal etkileri ve kentin tarih ve kültürünün küreselleşme üzerindeki etkisidir.

Buna göre, dünya kenti görüşü, küresel ekonominin bileşenlerine odaklanmış, ekonomi ağını ve gelirler arası kutuplaşmayı vurgulayan bir yapıya sahiptir. Ancak, geniş ölçekte, dışa bağımlı ekonomiler, yerel, ulusal ya da bölgesel faktörler ile açıklanabilecek farklı ekonomik süreçlere açık olabilirler.

Günümüzde bu tartışmalara ışık tutabilecek mekansal bir başka ölçek olarak “Kent-Bölge”ler ortaya çıkmıştır. Buna göre; evrende, bölgesel düğümler küreselleşmeyi yönlendirmektedir. Ancak bu düğümlerin, küreselleşmenin etkileri ile başa çıkabilmek ve yeni kimlik oluşturabilmek için yerel karakterleri ve dinamikleri değişime uğramaktadır. Bu alanlar küresel ekonomide yeni bir role sahiptir ve öncü kuruluşlar için bölgesel mekanlar ve yeni politik kuruluşlar için yeni potansiyeller sunmaktadır.

Scott’a göre; küresel kent-bölgelerin başlangıç aşaması birleşmelerden oluşmaktadır, çünkü birbirine yakın yerel yönetimler, küreselleşmenin zorlukları ile daha kolay başa çıkabilmekte ve fırsatları daha etkin bir şekilde değerlendirebilmektedirler. Bu nedenle, son yıllarda ekonomik ve politik organizasyonlar bölgesel ölçekte bir araya gelmektedir, bu da kent-bölgelerin oluşumunu beraberinde getirmektedir. Bu bölgesel oluşumlar küreselleşme ile mücadele etmede kolaylıklar sağlamanın yanı sıra bu süreçte artan kentler arası yarışta rekabet gücünü de arttırmaktadır.

Newman ve Thorney’e göre; Küresel Kent-Bölgeler sürece yeni bir mekansal bakış açısı getirmektedir. Ancak, Dünya Kenti sürecine bağlı birçok tartışmayı da çözümsüz bırakmaktadır. Ancak burada üstünde durulması gereken konu, bu şekilde büyük bir bölgesel durumun kent planlama üzerindeki etkileri ve mevcut

planlama politikalarının kent çekirdeği ve küresel kent bölgeleri ne kadar sahiplenebildiğidir.

Bu bağlamda incelendiğinde İstanbul kenti “Uluslararasılaşan Kent” kapsamında yer almaktadır. Uluslar arası olma yolundaki kentler, dünya kentlerine ya da küresel kentlere kıyasla az gelişmiş ülkelerin büyük kentleridir. Küreselleşmenin yönetildiği kentler olmaktan çok küresel sermayenin akış trafiği üzerinde bulunan kentlerdir. Bu kentlerin dünya kenti olabilmeleri için kent için tanımlanmış ve pazarlanan imaj, tarih, kültür ne olursa olsun, altyapı, ulaşım, sosyal hizmetler, kentleşme ve kentlilik bilinci gibi sorunları çözümlenmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, küreselleşmenin tüm bu etkileri farklı boyutları ile ele alınmalıdır. Ancak boyutu ne olursa olsun küreselleşme, kentleri her seviyede etkilemekte ve bununla birlikte kent planlama yeni bir rol üstlenmektedir. Küreselleşme ve buna bağlı süreçlerin kentler üzerindeki etkilerinin, değişimin boyutlarının anlaşılabilmesi ve yeni politikaların üretilebilmesi için, o kente ya da bölgeye ait farklı potansiyellerin, güçlerin ve etki alanlarının, stratejik planlama ve politikalar bağlamında her kent için detaylı olarak çalışılması gerekmektedir.

## **2.2. KÜRESELLEŞME VE KENTSEL DEĞİŞİM SÜRECİ**

Kentlerin orijini, insanların güvenlik ve savunma, ticaret ve ihtiyaç mallarının değişimi, bilgiye, diğer insanlara ve kaynaklara ulaşma, toplumsal aktiviteler ve organizasyonlarla ilişkili olma gibi amaçlarla bir araya gelme ihtiyacına dayanır. İlk yerleşimden bu yana insanların bir araya gelme nedenleri artarak çoğalmıştır. Böylece teknolojinin kullanımı ve kent formu üzerindeki etkileri çok önemli boyutlara taşınmıştır. Ulaşımındaki yenilikler ile birlikte artan hareket imkanı, aktivitelerin mekansal dağılımındaki değişimi ve kentsel değişimdeki anahtar faktör haline gelmiştir. Böylece yenilikler kentlerin saçaklanmasını sağlamıştır.

Kısaca; yeni teknolojilerin, yeni çalışma ve yaşam şekillerinin dünyaya yayılması ile şehirler, bu gelişmeleri barındırmak için değişim geçirmişlerdir. Özellikle son 10 yılda kentsel dinamiklerin küresel ekonomiler üzerinde etkisi artmaktadır. Bağımsız kentler kendi içsel ekonomilerini yönlendirirken ve dışsal ekonomilerden etkilenme düzeylerini şekillendirirken, pazarlar ulus sınırlarını ve ilgi alanlarını genişletmeye devam etmektedir. Böylece ortaya değişimin kent ağlarını yeniden şekillendirdiği ve bunun pazara yansıdığı bir döngü çıkmaktadır. Bu değişimlerin büyük bir bölümü,



kentsel ölçekte, dağılıma ve merkezden uzaklaşmaya neden olmuştur. Daha derin anlamı ile merkez alanlar zayıflarken, düşük yoğunluklu banliyö alanları gelişmiştir. Bu durum, hem sanayileşmiş kentlerde yaşayan ve endüstriye dayalı alanlarda hem de kırsal alanlarda değişime uyum sağlamak için bir baskı yaratmıştır. Böylece bazı kırsal toplumlar imalat sanayinin daha sert çalışma ve yaşam şartlarına, daha önceki sanayi toplumları ise hizmet sektörünün gerektirdiği daha esnek yaşama geçiş yapmıştır.

Bununla birlikte nüfus dengeleri yerel ve küresel ölçeklerde bozulmuş, nüfusun kırsal alanlardan kentlere göçü, kentlerde devamlı bir nüfus artışına neden olmuştur. Ancak günümüzde kentsel büyüme, sanayileşme sürecinin aksine nüfusa göre büyümek yerine, kentsel ekonomik duruma göre büyüme eğilimi göstermektedir. Özellikle 1990'lardaki uzun dönemli gelişme, ekonomide, yapılı çevre tarafından emilmesi gereken fazlalıklar yaratmıştır. Bu bağlamda küreselleşme sürecinin son yıllarında, ekonomi, nüfusun hem yerel hem küresel ölçekte dağılımını ve buna bağlı olarak da kentlerin yüz ölçümünü belirlemektedir. Bu kentlerin yükseliş süreci, dünyanın her yerinde yaşanmaya başlamıştır.

Küreselleşme sürecinde, iletişim teknolojilerinde, coğrafi pazar koşullarında (özellikle yerelden büyük ölçeğe geçişte) ve nüfusta (özellikle gelişmekte olan ülkelerde) yaşanan üç dizi değişimin toplumlar üzerindeki etkileri özellikle gelişmekte olan ülkeler üzerinde görülmektedir. Bu süreçte, bazı kentler, değişimi güvenli bir şekilde yönetebilirken, diğerleri için sosyal dengeler bozulmuş ya da yoksulluk baş göstermiştir. Bu sosyal kutuplaşmalar ve parçalanmalar, kent yaşamında ve birçok sorunu beraberinde getirmiştir. Özellikle ekonomik dışa açılımlar ile sosyal kutuplaşmanın çakıştığı kentlerde parçalanmanın hem sosyal hem fiziksel mekandaki yansımaları göz ardı edilemeyecek kadar fazladır. Bu noktada, dışlanmış mekanlar yerine, erişilebilir çevreleri teşvik ederek bu süreci tanımlamanın yollarından biri olarak kentsel tasarım kullanılmaktadır.

Bazı düşünürlere göre, bu üç değişim, kentlerde daha çok karma kullanım gelişmelerini ve gelişmekte olan ülkelerde Türkiye'deki plazalar gibi büyük ve daha az sayıda alışveriş merkezlerini, yüksek yoğunluğu ve daha çok kentsel gelişmeyi beraberinde getirecektir. Bu durum, kentlerin yüzölçümü kadar işbölümünü de değiştirmektedir. Ekonominin aradığı yüksek üretim gücü ve düşük maliyet arayışının küresel ölçeğe yayılmasıyla ortaya çıkan bu yeni işbölümü, yönetim ve ihtiyaç alışverişi arasında geniş mesafeler yaratarak, düşük ücretli bazı alanlarda sanayileşmeye, ürün yüksek ücretli bazı alanlarda ise sanayiden uzaklaşmaya

neden olmuştur. Bunun sonucu olarak birçok batı kenti imalat sanayi fonksiyonunu kaybetmiş ve aktif olarak yönetim, ihtiyaç ve hizmet alışverişi için yarışma üzerine kurulu yeni bir ekonomik rol üstlenmiştir. İmalat sektörü, dünyanın daha düşük maliyetli bölgelerine taşınmış, bunun karşılığında batıdaki kentler, kontrolün, yeniliklerin, alışveriş ve tüketimin merkezi haline gelmiştir. Bu durum kentte ekonomi temelli yapısal bir değişimdir. (Madanipour, 2006)

Küreselleşme sürecinin ulusal ölçekte mekan üzerinde “sınır kentleri”, “banliyöler” ve eğlence alanları haline gelen “Merkezi İş Alanları” gibi ana etkileri olmuştur ve bu süreçte ekonomik büyümenin göstergesi olarak bir kentin imajı bina ve gökdelenlerin yarattığı silüet ile tanımlanmaktadır. Bunun yanı sıra, sınırların genişlemesi bina desenleri ve açık alanların tasarımında belli başlı uluslar arası örneklerin yaygınlaşmasına neden olmuştur. Ancak bu yapıların sayısının fazlasıyla artması ve kentlerin silüetinde yarattığı benzerlik, tarihsel olarak geliştirilmiş olan ortak zemini bozmaktadır. Yetersiz ilgiden kaynaklanan bu bozulmalarla birlikte kamusal mekana yönelik problemler ortaya çıkmaktadır. Bu yapısal değişim ve bozulmalar, günümüzde kentlerin küreselleşme yarışındaki rollerini de belirleyen farklılaşma arayışlarına neden olmuştur. Böylece kültürel kimlik öne çıkmakta, kentlerin geleceğine yönelik yeni imaj tasarımları geliştirilmektedir.

Bu bağlamda günümüz kentlerinde; “estetik kalite”, “ön ve arka plandaki yapıların ilişkisi” ve “kent tarihi” ön plana çıkmaktadır. Bunların sonucunda günümüzde, modernizmin getirdiği sade yapılar yerini bir kimlik vurgusu olarak yapı süslemeleri ve dekoratif elemanlara bırakmaktadır. Binalardan, dekoratif elemanlardan, kullanılan malzemeler ve bunların gökyüzünde oluşturduğu silüetten o kentin karakterini oluşturmada yararlanılmaktadır. Küreselleşme sürecinin en önemli göstergesi ticaret yapıları ön planda yer almaya başlarken kamu yapıları geri plana itilmektedir. Kent kimliğinin en önemli ögesi olarak tarih, sokaklara ve binalara yansımakta ve bu yapılar, yeni imaj yaratmada geçmişin izlerini taşıyan birer sembol olarak kullanılmaktadır. Bu doğrultuda, günümüzde tarihi modern ile uyum içinde korumak büyük önem taşımaktadır. Tarihe saygı, geleceğin mekanlarını yaratırken, mekan algısı oluşturmada yardımcı olarak kullanılmaktadır. (Lang, 2001)

Küreselleşme sürecinde kentlere dair bir diğer önemli konu ise kentler arası yarışdır. Küresel kentler ekonomik süreci yönlendirirken, küresel pazar da her gün ulus sınırlarının ötesine geçmekte, bu durumda kentler arası yarış arttırmaktadır. Bunun yanı sıra kent ağlarını, pazar fırsatları ve gelir dağılımını yeniden şekillendirmektedir.

Kentler dünya çapında birbirine bağlanmakta küresel sistemde yeni bir değer kazanmaktadır.

Yarışan kentler bağlamında, pazar değişikliklerini kontrol edebilme ve market değişikliğine adapte olabilme kabiliyeti göz önüne alındığında, metropoliten kentler ve çekirdekte yar alan büyük kentler, bu iki ilkeyi etkin bir biçimde değerlendirebilmektedirler. Çünkü hem hızlı şekilde tasarım trendlerini yükseltebilecek hem de değişken pazar ihtiyaçlarına uyum sağlayabilecek yeterli güç ve insan sermayesi elde edebilirler. Ancak bu güçten yoksun olan çeperdeki küçük kentler, pazarda yeni eğilimler yaratabilecek yeniliklerin üretimine ihtiyaç duyarlar. (Gospodini, 2002)

Kantor'a göre; endüstrileşme sonrası dönem kentleri yüksek oranda bu yarışmacı ekonomik çevreye bağımlı hale gelmiştir. Buna göre coğrafi yapı ve jeoloji, belli bir yerdeki yeni bir işin konumunu hiç olmadığı kadar etkilemektedir. Sermayenin konum değiştirme kapasitesine göre, bütün kentler birbirinin yerine geçebilir, biri diğerine karşıdır ve sermaye yatırımları için yarışmaya zorlanmıştır. Bu bağlamda; Kentsel yenileme kentleri tekrar yapılandırmak üzere bir seçenek olarak, bir büyüme endüstrisi haline gelmiştir. Terk edilmiş park kalıntıları, eski kanallar ya da su kıyıları gibi endüstriyel bölgeler ev ya da restoran alanlarına dönüştürülmüştür, bu da kent yaşamının canlanmasına yardımcı olmuştur. Ancak birçok kentte kamu kuruluşları, belli fonksiyonel konulara, özel girişimciler ve tasarımcılar da belli alanlara yoğunlaşmış, böylece kentsel alana hiç ilgi gösterilmemiştir.

Ekonominin kentlere etkisinin yanı sıra kentsel değişimler de ekonomik gelişmeyi etkilemektedir. Kaynakların bir yerden diğerine kolaylıkla taşınabildiği, küreselleşmiş ekonomilerde, kentler, yeni iş olanakları arayan firmalar gibi davranmaktadır. Özellikle endüstri toplumlarından bu yana yaşanan yapısal değişikliklere kentleri uydurabilmek için yeni mekansal organizasyonlar ve yeni imaj projeleri gerekmektedir. Bu yüzden kentler, yer değiştirme, yatırımcı ve turist çekme gibi yöntemlerle küreselleşme sürecine ayak uydurabilmek ve birbiri ile yarışabilmek için var olan sanayi imajını yeni ve dinamik olan ile azaltma yoluna gitmektedir. Yeni altyapılarını olduğu kadar tarihsel varlıklarını da vurgulama yoluyla potansiyel ziyaretçi ve yatırımcılar için tamamen farklı bir imaj yaratmayı hedeflemektedirler ve bu imajı yaratırken en önemli kaynak yerel bölgelerdir. Yerel bölgeler, kültürel ve ekonomik anlamda yerel farklılıkları kullanarak, küresel bir kültür modeli oluşturma yoluna gitmektedirler. (Madanipour, 2006)

Kentler ölçeğinde yaşanan tüm bu değişimler, daha küçük ölçekte, kent formlarının yanında kent mekanını da neredeyse yerleşimler tarihi boyunca etkilemiştir. Bu bağlamda kentsel yerleşimler dört tarihi dönemden bahsedilebilir. Bunlardan ilki kentsel mekanın pazar alanı niteliği, ikincisi, endüstrinin merkezi, üçüncüsü, hizmetin sağlandığı tüketim merkezi; dördüncüsü ise, bilginin merkezi olarak kentlerdir.

#### Sanayi Öncesi Kent Formu:

Endüstri devrimi öncesi kentlerin çoğu Avrupa ve Asya'da yer almaktadır. Bu kentlerin varlıkları dışarıdan aldıkları gıda mallarına ve hammaddelere dayalıdır, bu yüzden bünyelerinde, siyasal, dinsel ve eğitime yönelik fonksiyonları da barındırmalarına rağmen bir Pazar özelliği taşırlar. 18. Yy da kentsel nüfus çok düşük bir hızla artmaktayken, nüfusun büyük bölümü kırsal alanlarda yaşamaktaydı. Özellikle ulaşım ve depolamadaki yetersiz teknolojik olanaklar, kentteki nüfus artışını ve kentsel yayılmayı büyük ölçüde sınırlandırmaktaydı. Sanayi Devrimine kadar kentsel alan; Ulaşım metodu ve hızı; Yerel yapı malzemelerine ulaşılabilirlik ve Bina yapım metodlarına bağlı olarak şekillenmekteydi.

Bu çevresel ve teknolojik etkilerin yanı sıra, kentin ekonomik ve toplumsal yapısı da kent formunu etkileyen önemli etkenlerdendir. Buna bağlı olarak, yaya ulaşımına elverişli sokaklar ve az katlı ancak, içinde çok sayıda aile barındıran konutlar yapısal özellikler arasında yer almaktadır. Bu dönemde kent formundaki en önemli özelliklerden biri duvarlardır. Kitlesele iletişim araçlarının olmaması ve güvenlik endişeleri nedeni ile kentler birbirinden yalıtılmıştır. Kentler duvarlar ile çevrili olabileceği gibi toplumsal farklılaşmalardan doğan büyük mahalleler de duvarlar ile birbirinden ayrılabilir. Bu keskin toplumsal ve mekansal farklılaşmalar, etnik gruplar arasında görülebildiği gibi meslek grupları ve ekonomik sınıflarda da kendini göstermektedir. Bu bağlamda kentin çeperlerinde yaşayan aşağı sınıfların ve azınlıkların kent merkezine ve olanaklara ulaşamaması ve kalabalık semtler oluşturmasıyla komşuluk birimi kavramı oluşmaya başlamıştır.

Sanayi öncesi kentler temel olarak "organik" ve "planlı" olarak ikiye ayrılabilir. Birçok kasaba ve kent, parçalı olarak amaca özel alanlar ile genişlemiştir. Planlı gelişmelerin ise en belirgin özelliği Yunan ve Roma planlarında da sıkça rastlanan grid sistemdir. Bu dönemlerde günümüz kentlerinin aksine mekansal uzmanlaşma görülmemektedir. Meslek gruplarında farklılaşma ve uzmanlaşmanın yüksek seviyede olmaması ve toplumun üretimin neredeyse her safhasında görev alması, işyerlerinin konut ile bir arada yer alması ya da konuta yakın seçilmesini beraberinde

getirmiştir. Dini yapıların eğitim amacına da hizmet ediyor olması, bu mekanları kentin ve toplum yaşamının merkezi haline getirmiştir. Ayrıca ticarete genel bir fiyat olmaması ve yüz yüze pazarlığa dayalı olması nedeni ile kent merkezinde ve çevresinde yer alan toplanma alanları önemli odaklar olarak mekanda yerini almaktadır. (Sjoberg, 1960)

Sanayi öncesi kentten endüstri kentine geçiş döneminde kentsel gelişim desenleri, sanayi devrimi beraberinde yaşanmaya başlayan ulaşım ve iletişim teknolojileri ile değişim geçirmeye başlamıştır. Yaşanan gelişmeler sonucu sanayi öncesi toplumlardan farklı olarak kar amaçlı kişi ve kuruluşlar ortaya çıkmıştır. Böylece yüz yüze iletişimin maliyetli sayıldığı, katılımcıların mekan ve zamanda ayrıldığı bir düzene giriş yapılmıştır.

#### Endüstri Kenti Kent Formu:

18. yy'ın sonu ve 19. Yy'ın başlarında kapitalist ekonomilerin ortaya çıkması ve Endüstri Devrimi'nin gerçekleşmesi, yeni bir kentleşme dalgasını beraberinde getirmiştir. Büyük metropoller ve geniş sanayi alanlarının eylemlerin odağında yer alması, kentlere yeni bir dinamik kazandırmıştır ve öncelikle İngiltere daha sonra diğer ülkeler olmak üzere birçok kent, sosyal, ekonomik ve fiziksel değişimler geçirmeye başlamışlardır. Hızlı nüfus artışı ve tarımsal üretim yöntemlerindeki değişimler, kırsal alanda işçi fazlalığına neden olmuştur. Aynı zamanda sanayi ve madencilik ile zenginleşen kentler, işçilere yüksek yaşam standartları sunmaktadır. Böylece yoğun endüstri bölgeleri ile kentler, kırsal alandan kentsel alana göçü tetiklemiş ve kentlerin hızlı büyüme süreci başlamıştır. Ancak, toplu taşımın olmaması, işçileri fabrikaların çevresinde yaşamaya zorlamıştır. Bunun sonucunda, rastgele gelişim göstermiş fabrikaların çevresindeki planlı işçi konutları sağlıklı koşullara neden olmuş ve uzun yıllar bu büyüme biçimi kopyalanmıştır. (Carmona ve diğ. 2003)

Endüstri Kentleri, sosyal yapısı, organizasyonları ve formu ile karakterize edilir. Formu ise, sanayi alanları, işçi konutları (dağınık mahalleler, banliyöler ve sosyal konutlar dahil), kamusal alanlar, ulaşım altyapısı ve yönetim yapısının kombinasyonu belirlemektedir. Kentin sosyal yapısı, kent merkezindeki sanayi alanları ile iç içe yaşayan işçi sınıfı ve eski Avrupa kentlerinin tersine dışarıdaki banliyö alanlarına atılmış burjuva sınıftan oluşmaktadır. Bunun yanı sıra burjuva ve yeni işçi sınıfı dışında hızlı kentleşme ve göç sonucu Endüstri Kentlerinin nüfus yapısı oldukça çeşitlilik göstermektedir. Bu bağlamda Marx; Endüstri Kentini; en başta sosyal çatışma, eşitsizlik, kentsel baskı sosyal ayırım ve mekansal

spekölasyon mekanı olarak tanımlamıştır. Marx'ın analizlerini takip ederek David Harvey ise, daha çok yapılı çevreye odaklanarak, mekanın sosyal çatışmalar ve kapitalizm üzerindeki etkileri vurgulamış, böylece endüstri kentine yapılan yatırımların önünü açmaya çabalamıştır.

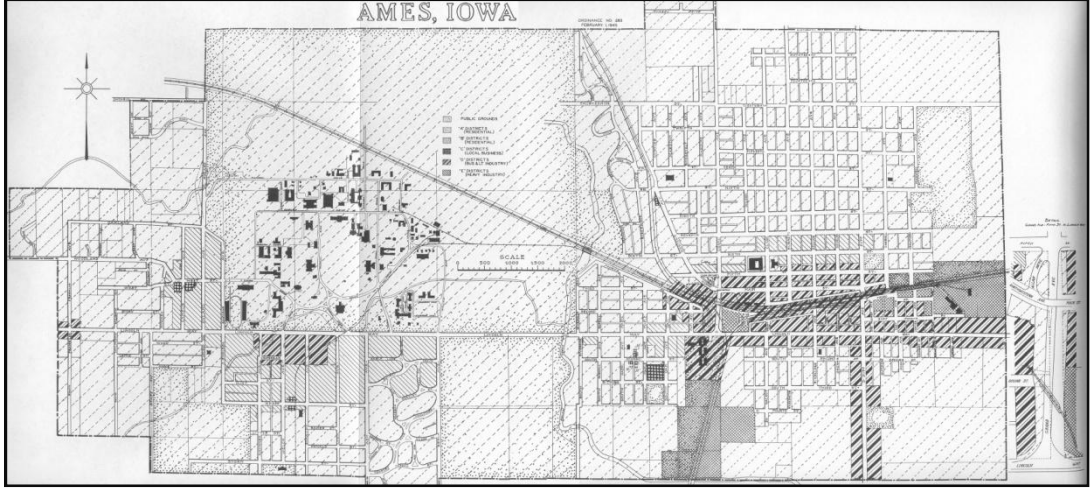
Sanayi Devrimi ile kentsel mekan ve toplum üzerindeki artan baskı ve değişimler, erken dönem 20. yy'da, kent formu ve yapısına dair bir çok analizi beraberinde getirmiştir. Yapılan en etkili açıklama ve çalışmalar, daha sonra "Chicago Okulu" olarak tanınan, Chicago Üniversitesi tarafından yapılmıştır. Chicago'nun yeni bir kent olması ve sanayiye dayalı hızlı büyümesi bu çalışmalar için tetikleyici olmuştur. Bu dönemde kent modellerinin birçoğu bu araştırmaları temel alarak oluşturulmuştur. Buna göre; gelişmiş bir endüstri kenti, ağırlıklı olarak ticaretin yer aldığı bir Merkezi İş Alanı (MİA) ya da kent merkezine sahiptir. Bunun çevresinde ise, yakınında geniş işçi konutları ile birlikte sanayi halkası yer almakta, bir sonraki halkada da orta sınıf banliyöleri yer almaktadır. Ulaşım sistemi erişilebilirliği en yüksek kentsel mekan olarak MİA'ya odaklanmıştır. Endüstri dönemindeki en önemli teknolojik gelişme deiryoludur.

Ulaşım ağları ve yol sistemi bu kent merkezinden dağılmaktadır. Bu sistemde, yapı yoğunluğu arazi değerlerinin en yüksek yer olduğu kent merkezinden çeperlere gittikçe düşmektedir. (Carmona ve diğ. 2003)

Bu dönemde, Endüstri Kentlerinin karmaşasına karşılık ortaya çıkan en önemli planlama hareketlerinden biri 1916 yılında başlayan New York Bölgeleme çalışmasıdır. Düzenleme, kente bir dizi sınır çekmekte, birbirinde ayrılmış bölgelerde farklı kullanımlar öngörmektedir. Kent yüzeyi, yükseklik, parsel alanı, ve her parsellerdeki yapıların fonksiyonuna göre sınıflandırılmıştır. Bölgeleme mekanı barınma, ticaret, sanayi ve dinlenme alanları olarak kodlamıştır. 1929 yılında 750'nin üzerinde Amerikan kenti bölgeleme düzenine uygulamıştır.

Bölgeleme süreci, hem kentteki günlük hayatı programlamaya yönelik bir süreci, hem de ket hayatına yönelik bir imaj yaratarak bir ürünü sunmaktadır. Başlıca amacı, sanayi ve ekonomik büyümeyi teşvik ederken, toplum için korunaklı konut alanlarının olduğu bir kent imajı sunmaktır. Yapılan planlar çoğu yerel bölgede, daha önce tren ve su yolları boyunca ve araç ulaşımın sağlanabildiği kentin dışında kalan alanlarda kurulmuş olan sanayi alanlarına göre tasarlanmıştır. Buna ek olarak, merkezi iş alanları, ticaret alanları, merkezden ışınsal olarak dağılan bu ana ulaşım aksları boyunca tasarlanmıştır. ana akslar arasında kalan bölümler, genel kural olarak merkeze yakın, çok aileye yönelik konut alanlarına bırakılmıştır. Sanayi

gelişiminin dışında kalan tek aile konutları olarak bölgenmiştir. Bu bölgede az katlı yapılar ve her aileye büyük parsel alanları yer almaktadır. Bölgelemede gelecekteki büyümeye ayrılmış planlanmamış alanlar da bulunmaktadır. (Moskowitz, 1998 )



**Şekil 2. 1:** Iowa, 1942 Bölgeleme Haritası (<http://www.ameshistoricalsociety.org>)

Kısaca; endüstri kentleri başlangıcından itibaren yoğunluğa dayalı bir gelişme gösterirken 1870'lerde dönemin en önemli teknolojik avantajı olan demir yolu sistemleri ve banliyöler ile alanda da yayılmaya başlamıştır. 1900'lerin başında at arabalarının yerini motorlu araçlar, tramvay ve toplu taşıma araçları almıştır. Özellikle 1. Dünya Savaşı sonrası büyük kentlerde yer altı raylı sistemler gelişmiştir. Bu gibi gelişmeler, konut alanlarının merkezden uzaklaşmasını olanaklı kılmıştır.

#### Endüstri Sonrası Kent Formu:

İkinci Dünya Savaşından itibaren, kentten uzaklaşma birçok batı ülkesinin karakter özelliği olmuştur. Kuzey Amerika, Japonya ve Avustralya büyük ve dağınık banliyöleşme eğilimi gösterirken, Avrupa ülkeleri bundan farklı olarak, hem büyük kentlerde banliyöleşme hem de küçük köy ve kasabalarda büyüme eğilimi göstermişlerdir.

Banliyö nüfusunun MİA'da çalışıyor olması ulaşımda sıkışıklık ve problemlere neden olmuştur. Bu yüzden genel eğilim MİA'nın erişilebilirliğini arttırmak olmuştur. 1950 ve 1960'larda hazırlanan yol şemaları bunun bir göstergesidir, bu şemalarda ulaşım ring sistemleri, baypas yollar ve otoban bağlantıları ile desteklenmiştir. Yeni ulaşım şemaları kent desenini değiştirmiş ve 19. Yy boyunca kent formunun ve büyümeyin kompakt gelişmesini sağlayan merkeze yakın olma gerekliliğini ortadan kaldırarak, dağınık gelişimin önünü açmıştır. Ayrıca ulaşım çeşitliliği ve erişilebilir noktaların artması gerçek MİA'nın erişilebilirlik bakımında avantajını kaybetmesine neden

olmuş bu durumda merkezi kentlerin azalması, bunun yerine çok merkezli kentlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. (Carmona ve diğ. 2003)

1980'lere gelindiğinde, kapsamlı bir çalışma Los Angeles'ı Endüstri Sonrası ya da Postmodernist kente örnek olarak göstermiştir 1980'lerin ortasında Los Angeles Okulu kurulmuştur. Los Angeles Okulu, endüstri sonrası kent formlarının büyük ölçüde tamamlanmamış ve karmaşık yapıda olduklarını tartışmıştır. Esas ele aldıkları konu hem mekansal boyutta hem de ekonomik ve sosyal boyuttaki parçalanmadır. Los Angeles Okulunun önemi, gelişmekte olan kentsel, ekonomik ve sosyal süreçlerin farkına varmış ve tanımlamış olmasıdır.

Los Angeles disiplinin kurucularından Edward Soja, endüstri sonrası kenti anlamaya yönelik, 6 farklı tanımlama kullanmıştır. Bunlar; Postfordist Endüstriyel Metropolis, Cosmopolis ve Expolis, Fraktal Kent, Carceral Kent ve Simcity. İlk iki tanımlama, yeni kentleşme sürecinin nedenlerine odaklanmakta; üçüncü ve dördüncü tanımlama, küreselleşme süreci ve postfordist ekonomik yeniden yapılandırmaların kente etkisine odaklanmaktadır; son iki tanımlama ise özellikle Los Angeles ve çevresinde, küreselleşme süreci ve ekonomik yeniden yapılandırmaların nasıl kabul edildiğine odaklanmaktadır. (Maeng ve Budic, 2008)

Endüstri sonrası kentlerde yaşanan parçalanmanın en büyük nedenlerinden biri giderek artan otomobil bağımlılığıdır. Otomobil her ne kadar kentlerin ve aktivitelerin mekana yayılması ve bazı kentlerde etkin olarak sistemin işlemlerini sağlasa da hem yerleşimler hem çevresel hem de toplumsal olarak otomobile bağımlı hale gelmişlerdir. Ayrıca ulaşım olanaklarının birçok yere otomobile kısıtlanmış olması, gürültü, zararlı gazların emisyonu, artan sert zemine dayalı artan sel riski, kentsel saçaklanma gibi çevresel oluşturmakla birlikte; kirliliğin yarattığı masraflar, yüksek yapım maliyeti, üretime yönelik kırsal alanların yok olması gibi ekonomik ve sokak yaşamının kaybolması, toplumsal aktivitelerin azalması, toplumsal güzenin azalması, uzak banliyölerdeki izolasyon ve otomobili olmayan ya da engelli insanların ulaşım problemleri yaşaması gibi sosyal problemleri de beraberinde getirmiştir. (Carmona ve diğ., 2003)

Bu gibi olumsuz etkiler çözüm arayışlarına neden olmuş ve kentsel saçaklanmanın istenmeyen etkilerini değiştirebilmek için yenileme süreçleri üzerine çeşitli akım ve düşünceler ortaya çıkmıştır. Bu yeniden yapılandırma süreçleri, sosyokültürel alışkanlıklara, kurumsal yapılanmalara ve tarihi fiziksel formlara bağlıdır. Özellikle Avrupa kentleri ve birçok kent, eski kentleşme desenine dair derin sosyal ve fiziksel



kalıntılara sahiptir. Ancak Los Angeles, California gibi kentler için aynı şey söz konusu olmayabilir.

Kent formunu çağdaş yöntemlerle yeniden yapılandırma hareketi yalnızca kent formu, sosyal yapı ve tarih tarafından yönlendirilmemektedir. Sanayi Devrimi ile birlikte yaşanmaya başlayan hızlı teknolojik gelişmelerden de büyük ölçüde etkilenmiştir. Manuel Castells'e göre, bu hareket yalnızca endüstriden endüstri sonrası döneme geçişin sonucu olarak ortaya çıkmamış, aynı zamanda "Endüstri Kenti"nden "Bilişim Kenti"ne geçişin de bir parçası olmuştur.

Gospodini'ye (2002) göre; kentler arası artan rekabet bağlamında, uzun dönem planlamada, ekonomik hareketlilik şansı vardır. Harvey'in bu konudaki araştırmasına göre, kentlerin değişkenliği ve planlama ilişkisinde iki seçenek bulunmaktadır. Bunlardan biri; pazar değişkenliğine yüksek adaptasyon ve hızlı hareket edebilme kabiliyeti iken, ikincisi; pazar değişkenliğini kontrol edebilme yeteneğidir. Buna göre, metropoliten kentler ve merkezde yer alan büyük kentler Pazar ihtiyaçlarını ve tasarım trendlerini takip edebilmek için yeterli güç ve insan sermayesine sahiptirler. Buna karşın, çeper kentler ya da güçten yoksun olan kentler, yerel özelliklerden yararlanarak gelişme ve büyümelerini güven altına alabilir. (Gospodini, 2002)

#### *Bilişim Kenti, Kent Formu:*

Bilgisayar ağlarının kent yaşamındaki rolü er geçen gün artmaya devam etmektedir. Böylece elektronik iletişim kentsel gelişme için her geçen gün daha önemli bir potansiyel haline gelmektedir. Evden çalışabilme, alışveriş yapabilme gibi imkanlar iş ve konut alanlarının çok geniş yelpazede yer seçebilmesini sağlamış bu alanlar hatta kentler için bile sınırlar bulanıklaşmıştır. Böylece kentleşme bir gereklilik olmak yerine bir tercih halini almıştır. Ancak bu, bilişim kentlerinin tasarıma ihtiyaç duymadığı anlamına gelmez. Çağın getirdiği kompleks ve akıcı yaşam tarzı teknoloji kullanılarak oluşturulabilir. (Carmona ve diğ. 2003)

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin kentlere etkisi genellikle endüstri devriminin kentlere etkisi ile karşılaştırılmaktadır. Ancak ekonomik geçmişteki sembolik benzerliklere rağmen Sanayi Devrimi ve Bilişim Devrimi arasında katı farklar vardır. Bilişim teknolojileri çalışma ve barınma desenlerinde esneklik sağlamakta ve ev - iş arasındaki mesafenin yerine geçmektedir. Geçen yüzyıl boyunca kentsel çevre ve teknoloji ilişkisini ayrıntılı olarak inceleyen ve ideal kent formunu arayan birçok plan hazırlanmıştır. Bunlardan bazıları; Ebenezer Howard "Garden City", Frank Lloyd Wright "Broadacre City", Le Corbusier "Contemporary City" ve son yıllarda "Yeni

Kentleşme Akımı İlkeleri” dir. Her ne kadar belirli planlama ve tasarım fikirleri yalnızca geleceğe dayalı ütopyik fikirler olarak ortaya çıksa da yıllardır kent ve teknoloji ilişkisini tanımlamada kullanılmaktadır.

Bilişim teknolojilerinin kent formu üzerindeki etkilerinin temeli teknolojinin hızlı değişmesi ve karmaşık bir altyapıya sahip olmasıdır. Ancak bazı düşünürlere göre birçok profesyonel ve düşünür bilişim teknolojilerinin ve kentsel çevrenin dinamiklerini görmek yerine geleneksel çerçeveden bakmaya devam etmektedirler.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin kent formu ile ilişkisi üzerine yapılan araştırmalar, mekansal yeniden yapılandırma ve ekonomik yeniden yapılandırma olarak iki görüşle özetlenebilir. İlk araştırma, merkezileşme ve merkezden uzaklaşma zıt ikilisini kullanarak, kent formunun bilgi ve iletişim teknolojilerini nasıl karşıladığını araştırmaktadır. İkincisi ise; kapitalizmin ekonomik gücü ve teknolojik değişim ilişkisinin, küresel ekonomik yapılanmayı nasıl etkilediğini araştırmaktadır. Teorik çerçeveden bakıldığında mekansal yeniden yapılanmalar, teknolojik gelişmelerden, ütopyik ve geleceğe dönük bakış açılarından ve kentsel ekolojiden türemektedir. Ekonomik yeniden yapılandırmalar ise genellikle kentsel ekonomik politikalardan doğmaktadır. Mekansal yapılanmalar genellikle bölgesel ve yerel ölçekte deneysel analizlere dayanırken, ekonomik yapılandırma küresel ölçekte teorik bir organizasyondur. (Maeng ve Budic, 2008)

Birçok çalışma, teknolojik gelişmelerin kent formu üzerindeki etkilerinin merkezden uzaklaştırdığını mı yoksa merkeze yaklaştırdığını mı tartışmış, kent merkezinin bilişim ve iletişim teknolojilerindeki rolünü tartışmıştır. Bu araştırmalar kentlerin üretim ve tüketim merkezi olarak önemini güçlendirmiş olsa da fiziksel yakınlık ihtiyacını azaltmıştır.

Bilişim ve iletişim teknolojilerinin mekansal yapılanmalara etkileri üzerine düşünceler, üç temel görüş ile özetlenebilir. Bunlar; merkeze yaklaşma – merkezden uzaklaşma ikilemi, kent yapısının ikilem ötesinde hem merkeze yaklaşma hem de uzaklaşma eğilimi gösterdiği ve yeni kent formudur.

Bu bağlamda Merkezileşme tartışmaları; kent merkezlerinin teknolojik yenilikler vasıtası ile hareketliliğini koruyacağını ve güçleneceğini savunmaktadır. Buna karşılık olarak Merkezden uzaklaşma; teknolojik gelişmelerin merkezden uzaklaşma eğilimi doğurduğunu savunmaktadır. Buna göre Weber; iletişim şekillerinin, kent formunun şekillenmesinde en önemli faktör olduğunu düşünmektedir. Bu görüşe göre, iletişimdeki özgürlük, fiziksel yerleşimde dağılmaya ve insanlar için yüksek

hareket kabiliyetine neden olarak, geleneksel kent desenlerinin ve iş – ev konumlarının önemini azaltmaktadır.

Bu iki ayrı düşünceyi ötesinde çalışmalar, merkezden uzaklaşma ve merkeze yaklaşma teorilerinin karmaşık bir kombinasyonunu önermektedir. Bu düşünce temel olarak, bilişim ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerin iki şekilde işlediğini öne sürmektedir. Buna göre, konut alanları gibi organizasyonlar merkeze doğru kümelenme eğilimi gösterirken, merkezden uzaklaşma eğilimi, ünitelerin, yerleşim talepleri ve bu talep doğrultusunda birbirleriyle yarışmalarına karşılık olarak dışa dağılımları olarak tanımlanmaktadır. Son zamanda Washington D.C. üzerine yapılan bir çalışma da bunu doğrular niteliktedir, Maeng'in (2007) çalışmasına göre, teknolojik gelişimin bölgeye eşit dağılımı söz konusu olduğunda kentsel üniteler hem merkezden uzaklaşma hem de merkeze yaklaşma eğilimi göstermektedirler.

Yeni kent formu yaklaşımları ise, yapılanmanın yeni kent formları şeklinde olduğudur. Bu yaklaşımlar, ütopyalara ve geleceğe yönelik düşüncelere dayanmaktadır. Buna örnek olarak, tele kentler, dijital kentler, bilişim kentleri vb. verilebilir. (Maeng ve Budic, 2008)

Teknolojik gelişmelerin kent formuna etkileri üzerine son yıllarda yapılan kapsamlı araştırmalar, teknolojik gelişmeler ve kent planlama ilişkisinde önemli bir boşluğun altını çizmiştir. Teknolojideki ve ekonomideki hızlı değişimler ve bunun toplumun farklı bileşenlerine olan etkisi, teknoloji ve kent arasındaki etkileşimin planlamaya yansıtılmasını güçleştirmektedir. Bunun ötesinde planlama ve tasarım, teknoloji mekanlarındaki değişimi tespit etmeli ve çözüm yollarını zamanında tanımlamalıdır. Tasarım politikalarının, kentsel değişimin sonuçlarını takip edememesi, akademik çevrede ve profesyoneller arasında spekülasyonlara neden olmakta ve gerekliliklerin yerine getirilememesi riskini doğurmaktadır. Ortaya çıkan bu risklere karşılık, ortaya farklı kentleşme akımları, kuramlar ve yeni kent modelleri çıkmaya devam etmektedir.

### **2.3. KENTSEL TASARIM VE DEĞİŞİM SÜRECİ**

Kentsel tasarım terimi, kuramsal çerçevede 1950'lerin ortasında Amerika'da kullanılmaya başlanmıştır. 1970'lere kadar çeşitli akımlarla gündeme geldi ise de yakın geçmişe kadar küçük çevreler tarafından kullanılmıştır. Ancak günümüzde neredeyse yerleşimlerle ilgili her konu kentsel tasarımı ilgilendirmektedir.

Günümüzdeki kaniya göre kentsel tasarım, planlama ve mimarlıkta modern akımın düşüncelerinin sınırlı kalmasına karşılık ortaya çıkmıştır. Bunun yanı sıra, 1940'ların ortalarında İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile kentlerin yeniden yapılandırılmaları gündeme gelmiştir. Bu dönemde tasarım süreçlerinin odağında savaş sonrası kentlerin sorunlarına çözüm aranması yatmaktadır. Bu dönemde tasarım kararları savaş öncesi kent formlarının olumlu özellikleri tanımlanarak verilmiş ve çözüm olarak savaş öncesi kent modelleri kullanılmıştır (Özdemir, 2005). Ancak kentsel tasarım ilkelerinin tartışılması, küresel etkilerin ekonomi ve kent üzerine etkilerinin hissedilmeye başlandığı ve var olan girişimlerin kent planlamada yetersiz kaldığı 1950'lerde olmuştur. Bu dönemin öncesinde, "Güzel Kent Hareketinin" karakteristiği olarak, sivil tasarım, opera binaları, belediye binaları, müzeler gibi ana kent yapılarının tasarımı ve bunların açık alanlar ile ilişkisinden oluşmaktadır. Ancak 1950'lerden itibaren "Kentsel Tasarım" kavramı bunun yerine geçmeye başlamıştır. Bu yüzden bir süreç olarak kentsel tasarım disiplini anlamak post endüstriyel dönemin getirdiği günümüze kadar olan kuramsal ve mekansal gelişmeleri anlamakla mümkündür. Bu dönemler şu şekilde özetlenebilir.

#### 1950 – 1960 Dönemi:

1950 -1960 döneminde hakim kuramsal yapı endüstrileşme döneminde değişen kent yapısı ve ihtiyaçlara karşılık ortaya çıkmış olan modernizmdir. Modernist mimari ve planlama, daha sağlıklı bir çevre kurma amacı gütmektedir. Ancak kullanıcının katılımı olmaksızın tasarlanan yapılar içten dışa tasarlanmakta, ancak bu durum kentten kopuk yaşam alanlarını beraberinde getirmektedir. Bu dönemde hazırlanan planların en önemli karakteristiği, "fonksiyonlara göre bölgeleme"dir. Kentler ulaşım ağlarına göre şekillendirilmekte ve otomobil bir zorunluluk haline almaktadır. Böylece kentlerin sosyal kalitesi düşmekte, toplumlar için kentler yerine otomobil kentler oluşmaktadır. Ancak, küreselleşme sürecinin kentte etkilerinin hissedilmeye başlaması ile mevcut kent modellerinin, küreselleşmeye dair ihtiyaçları karşılamak için yetersiz kaldığı düşüncesi hakim olmaya başlamıştır. Bu durum eski kentlerin yeniden yapılandırılması yerine yeni kentlerin oluşturulmasını beraberinde getirmiştir.

Modernizm sürecinde planlama ve mimarlık üzerine en önemli girişim CIAM'dır (International Congress of Modern Architecture). Batı mimarlık düşüncesinin gelişiminde önemli bir kilometre taşı olan CIAM Kongreleri, mimarinin politika ve ekonomi ile karmaşık ilişki içinde olduğunu savunmakta ve mimarları sosyal tecrübeler ile yeni kent ve mimari formları birbirine bağlamaya teşvik etmektedir.

1928'de kurulan CIAM, 1930 – 34 ve daha sonra 1950 – 55 yılları arasında Modern hareketin öncüsü olmuştur. CIAM'ın kuruluşu, 1920'lerin ikinci yarısında, Alman, Rus, Fransız birçok mimarın bir araya gelerek, kentleşme ve konut üzerine baskıların tanımlanmasının gerekliliğine inanmaları ile ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine 1928 yılında, Avusturya, Belçika, Fransa, Almanya, Hollanda, İspanya ve İsviçre'yi temsil eden, Avrupa'nın önde gelen 25 mimarı İsviçre'de bir araya gelmiştir. Haziran ayında üç gün süren toplantılar sonucunda Le Corbusier ve Siegfried Giedion'ın öncülüğünde CIAM kurulmuştur. CIAM, uluslar arası düzende, yeni mimarinin farklı birleşenlerini kabul ettirme, Modernizmi yaygın bir hareket olarak kurma çabasıdır. (<http://www.architecturalengineering.tk/ciam-international-congresses-of-modern-architecture>)

İlk kongre olan La Sarraz. Fikir alışverişi açısından çok önemli bir toplantı olmuştur. temel olarak ele alınan konular, “beklentiler ve moda saplantıları”dır. İkinci kongre 1929 yılında Frankfurt'ta yapılmıştır ve bu kongrede daha önemli konular ele alınmıştır. Tartışmalar Giedion'nun “düşük maliyetli konut üniteleri” fikri üzerinde yoğunlaşmıştır. Buna göre, müstakil konutlar, yapım metodlarının organizasyonuna öncülük ederken, bu metodlar tüm kentin organizasyonuna öncülük etmektedir. Bu materyalist yaklaşım, karmaşık sosyal ilişkileri görmezden gelmektedir. Aynı sene CIAM, CIRPAC'ı (Committee for Resolving the Problems of Contemporary Architecture) kurmuştur.

Kasım 1930 Brüksel Kongresinde CIAM'ın akılcı kent planlama politikaları ve 1933 kongresinin konusu olan “Functional City” belirlenmiştir. Bu kongreden sonra üyeler Marsilya ve Atena arasında çalışma gezisi düzenlemiş ve bunun sonucu 1943 yılında Atena Bildirisi yayınlanmıştır. Bildiride geçmiş tartışmalar ele alınmış, kentsel yenileme ve tasarım için kabul edilebilir sınırlar yeniden tanımlanmış ve bölge planlamadaki yeni sorunlara açıklama getirilmiştir. Bildiri CIAM düşüncesinin en kesin tanımlarını içermektedir. Ancak, modern teknoloji dışında belirgin bir çözüm önerisi getirmemiştir. Ele alınan temel konu, açık alanların binalardan baskın olması; fiziksel çevre faktörlerinin dikkate alınması, tarihi binaların korunması ve yaşam, çalışma, rekreasyon ve ulaşım altyapısı gibi temel kent fonksiyonlarının birbirinden ayrılması için bireysel ve toplumsal ihtiyaçlar arasındaki dengeyi kurmak olmuştur. Ayrıca konutlaşma kent planlamada öncelikli olarak ele alınmıştır. (<http://www.architecturalengineering.tk/ciam-international-congresses-of-modern-architecture>)

Paris'te yapılan 5. CIAM kongresi, konutlaşma ve boş zaman alanları üzerinde durmuştur. 2. Dünya Savaşı'nın ardından gelen savaş sonrası dönemde, yapıların kentsel tasarım bağlamında ele alınması tartışılmıştır. Savaş sonrası ilk kongre, 1947'de, Bridgewater'da düzenlenmiştir. Bunu, 1949'da Bergamo, İtalya, 1951'de, Hoddeston, England, ve 1953'te Aix-en-Provence, Fransa izlemiştir. Bu dönemin önemli olaylarından biri 1956 yılında Dubrovnik, Yugoslavya'da CIAM'ın dağılmasının ardından, Alman mimar Aldo van Eyck'in, Modern hareketin yeni bir grubu olan Takım On'a öncülük etmiş olmasıdır. Buna göre Takım On CIAM'dan bağımsızdır ve yeni bir gündeme sahiptir. Grup, daha insancıl bir sosyal konutlaşma sistemi için kendi hedeflerini tanımlamış ve Avrupa kentlerinin yeniden inşası bağlamında özellikle sosyal hayat kapsamında yeni bir mimari anlayış talep etmiştir. 1959 Kongresinde CIAM, Takım On ile yer değiştirmiştir. CIAM Kongreleri ve ele alınan konular sırası ile şu şekildedir;

- 1928, CIAM I, La Sarraz, İsviçre, CIAM'ın kuruluşu
- 1929, CIAM II, Frankfurt, Almanya, "Minimum Konut"
- 1930, CIAM III, Brüksel, Belçika, "Rasyonel Arazi Gelişimi"
- 1933, CIAM IV, Atina, Yunanistan, "Fonksiyonel Kent" (Functional City)
- 1937, CIAM V, Paris, Fransa, "Arsa ve İyileştirme"
- 1947, CIAM VI, Bridgewater, İngiltere, "Kentlerin Yeniden İnşası"
- 1949, CIAM VII, Bergamo, İtalya, "Sanat ve Mimari"
- 1951, CIAM VIII, Hoddesdon, İngiltere, "Kentin Kalbi"
- 1953, CIAM IX, Aix-en-Provence, Fransa, "Habitat"
- 1956, CIAM X, Dubrovnik, Yugoslavya, "Habitat"
- 1959, CIAM XI, Otterlo, Hollanda, organized CIAM'ın dağılarak "Takım 10"un kurulması.([http://en.wikipedia.org/wiki/Congr%C3%A8s\\_International\\_d%27Architecture\\_Moderne](http://en.wikipedia.org/wiki/Congr%C3%A8s_International_d%27Architecture_Moderne))

Özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra, prefabrik yapı sistemlerinin Avrupa'nın yeniden yapılanmasındaki acil konut ihtiyacını karşılamada kullanılması ile fark edilmiş olan CIAM kentleşme idealleri, gelişmekte olan ülkelerde de yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Her ne kadar kongreler ilk defa kentsel tasarım ilkelerini, oğal çevre odaklı tasarım; mekanda simetrik planlama; zaman ve mekan uyumunu yaratma; tarihi koruma gibi konularla gündeme getirmiş olsa da gittikçe yaygınlaşan bu model zamanla uygulandığı her yerde beton yığınlarına, suç oranının yüksek olduğu güvensiz alanlara ve karakterden yoksun konut bloklarına dönüşmüştür. Bu

durum günümüzde planıcı ve mimarları bu alanların yenilemesi ile karşı karşıya bırakmıştır.

Bu dönemde ortaya çıkan fikirlerin ortak özellikleri, sosyal konulara da değinilmiş olmasına rağmen fiziksel çözümlerin ağırlıkta olmasıdır. Sanayi öncesi kent modelleri incelenmiş olsa da zamanla geçmişi taklit etme politikaları sona ermiş, kentlerin baştan yaratılmasına dair modeller ortaya çıkmıştır.

#### 1960- 1970 Dönemi:

Bu dönemde, modernist yaklaşımlara karşı tepkiler artmış, karşı akım olarak postmodernizm ortaya çıkmış, bu durum kentsel tasarıma da yansımıştır. Bu dönemde ağırlıklı olarak modern kentlerin sorunları ele alınmış, büyüyen ve iç içe kentler oluşturan kent yapısına karşılık, insan ölçeğinde, yerel ve bölgesel çeşitliliği barındıran tasarım fikirleri gündeme gelmiştir. Toplumsal düzene, mekanize iş gücü ve sosyal karmaşa hakimdir.

Dönemin en kentsel tasarım bakımından en önemli gelişimlerinden biri, Kevin Lynch'in, "The Image of the City" çalışmasında, Amerikan kentinin görsel niteliğini, okunabilirliğini ve toplum gözündeki imajını incelemesi olmuştur. Bu çalışma ile bir tasarım ilkesi olarak okunabilirliğin kentsel yenilemelerde nasıl kullanılabileceğini açıklamıştır. Daha sonra, bu imajın kimlik ve yapı ile ilişkisi üzerinde durmuş ve algılanabilirlik kavramını ortaya koymuştur. Buna göre; algılanabilirlik, fiziksel objede herhangi bir izleyici tarafından güçlü bir imaj yaratan özelliktir. Kevin Lynch, bir başka çalışması olan "Site Planning"de ise Kent Planlama kavramını bir adım öteye taşıyarak, disiplinler arası rolünü ve içerdiği ölçekleri tanımlamıştır. Çalışmasında, Kent Planlamayı, bina ve yolları, kent zemininde uyum içerisinde düzenleme, dış çevreyi detaylı olarak planlama olarak tanımlamıştır. Bununla birlikte kentsel tasarımda çevre yapısı önem kazanmıştır. (Özdemir, 2005)

Bir diğer gelişme Jane Jacobs'un "The Death and Life of Great American Cities" adlı yapıtında, sokaklar ve meydanları kentsel dokular olarak incelemiş olmasıdır. Ayrıca çalışmasında çeşitlilik ilkesi üzerinde durmuştur.

Bunun yanı sıra; bu dönemde kopuk mekanları birbirine bağlamak için otoyol tasarımları üzerinde durulmuş, göç ve kente etkileri tartışılmıştır. Dönemin sonunda Edward Hall'un çalışması ile insan ve mekan arasındaki ilişkinin boyutları ön plana çıkartılmıştır.

### 1970 – 1980 Dönemi:

1950 ve 60'ları takip eden bu dönem “Kapsamlı Şehirleşme” dönemi olarak geçmektedir. Modernist çevrenin olumsuz etkilerinin ön plana çıktığı bu dönemde, kentin bütününe yönelik çalışmalar önem kazanmıştır. Kevin Lynch, 1972 yılındaki çalışması ile zaman ve mekan ilişkisini incelemiş, böylece kentlerin değişimler ile uyumlu olması gerektiğini vurgulamıştır.

Dönemin en önemli olaylarından biri, Essex Bölge Konseyi'nin oluşturduğu “tasarım rehberi ve politikaları”dır. Yapılan çalışmanın amacı, görsel ve fiziksel olarak, Essex karakterini yansıtan bir çevre oluşturulması, konsept daha detaylı yerel planlar hazırlamak olarak tanımlanmıştır. Böylece yerel kimlik olgusu tartışılmış, kentsel tasarımda, standartların belirlendiği, yoğunluk tanımlamalarının yapıldığı, tasarım ve planlama kriterlerinin ortaya konduğu bir döneme adım atılmıştır. (Özdemir, 2005)

Dönemin sonunda, Fransız Mimarlar Birliğinin boş bir alan için düzenlediği uluslararası konferans ve yarışma, kentsel çevre ve tasarımcıları destekleme girişimi açısından dönemin en önemli olaylarından bir olarak görülmektedir.

Buna ek olarak bu dönemde Avrupa'da Aldo Rossi ve Rob Krier'in çalışması ile “Morfolojik” yaklaşım, ardından yaya çevresini geliştirmek amacıyla ile Bill Hillier tarafından rasyonel ve analitik “Space Syntax” yaklaşımı ortaya çıkmıştır. (Jones, 2006)

Bu gelişmelere ek olarak 70'lerde, kent plancısı ve mimarın rolü, kentsel öğelerin yarattığı duygusal nitelikler de tartışılmıştır. 70'lerin sonu, 80'lerin başında, Oxford Politeknik, kentsel tasarıma dair 7 anahtar konu üzerinde durmuştur. Bunlar; “Geçirgenlik”, “Çeşitlilik”, “Okunabilirlik”, “Sağlanlık”, “Görsel Uyum”, “Zenginlik” ve “Kişiselleştirme”dir. (Carmona ve diğ. 2003)

### 1980 – 1990 Dönemi:

Bu dönemde, kentler Modernizmden sıyrılarak toplumsal yönü ağır basan tasarımlara yer vermişlerdir. Bu bağlamda, kamusal alanların iyileştirilmesi, kayıp alanların yeniden kazanılması gibi konular ele alınmış, yerel özellikler bir kez daha ön plana çıkmıştır.

Kevin Lynch 1981 yılında yaptığı “Good City Form” adlı çalışmasında, kent formlarının nasıl oluştuğu; kamusal kurumların form özellikleri; iyi bir kent formu üzerine boyutlar; canlılık; uyumluluk; erişim; kontrol; eşitlik; kent büyüklüğü; büyüme



ve koruma ilişkisi, kentsel doku, kent ağları, kent modelleri, kentsel tasarım ve mahalle kavramlarını tartışmıştır. Ayrıca bu dönemde, Post Modernist akımın kente yansımaları üzerinde durulmuş, bu gelişme ile, post modernizm; bütün dünyaya yayılan ve kentlere insani bir bileşen kazandıran bir akım olarak kabul edilmiştir. (Özdemir, 2005)

Bob Jarvis, 80'lerin başında, kentsel tasarımı, "görsel öğeler" olarak tanımlamıştır. Boşluk ve yapıların görsel kalitesine vurgu yapmıştır. Bunun sonucu olarak, kentsel tasarımın mimari ve birbirini takip eden yapısına dayalı, ürün odaklı ve kentsel alanın bileşenlerinden çok görsel çekiciliğe dayalı, "Görsel Çekicilik Geleneği" ortaya çıkmıştır. Bunun yanı sıra Jarvis, Kevin Lynch'in "Sosyal Kullanım Geleneği" ile görsel çekiciliği sentezlemiş ve ortaya üçüncü bir "Alan Yaratma Geleneği" çıkmıştır. Alanları yaratma, tasarımın yalnızca fonksiyonlar değil, hoş görüntü ile de ilgili olduğunu ve yalnızca belirli alanları değil, tüm aktivite ve olayları mümkün kılan mekanlar yaratmak ile ilgili olduğunu tartışmıştır. (Carmona ve diğ. 2003)

1980'lerin ortalarına gelindiğinde, çeşitli ve çelişkiler içeren kentsel tasarım tanımlamaları sentezlenerek, Ian Bentley tarafından, "Responsive Environment" yayınlanmıştır. Böylece ilk kez tasarımcılar için, bir dizi çalışma ilkesini içeren bir el kitabı basılmıştır. Daha sonra, John Punter "Ten Commandments of Architecture and Urban Design" çalışması ile bu ilkelerin kentsel tasarımın etkili tanımlarında nasıl tekrarlandığını açıklamıştır. (Jones, 2006)

Önemli bir başka konu ise, Christopher Alexander'ın "A New Theory of Urban Design" çalışmasında kentin 3 boyutta ele alınması gerektiği ve kent bir süreç olarak kabul edilmeden, planlamada kentsel bütünlüğün sağlanamayacağı görüşüdür. Böylece kentsel gelişme, ekonomik, sosyal ve fiziksel konuların birbiri ile ilişkileri bağlamında ele alınmıştır. (Özdemir, 2005)

Bu dönemde yapılan önemli tasarımlar; Fransız başkanı Mitterrand'ın hazırlattığı "Grand Projects"; Paris'te "Parc de la Vilette"; Kaliforniya'da "Köy Evleri" ve Andres Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk grubunun Florida'da hazırlamış olduğu Seaside projeleridir.

1980 – 1990 yılları arasında kalan bu dönemde, "kentsel tasarım" mimarlık ve kent planlamanın bir dalı olmaktan öte, şehir planlama, peyzaj mimarlığı ve çevre yönetimi arasında ortak zemin olarak tanımlanmış, birçok aktivite ve disiplini kapsadığı üzerinde durulmuştur. Dönemin sonlarına gelindiğinde, hiç bir fiziksel

çözümün, destekleyici fiziksel bir çerçeve olmadan tek başına sosyal ve ekonomik sorunları çözemeyeceği anlaşılmıştır.

#### 1990 – 2000 Dönemi:

90'lı yıllara gelindiğinde, planlamada yeni bir kavram olarak kentsel ekoloji gündeme gelmiştir. Bu bağlamda insan ölçeği ve doğa ile bütünleşik tasarımlar ön plana çıkmıştır. Bu durum kentsel yenilemeleri beraberinde getirmiştir. Yenilemede üzerinde en çok durulan konu geleneksele dönüş olmuştur.

Ekoloji ve yerellik kavramlarını konu alan en önemli çalışmalardan biri, Tadao Ando'nun "Toward New Horizons in Architecture" olmuştur. Ando'ya göre; mimarinin bir peyzaj oluşturmaktadır bu yüzden yerel özellikleri ve doğaya bakış açısını yansıtmalıdır. Ayrıca Ando, ışık ve rüzgarın da kent elemanı olarak kullanılmasını öne sürmüştür, böylece kentsel tasarım için önemli bir döneme girilmiştir.

Bu dönemde Amerika'da artan yayılma ve gelişme ele alınmış, oluşan yerleşme modellerinin ekonomi, çevre ve sosyal yapı üzerindeki etkileri tartışılmıştır. Bu konu ile ilgili, Peter Calthorpe, "The Next American Metropolis" çalışmasında, kenti, çevresi, boşlukları ve doğası ile bir bütün olarak tasarlama üzerinde durmuş, kentsel tasarım rehberlerinin önemini vurgulamıştır.

90'ların başında, Amerikan şehirlerinde yaşanan büyüme ve yayılma ile ilgili çalışmalar, kentsel tasarıma yön veren önemli bir öğe olmuştur. Bu dönemde "Yeni Kentleşme Akımı" uygulamaları önem kazanmıştır. Yapılardaki sanatsal ve toplumsal nitelik arasındaki ilişkiyi kurmak, katılımcı, toplum odaklı tasarımlar geliştirmek amacıyla bir araya gelen "Yeni Şehirciler", toplumsal politika ve gelişme pratiklerini destekleyecek ilkeler ortaya koymuşlardır. Buna göre;

- Komşuluk üniteleri, kullanım ve nüfus bakımından çeşitli olmalıdır,
- Ortak alanlar yaya ve taşıt geçitleri için tasarlanmalı,
- Yerleşimler, fiziksel olarak tanımlı, evrensel olarak erişilebilir, kamusal mekanların ve toplumsal kurumların yer aldığı alanlar olmalı,
- Kentsel mekanlar, yerel tarih, iklim, ekoloji ve yapı pratiklerine göre tasarlanmış açık alanlar ve mimari tarafından şekillendirilmelidir.

Akımın öncülerinden olan Andres Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk'in "Towns and Town Making Principles" çalışması, Yeni Kentleşme yaklaşımının ilkelerini ele almışlar ve bunları Seaside örneği üzerinden açıklamışlardır. Oluşturdukları sistemler, tasarımcının kararlarının, yaşam biçimlerini de etkileyeceğini öne

sürmüşlerdir. Yeni Kentleşme Akımı, sağlıklı kent olgusuna yönelik stratejileri ile Amerikan kentlerinin yayılma sorununa etkin bir çözüm olarak görülmüş ve hızla yayılmaya başlamıştır. 1994 yılında Peter Katz, “The New Urbanism” adlı çalışması ile, farklı örnekleri bir araya getirerek, farklı ölçekler üzerinden Yeni Kentleşme Akımını incelemiştir. 1998 yılında ise Colorado’da, “Doğal Bölgeler de Topluları Yeniden Yapılandırma” başlığı ile Yeni Kentleşme Kongresi yapılmış, çevresel konular ve kentsel dolgu alanları tartışılmıştır. (Özdemir, 2005)

Bu gelişmelerin yanı sıra 1996 yılında, Zukin, kentin temsili görünüşleri üzerine çalışmış ve görsel varlıklar arasında, mimari ve kentsel tasarım şemaları ile sosyal yapıyı içeren, iki yönlü bir ilişki olduğunu fark etmiştir. Buna göre, bir kentin sosyal yapısı, sokakları, mahalleleri ve binaların ile yorumlanmaktadır. Sosyal kuralları okunaklı kılmak, kentin yeniden sunumunu sağlamaktadır. Bu doğrultuda, kentsel tasarım, mimari, sanat hatta medya işbirliği ile (Disney gibi) kentteki bir alanı yaratmak, kentin tümü için kimlik oluşturmanın yanında kamu kültürü için yeni mekanlar yaratmayı da beraberinde getirecektir. (Zukin, 1996)

Yine 1996 yılında, artan otomobil bağımlılığına, kentleri yeniden inşa etmenin ekonomik boyutlarına, dağınık yerleşimlerin yarattığı sosyal sorunlara ve banliyöleşmenin getirdiği, çevre tahribatına karşı bir çözüm olarak “Akıllı Büyüme” (Smart Growth) ağı ortaya çıkmıştır. Yöneticiler, toplum ve plancılardan oluşan geniş grup, ilk olarak, başarılı bir toplumun karakteristiği üzerinde durmuş ve buna bağlı olarak, sağlıklı, canlı ve çeşitli topluma yönelik 10 ilke öne sürmüşlerdir. Bu ilkeler şu şekildedir.;

1. Karma kullanım
2. Kompakt yapı tasarımı
3. Farklı konut fırsatları ve seçenekleri yaratma
4. Yürünebilir komşuluk üniteleri yaratma
5. Mekan algısı güçlü, farklı, çekici mekanları teşvik etme
6. Açık alanları, tarım arazilerini, doğal güzellikleri ve özellikli çevresel alanları koruma
7. Var olan toplumlar yoluyla gelişmeyi güçlendirme
8. Çeşitli ulaşım alternatifleri sunma
9. Tahmin edilebilir, adil ve maliyet etkin gelişme alanları
10. Toplum ve mülk sahiplerinin gelişme kararlarına katılımını teşvik etme.

Bu gelişme stratejisi bağlamında, sağlıklı ve yaşanabilir toplumlar yaratmak daha çok çalışma gerektirmektedir. Bu yüzden, Akıllı Büyümenin getirilerinin farkında olma ve bunu uygulama arasında büyük bir boşluk bulunmaktadır. Bu yüzden sonraki dönemde, toplumların Akıllı Büyümenin önemini anlamasını sağlamak ve uygulama yöntemlerini araştırmak amacı ile “Getting Smart Growth: 100 Policies for Implementation” adlı çalışma yayınlanmıştır. (Smart Groth Network, 2002)

1990’ların sonuna gelindiğinde, İngiltere’de kent planlamaya dair yeni bir yaklaşım olarak “Kentsel Rönesans” (Urban Renaissance) ortaya çıkmıştır. 1999 yılında “Urban Task Force”, “Towards an Urban Renaissance” raporunu yayınlamıştır. Bu dönemde İngiltere’de yayınlanan diğer raporlar; 1998 yılında DETR (The Department of Transport, Environment and Regions) tarafından, “Places, Streets and Movement”; 2000’de “Planning Policy Guidance Note3: Housing”; ve İngiliz Hükümeti tarafından “By Design: Better Places to Live ”dir. “By Design” kentsel tasarımı, “insanlar için mekan yaratma sanatı” olarak tanımlarken, kentsel tasarım hedeflerini ise; “Karakter ve Kimlik”, “Süreklilik ve Güvenlik”, “Kamusal Alan Kalitesi”, “Hareket Kolaylığı”, “Okunabilirlik”, “Uyumluluk” ve “Çeşitlilik” olarak ortaya koymuştur.

Buna göre DETR’in 1998 yılında yayımladığı “Places, Streets and Movement”, önce yolların daha sonra bu yolların etrafına yapıların tasarlanmasının bir sonucu olarak, araçların hareketini vurgulamaktadır ve mekanları tasarlamının, yalnızca yol şemasından ibaret olmadığını, en önemlisinin yapıların birbiri ile ilişkisi olduğunu ortaya koymuşlardır.

“Planning Policy Guidance Note3” raporu ise, daha çok sürdürülebilir gelişim üzerinde durmuştur. Bu bağlamda kent zemininin etkili kullanımı, trafik hareketini kolaylaştırmadan önce insanların mekansal ihtiyaçları, otomobile olan bağımlılığı düşürme ve yeni konut gelişimlerinde iyi tasarımları teşvik etme konuları üzerinde durmuştur.

Önemli bir tasarım rehberi niteliği taşıyan, “By Design: Better Places to Live” raporunda ise; mekan yaratma süreci olarak tasarıma, net bir bakış getirmiştir. Rapor, kentsel tasarım üzerine bir dizi ilke ortaya koymuş ve kentsel tasarım süreci ve yöntemlerini vurgulamıştır. Hem tarihi hem modern örneklerden, başarılı konut yerleşmelerini temel alarak konut alanlarına yoğunlaşmıştır. (Tiesdell, 2002)

Kısaca bu dönemde sosyal konular da kent tasarımıda önemli bir yer edinmiştir. küreselleşme sürecinin etkilerinin bu dönemde artarak hissedilmeye başlanması, dönemin sonunda ekonomik konuların da tartışılmasına neden olmuştur. Ekonomi ve iş bölümünde yaşanan değişimler, kentsel yenileme, yeniden yapılandırma ve yeni konut gelişimini de beraberinde getirmiştir. Böylece kentsel tasarım ve planlama, ilk kez “çok yönlü bir süreç” olarak tanımlanmıştır.

### 2000 Sonrası Dönem:

Geçmiş geleneklerin sentezlendiği bu dönemde, tasarım, planlama ve mimari, kentsel alanın estetik varlığı ve davranışsal düzeni üzerine çalışmaktadır. Bununla birlikte kamusal alan yönetiminde kentsel tasarım büyük bir rol üstlenmektedir.

Bu dönemin başında, parçacı ve otomobil öncelikli yayılmanın yerine, kullanımlarda çeşitlilik içeren, yürünebilir, sokakları tanımlı, kamusal hizmetleri içeren, tanımlı açık mekanlara sahip ve toplu taşıma odaklı yerleşimlerin tasarlanması gerektiği üzerinde durulmuştur. Ayrıca bu şekilde tasarlanan bir yerleşimde yerel ve ekolojik şartların da göz önüne alınması gerektiği savunulmuştur. (Özdemir, 2005)

Tasarım ve planlama üzerindeki etkisi her geçen gün artan Yeni Kentleşme Akımına dair 2000 yılında, “Charter of the New Urbanism” yayınlanmıştır. Çalışmada, Yeni Kentleşme Kongrelerinde sunulan bildiriler bir araya toplanmış ve akımın başlıca özelliğinin yayılmanın özelliklerini, ırk ve gelir ayrımını, çevresel bozulmayı, kaybolan tarım arazileri, vahşi doğa ve tarihin zarar görmesini gözden geçirmesi olduğu ileri sürülmüştür. (Özdemir, 2005)

Aynı dönemde DTER (The Department of Transport, Environment and Regions) ve CABA (Commissions for Architecture and the Built Environment) ise, kentsel tasarıma yeni bir tanım getirmiştir. Buna göre, kentsel tasarım, insanlar için mekan yaratma sanatıdır. İyi bir kent tasarımı için 7 hedef belirlenmiştir. Bunlar; “Karakter”, “Devamlılık ve Netlik” (özel ve kamusal alanların net ayrımı), “Kamusal Alan Kalitesi”, “Hareket Kolaylığı”, “Okunabilirlik”, “Esneklik” ve “Farklılık”dır. (Carmona ve diğ. 2003)

Bu bağlamda, 21. yy.’a gelindiğinde “kentsel tasarım”ın yalnızca disiplinler arası bir oluşum değil, bütünlük eylemlerden oluşan, kapsamlı bir süreç olduğu anlaşılmış ve bu yüzyılda, değişim bağlamında üstlendiği yeni rol, katılım sürecini yönetmek,

planlama süreci ve ilkelerini şekillendirmek ve kentsel gelişmeyi yönlendirmek olarak sıralanmıştır.

Bu dönemde, kentsel tasarım ve kent merkezi ilişkisi yeniden kurulmaya başlamıştır. Ancak yayılma talebi, çeper kentler ve banliyö oluşumlarını beraberinde getirmeye devam etmektedir. Böylece “yayılmayı kontrol etme” kent düşüncesinin temelini oluşturmaktadır. Bu gün, özellikle Amerikan kent gelişiminin %90’ı mevcut kentin çeperlerinde yer almaktadır. Bu durum kent tasarımcılarını ve plancıları, “akıllı tasarım ve planlama” olgularına her zamankinden daha da fazla itmektedir. Bununla birlikte kent dışı alanlar göz ardı edilerek mevcut kent alanlarının doldurulmasına yoğunlaşmıştır. Kısaca, küreselleşme süreci, teknolojik gelişmeler ve bunun çevresel etkilerine karşı kentler kaynaklarını ve topraklarını akıllıca kullanmanın yollarını aramakta ve günümüzde kentleri daha korumacı yaklaşımlara itmektedir. Bu bağlamda, günümüzde “Akıllı Büyüme”yi savunan tasarımcı ve plancılar için ekoloji, enerji yönetimi, arazi kullanım yasaları ve toplumsal sağlık gibi konular vazgeçilmez boyuta ulaşmaktadır. (Krieger, 2006)

Günümüzde, geçmişin kentler ve kent yaşamı üzerinde bıraktığı olumsuz etkilerin yanında, kent kimliği olgusu da önemli tartışmalar arasında yer almaktadır. Tartışmalar doğrultusunda kimlik sorununun, endüstri kentinden bu yana kent planlama ve tasarımda bina görüntülerinin ön planda olması sonucu kent zemini, konut ve ticaretin ilişkisi, binaların sokakla buluşması gibi ayrıntılara yer verilmemiş olmasından kaynaklandığı üzerinde durulmaktadır. Ayrıca her ne kadar bazı yaklaşımlar kent kimliğini ön planda tutsa da yapılan projelerin küçük çaplı ve parçacı ya da ekonomi etkin olarak belli kullanımları ön plana çıkarması bu yaklaşımların birçoğunu başarısız kılmaktadır. Bu yüzden tasarımcılar ve toplum gelenekseli aramakta ve tasarımın temeli olarak almaktadır. Özellikle son yıllarda Yeni Şehirciler, teşvik edici süreçler ortaya koymaktadır. Ancak 2000’den günümüze kadar olan dönemdeki kuramsal gelişme çerçevesinde Yeni Kentleşmeye karşı eleştiriler de ortaya çıkmıştır. (Lang, 2001)

Lang’e (2001) göre, geleneksel olana dönmenin avantajı, iklimsel ve kültürel şartlara uyumlu, estetik kaliteyi yakalayabilmektir. Birçok Yeni Kentleşme yaklaşımı, özellikle son zamanlarda Akıllı Gelişme yaklaşımında sıkça üzerinde durulduğu gibi, toplumsal davranış ve kentlerin nasıl işlediği konularını temel almaktadır. Bu bağlamda, tasarımcıların izleyebileceği iki politika vardır. Bunlardan ilki, geleneksel desenlerden seçilmiş, iklime uygun görsel öğelere yönelik politikalar ve tasarım

rehberleri geliştirmek, yerel bitki ve bina materyallerini kullanmak. İkincisi ise, ilk politikada izlenen yolu, sembolik anlamı olan geleneksel modelleri kullanarak izlemektir. Buna örnek olarak Battery Park City verilebilir. Bu projede, Battery Parktaki binalar için seçilen estetik model, Manhattan'ın New York'lular tarafından en çok sevilen alanlarında yer alan binalar temel alınarak hazırlanmıştır. Alan uluslar arası postmodernist karakter sunan ön yüz ve New York karakterini yansıtan arka yüz binalar olarak iki estetik bölüme ayrılmıştır. Amaç, tüm binaları eşsiz kılmaktır. Ancak, bina hacimlerini, önyüzlerdeki pencere – katı yüzey oranlarını, materyalleri vb. belirleyerek genel bir karakter oluşturmuştur. Böylece New York'a özel bir çevre yaratılmıştır. (Lang, 2001)

Kentsel tasarım, günümüzde hem insan hayatına hem de kentsel süreçlere dair bunun gibi birçok rol üstlenmektedir. Battery Park City örneğindeki gibi kentsel çevre oluşturma bunlardan yalnızca bir tanesidir. 2000 yılından günümüze kadar olan döneme ait yeni bir tanım yapılacak olursa, geniş bakış açısı ile "kentsel tasarım", toplumsal kimliği sürdürme ve mekanda aitlik hissini yaratmayı amaçlayarak, bu karakteristiğe sahip, değişimlerle yüzleşebilen, kaliteli yaşam ve kaliteli kent yaratma sanatıdır. Bu doğrultuda, kaliteli kent yaratma sürecinde kentsel tasarım;

- Çeşitli teknikler ve yenilikçi araçlar kullanarak, "Kentsel değişimi kontrol altına almada bir araç niteliği taşıır"
- Halk katılımını sağlayarak, "Toplum için karar verme sürecini tanımlar",
- "Kentın geleceğini belirler",
- Davranış biçimleri, semboller ve değerleri kullanarak "Kentte yaratılmak istenen imajı kontrol eder",
- "Toplumsal ve kentsel özgünlükleri kent yaşamına yansıtır",
- Kamusal alanı şekillendirerek "Yatırım politikalarının şekillenmesine aracılık eder",
- "Toplum ve yönetim arasında arabulucudur",
- "Kentın vizyonunu oluşturur, buna ulaşmaya yönelik stratejileri düzenler". (Dal Cın ve Lang, 2001; UDA, 2003)

Madanipour'a göre; kentsel tasarımın yeni rolünü anlayabilmek için çok boyutlu bir bakış açısı gerekmektedir. Böylece tasarımın farklı perspektiflere göre rolü tanımlanabilir. Bu bağlamda kentsel tasarımın rolü, Üretici; Yönetici; Kullanıcı perspektiflerinden incelenmelidir.

Buna göre, üretici perspektifinden bakıldığında kentsel tasarımın rolü; yeni yollarla şehrin geleceğini planlayacak, tek bakış açısının ötesine geçecek ve kent plancılarının hazırladığı geniş ölçekli harita ve şemalardan daha somut anlatımlarda bulunacak yeni iş bölümüne dahil olmak; Kentlerde estetiğin ötesinde işleyişi sağlayacak olan ürünü şekillendirmek; Gelişme sürecini koordine etmek; Kentin vizyonunu belirleyerek ve bunun nasıl uygulanacağını söyleyerek, pazar ortamında güveni sağlamak ve Pazar koşullarını dengelemektir.

Düzenleyici perspektifinden; Şehri değiştirmek için hem sembolik hem pratik boyutlar yaratırken, yeni ulaşım ağları, geliştirilmiş kamu alanları ve altyapı sistemleri, sanat ve kültür endüstrisini kullanarak, şehri yaşam ve çalışma için çekici ve yarışabilir hale getirmek; Geleceği şekillendirmek; Düzenleyici çerçeveler ile kentsel değişimi yönetmek ve yönetime katkıda bulunmaktır.

Kullanıcı perspektifinden ise; Çok amaçlı, erişilebilir, karma kullanımı ve yayaları destekleyen tasarımlar ile mekanın fonksiyonlarını geliştirmek ve şehirlerdeki mekansal parçalanma ve dağılmaya karşı, bir çok insan tarafından paylaşılacak sembolik bir anlamı olan, yerel kimliği yansıtan, güçlü bir kimlik ve kamusal ön planda tutularak, yerel farklılıklara katkıda bulunabilecek potansiyel alanlar yaratmak, böylece alanın sembolik değerini arttırmaktır.

Bu doğrultuda, kentsel tasarımın başlıca hedefleri; tüm toplum ve ziyaretçiler için ulaşılabilir davranış ve estetik fırsatlar sunmak; ikincisi, fiziksel ve psikolojik bir boyut olarak, güvelik duygusu yaratmak (yaya yolu düzenlemeleri vb. buna dahildir); tanımlı bağlantı (sokaklar, geçişler, kaldırımlar vb.) ve mekanlar ( meydanlar, parklar vb.) yaratmak; ekolojinin (yerin, iklim, jeoloji, hayvan ve bitki varlığı) devamlılığını sağlamaktır (Lang, 2005). Bu temel hedeflere ulaşabilmek için tasarım süreci, kararların verildiği, tasarım özetinin ve uygulama programının hazırlandığı, finansmanın belirlendiği ve uygulamaya geçildiği ana aşamaları içermek zorundadır. Bu aşamalar, Anlama; Keşfetme ve Karar Verme ya da Carmona ve diğerlerine göre, Gelişme; Kontrol ve İletişim olarak özetlenebilir.

Buna göre ilk aşamada, halk ve odak gruplar ile görüşmeler ve mevcut durum analizleri yer almaktadır. İkinci aşama, fikirlerin oluşturulmaya başlandığı, olasılıkların araştırıldığı ve alternatiflerin oluşturulduğu aşamadır. Bu aşamada saha çalışmaları ve raporlama gerçekleştirilir. Üçüncü aşama ise, toplanılan tüm bilgilerin kullanıldığı aşamadır. Bu aşamada, elde edilen bilgileri ayıklanır ve koordine edilir, halk katılımının sağlandığı toplantılar gerçekleştirilir, alternatifler arasında tercih yapılır, ek kararlar geliştirilir, sunum materyalleri, son tasarım dökümanları, sonuç



raporu hazırlanır ve sonraki adım tanımlanır. Bu süreçlerin ardından hazırlanan rapor, projeye genel bir bakışı, toplumsal, mimari ve açık alan desenlerini içermektedir. (UDA, 2003)

Lang'e (2005) göre, bu aşamaları içeren dört tip kentsel tasarım süreci vardır. Bunlar, kentsel tasarımcının, tasarımın başlangıcından uygulanışına kadar olan süreçte aktif olarak yer aldığı "Bütünsel Kentsel Tasarım" (Total Urban Design); tasarım grubunun mastır planları hazırladığı, uygulama süreci parçalı alanlara yayılmış "Bütünün Parçalarla Tasarımı" (All of a Piece Urban Design); binaların tek tek kentle entegrasyonuna yönelik gelişme politikaları hedefleyen "Parçalarla Kentsel Tasarım" (Piece by Piece Urban Design); ve mevcut altyapıya eklenerek, kenti ve kent yaşamını geliştirmeye yönelik altyapı projelerinden oluşan "İliştirilmiş Kentsel Tasarım (Plug in Urban Design / Infrastructure Urban Design) şeklinde sıralanmaktadır. Bunlardan ilk iki tipoloji, tarihsel olarak kentsel tasarım sürecinin çekirdeğini oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra kentsel tasarım sürecinin dört tipolojisi de tüm tasarım disiplinleri ile iş birliğini gerektirmektedir. (Karaman, 2008)

Yaklaşık 50 yıllık geçmişi ile Kentsel Tasarım olgusu, yalnızca Amerika ve Avrupa'da değil, özellikle 1980'lerin ortalarından itibaren gelişmekte olan ülkelerde de kullanılmaya başlanmıştır ve o günden günümüze kadar olan dönemde bu ülkelerdeki rolü her geçen gün artmaya devam etmiştir. Ancak bu rol incelenen örneklerden farklı olarak, gelişmekte olan ülkelerde genellikle yasadışı yapılaşmanın olduğu alanlarda ya da çöküntü alanlarında yenileme amaçlı kullanılmaktadır. Afrika ve Asya'nın bazı bölümlerinde, kent çeperlerindeki yasadışı yerleşimler bazen çok düşük yoğunluklu, rastgele ve dağınık bir form oluşturmaktadır. Bu form tıpkı yüksek gelir grubuna yönelik, düşük yoğunluklu banliyö alanları gibi çok geniş alanda kırsal alanı kullanmaktadır, bu alanlara servis götürmek çok pahalıdır ve kentsel tasarım ilkelerine ihtiyaç duymaktadır.

Bunun yanı sıra, gelişmekte olan ülkeler, gelişmiş ülkelere göre daha yüksek yoğunluğa sahiptir, otomobil bağımlılığı, dağınık yerleşimler, kent çeperinde düşük yoğunluk (hem yüksek hem düşük gelire yönelik) ve son olarak da yüksek alan kullanımı ile karakterize edilirler. Bu kentlerde merkezde ya da çeperde mimari kalite düşüktür ve planlama yasaları tarafından kontrol edilmez. Ancak bunların yanı sıra bu kentler her zaman canlıdır ve çeşitlilik içerir. Kısaca daha temel yaklaşımlara açıktırlar. Bu duruma benzer bir örnek olarak İstanbul verilebilir. (Jones, 2006)

İstanbul, küreselleşme baskıları karşısında korumasız kalmış bir kenttir. Tüm gelişmeleri, yan etkilerini değerlendirmeden sahiplenme eğilimindedir. Bu durum, İstanbul'u çevresinde, farklı ölçekteki birçok banliyö alanı ve bu alanların çevresinde oluşan iş alanları hızlı büyüyen bir metropolis yapmaktadır. Bu durum merkezi alanların dönüşümde kendine özgü kentsel tasarım ilkeleri ve rehberlerine ihtiyaç duymasına neden olmaktadır. Kısaca bu gibi durumlarda esas konu, kentsel karmaşa üzerinde etkili düzeni sağlayacak etkili kontrol formları geliştirmek ve buna uyumlu kentsel tasarım rehberini oluşturmaktır. (Karaman, 2001)

Yapılan tartışmalar ışığında, 2000'li yıllara genel olarak bakıldığında, günümüze kadar olan bu dönemde, temel konu kentsel büyüme ve yayılma problemine çözüm yolları aranırken, kaynakların sürdürülebilir kullanımı gibi çevresel konular da önem kazanmıştır. Bunu yaparken geleneksel kent modelleri tartışılmış, toplumsal tasarım ön plana çıkmıştır. Bu dönemde önde gelen şehircilik akımı Yeni Kentleşme Akımı olmuş, fikir ve projeleri Amerikan kentlerinin ötesinde, dünyanın farklı yerlerine ve farklı kültürlerine yayılmıştır. Ayrıca hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde, önemli bir tasarım ilkesi olarak kimlik ön plana çıkmıştır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde, kentlerin genel formuna geniş plazalar ve alışveriş merkezleri yoğun olarak bu dönemde eklenmiştir.

Bu dönemde yaşanan diğer bazı gelişmeler şu şekildedir; Charter of the New Urbanism'in yayımlandığı 2000 yılında bu sene 18.si düzenlenecek olan Congress for the New Urbanism'in VIII.si yapılmıştır. Kongrede, kamusal politikaların ve gelişim uygulamalarının, kullanımlarda ve nüfusta çeşitlilik ilkesine uygun tasarlanması; otomobil kadar yaya planlamasına da önem verilmesi; kentlerin fiziksel olarak tasarlanıp, evrensel olarak tanımlanmaları; çevrenin yeniden yapılandırılmasında, tarih, iklim, ekolojinin tasarımlara dahil edilmesi konuları üzerinde durulmuştur. 2002 yılında Todd W. Bressi Yeni Kentleşme Akımını analiz eden ilk çalışma "The Seaside Debates, A Critique of the New Urbanism"i yayımlamıştır. Çalışmada, Yeni Kentleşme Akımı'nın, geleneksel küçük yerleşimlere geri dönüş olduğu, yaya öncelikli sokaklara ve yayılmayı durdurmaya verdiği önem üzerinde durulmuştur. Ayrıca aynı yıl, David J. Smiley "Sprawl and Public Space, Redressing the Mall" çalışması ile kent çeperlerinde kalmış eski alışveriş merkezlerinin, kent hayatına yeniden kazandırılması için neler yapılabileceği üzerinde durulmuştur. (Özdemir, 2005)

## 2.4. BÖLÜM SONUCU

Küreselleşme süreci bağlamında kent formlarının değişimi ve kentsel tasarım kuramlarının gelişimi incelendiğinde, küreselleşme sürecinin kentlerin oluşumundan bu yana oluşmaya başlayan ve her geçen gün etkilerini arttıran kapsamlı bir süreç olduğu görülmektedir. Ekonomik, politik, sosyal ve mekansal temel süreçleri kapsayan bir süreç olarak küreselleşme, yönetim politikalarını, para hareketlerini ve gelir dağılımını kontrol etmekte, bu durum mekansal dağılımı, yeni teknolojiler ulaşım sistemlerini değiştirmekte, kentler yeni fonksiyonlarla karşı karşıya kalırken, iş imkanları ve göçler ile değişen sosyal yapı ve bunun mekanda yarattığı baskı, özellikle 18. yy'ın sonunda yaşanan Sanayi Devrimi daha sonra ise Bilişim Çağı ile kent formlarının sürekli bir değişim süreci içine girmesine neden olmuştur.

Bu bağlamda; endüstri öncesi kentinden günümüze kadar olan dönemde “kent formları”, kentsel dönemler, kent formunu etkileyen teknoloji ve kent formu ilişkisi şu şekilde özetlenebilir;

**Tablo 2. 1:** Erken Endüstri Döneminden Günümüze Gelişime (Maeng ve Nedović-Budić, 2008)

Dönem	Teknoloji ve Sonucu	Form ve Gelişme
Erken Endüstri (1820 -1869)	-Buharın Kullanılması - Demiryolu	-Kentsel Büyümenin Başlangıcı
Endüstri (1870 - 1919)	-Elektrik - Asansör - Telefon - Otomobil	-Kentsel Genişleme -Dağılıma
Endüstri Sonrası (1920 - 1969)	-Asfalt - Yol inşaatları	-Banliyöleşme -Ticari banliyöler
Bilişim (1970 - bugün)	-Bilgi / İletişim - Kişisel Bilgisayar - İnternet	-Metropolitan Böl. Dağılıması -Kentsel Yenilemeler -Küresel Kent Ağları

Yaşanan gelişmeler doğrultusunda kentler, bu değişimlere uyum sağlayabilmek, değişimi yönetebilmek ve dinamiklerini anlayabilmek için, süreç boyunca çeşitli kuramlara ve yere özgü tanımlanmış tasarım ilkelerine ihtiyaç duymuşlardır. Bu bağlamda, Toplumsal, Biçimsel ve Çevresel çeşitli kuramlar geliştirilmiştir. Bu kuramların önde gelenleri şu şekildedir;

Toplumsal Kentsel tasarım Teorileri;

- Ebenezer Howard; “Bahçe Şehir” (The Garden City), 1898
- Le Corbusier; “Modern Kent” (The Contemporary City), 1922

Biçimsel Kentsel Tasarım Teorileri;

- Camillo Sitte; “Sanatsal İlkeler Göre Kent Planlama” (City Planning According to Artistic Principles),1889
- Aldo Rossi; “Kentsel Eserler” (Urban Artifacts), 1966
- Colin Rowe, Fred Koetter “Kolaj” (Collage), 1973
- Christopher Alexander; “Bütünlük” (Wholeness)

Çevresel Kentsel Tasarım Teorileri;

- Allan Jacobs, Donald Appleyard; “Yaşanabilir Sokaklar” (Livable Streets),1995
- Leon Krier; “Kent Bölgeleri” (Urban Quarters), 1984
- Congress for the New Urbanism; Yeni Kentleşme (Charter of the New Urbanism), 2000

Bu bağlamda 1950’lerden günümüze kadar olan dönemde kentsel değişim ve kentsel tasarım ilişkisi irdelendiğinde, ilk olarak kentsel büyüme ve yayılma sorunlarını çözmek için antik ve ortaçağ kentlerinin model alınmasının yetersiz olduğu tartışılmış ve yeni yerleşimlerin oluşturulması gündeme gelmiştir. Bu dönemde kentsel tasarım, kent inşa etme olarak tanımlanmıştır.

1960’lara gelindiğinde, kentlerin bir bütün olarak tasarlanması gerektiği üzerinde durulmuş, kamusal alan, doğal ve yapılı çevrenin tanımları yapılmıştır. Ayrıca kent merkezinin önemi ve bu bağlamda kentsel tasarımın önemi vurgulanmıştır. Ayrıca bu dönem göçün ve banliyöleşmenin yoğun olarak yaşandığı, buna bağlı olarak da ulaşım odaklı gelişimin yoğun bir şekilde arttığı dönem olmuştur.

1970'ler ve 80'lerde, hakim olarak modernizmin yarattığı toplumsal sorunlar tartışılmış ve yeni kent modellerinin arayışı gündeme gelmiştir. Kentsel yayılmaya karşı kentteki kayıp alanların doldurulması üzerinde durulmuş, kent dışında kalan alanlara yönelik planlama kararları getirilmiştir.

1990'dan günümüze kadar olan dönemde ise, problemler geçmiş ve bu gün çerçevesinde temelinden ele alınmaya başlamıştır. Postmodernist yaklaşımlar eleştirilmiş, metropolis kavramı tanımlanmış ve metropoliten alanın parçalanması problemi üzerinde durulmuş, çözüm yolları aranmıştır. Bu dönemde kentsel ekoloji kavramı önem kazanmıştır. Yeni Kentleşme Akımı ön plana çıkmış, bununla birlikte çevreci yaklaşımlar önem kazanmıştır. Bu dönemde, özellikle İngiltere'de ortaya çıkan Kentsel Rönesans yaklaşımı Yeni Kentleşme Akımı ile karşılaştırılmışsa da, Yeni Kentleşme Akımının, daha geniş bir sistemin parçası olması, yalnızca Amerikan kentleri değil dünyanın farklı yerlerindeki ve kültürlerindeki kentlerin de sorunlarını yansıtmaya çalışması, toplumsal tasarıma olan yakınlığı, Kentsel Rönesans akımında olduğu gibi yalnızca mekan odaklı değil, toplum ve komşuluk ünitesi odaklı yaklaşımlarda bulunması gibi nedenler Yeni Kentleşme Akımının, dünya ülkelerince ortaya çıkan diğer yaklaşımlardan daha kolay kabul edilmesini sağlamıştır.

Sonuç olarak, kentsel tasarım; insanlarla ilgilidir; kentsel mekana değer katar; Pazar ve düzenleyici politikalar ile doğrudan ilişkilidir ve kentsel tasarım kapsamlı bir süreci ifade eder. Bu bağlamda; 21. yy'da anlaşılmıştır ki, kentsel tasarım süreci yalnızca estetik, fonksiyonel, teknik ya da ekonomik boyutları olan bir süreç değildir. Bunların yanı sıra, Morfolojik; Algısal; Sosyal; Görsel ve Zamana dair boyutları olan "Bütünsel" bir süreçtir.

### 3. KENTSEL TASARIM VE YENİ KENTLEŞME AKIMI

Modern şehircilik yaklaşımları, modernizmin kentsel mekan ve toplum üzerindeki olumsuz etkileri sonucu çözüm arayışları ile işlevsel yaklaşımlardan çok toplumsal yaklaşımlara yönelmekte ve bu da kentlerin geliştirilmesinde ve yönetilmesinde, yeni yöntem ve uygulama araçlarını beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda özellikle gelişmiş batı toplumları, yeni kavram ve araçlar kullanmakta, yeni hizmet tipleri ve kamusal mekana yönelik politikalar geliştirmeye çabalamaktadır. Bu bağlamda ortaya çıkan en etkin yaklaşımlardan biri Amerika'da ortaya çıkan Yeni Kentleşme Akımı'dır.

Bir düşünceye göre, Yeni Kentleşme Akımı, Amerika'daki toplulukların, bölgelerin ve ortak alanların planlama ve mimari geleneklerinin yeniden keşfedilmesi demektir ve romantik bir akım olmak yerine gündemi yansıtmaktadır. Planlama ve tasarım son yarım yüz yılda, sokaklar, meydanlar, parklar gibi günlük hayatın parçası olması gereken kamusal boşlukları, çeşitli kullanımları ve nüfus gibi göz ardı edilmiş tasarım yaklaşımlarını canlandırmayı hedeflemiştir. Bu hedefleri hayata geçirmek amacı ile 1993 yılında Peter Calthorpe, Andrés Duany, Elizabeth Moule, Elizabeth Plater-Zyberk, Stefanos Polyzoides ve Dan Solomon tarafından, plancılar, yatırımcılar, mimarlar, mühendisler, kamu görevlileri, girişimciler ve yapıcı çevreyi etkileyen ve yaratan topluluklardan oluşan, "Congress for the New Urbanism" (CNU) adlı organizasyon kurulmuştur. Kuruluş, 1900'lere kadar gelmiş olan düşüncenin aksine fiziksel çözümlerin, sosyal ve ekonomik problemleri çözmeyeceğini ve tutarlı ve destekleyici fiziksel bir çerçeve olmadan ekonomik canlılık, toplumsal denge ve sürdürülebilir ekonomik varlık sağlanamayacağını vurgulamaktadır. Temel olarak 1920'lerin tüm kullanımların bir arada olduğu, küçük parsellerden oluşan kent modellerini örnek almışlardır. (Gordon ve Richardson, 1998)

Küreselleşme ile birlikte artan kentsel mekan talebi ve değişen yaşam tarzı, kent dışı alanlara yayılmayı beraberinde getirmektedir. Modernist kent akımlarının yarattığı kentsel ve kent dışı alanlar bu talepleri karşılamada yetersiz kalmaktadır. Böylece

kent merkezleri terk edilirken, hızlı büyüyen kent dışı banliyö yerleşimleri ise, ihtiyaçları olan kamu hizmetlerini sağlamakta güçlük çekmektedir. Yeni kentleşen bu alanlar, eski kentlerdeki uyumdan ve kırsal alan kullanımının çekiciliğinden uzaktır. Bu durum toplumda hayal kırıklığı yaratmakta ve sürekli olarak iş alanları ve yerleşimleri dışarı itmektedir. Yeni Şehirciler bu kısır döngüyü nasıl işler hale getirebilecekleri üzerinde durmaktadırlar.

Buna göre, her ne kadar tanımlanan sorunlar tamamen ortadan kaldırılamasa da gelişimi şekillendirmek ve geçmişteki hataları tekrarlamamak, metropoliten alanın parçalarını, yeni ulaşım sistemleri ile otomobile bağımlı kalmadan yeniden birbirine bağlamak mümkün olduğu belirtilmektedir. Ancak bu durum, yeni planlama politikaları ve tasarım tekniklerini gerektirmektedir. Bu bağlamda, Yeni Kentleşme Akımı, oluşan yeni duruma karşılık yeni tasarım fikirleri geliştirmektedir. Bunların arasında; yeni düzenleme ve politikalarla eski gelişmelerin hatalarının tekrar etmesini önlemek ve son gelişmelerin hatalarını düzeltmek, görsel önerilerle eski alanları tekrar yarışabilir hale getirmek ya da metropoliten bölgenin yayılmasını sınırlamak ve yeni formlar ve ulaşım şemaları ile bir araya toplamak gibi kararlar yer almaktadır. (Barnett, 2000)

Yeni Kentleşme Akımı, geçmişin aksine, kentsel yeniliklerin, yeni planlama politikaları ve özel girişimcilere ihtiyacı olduğunun farkındalığı ile hareket etmektedir. Amaçları doğrultusunda düzenlenen kongreler sonucunda, kamu politikalarına, gelişme örneklerine, kent planlama ve tasarıma rehberlik edecek bir dizi temel ilke ileri sürmüşlerdir. İlkeler Metropoliten Bölge ölçeğinden başlamaktadır. Bunu Komşuluk Birimi, Mahalle, Koridor daha sonra ise, Yapı Adası, Sokak ve Bina ölçekleri izlemektedir. Bir bütün olarak bu ilkeler Yeni Kentleşme Akımının temelini oluşturmaktadır.

Akımın genel politikası, karma kullanım ve toplulukları teşvik etmek; alternatif ulaşım bağlantıları tasarlamak; otomobile olan bağımlılığı düşürmek (kompakt yerleşimleri vurgulamak); çeperlerdeki gelişmeden çok boşlukları tasarlamak; erişilebilir kamu mekanlarına, toplum kuruluşlarına, parklar ve diğer açık alanlara öncelik vermek; metropoliten bölge içerisindeki iş-ev dengesi stratejisinde düşük maliyetli konut sağlamak; tarım alanlarını ve çevreyi, yerel tarih, kültürel varlık, iklim ve ekolojiye önem veren, mimari ve peyzaj tasarım ilkeleri ile bir bütün olarak korumak olarak tanımlanmıştır. (Gordon ve Richardson, 1998)

Calthorpe'a göre, Yeni Kentleşme Akımı iki yolla kentsel tasarım ilkelerine başvurmaktadır. Bunlardan birincisi; kentleşme parametrelerinin, metropoliten alanda, kent içinde kalan alanlar kadar banliyölerde ve yeni gelişme alanlarında da baştan aşağıya uygulanması; ikincisi ise, bölgenin tamamının, benzer kentsel ilkeler ile bütüncül bir yaklaşımla tasarlanmasıdır. Buna göre, kentler, mahalleler gibi, kamu alanları ile yapılandırılmalı, dolaşım sistemi yayaları desteklemeli, çeşitli, hiyerarşik ve sınırları belirgin bir alan olmalıdır. (Katz, 1994)

İlk kullanım basittir ancak bu harekete eşsiz katkısı vardır. Kentleşme, şehirlerde anlaşılabilir olsa da banliyölerde seyrek olarak başvurulan bir olgudur. İkinci Dünya Savaşı sonrası kentleşmeye karşı birçok görüş çıkmış olsa da, kentleşme ilkeleri, Jane Jacobs, Vincent Scully, Aldo Rossi ve Leon Krier tarafından tekrar ortaya çıkarılmıştır. Yeni olan ise bu ilkelerin banliyöler ve ötesi için de uygulanmasıdır. Bu doğrultuda Yeni Kentleşme, bu gibi fikirlerin banliyö şartlarında da gerçekleştirilebileceği ve her yoğunlukta şekillendirilebileceğini göstermektedir. Bu da mimarlık ve kamu alanları arasındaki ilişkinin, binanın yüksekliği ve kütlesi ne olursa olsun, mekansal hiyerarşi ve bütünlük ile arazi kullanım yoğunluğu ve yayalara bağlı olarak sunulabileceğini göstermektedir.

İkinci kullanıma göre kentin, banliyöleri ve doğal çevresi ile sosyal, ekolojik ve ekonomik olarak birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Bunları ayrı düşünmek, şu anda yüz yüze olduğumuz sorunlara neden olmaktadır. Bu bağlamda metropoller de mahalleler ile aynı bütüncül yaklaşım ile tasarlanmalıdır. Buna göre, planlanacak metropolün gelişme alan sınırları tanımlanmalı, dolaşım sistemi yayalara göre fonksiyonlarına ayrılmalı, kamusal alanlar atık alanlar olmak yerine düzenli gelişmeye yönelik alanlar olarak düzenlenmeli, kamusal ve özel alanlar tamamlayıcı bir hiyerarşi ile şekillendirilmeli ve kullanıcı ile kullanımlar çeşitli olmalıdır. Mahallelerde ve kentlerde sağlıklı kentleşme ve gelişimi sağlayabilmek için kentleşmenin bu iki şekli bir arada çalışmalıdır.

Yeni Kentleşme Akımı izlediği politika, tasarım yaklaşımları ve yönlendirici rehberleri ile günümüzde birçok kent tarafından kabul edilmiştir. Ancak, ortaya çıkış süreci itibari ile Amerika kentleri üzerinde büyük bir etkisi vardır.



### 3.1. YENİ KENTLEŞME AKIMI OLUŞUM SÜRECİ

Amerikan şehir planlama tarihinde bir süreci temsil eden Yeni Kentleşme Akımı, bir yüzyıl için kentsel yenileme alanlarına, banliyölerin büyümesine, kalabalığa, yoksulluğa ve sanayi kentlerini boğarak tehdit eden tıkanıklığa son vermeyi hedeflemiştir. Bu doğrultuda amacı, tasarımlara, rasyonel, bütüncül, ancak kent ve kasaba gelişiminin geçmişteki örneklerini reddeden etkin bir tasarım rehberi ile yol göstermektedir.

Bu bağlamda, Yeni Kentleşme Akımının bölgesel anlamda nasıl işlediğini anlamak için öncelikle modern Amerikan metropolünün evrimi anlaşılmalıdır.

#### Amerika'da Kentleşmenin Gelişimi:

Amerika'da son 40 yıllık gelişme süreci genel olarak banliyöler, otoyollar ve federal hükümetlerin mortgage politikaları şeklinde olmuştur. Federal ve eyalet otoyol yatırımları ile uzak banliyöler ve küçük kasabalar var olan iş merkezlerine kolay ulaşılabilir alanlar haline gelmiştir. İnsanlara, düşük maliyetli arsalar ve bölgesel iş gücüne güçlerinin yetebileceği evler önerilmiştir. Perakende, servisler, rekreasyon ve kamusal kullanımlar orantılı olarak ev talebini getirmiştir.

Başlangıçta banliyöler, mahremiyet, hareketlilik, güvenlik ve ev sahipliği için fırsat alanlar olarak görülmüştür. Ancak ortaya çıkan, izolasyon, tıkanıklık, suç artışı, kirlilik ve ezici ücretler olmuştur. Bu anlamda, kent merkezleri, ekonomik canlılık banliyölere kaydığı için kötüye gitmiştir. (Calthorpe, 1994)

Bressi'ye (1994) göre; banliyölerin dağılımının son yüzyıldaki tecrübeleri iki yönden çok önemlidir. Bunlardan ilki; büyümenin büyüklüğü ve banliyölere göçmüş olan sosyal ve ekonomik grupların çeşitliliği. İkincisi ise; banliyölerin, yalnızca yatak odası toplumu olmanın ötesinde evrimleşerek, alışveriş, çalışma ve kültürel aktiviteleri de sunması, kent merkezine olan bağlılığı azaltmasıdır. Ayrıca bu dağılım, yeni konut tipolojilerinin, ticari yapıların ve geleneksel tipolojilere tamamen zıt kamusal boşlukların keşfine eşlik etmektedir.

1920'lerden önce birçok banliyö, tramvay ve demir yolu hatları boyunca uzanarak büyümüş, genellikle alanı bölen düz gridler üzerinde, insanların ev ve tramvay

durağı arasında rahatlıkla yürüeyebilecekleri kadar genişleyebilen kümeler olarak ortaya çıkmışlardır. Evlerin tipolojisi, bölgeye, yaşıyanların zevkine ve maddi durumuna bağlı olarak belli bir tipolojik dizi oluşturmaktadır.

1. Dünya Savaşı'ndan sonra, banliyölerdeki büyüme, otomobillerin etkisi ile şekillenmeye başlamıştır. Otomobiller, büyük arazileri gelişime ve ticarete açmış ve ekonomiyi tramvayın olduğundan daha fazla canlandırmıştır. 1920'lere gelindiğinde planlama kurumsallaşmaya başlamış, plancılar, idari yenilikler ile bazı alanları temizleme ve yeniden yapma gibi kentleri yeniden tasarlama yoluna gitmişlerdir.

Çeşitli ajanslar tarafından hazırlanmış olan bölgelemelere yönelik yasalar, çoğunlukla yerel koşullara göre küçük değişiklikler yapılarak birçok topluluk tarafından kopyalanmıştır. Temel amaç, alanın değerlerini korumak, aile çevrelerini canlandırmak, belli bir derecedeki ekonomik ve sosyal düzeyi devam ettirmek olmuştur. Pratikte bu bölgeleme ticaret ve konaklama alanlarını birbirinden ayırmış, müstakil konutları apartmanlardan izole ederek yükseltmiştir. Bunun sonucunda, sokaklar hem trafiği hem de park alanlarını karşılayacak kadar genişlemiş, kavşaklar çıkmaz sokaklarda acil durum araçlarının rahatça hareket edebilmesi için geniş tutulmuştur. Plancılar, trafiği hiyerarşik ağlar, toplayıcılar ve yerel sokaklar olarak sınıflandırmış ve grid sistemler konut alanlarında da trafiğe izin verdiği için özelliklerini yitirmiştir. Böylece bu yenilikler emsalsiz bir standartlaşmayı beraberinde getirmiştir.

İkinci Dünya Savaşından bu yana banliyöler daha farklı karakterler göstermiştir. Daha önce kent merkezine özgü olan fonksiyonlar müşterileri ve çalışanları dışarıya doğru takip etmeye başlamış, endüstriyel aktiviteler, yayılma fırsatı, büyük parseller ve otoban ağları ile kolay ulaşım gibi kriterler tarafından dışarıya çekilmiştir. Bunun yanı sıra 1950'lerin başlarından itibaren bölgesel alışveriş merkezleri de banliyölerde gelişmeye başlamıştır. Parça parça ortaya çıkan bu gelişmeler ile birlikte, finans, inşaat ve planlama sektöründen oluşan farklı meslek grupları ayrı kullanımlara ve taşıt odaklı, hiyerarşik trafik ağlarına yönelik çerçevelere göre yeni standartlar geliştirmişlerdir. Böylece, bu parçalı gelişmeler, etkin bir arazi kullanımı onama sürecini ve hem ticari hem konut projelerinin kendi başına dikkate alınması gereğini teşvik etmiştir. Bunun sonucunda, alışveriş merkezleri, ofisler ve konut arazileri kolayca ana arterlerin yakınında daha az tıkanık alanlara sıçramış ve kentler, araç trafiğine göre yeniden yapılandırılarak, yan yollar ve patikalar daha

geniş süper bloklar yaratabilmek için kapatılmış, diğer sokaklar, yüksek hızlı arterlere servis vermek için genişletilmiş ve güçlendirilmiştir. (Calthorpe,1994)

Yayılmış, az yoğunluklu banliyö alanlarında otomobile olan bağımlılık araç kullanamayan ya da parasını karşılayamayan insanlarda yıkıma neden olmuş, insanların bağımsız bir sosyal hayat yaşamasını zorlaştırmış, aktivitelerden uzaklaştırmış, insanları eğitim ve bireysel zamanlarından kısarak daha fazla para kazanmaya itmiştir. Böylece endüstri kentlerine karşıt sağlıklı yaşam alanı öneren banliyöler, araçların yarattığı hava kirliliği ve büyük sosyal sorunlar ile karşı karşıya kalmıştır. Bu olumsuz etkilere karşı 1993 yılında Yeni Kentleşme Akımı ortaya çıkmıştır ve problemlere basit bir yanıtlar öne sürmüşlerdir. Buna göre;

*Toplumsal planlama kamunun öneminin özelden daha değerli olduğunu göstermelidir:* Bu ilke, binaların sokak ile ilişkisinin nasıl tasarlanacağından başlayarak, arazi kullanımı ve yoğunluk örneklerinin ulaşım güzergahında nasıl koordine edileceklerine kadar devam etmektedir. Bu planlama ve tasarım yaklaşımları doldurulmuş alanlara, şehir merkezindeki yerleşimlere ve çeperlerdeki banliyölere eşit kuvvetle uygulanmalıdır. Her yerleşimin merkezinde yerel, kamusal ve ticari aktivitelerin yer aldığı etrafındaki yapıların mimarisi ve sokak deseni ile tanımlanmış bir kamusal boşluk olmalıdır.

*Her yerleşim bir dizi ev tipi ve alan kullanımına yer ayırmalıdır:* Yerleşimler, yaşamak, alışveriş yapmak ve çalışmak içindir. Yerleşim yapısı bu aktivitelere yer verebilecek bina tipleri içermelidir ve farklı kullanımlara adapte olabilecek kadar da esnek olmalıdır.

*Otomobiller görüşe bırakılmalıdır:* Arazi kullanım deseni, sokak deseni ve yoğunlukları, yürüyüş, bisiklet ve toplu taşıma gibi otomobile ve günlük yolculukların getirdiği rutine alternatifler oluşturulmalı. Sokaklar güvenli olmalı, yayalar için ilgi çekici ve rahat olmalı. Sokaklar ve yerleşimler tasarlanırken trafik akışını geliştirmek yalnızca düşüncelerden biri olmalı.

*Bina dokusu, boşluklara ve yerel geleneklere karşılık vermelidir:* Binalar etrafından izole edilmiş objeler olarak düşünülmemeli, sokaklar, parklar, yeşiller, bahçeler ve diğer açık alanlar ile bir arada düşünülmalıdır. (Bressi, 1994)

Bu tanımlamalar doğrultusunda, akımın önde gelen uygulamaları, “Geleneksel Mahalle Tasarımı” (Traditional Neighbourhood Design - TND) ve “Yaya Cepleri” (Pedestrian Pocket) ya da “Ulaşım Odaklı Gelişme”dir (Transit Oriented Development - TOD).

“Ulaşım Odaklı Gelişme” (TOD), Peter Calthorpe’un bölge planlarının temel şemasını oluşturmaktadır. Bu şema, hafif raylı sistem ve toplu taşıma ağı boyunca büyüyen kanallardan oluşmaktadır. Her bir TOD, evleri ve ofisleri (kompakt ulaşım istasyonları ile çevrili, yürünebilir alanlar şeklinde) yoğun ve sıkıca örmelidir. İstasyona en yakın alanlar, perakende satış, servis hizmetleri, kültürel olanaklar, ofisler, restoranlar, sağlık merkezleri ve eğlence gibi kamu kullanımları ile TOD sakinleri için ve araba kullanmayan transit yolcular için kolay ulaşılabilir alanlardır. Ayrıca, toplu taşıma ve konutlara yakın oldukları ve park alanlarını paylaşabilecek farklı iş alanları olduğu için daha az otopark alanı bulundurabilirler. (Katz, 1994)

“Yaya Cepleri” modeli ise; mevcut kent dışı yerleşmeleri, yeni gelişmeler ile bir arada tasarlarırken, kamusal ulaşım ağları, hafif raylı sistem istasyonları etrafında, kompakt ceplerin oluşturulduğu kent dışı projeleridir. (Özdemir, 2005)

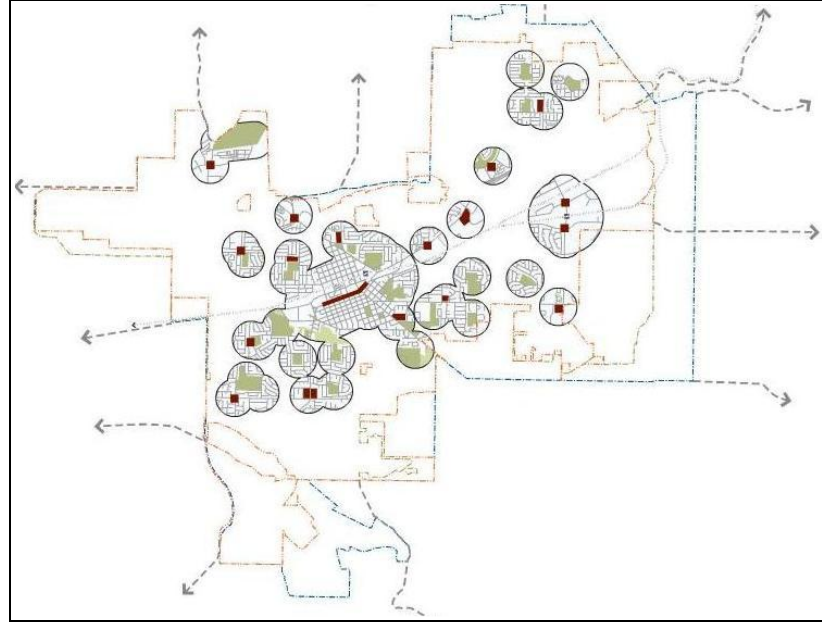
Calthorpe’un TOD planlarında genellikle çekirdekten doğan radyal sokaklar bulunmaktadır. Radyal sokakların, merkeze olan yolculuğu kısaltması nedeni ile yayalar için etkili olduğunu öne sürmektedir. Bu planlara göre, her mahalle hafif raylı sistem ve otobüs güzergahları boyunca diğer üniteler ve toplumlar için kolay erişilebilir alanlar olarak tasarlanmıştır. (Bressi,1994)

Calthorpe’nin Portland, Sacramento ve San Diego için hazırladığı planlar bir dizi TOD içermektedir. Bu planlara göre, bir “Kent TOD’u” ana ulaşım güzergahı üzerindedir ve yeni iş alanları, ofisler, perakende merkezleri ve yüksek yoğunlukta konutlar için uygundur. “Komşuluk TOD’u” besleyici otobüs hatları üzerinde yer alır, konut ve yerel alışveriş odaklıdır. TOD sistemi, yeni gelişme alanları dışında, araç odaklıdan yaya odaklı plana geçilmiş, doldurulmuş ya da yeniden yapılanmış alanlarda da kullanılabilir. (Katz,1994)

Bir diğer gelişim yaklaşımı ise, “Geleneksel Mahalle Gelişimi” (Traditional Neighborhood Development) TND yaklaşımıdır. Bu yaklaşım, Andres Duany ve Elizabeth Plater- Zyberk (DPZ) tarafından ortaya konmuştur. II. Dünya Savaşı öncesindeki yerleşimlerin yerleşme dokusunu temel alan ve daha çok çeşitli ve ufak

çaplı düzenlemeler içeren bir yaklaşımdır. Caltrophe'un TOD yaklaşımına göre daha çok, yerel durum üzerinde durur. Ancak bölge planlama ve ulaşımın önemine daha az bağlıdır. Tasarımlarının temel birimi "Komşuluk Ünitesi"dir. TND, mastır planlar gibi mesire alanlarından (Seaside ve Windsor, Florida), yeni gelişmekte olan ticaret merkezlerine (Mshpee, Massachusetts), hareketli konut parklarına (Rosa Vista, Arizona), geleneksel banliyölere (Kentlands, Maryland) kadar bir dizi senaryo ortaya koymuştur. (Bressi, 1994)

DPZ'nin planlarındaki temel yapı bloğu 40 ile 200 dönüm arası büyüklükte ölçeklendirilmiş ve çeyrek milden büyük olmayacak şekilde şekillendirilmiş bir komşuluk ünitesidir. Böylece, komşuluk ünitesindeki evlerin çoğu parklara 3 dakika yürüme mesafesinde, meydan ya da ortak kullanım alanlarına 5 dakika yürüme mesafesindedir. Burada, toplantı salonu, çocuk bakım merkezi, toplu taşıma durakları ve ticaret yer almaktadır. Her komşuluk ünitesi, farklı kullanıcı grupları ve gelir düzeyleri için çeşitli ev tipolojileri barındırmaktadır.



**Şekil 3.1:** Merkezden Çepere 5 Dakika Yürüme Mesafesindeki Komşuluk Birimleri (<http://www.cnu.org/node/3414>)

### 3.2. YENİ KENTLEŞME AKIMI İLKELERİ

Hızlı büyüyen banliyö alanlarında, toplumlar, yeni parselasyon düzenleri ya da bölgeleme yoluyla yeni gelişmeleri kontrol etmeye ve kamu hizmetlerini finanse etmeye çalışırlar. Bu bağlamda eski kentler bu sorunları çözmek için kent merkezini

yenileme yoluna giderken, eski banliyöler benzer problemlerle karşı karşıya kalmalarının yanı sıra bu problemleri çözmede kent merkezi ile aynı avantajlara sahip değildir.

Bu bağlamda "The Charter of the Congress for the New Urbanism" yayınlanmıştır. Yeni Kentleşme Kongreleri, kent merkezlerinin ilgisiz kalmasını, yayılmayı, artan ırk ve gelir ayrımını, çevresel yıkımı, kırsal ve vahşi alanların tahribatını ve toplumsal yapı varlığını ön plana çıkartmakta ve tanımlanan bu problemlere çözüm yolları aramaktadır. Bildiriye göre, Yeni Şehirciler, eski kent merkezlerinin yerleşimlerin, metropoliten bölge ile uyumlu şekilde yenilenmesi, yayılmış yerleşimlerin, banliyölerin ve komşuluk ünitelerinin yeniden düzenlenmesi, doğal çevrenin ve yapıli çevre mirasının korunması için çalışmaktadırlar. (Barnett, 2000)

Bildiri, 27 temel kentleşme ilkesini tanımlamaktadır ve bu ilkele tanımlarken üç kentsel ölçekten yararlanmıştır. Bunlar; Bölge; Komşuluk Birimi, Mahalle, Koridor; Yapı Adası, Sokak ve Bina ölçөгüdür.

#### *Bölge; Metropol, Kent ve Kasaba:*

Bölge ölçөгü, Yeni Şehircilik Akımı ilkelerinde ilk ölçөгüdür. Bu ölçөгte kentsel tasarım kuralları tüm bölgeye uygulanmalıdır.

Bölge ölçөгü için Yeni Kentleşme İlkeleri şu şekildedir;

1. Metropoliten bölgeler, topografya, akarsular, sahil şeridi, tarım alanları ve havzalar ile çevrilmiş, coğrafi sınırları olan sınırlı alanlardır. Metropoliten kentler, kasabalar ve köylerden oluşan, her biri kendi tanımlanabilir sınırlarına sahip merkezlerden oluşur:
2. Metropoliten alan modern dünyada önemli bir ekonomik birimdir. Hükümetlerarası işbirliğı, kamu politikaları, fiziksel planlama ve ekonomik stratejiler bu yeni gerçekliğı yansıtmalıdır:
3. Metropoliten, kırsal hinterlandı ve doğal alanları ile önemli ve kırılgan bir ilişkiye sahiptir. Bu ilişki, çevresel, ekonomik ve kültürel boyuttadır. Tarım alanları ve doğa, metropol için bir evin bahçesi kadar önemlidir:
4. Gelişme desenleri, metropolün sınırlarını yok etmemeli ya da bulanıklaştırmamalıdır. Var olan alanlardaki dolgu gelişme, terk edilmiş alanları yeniden sahiplenirken, doğal kaynakları, ekonomik yatırımları ve sosyal yapıyı korur.

Metropoliten alanlar, çeperdeki genişleme yerine bu gibi dolgu gelişmeleri teşvik edecek stratejiler geliştirmelidir.

**5.** Yeni gelişmenin kent sınırları ile bitişik olduğu alanlar, komşuluk birimi ve mahalleler olarak düzenlenmelidir ve var olan kent deseni ile bütünlük kurmalıdır. Sınırdan ayrı olan gelişmeler, kendi kentsel sınırları ile kasabalar ve köyler olarak düzenlenmeli ve iş-ev dengesine göre planlanmalıdır.

**6.** Kent ve kasabalardaki gelişme ve yeni gelişme, tarihi dokuları ve sınırları yansıtmalıdır.

**7.** Kent ve kasabalar, tüm gelir grubundan insanlara yarar sağlayan bölgesel ekonomiyi desteklemek için geniş bir spektrumda bir araya gelmelidir. Düşük maliyetli konutlar, iş olanaklarını karşılamak için ve yoksulluktan sakınmak için bölgeye pay edilmelidir.

**8.** Bölgenin fiziksel düzeni, ulaşım alternatiflerini içeren bir çerçeve ile desteklenmelidir. Toplu taşıma, yaya ve bisiklet bölgedeki otomobil bağımlılığını düşürürken, erişim ve hareketliliği maksimize etmelidir.

**9.** Kaynaklar, bölgede yer alan vergi tabanı için mücadeleyi engellemek ve ulaşım, rekreasyon, kamusal servisler, konutlar ve toplumsal kuruluşlarda rasyonel bir koordinasyon sağlamak üzere belediyeler ve merkezler arasında daha doğru şekilde dağıtılmalıdır. (Charter, 2000)

Bu ilkeler doğrultusunda, başarılı bir bölgesel plan için ilk olarak bölgenin, doğal, kültürel ve mimari varlığı ile kimliği anlaşılmalıdır. Bu bağlamda, yeşil alanların sürdürülebilirliği, su kaynaklarını koruma, ulaşım yatırımları ve büyümeyi yönlendirme yoluyla doğru planlanmış bölgeler, her geçen gün önemlerini arttırmaktadır. Bu koşulları sağlayan bir metropoliten plan hazırlamak için, toplum katılımı şarttır. Yerel halk, öncelikle doğal ve kültürel varlık konusunda bilgilendirilmeli ve gelecek için ortak bir vizyon oluşturulmalıdır. (Yaro, 2000)

Son elli yılda, metropoliten bölge kavramı, küresel ekonomi kavramının mekansal temelini oluşturmaktadır. Çevresel ve ekonomik politikalar, altyapı yatırımları bölgesel ölçekte gerçekleşmektedir. Ekonomik eşitlik, sosyal bütünlük ve mekan algısı gibi olgular bölgesel ölçekte gerçekleşmektedir. Bu durum, bölgesel ölçekte çeşitli politika ve araçları gerektirmektedir. Bu bağlamda bu ilke doğrultusunda; bölgesel arazi kullanımı ve ulaşım ağları; adil konut düzeni; yeşil kuşaklar ve kentsel büyüme sınırları; sosyal eşitlik; kentsel ve bölgesel eğitim dengesi gibi bölgesel stratejiler büyük önem taşımaktadır. Yeni Şehirciler, bölgeye yönelik tüm bu

politikaları ve stratejileri sentezleyerek, kapsamlı bir bölgesel tasarım hazırlamaktadır. (Calthorpe, 2000)

Bir diğer ilke olan açık alanların korunması için ise bölgesel ölçekte birçok teknik geliştirilmektedir. Bu teknikler, Kentsel Gelişme Sınırları (Urban Growth Boundaries, UGBs), Gelişme Haklarının Aktarımı (Transfer of Development Rights, TDRs), Gelişme Haklarının Satın Alınması (Purchase of Development Rights, PDRs) gibi olguları içerir. Bu teknikler doğrultusunda kırsal alanların kullanılması, belirli bölgeleme düzenlemelerine bağlıdır. Bölgeleme kırsal kaynakların korunması ve kullanımını iki strateji ile sağlar. Bunlardan birincisi, bölgeleme yolu ile geniş çiftlik alanlarını ve çiftçiliği desteklemek, ikincisi ise kompakt yerleşmeyi destekleyen kentsel tasarım stratejilerine başvurmaktır. Kümelenme gelişimin yayılmasını önlemektedir. Kazanılan açık alanlar yeşil kuşak ya da açık alan ağı olarak bir araya getirilebilir. Bu bağlamda Yeni Şehirciler, kompakt yerleşimler tasarlayarak, çekici, yaşanabilir ve erişilebilir merkezler yaratmayı hedefler. (Arendt, 2000)

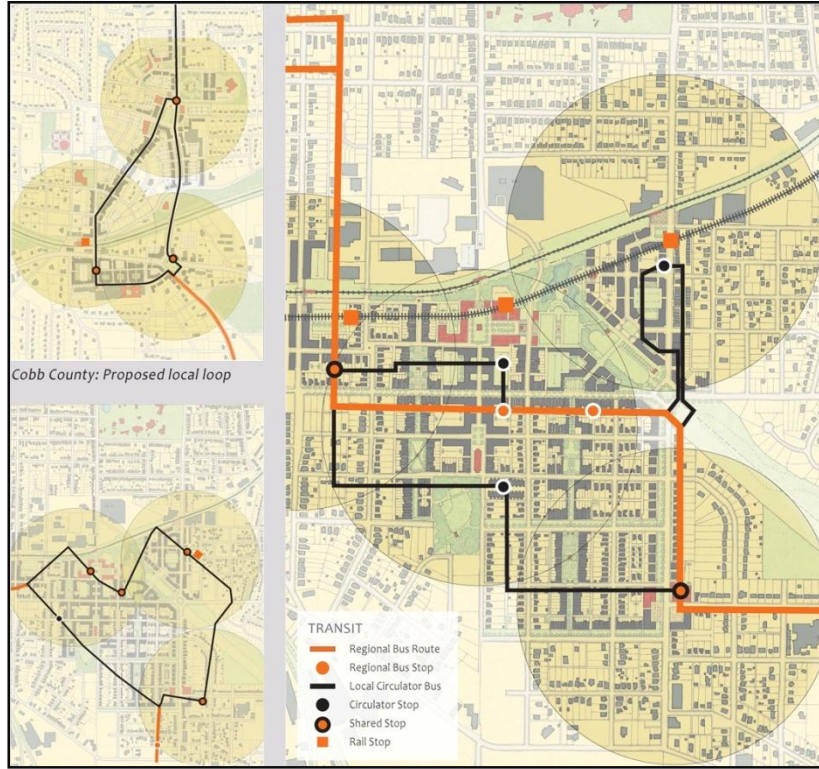
Özellikle Amerika'daki birçok bölgede, yerel toprak zenginliği ve kamu hizmetleri bağlantısı, toplumlar arasındaki sosyoekonomik kutuplaşma, verimsiz toprak kullanımı ve yayılmaya öncülük edebilmektedir. Bu doğrultuda Yeni Şehirciler, kamusal hizmetleri desteklemek için kamu yatırımlarının metropoliten alana eşit dağılabileceği görüşünü savunmaktadır. Bu bağlamda geliştirilen politikalar, bölgenin tamamı için karlı olabileceği gibi, kentsel büyüme sınırları, karma kullanım gelişme ve bölgesel altyapının etkin kullanımına da yardımcı olacaktır. (Orfield, 2000)

Kısaca bölgesel ölçekteki tüm bu ilkler, bölgeye iki şekilde uygulanmaktadır. Bunlardan birincisi, çeşitlilik, yaya ölçeği, kamusal mekan mahalle yapısı ile tanımlanan şehirleşmenin tüm metropoliten alanda uygulanmasıdır. İkincisi ise, bütün bölgenin benzer tasarım kuralları ile tasarlanmasıdır. Buna göre, bölgeye bir mahalle gibi yaklaşarak, kamusal mekanlar ile tasarlanması, dolaşım ve yaya sistemlerinin desteklenmesi, çeşitlilik ve hiyerarşi ilkelerini barındırması ve belirgin sınırlara sahip olması gerekmektedir. (Özdemir, 2005)





Şekil 3.2: Bölge Ölçeğinde Sosyal Bağlantılar, Atlanta, ABD (<http://www.cnu.org/node/3414>)



Şekil 3.3: Bölge Ölçeğinde Toplu Taşım, Atlanta, ABD (<http://www.cnu.org/node/3414>)

Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor:

Komşuluk Birimi, Mahalle, Koridor ölçeği Yeni Kentleşme İlkelerinin ikinci ölçeğidir. Komşuluk birimleri; insan aktivitelerinin bir araya geldiği şehirleşmiş alanlardır, tanımlı bir merkez etrafında yapılandırılmış kentsel modeli tanımlamada kullanılır ve kentsel gelişmenin temel birimi olarak kabul edilmektedir. Bu birimler hem kendine özgü bir yapıya sahip hem de bir bütünün parçası olarak ve karma kullanım ile tasarlanmalıdır. İdeal bir komşuluk biriminin bir merkezi ve sınırı olmalıdır; optimum büyüklüğü merkezden çepere 400 m ve 5 dakikalık yürüme mesafesinde olmalı;

gelir grupları ve aktiviteler açısından çeşitli ve dengeli olmalıdır; yapı adaları sokak deseni üzerinden tasarlanmalıdır; kamusal mekan ve yapılara öncelik verilmelidir. (Özdemir, 2005)

Mahalleler; tek bir aktivitenin hakim olduğu, uzmanlaşmış alanlardır. Tasarımları komşuluk birimi tasarımı ile paralellik gösterir. Net sınırlara ve tanımlı bir odağa sahiptir. Karma kullanım ve çeşitlilik barındırır. Yaya dolaşımı ve toplu taşıma destekler ve komşuluk biriminde olduğu gibi kamu mekanları önceliklidir.

Koridor ise; semtlerin ve mahallelerin ilişkilerini düzenler. Yeni Şehirciler bu ölçeği kullanarak tasarım kurallarını yeniden düzenlemeyi amaçlar. Komşuluk birimi ve mahalleler arasında bağlayıcı rolü üstlendiği gibi doğada oluşmuş izler ya da ulaşım hatları gibi, doğal ya da yapay elemanları da içerir. Koridorun karakteri çevresi tarafından belirlenmektedir. Endüstri ağırlıklı koridorlar olabileceği gibi, düşük yoğunluklu alanlarda, yürüyüş parkurları ve bisiklet yollarından oluşan koridorlar da olabilmektedir.

Bu bağlamda, Yerleşim birimi, Mahalle Koridor ölçeğine ilişkin tasarım Yeni Kentleşme ilkeleri şu şekilde tanımlanmıştır;

**10.** Komşuluk birimi, mahalle ve koridor, metropoldeki gelişme ve yeniden gelişmenin temel elemanlarıdır. Bu alanlar halkı bakım ve gelişim konusunda sorumluluk almaya teşvik eden tanımlı alanlar oluşturur.

**11.** Komşuluk birimleri kompakt, yaya dostu ve karma kullanım olmalıdır. Mahalleler genellikle tek bir kullanım üzerine uzmanlaşmış alanlardır ve mümkün olduğunda mahallelerin tasarım ilkelerini takip etmelidirler. Koridorlar, mahalle ve bölgelerin bölgesel bağlayıcılarıdır. Bulvarlar ve demiryollarından, nehir ve park yollarına kadar sıralanırlar.

**12.** Günlük yaşamdaki birçok aktivite, otomobil kullanamayanlara, özellikle yaşlılara ve gençlere özgürlük sağlayarak, yürüme mesafesi içinde gerçekleşmelidir. Sokak ağları yürümeyi teşvik etmek, otomobil yolculuklarının sayısını ve uzunluğunu düşürmek için tasarlanmalıdır.

**13.** Komşuluk birimleri ile geniş konut tipoloji ve fiyat dizisi farklı yaştan, ırktan ve gelir düzeyinden insanı günlük etkileşim içinde bir araya getirebilir, bireysel ve toplumsal bağları kuvvetlendirebilir.

**14.** Toplu taşıma koridorları, doğru şekilde planlanıp düzenlendiğinde, metropoliten yapıya ve kent merkezlerinin güçlenmesine yardımcı olabilir. Buna karşın, otoban koridorları var olan merkezlerden yatırımları çalmamalıdır.

15. Doğru yapı yoğunlukları ve arazi kullanım ulaşım duraklarına yürüme mesafesinde olmalıdır, toplu taşımanın otomobil karşısında varlığını sürdürülebilir bir alternatif olmasına izin vermelidir.

16. Kamusal, kurumsal ve ticari aktivite odakları mahalle ve bölgeler içinde yer almalı, izole ve tek kullanımlı kompleksler olmamalıdır. Okullar, çocukların yürüyebileceği ya da bisikletle gidebileceği konumlarda yer almalıdır.

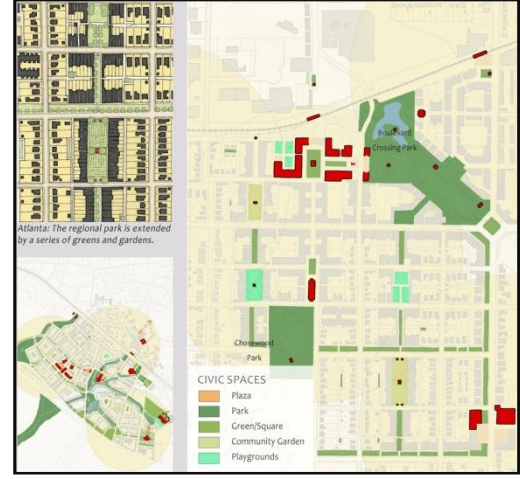
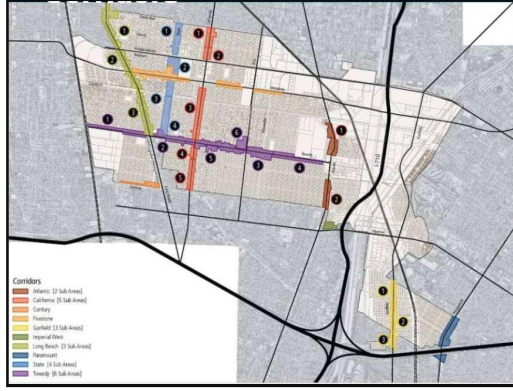
17. Komşuluk birimlerinin, mahallelerin ve koridorların ekonomik sağlığı ve uyumlu gelişmesi, değişime rehberlik eden grafik kentsel tasarım kodları ile geliştirilebilir.

18. Çocuk parkları ve yeşil alanlardan, saha ve bahçelere kadar, bir dizi park, komşuluk birimlerine dağıtılmalıdır. Koruma alanları ve açık alanlar farklı komşuluk birimi ve mahalleleri tanımlamak ve bağlamak için kullanılmalıdır. (Charter, 2000)

Özetle, komşuluk birimi, mahalle ve koridor için ağlar çok önemli yer tutmaktadır. Bu doğrultuda Yeni Kentleşme, ulaşım, otomobil bağımlılığını düşürmeye, toplu taşıma kullanımını arttırmaya, daha esnek bir ulaşım ağı kurmaya, birbiri ile ilişkili park ve açık alan sistemleri ile tanımlanmış mekanlar yaratmaya odaklanmaktadır. Bu hedefler, yerel trafik yoğunluğunu düşürmeye, enerjiyi korumada, hava kalitesini arttırmada ve insanları bisiklet, yürüme ya da ulaşım için toplu taşıma kullanmaya teşvik etmede yardımcı olmaktadır. Özetle sokak deseni ulaşım deseninin etkinliğini ortaya koymaktadır. Bu hedefler doğrultusunda gerekli durumlarda, mevcut bölgelemeyi değiştirme, kentsel tasarım ya da mimari üzerine kodlar geliştirilmelidir.



Şekil 3.4: Komşuluk birimleri ve Mahalleler (<http://www.cnu.org/node/3414>)



**Şekil 3.5:** Koridorlar ve Bağlantılar (<http://www.cnu.org/node/3414>)

### Yapı Adası, Sokak ve Bina:

Yapı adası, sokak ve bina Yeni Şehircilik Akımının en küçük ölçeğidir. Bu ölçek yeni kentleşmenin formunu belirler. Buna göre Yapı Adaları; kentin bina dokusunu ve kamusal alanlarını ortaya çıkartır. Yapı adaları; kare, dikdörtgen olabilirler ya da belirli bir formları olmayabilir. Tarihsel olarak büyüklük bakımından 76 – 183 m boyutlarındadır. Görünüşleri kamusal alanı tanımlayacak şekilde olmalıdır. Genişliği ve derinliği yoğunlukları belirler. Tüm yapı adaları ağaçlı yollarla ya da yan yollarla tanımlı hale getirilmelidir. Göesel karakter bina cepheleri tarafından oluşturulur. Ayrıca en uygun otoparklar bu yapı adalarının içi ya da yer altıdır. Bitki, ışık – gölge, renk, manzaralar kritik öneme sahiptir. (Özdemir, 2005)

Sokaklar; ortak mekan ve geçişler sembolize eder. Her zaman sokak ağının bir parçasıdır. Aralarında bir hiyerarşi olmalı yaya ve taşıt yolları tanımlı olmalıdır. Kesitleri mimari karakterini ortaya koyar. Detayları, yaya kullanımına uygun şekilde tasarlanmalıdır. (Özdemir, 2005)

Binalar ise; uyumlu ve ilişkili tasarımları kentin karakterini belirler. Yalnız kullanımlarına göre değil tipolojilerine göre de tasarlanmalıdır. Yoğunluklar, bina kullanımı ve otoparklardan bağımsız olarak belirlenmelidir. Yapısal ve anıtsal iki çeşit bina vardır, yapısal binalar, yapı adası içinde bütünsel kurallara uygun olmalıdır, anıtsal binalar ile bağımsızdır. Cepheler, sokakların kamusal karakterini vurgulamalı, yapı adası içindeki yarı kamusal boşlukları tanımlamalı, patika yollar ve arka bahçeler ile servis ihtiyaçlarını karşılamalıdır. Ayrıca bina tipolojileri, tarihsel sürekliliği sağlamalı, zaman ve mekanı yansıtmalıdır. (Özdemir, 2005)

Yeni Kentleşme ilkeleri şu şekildedir;

- 19.** Kentsel mimari ve peyzajın başlıca görevi, sokakların ve kamusal mekanların ortak kullanım alanları olarak fiziksel tanımını yapmaktır.
- 20.** Bireysel mimari projeler, çevreleriyle bağlantılı olmalıdır.
- 21.** Kentsel mekanları yeniden canlandırılması güvenliğe dayalıdır. Sokakların ve binaların tasarımı güvenli çevreleri güçlendirmeli fakat erişilebilirliği engellememeli ve açık alanları yok etmemelidir.
- 22.** Modern metropol, otomobile yeterli miktarda yer sağlamalıdır. Bunu da yayalara ve kamusal mekana saygı göstererek yapmalıdır.
- 23.** Sokaklar ve meydanlar, yayalar için güvenli, rahat ve ilginç olmalıdır. Doğru biçimlendirildiğinde, yayaları yürümeye ve komşuluk ilişkilerini geliştirerek toplumlarını korumaya teşvik eder.
- 24.** Mimari ve peyzaj tasarımı, yerel iklime, topografyaya, tarihe ve bina örneklerine göre oluşmalıdır.
- 25.** Kamu binaları ve kamusal toplanma alanları, toplumsal kimliği ve demokrasi kimliğini güçlendirmek için önemli alanlara gereksinim duyar. Özel bir forma ihtiyaç duyarlar, çünkü rolleri kenti oluşturan diğer yapılardan ve mekanlardan farklıdır.
- 26.** Bütün yapılar, orada yaşayanlara net bir mekan, hava ve zaman hissi vermelidir. Soğutma ve ısıtmadaki mekanik yöntemlerden çok doğal kaynakları korumada etkin doğal yöntemler kullanılmalıdır.
- 27.** Toplumun sürekliliğinin ve evriminin sağlanması için tarihsel binaların, mahalle yapısının ve peyzajın korunması ve yenilenmesi gereklidir. (Charter, 2000)

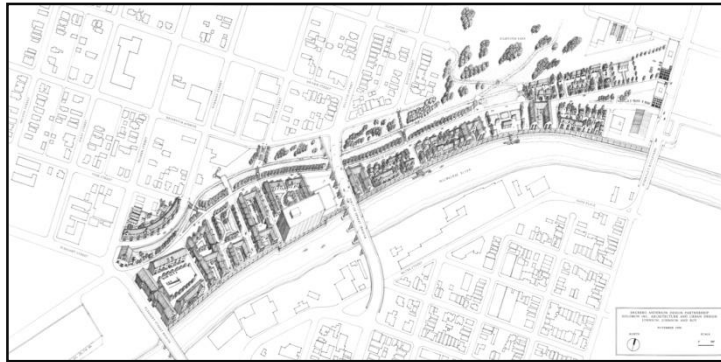
Bu ilkeler doğrultusunda, güvenli ve huzurlu bir çevre yaratmak en temel kavramdır. Bu şekilde tasarlanmış alanlar toplumsal ve mekansal düzene katkıda buldukları gibi aynı zamanda aydınlık ve temizliği ifade ederler. Huzurlu ve güvenli bir komşuluk birimi tasarlamak için, güvenli kamusal boşluklar yaratmak şarttır. Bu bağlamda kamusal boşluklar, iyi korunmuş binaları, Vistalı sokakları ile kentte yön gösterici bir karaktere sahip olmalıdır. (Gindroz, 2000)

Birbiri ile ilişkili sokaklar, mantıklı mesafelerde insanları yürümeye teşvik ederler. Bu nedenle yaya odaklı tasarımlarda sokakların, avluların, ara yolların, küçük parkların ve izlerin ilişkisi çok önemlidir. Yayaların rahat dolaşımı ve araç trafiğinin güvensizlik yaratan etkilerini hafifletmek için, kaldırımlar, yol üzeri otoparklar, ağaçlar ve kolonlu, arkadlı geçişler tasarımda önemli rol oynamaktadır. (Longo, 2000)

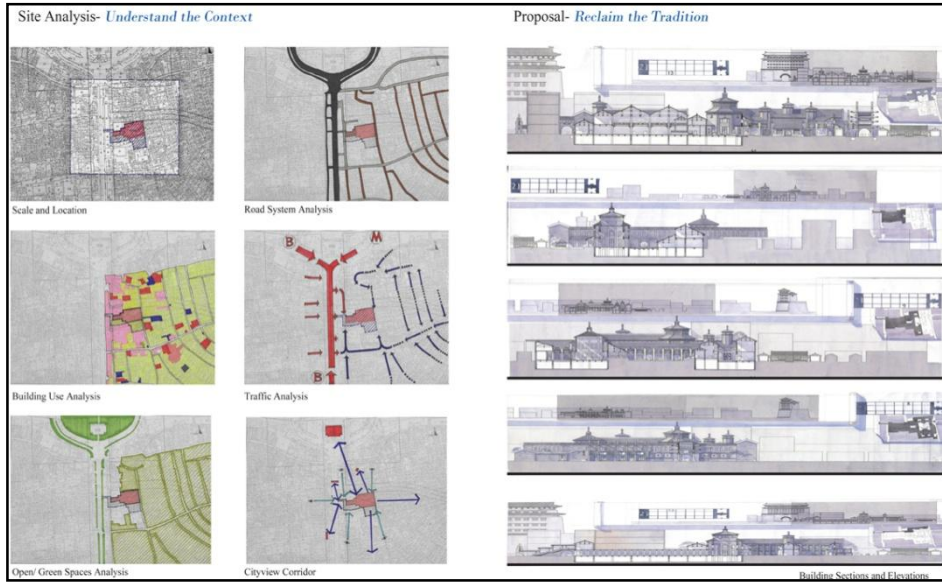
Bunun yanı sıra, yaşanılabilir mekanlar yaratmak mekanın iklimsel, topografik, tarihi, yapısal ve yerel mimari özelliklerini içeren tasarımlarla mümkündür. Bu türlü ekolojik yaklaşımlar, tasarımcıları doğal yollu ısıtma ve soğutma sistemlerine, güneşlenme ve serinlemeye özellikle daha küçük, iklimsel özellikleri kullanan binalara itmektedir. Buradaki amaç, yerel mimari bir dil oluşturmaktır. Tasarımın topografya ile ilişkisi yoğun olarak ulaşım ağlarını etkilemektedir. Bu doğrultuda Yeni Kentleşme genellikle grid sistem ile oluşturulmuş TOD'ları kullanmaktadır. Ancak gridin uygun olmadığı alanlarda, organik sistemler geliştirilmelidir (Kelbaugh, 2000). Ayrıca, doğaya saygılı ve erişilebilir toplumların tasarımı için geleneksel bina tiplerinin nasıl düzenlendiği, zemine nasıl yerleştirildiği, binaların ve odalarının yönelimi ve yapıların birbiri ile ilişkisini anlamak çok önemli bir yere sahiptir. (Schimmenti, 2000 )



**Şekil 3.6:** Yapı Adası (Forth Worth, Texas) ve Bina (Rhode Island) Ölçekleri (<http://www.cnu.org/node/2733>, <http://www.cnu.org/node/3438>)



**Şekil 3.7:** Sokak Ölçeği, Wisconsin (<http://www.cnu.org/node/1596>)



**Şekil 3.8:** Bina Ölçeği, Çin (<http://www.cnu.org/node/2697>)

Yeni Kentleşme Akımı bu ilkeler ile tasarım ve planlamadaki diğer çağdaş girişimler gibi banliyö saçaklanmasına, kentsel çürümeye ve negatif yatırıma, tek kullanımın hakim olduğu bölgelemelere ve otomobil odaklı çevrelere karşı alternatifler sunmaktadır. Ancak bu çok ölçekli bakış açısı onu diğer yaklaşımlar arasında öne çıkartmaktadır. Her ne kadar geçmişte, Güzel Kent yaklaşımı ya da CIAM gibi girişimler de farklı ölçekler üzerine fikir geliştirmiş olsalar da bireyselleşen bu girişimler çok önemli olmakla beraber yaşam şartlarını iyileştirmede yeterli olamamıştır. Bu bağlamda “Charter” etkinliği sağlayabilmek için üç ölçeğin etkileşiminde düzenleme yapılması gerektiğini öne sürmektedir. Bu kavrama göre, her bir ölçeğin birbiri ile bağlantılı ve birbirine destek verecek şekilde tasarlanması ile sosyal, ekonomik ve ekolojik yaşam, ulustan eyalete, kentten küresele, bölgeye ve komşuluk birimine yükselecektir. Bu bağlamda Yeni Kentleşme Akımı tüm bu ilke ve teknikleri başarıya ulaşmak üzere ortaya koymaktadır. (Charter, 2000)

### 3.3. BÖLÜM SONUCU

Yeni Kentleşme Akımı ilkelerinin temel amacı, modern kentlerin toplum hayatındaki olumsuz etkilerini iyileştirmektir. Bu etkiler, doğanın tahribatı, sosyal kopuş ve izolasyon, otomobil bağımlı ve taşıt öncelikli tasarımlar olarak özetlenebilir. Yeni Kentleşme Akımı bu olumsuzluklara karşı, çevresi ile bir bütün olarak tasarlanan toplumlar sunmaktadır. Bunu yaparken insani ölçekte, kamusal alan ve yaya

öncelikli, kompakt geleneksel kent formlarından yararlanmaktadırlar. Konut alanı tasarımında, düşük yoğunluklu, kullanımların izole edildiği, otomobil baskın tasarımlardan, daha yüksek yoğunluklu, yaya odaklı ve farklı kullanımların ilişkilendirildiği gelenekse kent formlarına doğru bir model değişimi arayışı içindedirler. Çevresel ve sosyal bakımdan çeşitli, yürünebilir ve toplu taşıma tasarımlarında önde gelmektedir. (Tiesdell, 2002; Özdemir, 2005 )

Bu politikalar kapsamında organizasyon “Charter of the New Urbanism” ile ilkelerini tanımlamıştır. Bu tüzüğe göre; Yeni Kentleşme Akımı, kent merkezleri, saçaklanmanın yayılması, artan gelir ve ırk ayrımı, çevresel kötüleşme, kırsal ve vahşi alanların kaybedilmesi ve toplum-yapı ilişkisinin uğradığı erozyona karşı olarak ortaya çıkmıştır. Tüzük üç farklı ölçek ve toplumsal politikalara, gelişme örneklerine, kentsel planlama ve tasarıma rehberlik edebilmesi için 27 ilke ile tanımlanmıştır. (Ellis, 2002)

Tanımlanan bu ilkeler, Amerikan kentlerinin tasarımında kısa zamanda geniş alana yayılmıştır. Yaratılan mahallelerin başarısı, birçok organizasyonun ve kuruluşun da bu ilkeleri tasarımlarında temel almalarını sağlamıştır. Bu kuruluşların en önde gelenlerinden biri, Amerika Birleşik Devletleri Konut ve Kentsel Gelişim Departmanı’dır (HUD). HUD, komşuluk ünitelerini yeniden yapılandırma amacı ile Hope VI programını öne sürmüştür. Hope VI ortaya çıkışından bu yana CNU ile ortak çalışmaktadır.

Bu bağlamda, Yeni Kentleşme Akımı ilkeleri, birçok tasarımcı ve akademisyen tarafından kabul edilmiş olsa da birçok yaklaşıma karşı eleştiri de getirilmiştir. Bu eleştirilerden ilki, Yeni Kentleşme Akımının modern kentin sosyal ve ekonomik gerçeklerini göz ardı ettiği üzerinedir. Bu düşünceye göre; otomobil, ucuz enerji, bilgisayarlar, iletişim araçları, yeni yapı teknolojileri, çok uluslu şirketler, küresel ticaret gibi olguların geçmiş ile bir ilişkisi yoktur ve Yeni Şehirciler, topluma, ticarete ve ulaşımaya yönelik modern koşulları göz ardı etmektedir. Ancak Yeni Kentleşme, küresel değişimlerin farkında olduğu gibi bu konuyu birçok yayında tartışmıştır. Bir çok örneklerinde olduğu gibi amaçları değişim, kent ve kentsel tasarım ilişkisi çerçevesinde, yapısal değişimleri yeniden düzenlemek değil, günümüze uygun daha yaşanabilir yerleşimler tasarlamaktır. (Ellis, 2002)

İkinci eleştiri, Akımın insanların istediği yaşamı veriyorsa neden daha önce popülerlik kazanmadığı sorusunu sormaktadır. Buna göre II. Dünya Savaşı sonrası



dönem geleneksel kentlerin toplum tarafından istenmediğini ortaya koymuştur. Ancak bu konuda 1995 yılında, Florida'da yapılan anketler, Amerikan halkının neredeyse tamamının banliyölerde yaşamak istediği, bunların %21'sinin net olarak Yeni Kentleşme ilkelerini desteklediği, %49'ünün ilkeleri olumlu yaklaştığı ancak yüksek yoğunluk endişelerinin olduğunu ortaya koymuştur. Bu durum halkın büyük bölümünün Yeni Kentleşme seçeneklerine olumlu baktığını göstermektedir.

Üçüncü eleştiri, toplumsal düşünmenin, kent merkezindeki gruplar için yıpratıcı olacağı görüşüdür. Ancak Yeni Şehirciler, kişisel seçimleri dengede toplumsal sorumluluklar ile dengelemeyi amaçlamaktadırlar.

Dördüncü eleştiri mimari sıradanlık ile ilgilidir. Buna göre, Yeni Kentleşme kodları mimarları tarihte geriye gitmekte zorlamakta, kişisel yaratıcılığı yok etmekte ve sıradanlık yaratmaktadır. Buna karşılık olarak Andreas Duany, birkaç mimari eserin ortaya çıkması umudu ile planlama geleneklerinin göz ardı edilmesinin yanlış olduğunu savunmaktadır. Bu bağlamda Yeni Kentleşme üzerine yapılan tartışmalar, mimari biçimlere takılmaktansa, blok; komşuluk ünitesi; ilçe; kent ve bölge ölçekleri üzerinde durmalıdır.

Beşinci eleştiride, Yeni Kentleşme Akımı, toplumların geleneksel kurallar ile oluşturulamayacağı konusunda eleştirilmektedir. Bu eleştiri akımın kodlarının yenilikler için yeterli olmadığı ve ütopyik bir yaklaşım olduğu üzerinde durmaktadır. Ancak Yeni Şehirciler birçok büyük, kozmopolit kentte çalışmışlardır ve bu gibi kentlerin toplumsal ve fiziksel yapılarının farkındadırlar.

Yeni Kentleşme Akımına politik yönden de eleştiriler getirilmektedir. Altıncı eleştiri, yapılan tasarımların, üst orta gelir grubuna yönelik olduğu, böylece sosyal ayrımı ölümsüzleştirdiği üzerinedir. Ayrıca akımın, kültürel farklılıkları reddettiğini savunmaktadır. Ancak Yeni Şehirciler, her ne kadar tasarım stratejilerinde sosyal gruplaşma üzerine hassas davranışlar da sınıf, ırk ve cinsiyet ayrımlarına kapsamlı bir çözüm yaratma görevi üstlenmemişlerdir. (Ellis, 2002; Gordon ve Richardson, 1998)

Sonuç olarak, Yeni Şehirciler, ilkelerine sahip çıkmakta ve tasarımlarına devam etmekte, doğru tasarım için daha kapsamlı eleştiriler getirilmeli ve cevaplar aranmaktadır.

## 4. YENİ KENTLEŞME AKIMI VE 10 YILLIK DENEYİMİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Yeni Kentleşme Akımının başlangıcı bir dizi önemli kongreye dayanmaktadır. 1993 yılında, yürütülen projeleri ve dönemin konularını tartışmak üzere, ülkenin önde gelen tasarımcıları ve pratisyenlerin katılımı ile ilk kongre Alexandria, Virginia'da yapılmıştır.

İlk kongreyi gündeme getiren endişeler, modern banliyölerin yer sıkıntısı, kent merkezlerinin çöküşü, toplumda büyüyen ırk ve gelir ayrımı, toplumsal ekonomik sorunlar ve otomobil bağımlılığının beraberinde getirdiği çevresel tehditler olmuştur. Bu konuların, tükenen araziler, doğal özellikler ve fiziksel sınırlar, düşük yoğunluklu yayılmayı teşvik eden eyalet politikaları, sokak standartları ve tüm toplumlarda iklimsel ve geleneksel özellikleri göz ardı ederek aynışmaya neden olan bölgeleme kodları gibi kökenleri üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda, çevreleri büyüyen banliyöler ile çevrili komşuluk ünitelerini harap hale getiren bölgesel güçleri analiz etmişler ve bu kongrede önceki eleştirilerden farklı olarak problemlerin birbiri ile ilişkisi üzerinde durmuşlardır. (Charter, 2000)

1993 yılındaki bu toplantının ardından Peter Calthorpe, Andrés Duany, Elizabeth Moule, Elizabeth Plater-Zyberk, Stefanos Polyzoides ve Daniel Solomon tarafından, Amerikan kent merkezlerini restore etmek, banliyö büyümesini kontrol etmek, doğal ve yapılı çevre varlığını korumak amacı ile "Congress for the New Urbanism"ın (CNU) kurulmasına karar verilmiştir. CNU'nun bir diğer amacı ise tasarımcıları, yöneticileri ve halkı bu konularda eğitmek olmuştur. Bu anlamda CNU, toplumdaki kafa karışıklığını gidermek için çalışan az sayıdaki gruptan biri olduğu gibi bu konuları planlama ve kentsel tasarım yolu ile tanımlayan ve süreç boyunca birçok disiplini bir araya getirebilen tek ulusal gruptur. (Charter, 2000)

Bu gün birçok yerel, bölgesel ve ulusal grup, CNU'nun kentsel gelişme stratejilerini izlemektedir. Kısacası Yeni Kentleşme Akımı kentleşmeyi olduğu gibi kabul eden değil problemleri tanımlayarak alternatiflerin geliştirildiği bir organizasyondur. Bu gün

geldiği noktada 17 kongreye imza atmış her bir kongrede güncel konulara çözümler aranmıştır.

İlk kongreyi takip eden yıllarda kongreler şu şekildedir; CNU II, Los Angeles, 1994; CNU III, San Francisco, 1995; CNU IV, Charleston, South Carolina, 1996; CNU V, Toronto, 1997; CNU VI, Denver, 1998; CNU VII, Milwaukee, 1999; CNU VIII, Portland, Oregon, 2000; CNU IX, New York, 2001; CNU X, Miami Beach, Florida, 2002; CNU XI, Washington, 2003; CNU XII, Chicago, 2004; CNU XIII, Pasadena, California, 2005; CNU XIV, Providence, Rhode Island, 2006; CNU XV, Philadelphia, 2007; CNU XVI, Austin, Texas, 2008; CNU XVII, Denver, Colorado, 2009'dur.

Çalışmada, Yeni Kentleşme Akımının son 10 yıllık gelişmesini tartışmak doğrultusunda, günümüze kadar yapılan kongrelerin tanımı yapılacak, daha sonra "Charter of the New Urbanism" temel alınarak 2000 yılından günümüze kadar yapılan kongreler ayrıntılı olarak incelenecektir.

#### **4.1. YENİ KENTLEŞME KONGRELERİ VE 10 YILLIK DENEYİM**

1993 yılından bu yana her yıl yapılan Yeni Şehircilik Kongreleri (CNU), Yeni Şehircilerin bir arada çalışması, halkın ve katılımcıların Yeni Kentleşme Akımı İlkeleri konusunda bilgilendirilmesi ve ele alınan konularda eğitimlerin verilmesi bakımından çok önemli bir yere sahiptir. Dünyanın her yerinden Yeni Şehirciler, gelişme örneklerini, kamu politikalarını, yakın zamana ait yenilikçi çalışmaları tartışmak ve bunları avantaj haline getirmek üzerine bu kongrelerde bir araya gelmektedir. Bu güne kadar düzenlenmiş olan kongreler ve içerdikleri konular şu şekildedir;

- CNU I (Alexandria, Virginia, 1993); Kongrelerin başlangıcıdır. Komşuluk ünitesi, mahalle ve koridor ölçeğinde ilkeler ele alınmıştır.
- CNU II (Los Angeles, 1994); Yapı adası, sokak ve bina için yerel ölçek ve ilkeler tanımlanmıştır.
- CNU III (San Francisco, 1995); Bölge planlama ile ortak yanlar tanımlanmıştır. Daha sonra Charter ile bir araya getirilmiş üç ölçekte ilkeler ele alınmıştır.
- CNU IV (Charleston, South Carolina, 1996); Bu tarihte Charter katılımcılar ve HUD tarafından onaylanmıştır. Böylece akım ulusal ölçekte dikkat çekmeye başlamıştır.

- CNU V (Toronto, 1997); Amerika dışındaki ilk kongredir. Bu kongreye 18 ülkenin temsilcisi katılmıştır.
- CNU VI (Denver, 1998); Bölge ölçeğinde çevresel konular ve kentsel dolgu alanları tartışılmıştır.
- CNU VII (Milwaukee, 1999); Kentlerin Zenginliği başlıklı bu kongrede temel başlıklar “Kent ve Yeni Kentleşme Akımı”, “Tasarım ve Kamusal Alan”, “Sosyal ve Ekonomik Zenginliği Yaratmak” ve “Tasarım Sürecinin İşleyişi” olmuştur.
- CNU VIII (Portland, Oregon, 2000); Bu kongrede, “Mekansal politikalar”, “Komşuluk Ünitesi ve Bölge İlişkisi”, “Değişim Sorunlarının Tanımlanması” ve “Yeni Kentleşme Akımı İlkeleri” tartışılmıştır. Sonrasında ilkeleri bir araya toplayan “Charter of the New Urbanism” yayını bu kongreyi önemli kılmaktadır.
- CNU IX (New York, 2001); Komşuluk Ünitesinden Bölge ölçeğine, siyaset, politika ve tasarımların tartışıldığı kongrede, ölçekler, çevre, tasarım ve kodlar üzerinde durulmuştur.
- CNU X (Miami Beach, Florida, 2002); Yeni Kentleşme kongrelerinin onuncusu olan bu kongrede, geçmiş 10 yılın değerlendirmesine yer verilmiştir. Bu bağlamda, sağlıklı ve erişilebilir toplumlar tartışılmış, Akıllı Büyüme ve CNU'nun geleceği üzerinde durulmuştur.
- CNU XI (Washington, 2003); “İdeallerden Gerçeğe: Gelişen Kentler” başlığını taşıyan bu kongrede genel olarak ulaşım konusu ele alınmıştır. Bu bağlamda, “TOD’lar”, “Geleceğin Ulaşım Teknikleri”, “Sokak ve Yaya” gibi konular ağırlıklı olarak üzerinde durulan konular olmuştur.
- CNU XII (Chicago, 2004); o günün Yapı Adası, Sokak ve Binaları tartışılmıştır. Ayrıca “Başarılı Bir Tasarım Süreci İçin Kullanılan Teknikler”, “Geleneksel Kent” ve “Sürdürülebilir Kent” konuları da tartışılan konular arasında yer almıştır.
- CNU XIII (Pasadena, California, 2005); Çok Merkezli Kentlerin ele alındığı kongrede, bunun yanı sıra, “Biçime Dayalı Kod Sistemi”, “Koruma ve Kentleşme”, “İklim Değişimi ve Yapılı Çevre”, “Yüksek Yoğunluklu Kent Merkezleri için Sürdürülebilir Tasarım Stratejileri” ve “Enerji” konuları ele alınmıştır.
- CNU XIV ( Providence, Rhode Island, 2006); Uygulamanın ve Çevresel konuların öne çıktığı bu kongrede alt başlıklar temel olarak; “Koruma- Geliştirme”, “Sürdürülebilirlik ve Altyapı”, “Dolgu Alanlarında Gelişme” ve “Küresel Uygulamalar” olmuştur.
- CNU XV (Philadelphia, 2007); Yoğun olarak Ekolojinin ele alındığı kongrede “kent ve Ekoloji”, “Yeni Kentleşme ve Ekoloji İlişkisi” gibi konuların yanı sıra, Erişim,

Çeşitlilik ve Düşük maliyetli Tasarım, Kapsamlı Planlar ve Yeni Kentleşme Akımı gibi konular da ele alınmıştır.

- CNU XVI (Austin, Texas, 2008); Yeni Kentleşme ve Gelişen Metropolis konulu kongrede baskın olarak Ulaşım konusu ele alınmıştır. Buna bağlı olarak, “Ulaşım Dair Ekolojik Tasarım Fırsatları, Yaya ve Bisiklet Yollarının Düzenlenmesi, Akıllı Ulaşım, Sokak ve TOD” gibi konular tartışılmıştır.
- CNU XVII (Denver, Colorado, 2009); Bu kongrede “Sürdürülebilirlik, Ekoloji, Ulaşım” konuları ve bu konularla ilgili “Ekolojik Altyapı, Kırsal Kentleşme, Sürdürülebilir Ulaşım Sistemleri, Yayalara Yönelik Ticari Alan Tasarımı” gibi temel konuların yanında “21. yy Teknoloji Kentleri” üzerinde durulmuştur. Bu doğrultuda, “Tüm Zamanlar için Mekan Yaratma, Hızlı Kentleşme, ve Yeni Mimari Metodlar” da tartışmaların ana fikrini oluşturmuştur.

Yeni Kentleşme Akımı sürecinin ve düzenlenen kongrelerin yakın geçmişteki gelişimde “Charter of the New Urbanism” önemli bir yer tutmaktadır. Bunun nedeni kongrelerde ve uygulamalarda temel ilkelerin ve tasarım ölçeklerinin tanımlı olduğu ve artık çevresel fırsatların kent ve kentsel tasarımdaki rolünün daha yoğun tartışılmaya başlandığı bir döneme geçilmiş olmasıdır. Bu bağlamda, Yeni Kentleşme Akımının gelişiminin son 10 yıllık deneyimi göz önüne alındığında yapılan kongreler ve ele alınan konular detaylı olarak incelenmelidir. 2000 yılından günümüze kadar yapılmış olan Yeni Kentleşme Kongreleri şu şekildedir.

#### 1.CNU VIII “Mekansal Politikalar” (Portland, Oregon, 2000):

CNU 2000 Yeni Kentleşme Akımı ve İlkelerinin açıklanması, uygulama tekniklerinin tanımlanması ile başlamıştır. Tartışılan temel konu başlıkları şu şekildedir;

##### *Bölge ve Komşuluk Ünitesini Birleştirmek:*

Bu başlık altında Yeni Kentleşme Akımının iyi toplum yaratmada sözlerini ne kadar yerine getirdiği; Kentsel Gelişme Sınırları ya da Akıllı Büyüme gibi araçların ne kadar etkili olduğu; Komşuluk Ünitesi ve Bölge ölçeklerinde hangi modellerin farklılık yaratmada yararlı olduğu sorularına cevap aranmış ve bir çerçeve sunulmuştur.

##### *İyi Kent ve İyi Yaşam:*

Küçük yerleşimler ve kırsal alanlar ele alınmıştır. Bu doğrultuda, metropoliten alanın dışında kalan yerleşimlerde sürdürülebilir ve yaşanabilir mekanların yaratılışı üzerinden yaşadığımız çevreyi, tüm çeşitliliği ve öncelikleri ile tam anlamıyla yansıtan mekanların nasıl yaratılabileceği sorusu tartışılmıştır.

### *Değişimin Zorluklarını Tanımlamak:*

Bu bölüme göre, Charter of the New Urbanism kentler ve banliyöler için en iyi modelin karma gelir gruplarını barındıran mahalleler olduğunu söylemektedir. Ancak güçlendirmeye yönelik planlama, genellikle mahalleleri özel yapan bu gibi konuların sürdürülebilir olmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle bölüm, değişime yönelik, soylulaştırma ve mevcut komşuluk ünitelerinin eşitliği gibi yerel endişeleri tanımlamaktadır.

### *Yeni Kentleşme Politikaları:*

Kongrenin son bölümü kamu görevlilerini, ticari ve toplumsal önde gelenleri, sivil eylemcileri, Yeni Kentleşmenin mevcut politik çevrede en iyi sonucu nasıl alabileceğini tartışmak üzere bir araya getirmiştir. Böylece tartışmaya hem yerel hem ulusal bakış açısı ile yaklaşmıştır.

Kongrede yer alan bazı alt başlıklar ise şu şekildedir; " Akıllı Büyüme Politikaları", "Toplum Tasarımında Bilgi Teknolojileri", "Mahalle Sokaklarında Otomobili Yavaşlatmak", "Doğa ile Tasarım", "Hassas Tasarım Süreci Nasıl Gerçekleşir", "Tasarımdaki Yoğunluk", "Karma Gelir Komşuluk Üniteleri", "Daha Yeşil Kentler İnşa Etmek", "Eski Yapı Yeni Kullanım", "Yeni Kentleşmeyi Finanse Etmek". (CNU VIII Program Book, 2000)

Ele alınan bu konular sonucunda ortaya çıkan, Amerikan kentlerinin değişen ilgi alanlarının, tasarımcıları yeni stratejiler geliştirmeye zorlamasıdır. Tasarımcı "Akıllı Büyüme" gibi çeşitli araçlarla kapsamlı düzenlemeler yapabilme fırsatına sahiptir. Ancak bu kapsamlı düzenlemeler ancak farklı gelir gruplarının ve sosyal grupların dahil olduğu geniş temelli bir tasarım ile mümkün olmaktadır. Bu bağlamda, "Mekansal Politikalar" insan yaşamını yerel özellikler bağlamında geliştirmeden tek başına amaca ulaşmakta yetersiz kalacaktır. Tasarımcı, fakir, fakirlik sınırında, çalışan alt gelir grubu ve orta sınıfın bir arada yaşayabileceği, sürdürülebilir, karma gelir gruplarına yönelik yerleşimler yaratma yoluyla yoksulluk konusunu tanımlamaya çalışmalıdır. Bu tür bir çalışma bir tür demokrasi projesidir. Ancak demokrasi eşitlik sağlanmadan kalıcı olamaz. Eşitlikçi katılımın sağlayacağı güçlü demokrasiler ancak toplumlardan başlayacaktır. (Blackwell, 2000)

2. CNU IX “Komşuluk Ünitesinden Bölgeye: Siyaset, Politika ve Tasarım” (New York, 2001):

Kongre üç ana bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler, “Bölge ve Komşuluk Ünitesi”, “Tasarım ve Kodlar” ve “Çevre”dir. Bu bölümlerde ele alınan ana aşlıklar şu şekildedir;

*Bölge:*

Kongrenin bu bölümünde, öncelikle günün New York kentleri ve bölgeleri tartışılmıştır. Daha sonra ülkedeki bölgesel girişimler ele alınmıştır.

*Komşuluk Birimi:*

Komşuluk birimi Yeni Kentleşme Akımı İlkelerinin merkezini oluşturmaktadır. Bu bölümde, New York bölgesinde geliştirilmiş bir dizi koşuluk ünitesi ele alınmıştır. Araştırma çeperden merkeze bir dizi ölçekte ve yoğunlukta komşuluk ünitesini, küçük ölçekli sokakları ve kır evleri ile banliyöleri, parkların ve su öğelerinin yaşam kalitesinin bir parçası olduğu orta seviye mahalleleri ve çekirdekteki yoğun güçlendirme alanlarını içermektedir.

*Tasarım:*

Bu bölüm, New York ve Berlin kentleri üzerinden kentsel tasarım ve mimarinin tarihi ve temel sıkıntılarına odaklanmaktadır. Bu bağlamda İkinci Dünya Savaşı sonrasında hem New York hem Berlin’in kamu yatırımlarının kesilmesi sonucu tarihi binaların çöküşü ve tarihsel güzellikteki kamu alanlarının yıkımı üzerinde durulmuş, yaşanabilir, küresel önemleri dahilinde kamusal alanları ön plana çıkartan kentler yaratarak yeniden doğuşları tartışılmış, tüm kentlere uygulanabilir sonuçlar çıkarılmaya çalışılmıştır.

*New York Kenti Bölgeleme Kodları:*

New York Bölgelem Kodları her ne kadar eşsiz görünse de bu tecrübenin toplumlara doğrudan etkileyen yanları ve çıkartılması gereken bazı dersler vardır. bu doğrultuda bu başlık altında kodların yapılı çevre üzerindeki etkileri ve önemi ve kodların kendisi kadar önemli olarak kodların yeniden düzenlenme sürecinin işleyişi ele alınmıştır.

### *İnsan ve Doğal Çevre Bağlamında Yeni Kentleşme Akımı:*

Yeni Kentleşme Akımı, insan için yaşam çevresi ile eş zamanlı olarak doğal ekolojii de geliştirme amacı taşımaktadır. Bu bölümde bölge, komşuluk ünitesi, yoğunluk ve çevresel etkiler bağlamında bu iki amacın nasıl gerçekleştirileceği tartışılmış ve toplumsal sınırların nasıl belirleneceği, karma gelir gruplarına hitap eden, çeşitlilik içeren toplumlar yaratıldığından nasıl emin olunacağı, çevresel etkiler azalırken Yeni Kentleşmenin nasıl uygulanacağı sorularına yanıt aranmıştır.

Bu başlıklar altında tartışılan bazı alt başlıklar şu şekildedir; “Bölge Planlama ve Kentsel Tasarım: Son Çalışmalar”, “Bölgeleri Şekillendiren Altyapı”, “Kıyı Alanı Girişimleri”, “Doğanın Düzeni ve Düzenin Doğası”, “Bölgesel Çevre: Kentleri Korumaya Yönelik Yeni Girişimler”, “Başarılı Bölgeler İnşa Etmek”, “Özel Mekan, Kamusal Yaşam”, “Girişimciler ve Kodlar”. (CNU IX Program Book, 2001)

Sonuç olarak, bir bölge ve buna bağlı komşuluk ünitelerinin Charter’da tanımlandığı gibi karma gelir gruplarına ve karma kullanımlara yönelik, günlük yaşamın tüm aktivitelerini barındıran, kompakta ve yaya ölçeğinde, birbiri ile ilişkili sokak ağlarını içeren alanlar olması gerektiği tekrar edilmiştir. Tasarımda en çok başvurulan araç olarak toplumun gelişim beklentileri ile ilişki kurmakta tasarım kodlarının, toplumun karakterini ve formunu belirlemede çok önemli bir rol oynadığı ve bu kodları güncellemenin planlama bağlamında çok önemli olduğu üzerinde durulmuştur. Çevre bağlamında, Akıllı Büyümenin atık yönetimi sayesinde kirlenmenin önüne geçebileceği, daha küçük parseller ile yağmur suyu emilimini arttırabileceği, ulaşım alternatifleri sunarak hava kirliliğini düşürebileceği öne sürülmüştür. Ayrıca bu kongrede önemli bir araç olarak, 2000 yılında DPZ tarafından geliştirilen, 2001 yılında CNU IX ile tanıtılan, yerleşimlerin parçalarını düzenlemeye yönelik “Transect” kavramı tanıtılmıştır.

Bu sistemin amacı tüm çevresel elemanları kentselden kırsala ölçeklendirerek düzenlemek olarak açıklanmıştır. Sistemin öngördüğü sınıflama şu şekildedir; D – Özel Alanlar; T1 – Kırsal Koruma; T2 – Kırsal Rezerv; T3 – Alt Kentsel; T4 – Genel Kentsel; T5 – Kent Merkezi; T6 - Kent Çekirdeği; Buna göre;

T1; Yasal olarak kalıcı şekilde gelişmeden korunan açık alanlardır. Yüzey suları, korunan sulak alanları ve habitatlar, kamusal açık alanlar barındırır.

T2; Henüz kentsel gelişmeye karşı koruma altına alınmamış ancak kırsal koruma altına alınabilecek alanlardır. Kamu yararınca tanımlanmış açık alanlar içerir. Taşkın alanları, dik yamaçlar ya da su altı havzaları içerebilir.

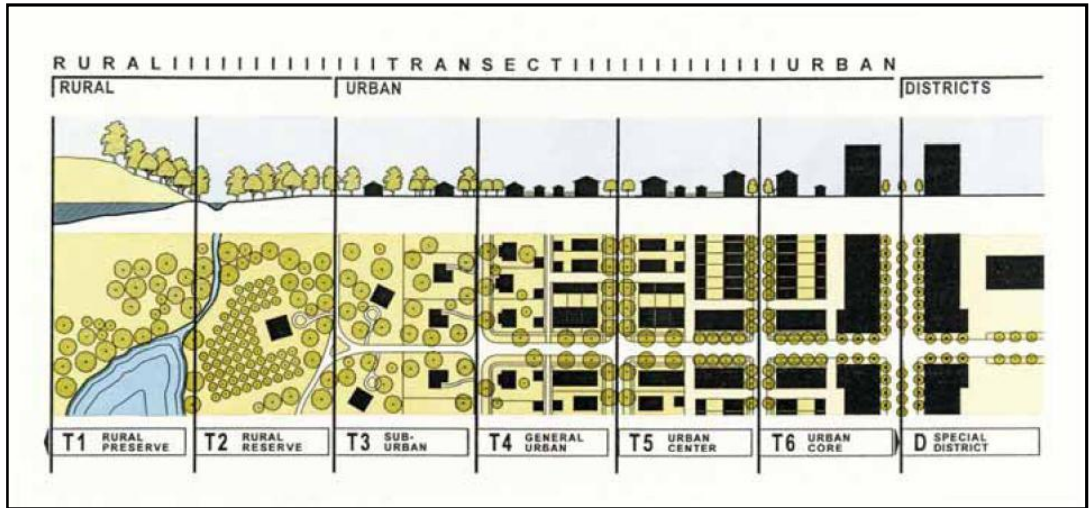


T3; Yoğunluğun en az, doğal öğelerin ve konut kullanımının ise en fazla olduğu alanlardır. Binalar ayırık nizam müstakil, en fazla iki katlı evlerden oluşur. Açık alanlar kırsal karakter gösterir ve otopanlar ve kırsal yollar engellenmiştir.

T4; Baskın olarak ticarete yönelik alanlardır. Binalar, küçük ve orta büyüklükteki parsellerde müstakil ayırık nizam ve sıra evler şeklindedir. Sınırlı sayıda ofis ve pansiyon bulunur. Binalar maksimum 3 katlıdır ve açık alanlarda meydanlar ve plazalar yer alır.

T5; Kent çekirdeğine göre daha az yoğunlukta, karma kullanımın hakim olduğu, çeşitli konut tipolojisine sahip, ticaret parsellerinin tanımlı olduğu, en fazla 5 katlı binaların yer aldığı, açık alanların plazalar ve meydanlar içerdiği kentsel bölgelerdir.

T6; Bölgede ticari, kültürel, medyatik kullanımların en yoğun olduğu alandır. Çeşitli konut tipolojisi ve parsel büyüklüklerine sahiptir. Yüzey otoparklara ön yüzde izin verilmez ve açık alanlar bir dizi meydan ve plaza içerir. (Talen, 2002)



Şekil 4.1: Transect (CNU 2004)

### 3. CNU X "10. Yıl Dönümü Kongresi" (Miami Beach, Florida, 2002):

Yeni Kentleşmenin onuncu yılında, geldiği nokta ile ilgili genel değerlendirmelere yer verilmiştir. Mevcut sıkıntılar ve geleceğe yönelik tartışmalar kongrenin ana temasını oluşturmaktadır. bunun yanı sıra, savaş sonrası banliyölerini güçlendirme konusuna değinilmiştir. Ana başlıklar şu şekildedir;

#### *Kuzey Florida Tecrübesi: Banliyöden Metropole:*

Florida, 100 yıldır kıyı bölgesindeki mesire alanı olma özelliği ile Amerika'nın diğer eyaletlerinden farklı olarak çok çeşitli etnik grupları içinde barındırmaktadır. Ancak

yayıma doğal varlıkları, eski yerleşimleri tehdit etmekte ve daha yeni banliyöler kentleşmektedir. Bu bağlamda bu başlık altında Florida örneği üzerinden sürdürülebilir bölgeler tartışılmıştır.

#### *Yeni Kentleşme için Pazar Potansiyeli Yaratmak:*

Bu bölümde, Yeni Kentleşme Akımının belli bir gruba hitap eden Pazar ürünü mü yoksa model mi olduğu, komşuluk birimlerinin tüm iş ve konut tipleri için çekici olup olmadığı sorularına yanıt aranmış, bu konudaki örnekler ve araştırmalar tartışılmıştır.

#### *Sağlıklı Toplumlar: Aktif Yaşam için Tasarım:*

Banliyö yerleşimleri genellikle insanları bir parça fiziksel aktiviteye teşvik etmektedir. Bu bağlamda tasarımların, öncelikle "Sağlıklı Toplum" kavramını kapsamlı tanımlaması ve fiziksel aktivite yolu ile uzun dönemde sağlıklı toplumlar yaratacak stratejilere yer vermesi gerekmektedir.

#### *Herkes için Toplum: Erişilebilirlik ve İnsanları Çekme:*

Bu bölümde, mevcut erişilebilirlik düzenlemeleri ve öngörülen değişiklikler özetlenmiştir. Değişimler, ziyaret edilme oranını arttırmalı, Yeni Şehircinin komşuluk birimi, yapı adası, sokak ve bina tasarımını etkilemelidir. Bu bağlamda düzenlemelerin projenin estetiği, ekonomisi ve etik yanlarını nasıl etkilediği tartışılmıştır.

#### *Kültürel Şehircilik: Amerikan Banliyölerinin Çeşitlendirilmesi:*

Çeşitli istatistik veriler, metropoldeki coğrafi eşitsizliğin yanı sıra ırk ve gelir grupları arasındaki devamlı bölünmeyi ortaya çıkartmaktadır. Artan bölünme bağlamında, bu başlık altında, azınlıklar ve göçmenlerin kendi kimliklerini yansıtan mahallelerde yaşamak yerine iyi okulların olduğu, güvenli ve temiz banliyö alanlarını tercih etmeleri ele alınmıştır.

#### *Banliyölerden Kentlere: Değişime Adapte Olmak:*

Amerika'daki yüzlerce banliyö toplumu büyüme soruları ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu bağlamda, toplum liderlerinin ve tasarımcıların çeşitli stratejiler ile banliyölerin doğru kentsel çevreler olarak büyümesini garanti altına almaları gerekliliği tartışılmıştır.

### *Banliyöler için Mekan: Yeni Gelişme Nereye Gitmeli?*

Bu başlık altında, yeni gelişme Yeni Kentleşme formuna sahip olsa bile açık alanları ve doğal yaşamı tehdit etmesi durumunda zararlı olup olmayacağı sorusuna yanıt aranmıştır. Bu doğrultuda katılımcılar, banliyö gelişiminin “Yeni Kentleşme İlkelerine tamamı ile bağlı kalınsa bile” nerede uygun olup olmayacağını tartışmışlardır.

Bu başlıklar doğrultusunda, “Komşuluk Birimini Güçlendirmede Mimarının Rolü”, “Akıllı Büyüme ve Çevre”, “Uluslar arası Kentleşme”, “Kentsel Yoğunluklarda Çevresel Performans”, “Bölgesel Sokak Ağları ile Mekan Yaratmak” gibi alt başlıklar ele alınmıştır. (CNU X Program Book, 2002 )

Bu dönemin bir başka önemli konusu ise Yeni Şehircilerin ulaşım ilkelerini Charter’ın tanımladığı ölçeklerde tanımlamak amacıyla ilki 2002 yılında Oakland’da organize edilen “Ulaşım Zirvesi 2002” olmuştur. Tartışılan konular, hem mevcut hem de yeni gelişmekte olan kentsel alanları, bu bağlamda da “Bölgesel Sokak Ağları”; “Sokakların Fonksiyonlarına Göre Sınıflandırılması”, “Sokakların Kentsel Tasarım ve Arazi Kullanım Bağlamında Bütünleştirilmesi” ve “Kavşakların Tasarımı” konularını kapsamaktadır. Yeni Kentleşme Kongrelerinin 10. yılında birincisi gerçekleştirilen Ulaşım Zirveleri her sene tekrarlanan bir gelenek haline gelmiştir. (<http://www.cnu.org/congresses>)

### 4. CNU XI “İdeallerden Gerçeğe: Gelişen Kent Washington D.C.” (Washington, 2003):

CNU XI, daha çok mahalle ve koridor ölçeklerine odaklanılmıştır. Bu bağlamda Washington’da yer alan, bulvar sistemlerini, kıyı alanlarını ve çok sayıda ulaşım koridorunu içeren koridorlar tartışılmıştır. Temel Başlıklar şu şekildedir;

#### *İdeallerden Gerçeğe: Washington Bölgesi:*

Kongrenin bu bölümünde Columbia bölgesinin planlama tarihi ele alınmaktadır. Kent ve metropoliten alan için birçok mastır plan hazırlanmıştır ancak bu planlar gerçeğe dönüşümünde devamlı değişmektedir. Bu nedenle katılımcılar örnekler üzerinde plan uygulamalarını tartışmıştır.

#### *Mahalle Ve Koridorlar:*

“Charter of the New Urbanism’e göre, komşuluk birimleri boyunca, mahalle ve koridorlar, metropoliten alan gelişimi ve yeniden gelişiminde temel elemanlardır. Ancak 10 yıllık tarihi boyunca Yeni Şehirciler bu ölçeklerin komşuluk birimi ölçeği dışında da en iyi ne şekilde işleyeceği üzerine çalışmalar yapmaya devam etmiş ve

yeni tanımlamalar getirmiştir. Bu bağlamda mahalle, koridorlar gelişen metropolün tamamlayıcı elemanları olarak ele alınmıştır.

#### *Bulvarlar ve Ötesi:*

Bu bölümde sokak tasarımları üzerine derin tartışmalara yer verilmiştir. Bu bağlamda Yeni Kentleşme Akımının önde gelenleri yürünebilir kent sokakları, bölge, koridor ve komşuluk birimi yaratabilmek için teknikler öne sürmüşler

#### *Vizyondan Plana: Girişimci – Yapımcı İlişkileri:*

Doğru uygulandığında Yeni Kentleşme özellikle konut gelişiminin finansal değerinde öneme sahip olabilir. Bölüm, başarılı bir Yeni Kentleşme gelişimi için iş planı bileşenlerini ele almakta, finansal yapı, kontratlar, pazarlama ve müşterilere hitap etme gibi konuları içermektedir. Ayrıca fiziksel planlama kararlarının iş yapısını nasıl etkileyeceğine dair çeşitli perspektifler sunmaktadır.

#### *İki Öngörü: Ulaşımın Geleceği, Teknoloji ve Kentleşme:*

Bu bölümde Leon Krier'in, mevcut tek kullanımın hakim olduğu mahalleyi canlı bir komşuluk ünitesine çevirmek için Washington D.C.'ye hazırladığı plan ve Dean Kamen'in tasarımcılara kent ve banliyölerdeki sorunlara karşılık alternatif plan geliştirmekte yardımcı olacak buluşları tartışılmıştır. Bu iki öngörü 5 dakika yürüme mesafesinin ötesinde insancıl kenti yaratmanın zorluklarını ve olanaklarını tartışmışlardır.

“Gerçek Toplumlar Geliştirmek”, “Kent Görünüşü için Tasarım Teknikleri”, “Kentsel Dolgu”, “Yeşil Şehircilik”, “Kentteki Koridorlar”, “Hayat Boyu Sağlık için Mekan Yaratma ve Tasarım” kongrede ele alınan bazı alt başlıkları oluşturmaktadır. (CNU XI Program Book, 2003)

#### **5. CNU XII “Bugünün Yapı Adaları, Sokakları ve Binaları: Yeni Güzel Şehir” (Chicago, 2004):**

Bu kongre, kentleri ve kasabaları şekillendiren ya da gelecek için potansiyele sahip farklı kentleşme vizyonlarını ele almıştır. Temel konular “Geleneksel Kent”, “Modern Kent” ve “Sürdürülebilir Kent”tir. Kongrenin son bölümünde ise, Güzel Şehir akımının çağdaş kentleşme ile ilişkisi tartışılmıştır. Yapılan tartışmalarda Charter'ın en küçük ölçeği olan Yapı Adası, Sokak ve Bina ölçeği ön plana çıkmaktadır. Bu konular doğrultusunda ele alınan ana başlıklardan bazıları şu şekildedir;

### *“Charter of The New Urbanism”i İyileştirmek:*

Bu bölüm, onaylandığı tarihten bu yana hiçbir değişikliğe uğramamış olan Charter’ı ele almakta ve ortaya çıkan yeni konulara yönelik, kırsaldan kentsele devamlılık bağlamında Charter’ın çevresel konularla ilişkisini de içeren çeşitli değişim önerilerini değerlendirmektedir. Bu bağlamda, morfoloji, iş merkezlerinin konumu ve Yeni Kentleşmeyi uygulamaya yönelik düzenlemeler ele alınmıştır.

### *Geleneksel Kent:*

Bu başlık altında, çağdaş kentler bağlamında geleneksel şehircilik kavramı Chicago üzerinden incelenmiştir. Bu doğrultuda, Chicago ve benzer 19.yy kentlerini şekillendiren durumlar tanımlanmış ve kenti ihtiyaçları ile buluşturan Chicago kent planları tanıtılmıştır.

### *Modernist Kent:*

Modernizmin öngördüğü yapılar yeni kent formlarını beraberinde getirmiştir. Bu formlardan bazıları kentsel alan kalitesini artırırken, birçoğu da olumsuz etkilere neden olmuştur. Her ne kadar bu gün Modernist kent uzantıları, terk edilmiş sosyal konut kuleleri, steril iş alanları ve kent dışı bölgelerini içeriyor olsa da daha geniş bakıldığında çok daha kompleks bir yapı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bölümde, modernizmin karşısındaki zorluklar ve modern kent mirası ele alınmıştır.

### *Sürdürülebilir Kent:*

Son yıllarda yerleşim desenlerine yönelik, CNU Charter, Akıllı Büyüme ya da Transect gibi birçok tasarım ilkesi ve standardı ortaya çıkmıştır. Bu nedenle bu bölümde tüm girişimlerin Sürdürülebilirlik ve Kent hedeflerini bir araya getirmeyi amaçlamıştır.

### *Sürdürülebilir Yapı Adası:*

Artan oranda yeni Şehirciler geleneksel kent ve kasabaların kalitesini sürdürülebilirlik stratejileri ile yükseltme yoluna gitmektedir. Yapı adası ölçeği, bu stratejiler, güneş yönelimi ve yağmur sularının filtre edilmesi gibi konuları içermektedir. Bu bağlamda, ideal kent formu ve çevre arasındaki ilişki ele alınmıştır.

### *Yeni Güzel Şehir:*

Bu bölümde, daha önceki bölümlerde tartışılmış olan, geleneksel, modernist ve sürdürülebilir kent fikirleri üzerinden Güzel Şehir Akımının güçlü ve zayıf yönleri tartışılmış, zıtlıkları ve benzerlikleri ortaya konularak, “yapı adası, sokak, bina” ölçeğindeki ve toplumsal yaşamdaki etkileri üzerinde durulmuştur.

Kongrede tartışılan bazı alt başlıklar; “Geleneksel Kent ile Çalışmak”, “Kentsel Tasarımın Gelişimi”, “Başarılı bir Tasarım Süreci için Popüler Teknikler”, “Sürdürülebilir Kentleşme Teknikleri”, “Modernist Miras ile Çalışmak” şeklindedir. (CNU XII Program Book, 2004)

Ayrıca bu kongre sürecinde, Yeni Kentleşme Akımı projelerini değerlendirmeye yönelik bir yöntem tanıtılmıştır. Bu yöntem Charter’da tanımlanan üç ölçekte, belli ağırlıklara sahip ilkeler doğrultusunda projelerin hem tasarım aşamasının hem de uygulama sonrası aşamasının puanlanması yoluyla yapılmaktadır. Bu değerlendirmenin amacı, hem eski hem de yeni, hem büyük hem küçük, Yeni Kentleşme projelerini değerlendirerek, daha iyi yerleşimler yaratmak ve Yeni Kentleşme İlkelerine ne kadar bağlı kalındığını tanımlamaktır. Bu değerlendirmeye göre üç ölçekte tanımlanan her bir ilkeye bağlı kriterler ve bu kriterlere ağırlıklar belirlenmiştir. Projenin tasarım aşamasını ve uygulama aşamasını ayrı değerlendiren bu yöntem her kritere 1 ile 5 arasında puan vererek projeye yüzde üzerinden bir puan vermektedir. Buna göre tasarım ve uygulamalar, % 0 – 20 arası 1, %21 – 40 arası 2, % 41 – 60 arası 3, % 61 – 80 arası 4 ve %81 – 100 arası 5 yıldız olarak değerlendirilmektedir.

### 6. CNU XIII “Çok Merkezli Kent” (Pasadena, California, 2005):

CNU XIII, Yeni Kentleşme Akımının hem karşısına çıkan önemli zorluklardan hem de fırsatlardan biri olan, Çok Merkezli Kentlerin ortaya çıkışını ve birden fazla kent merkezi, çeper yerleşimleri, kentleşmiş koridorları ve yeni yerleşim merkezleri ile tamamlanmasını ve Yeni Kentleşmenin Bu gibi bölgeleri şekillendirmedeki rolünü konu almıştır. Tartışılan bu konular genellikle tarihsel çerçevede ele alınmış ancak bunun ötesinde dört başlık altında daha incelenmiştir. Bunlar, ulaşım, çevre, fiziksel tasarım ve uygulamadır. Temel başlıklar şu şekildedir;

### *Toplumları Toplu Taşıım Odaklı Gelişim Etrafında Yeniden Merkezlemek:*

TOD için planlama ve tasarım komşuluk birimi ve mahalle ölçeğini temel almalıdır. Hem mevcut hem yeni alanlar için bu tür planlar, Transect'te buldukları kısma göre hem konumları hem de yoğunlukları bakımından çeşitli olmalıdır. Bu planlar biçimsel kodlar yoluyla uygulanmalıdır, böylece artan büyüme her bir toplu taşıım durağının önemini arttırmış olacaktır.

### *Çok Merkezli Kentlerin Tarihi:*

Bu bölümde planlanmış çok merkezli yerleşimler ortaya koymuştur. Ayrıca endüstrileşme döneminden itibaren büyümeyi sınırlama eğilimi ve planlanmamış saçaklara karşılık bu bölümde planlı bir yayılma, çok merkezli gelişme modeli olarak Ebenezer Bahçe Şehir modeli incelenmiştir.

### *Çok Merkezli Kentte Toplu Taşııma:*

Ulaşım konulu bu bölümde, kent formu ve toplu taşımanın tarihi ilişkisi ele alınarak günün karmaşık taşııma sistemi ile bağlanmıştır. Toplu taşııma sistemlerinin çağdaş kent formlarına başarılı adaptasyonuna odaklanılmış, insanların toplu taşımayı tercih etmelerine vurgu yapılmıştır.

### *Çok Merkezli Bölgelerde Transect:*

Kentten kırsala Transect, çoklu merkezleri kapsayarak ve yetki alanına alarak büyümeyi kontrol etmede önemli bir rol oynayabilmektedir. Düzenleyici bir çerçeve olarak Transect, çok merkezli kentlerin arazi kullanım yoğunluklarını, ulaşımı ve çevresel koşulları etkin kılabilir. Bu bağlamda bu bölümde, açık alanları, öncelikli dolgu alanlarını ve aşamalı yeni gelişme alanlarını korumaya yönelik sistemler tanımlanmıştır.

### *Çok Merkezli Kentlerde Konut Tipolojileri ve Kentsel Yenileme:*

Bu bölümde, çok merkezli kent ile uyumlu, konut tipolojilerinin yapıyı oluşturduğu, yaratıcı bir tasarımın nasıl yapılabileceği, kentten komşuluk birimine, koridordan yapı adası ve sokağa her ölçekte kent yapısını güçlendiren yeni ve yenilikçi tipolojilerin neler olduğu sorularına yanıt aranmıştır.

Kongrede yer alan bazı alt başlıklar, “İklim Değişikliği ve Yapılı Çevre”, “Kent Çekirdeğindeki Yüksek Yoğunluklu Gelişme Alanları için Sürdürülebilir Tasarım Stratejileri”, “Koridorlar”, “Yavaş Büyüyen toplumlarda Yeni Kentleşme fırsatları ve Zorlukları” olarak sıralanabilir. (CNU XIII Program Book, 2005)

Bu kongre sonunda kısaca, çok merkezli kentlerde, otomobil bağımlılığı bağlamında ulaşımı alternatiflerini genişletmede sorunlarla karşılaşmaktadır. Buna karşılık ekolojik stratejiler ile iş birliği içinde yürünebilir, toplu taşıma dostu yerleşimler, sınırlı kaynaklara ve çevresel bozulma sorunlarına yanıt verebilir. Fiziksel tasarım, banliyö güçlendirmeleri ve kent merkezleri ile dolgu alanlarını biçimlendirmede bir strateji olarak biçime dayalı kodlar, bina tipolojilerinin yaratıcı kullanımı ve Transect'in çok merkezli kentlere uygulanması ile birlikte kentsel yenilemeleri vurgular niteliktedir. Uygulama politikaları, Yeni Kentleşme Akımı'nın, yavaş büyüme, artan göçmen nüfusuna ve düşük maliyetli konutların yetersizliğini de içeren sosyal ve demografik trendleri ne kadar karşıladığını araştırmaktadır.

7. CNU XIV “Yeni Kentleşmeyi Geliştirmek: Uygulama” (Providence, Rhode Island, 2006):

Uygulamanın ve Çevresel konuların öne çıktığı bu kongrede temel konular şu şekilde sıralanabilir;

*Tasarım Sürecinden Uygulamaya:*

Bu panel, projeleri tasarım sürecinden alarak ötesine taşımanın aşamalarını tartışmıştır. Tartışılan konular, farklı tasarım süreci modellerini, kentsel tasarım ve kodlama metodlarını, kentsel tasarımcı ve mimarın tasarımı tartışmadaki önemini, pazarın uygulamayı nasıl etkilediğini, toplum ve özel sektörün hedeflerini içermektedir.

*Koruma Geliştirme: Çevresel Bir Konuyu Gelişme Fırsatına Çevirme:*

Son dönemdeki analizler, koruma ile gelişme fırsatlarını birleştirmektedir. Bu bölümde, kentsel koruma uzmanları, projenin planlanması, kriterlerin seçimi, finansman stratejileri konuları üzerinde durmuştur.



### *Yeni Kentleşme ve Medya:*

Her ne kadar Yeni Kentleşme kelimesinin çok yaygın bir kullanımı olmasa da her yapılan çalışmalar ile her geçen gün adını daha fazla duyurmakta bu da tasarım ve gelişme ilkelerin daha geniş topluluklarca anlaşılmasına olanak sağlamaktadır. Bölümde, artan ilginin Yeni Şehircileri, fırsatları yaratmak kadar test etmeye de yönlendirmesi ve daha hassas tasarımlara itmesi ele alınmıştır.

### *Yeni Kentleşme Yerleşimlerinde Erişilebilirlik ve İnsanları Çekme:*

Yaşlanan nüfuslarda ve toplumun artan “mekanda yaş” ve erişilebilir konut talebi sonucu, toplumda çeşitlilik daha da önemli boyutlara taşınmaktadır. Bu nedenle tasarımlar daha çeşitli insan gruplarına erişimi öngörmekte, alanda çeşitliliği ve alıcı potansiyelini arttırmaktadır. Bu bağlamda bu bölüm, erişilebilir, ziyaret edilebilir yerleşimlerin kentsel çevre ile nasıl tasarlanacağını ele almış, CNU ile konut erişiminin farkındalığını arttırmanın yolları tartışılmıştır.

Kongrede ele alınan bazı alt başlıklar şu şekildedir, “ Biçime Dayalı Kodları Uygulama”, “Ulaşım Odaklı Gelişimde Gelişimi Açıklamak”, “Sürdürülebilirlik ve Yeni Altyapı”, “Kamu – Özel İşbirliğini Uygulamak”, “Kapsamlı Projelere Yeni Kentleşme Akımını Dahil Etmek”. Ayrıca Atina Ödülleri ilk kez 14. Kongrede verilmiştir. (CNU XIV Program Book, 2006).

### **8. CNU XV “Yeni Kentleşme ve Eski Kent” (Philadelphia, 2007):**

Yeni Kentleşme akımı birçok tasarım yeniliğinin merkezinde yer almaktadır. Bu yeniliklerin arasında kodlar, ulaşım tasarımı, afet sonrası yenileme ve yeşil komşuluk birimi gelişimi yer almaktadır ve kongre tüm bu konulara dikkat çekmektedir. Bu doğrultuda, CNU XV, eski mekanları yenilemenin yarattığı zorluklar üzerinde durmuştur. “Yeni Kentleşme ve Eski Kentler” başlığı altında ele alınan tartışmalar, yürünebilir, insan ölçeği sokak gelişimi üzerine bir dizi ilke ve teknik üzerinde durmuş, modernist ticaret alanlarının düşük maliyetli konut alanlarına dönüşümü ya da yabancı petrol bağımlılığı gibi konular ile mücadele edebilmek için yeni stratejileri tartışmışlardır. Bazı ana başlıklar şu şekildedir; (<http://www.cnu.org/congresses>)

### *Yeni Kentleşme ve Eski Kent:*

Bu başlığa göre; Eski Kentleşme ile Yeni Kentleşme arasında çok belirgin farklar vardır. Bu farklılık en net şekilde tarihi kentle ile çalışırken ortaya çıkmaktadır. Daha önceki girişimlerin aksine banliyöler ile daha yarışmacı kentler yaratmak yerine, Yeni kentleşme, banliyö gelişmelerinin formlarını reddederken yönetim tekniklerini uygulamaktadır. Bu birleşim belli negatif sosyal sonuçlara neden olmadığı gibi pazar açısından başarısı da kanıtlanmıştır.

### *Erişim, Kentleşme ve Geleceğin Kentleri:*

Konut erişimini kolaylaştırmak için çeşitli kuruluşlar olsa da erişim güçlüğü hala sık karşılaşılan bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak birçok Yeni Şehirci erişilebilirlik konusunda, erişimin sağlanırken geleneksel yapı tiplerinin kaybından endişe duymakta ve kent karakterini yıkmadan erişimin sağlanabileceğini savunmaktadır. Bu bölüm, çeşitliliği ve sosyal adaleti sağlarken, yasal ve demografik gerekliliklerin uygulanmasının yollarını araştırmış, süreçteki yanlışları ve çözüm önerilerini tartışmıştır.

### *Düşük Maliyetli Konut: Tasarımın Canlılığı:*

Tasarımın toplumların kenti ve bölgeyi bir bütün olarak nasıl algıladığı üzerinde önemli etkisi vardır. Bu nedenle yaratıcı tasarım elemanlarını ve finansman araçlarını öğrenmek tasarımcılar ve girişimciler açısından önemli hale gelmektedir. Bu bölümde, sosyal konutlara karşı artan talebi ve yerel topluma yarar sağlayacak tasarım ihtiyaçlarını dengeleme mücadelesi ve Yeni Şehircilerin bu konunun üstesinden nasıl gelebileceği tartışılmıştır.

### *Yeni Kentleşmeyi Küreselleştirmek:*

Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerin zenginlikleri arttıkça, mevcut akımlar geleneksel kent desenlerinden uzaklaşmaktadır. Bu bölümde ele alınan konu Yeni şehircilerin bu sürdürülebilirliği olmayan trendlere karşı önlem ve mücadeleleri olmuştur.

### *Ekoloji ve Yeni Kentleşmeyi Entegre Etmek:*

Genellikle Yeni Kentleşme, mekanı göz ardı etmekle suçlanmaktadır. Bu bağlamda bu bölümde, yüksek oranda doğal sistemler ve yaşam çevresi arasında entegrasyonu sağlamada başarı yakalamış Yeni Kentleşme tekniklerinin kentsel tasarım için nasıl bir altyapı sağladığını, açık alan estetiğini nasıl geliştirdiğini ve kentleşme ve mimari için sunduğu yaratıcı tasarım fırsatları ele alınmıştır.

Alt başlıkların bazıları ise; “Biçime Dayalı Kodları uygulamak”, “Yeni Kentleşme Akımı ve Kapsamlı Planlar”, “Kent Yeşili/Yeşil Kent: Sivil Ekoloji Yaklaşımı”, “Düşük Maliyetli Konut: Tasarımda Çeşitlilik”, “Yürünebilir Kentleşmeyi Yönetme”, “Şehirciler için Yağmur Suyu Yönetimi” olarak sıralanabilir. (CNU XV Program Book, 2007)

### 9. CNU XVI “Yeni Kentleşme Akımı ve Gelişen Metropolis” (Austin, Texas, 2008):

CNU XVI yaklaşık 1500 katılımcı ile 3 gün boyunca iklim değişikliği, evsel yakıt bağıllık ve emlak pazarının sıkıntıları gibi konulara çözüm önerileri getirmiştir. Kongre kapsamında yer alan bazı konu başlıkları şu şekildedir;

#### *Gelişen Bölgeden Öğretiler:*

Bölgeler muazzam bir hızla büyümeye devam ettikçe, Yeni Şehirciler çıkartılan dersleri anlamak için geçmiş, bugün ve geleceğin bölge planlarına bakmaktadır. Bu doğrultuda, bu bölümde, bölge ölçeğinde, başarılı ulaşım, konut ve bölge planlama stratejilerini tartışmıştır.

#### *Biçime Dayalı Kodlarda Bina Tiplerinin Rolü:*

Belli bina tiplerinin çevresine kod düzenlemek ve çok boyutlu gereksinimleri belirlemek birçok açıdan farklı sistemler ile ortak noktalara sahiptir ancak biçime dayalı kodların ölçü birimleri yükseklik ve yoğunluk gibi farklıdır. Bu bağlamda, bu başlık altında, bina tiplerini kullanmanın nasıl işlediği, bu tipolojileri kent ve komşuluk birimi ölçeğinde ilişkilendiren yaklaşımların neler olduğu, daha az tanımlayıcı ölçüm birimleri kullanmanın avantajları ve dezavantajları gibi konular ele alınmıştır.

### *Eko-Denge ve Yeni Kentleşme Akımı:*

Mevcutta bir ekolojik bina sertifikasyon yöntemi ya da çevresel etki değerlendirme aracının olmaması günümüzde kaynakları koruma yaklaşımlarının geliştirilmesini engellemektedir. Bu bölüm, Ekolojik Denge Planlaması ve Tasarımın işbirliği içinde Yeni Kentleşme ya da Smart Code çerçevelerinin nasıl oluştuğunu ele almıştır.

### *Yaya Odaklı Sokaklar: Sokaklar ve İnsan Davranışı:*

Bu bölüm, kamusal alanların yayalar için neden ve nasıl farklı işlediğini anlayabilmek için tüm kente yönelik yaya odaklı planlamayı, tasarım felsefesi olarak paylaşımlı sokakları ve metodolojileri tartışmaktadır.

Kongrede ele alınan bazı alt başlıklar şu şekilde sıralanabilir; “Büyük Sokaklar ve Çok Şeritli Bulvar Tasarımı”, “Sürdürülebilir Düşünce ve Mimari Form”, “Yeni Kentleşme Akımı ve Su Kaynaklarımız”, “Erişilebilir Toplumlar”. (CNU XVI Program Book, 2008)

Bu kongrenin sonucunda, yürünebilir, karma kullanım kentsel gelişmelerin karbon emisyonunu düşürmeye yardımcı olduğu, uzun vadeli planlamada değer kazandığı ve emlak pazarının merkezinde yer aldığı ortaya konulmuştur.

### *10. CNU XVII “Yeni Kentleşme Akımı Deneyimi: Uygun Çözüm” (Denver, Colorado, 2009):*

Saçaklanmanın maliyeti gizlenemeyecek kadar artmıştır. Saçaklanmanın ekonomi, enerji sektörü ve çevre gibi kentleşmenin her alanında yarattığı bir dizi zorluk çözüm gerektirmektedir. Buna dayanarak 17. Kongre, CNU'nun üye desteği ile yaptığı girişimler, organizasyonlar, yayınlar ve denklik programı ile ortaya çıkartmış oldukları kentsel çözümler ele alınmış ve Yeni Kentleşme Akımının çevresel çözümler açısından bir potansiyel olduğu ortaya konmuştur. Kongrede tartışılan konular özetle şu şekildedir;

### *Biçime Dayalı Kodları ve Transect'i Kullanarak Sürdürülebilirliği Başarmak:*

Biçime Dayalı Kodların, kompakt gelişme, ekolojik altyapı, yağmur suyu yönetimi ve kırsal alanların teşviki gibi değişimlerle karbon emisyonunu düşürmesi gibi bir çok açıdan toplumların sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmasında etkili olduğu

kanıtlanmıştır. Buna ek olarak Transect ilkeleri, sokaklar ve sürdürülebilir altyapı yaratmaktan bölgesel ölçekte karmaşık çevresel eşikleri tanımlayan standart ve sistemleri yaratmaya kadar farklı şekillerde kullanılmaktadır. Bu bölüm, bu araçlardan, sürdürülebilirliği çeşitli açılardan etkin biçimde uygulayabilmek için nasıl faydalanılabileceğini tartışmaktadır.

#### *Neden Sürdürülebilir Ulaşım Ağlarına İhtiyacımız Var:*

Günümüzde yaşanan ekonomik krizler ve küresel iklim değişikliği gerçeği, Yeni Şehircileri mevcut ulaşım altyapısı üzerinde daha fazla durmaya itmiştir. Bu bölümde; CNU'nun Sürdürülebilir Ulaşım Ağları girişimi üzerinde durmaktadır. Sürdürülebilir Ulaşım Ağları mevcut ve gelecekteki ulaşım ağı sistemini "araç yolculuk mili"ni azaltarak gerçekleştirmektedir. Bu bağlamda, sokak ağlarının nasıl bağlandığı, nasıl kullanıcılara nasıl kar sağladığı ve toplu taşıma etkinliğini nasıl geliştirildiği büyük önem taşımaktadır. Bunun yanı sıra bu başlık altında sokak ağlarının karakteristiği ve yol güvenliğindeki rolü ilişkisi üzerine son yılların araştırmalarını incelemişlerdir.

#### *Kapsamlı Planlar için Kapsamlı Yeni Kentleşme:*

Bu bölümde, kapsamlı planların, sürdürülebilirlik hedeflerini gerçekleştirirken mekanın karakterini ve kalitesini nasıl yükselttiğini tartışmıştır. Toplumun formu ve karakterinin Transect kullanılarak haritalanmasını, ev iş arası yolculukları toplu taşıma yönlendirme stratejileri, ekonomik analizler, görsel sunum teknikleri, kodlama ve uygulama konularını içermektedir.

#### *Yoğunluğu Tasarlamak: "Kenti" Yeni Kentleşme Akımı ile Benimsemek:*

Saçaklanma ve iklim değişikliği ile savaşmada yüksek yoğunluklu gelişme önemli bir araç olmakta ve yürünebilir tasarımları mümkün kılmada çok önemli rol oynayan kompakt gelişmeyi sağlamaktadır. Bu bölüm, kentsel dolgu projelerinin ve yeni kent merkezlerinin, politik, finansal, teknik ve programatik zorlukları nasıl tanımladığı üzerinde durmuş ve mevcut ekonomik durum içinde istenilen kentsel çevreye ulaşabilmek için ölçek ve mimariyi vurgulamıştır.

### *Otopark ve Ulaşım Talebi Yönetimi ile CO2 Emisyonunu Düşürmek:*

İnsanların binalar arası yolculuğu binaların yarattığından daha fazla CO2 emisyonuna neden olmaktadır. Bu nedenle CO2 emisyonu ile savaşmak için yalnızca ekolojik binalara ve araçlara yatırım yapmak yeterli değildir, yolculuk mesafelerinin de düşürülmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, kentlerdeki sıklığı düşürmek, ulaşım ekonomilerine yatırım yaparak doğayı ve varlığı korumak tartışılmıştır.

Kongrede ele alınan bazı alt başlıklar şu şekildedir; “21.yy için Yerleşimler”, “Ulaşım Odaklı Gelişme için Uygulama Teknikleri”, “SmartCode’u Uygulamak”, “Kent Yapısını Optimize Etmek: Bütünleşik Yeni Kentleşme Modeline Doğru”, “CNU ve HUD: Düşük Maliyetli Konut Yeniliklerinde Fırsatlar”, “Yeni Sokak Tipolojileri/Yeni Sokak Tipleri”, “Akıllı, Sürdürülebilir, Ekonomik: Yeni Dönem Konutlaşma”, “Her Yaş için Mekan Yaratma Politikaları ve Tasarım Çözümleri”, “Kırsal Kentleşme”.

Bu kongrenin sonucunda, uzun dönemde, güçlü bağlantıları olan, mahalleler yaratmak için politikaların, fonların, teşviklerin, örneklerin, kuralların ve düzenlemelerin aynı doğrultuda olması gerektiği, toplu taşıma ve yaya dostu mekanların sosyal ve ekonomik etkileşimleri güçlendireceği ortaya konmuştur.

Ayrıca Kompakt kent formlarının, yaya odaklı kamusal alanların, her çeşit için dengeli ulaşımın, çeşitli ve dengeli arazi kullanım modellerinin, yürünebilir merkez ve komşuluk birimlerinin, kaynak bilinçli büyümenin ve doğal sisteme saygının sürdürülebilir ağlar yarayacağı ve yaşanabilir kentsel çevreleri teşvik edeceği sonucuna varılmıştır.

Bunun yanı sıra, Yeni Kentleşme Akımının, yürünebilir kentler, düşük maliyetli konutlaşma ve çeşitlilik yoluyla büyüyen kentlerde “yoğunluğu tasarladığı”, kentin karakteri ve formuna odaklanarak, arazi kullanımı ve kentsel tasarım bütünlüğünü sağladığı vurgulanmıştır.

19 – 22 Mayıs 2010 tarihleri arasında yapılacak olan “CNU18”de ise; yeni örnekler, politikalar, araçlar, kentleşme eğilimleri, ulaşım, kamusal alan, tasarım kodları, sürdürülebilirlik, finansman ve uygulama, düşük maliyetli konutlaşma, erişilebilirlik, yaşlı nüfus ve banliyö güçlendirmelerinin nasıl bütünsel bir tasarım oluşturacağı üzerinde durulacaktır.

Ele alınan bazı başlıklar şunlar olacaktır; “Daha Sağlıklı Dolaşım: Bisikletler, Kentler ve Dolaşımın Geleceği”, “Kentsel Yayılma Sonrası ve Genel Sağlık”, “Yeni Kuşak Yeni Şehirciler”, “Sağlık ve Ulaşım”, “Temiz Su Yolları, Yeşillendirilmiş Dönümler ve Ekolojik Mahalleler: Toplum Ölçeğinde Kent Güçlendirme Stratejileri”, “Komşuluk Birimlerini Yapı Adası Seviyesinde Değerlendirmek”, “Düşük Maliyetli Konutlaşma ve Sürdürülebilirlik”, “Kırsal Kentleşme”, “Ulaşım Ağları”.

Bu bağlamda son on yılda yapılan kongrelerde ele alınan konuların, “Tasarım Süreci”, “Ulaşım”, “Kamusal Alan”, “Çevre”, “Sağlıklı Toplum”, “Sürdürülebilirlik”, “Ekoloji”, “Çeşitlilik”, “Erişilebilirlik”, “Düşük Maliyetli Konutlaşma”, “Tasarım Kodları”, “Akıllı Büyüme” ve “Transect” konularında yoğunlaştığı görülmektedir. (bkz. Tablo 4.1)

**Tablo 4.1:** Ele Alınan Konuların Kongrelere Göre Dağılımı

KONGRE KONU	KONGRE											
	CNU VIII	CNU IX	CNU X	CNU XI	CNU XII	CNU XIII	CNU XIV	CNU XV	CNU XVI	CNU XVII	CNU XVIII	
TASARIM SÜRECİ	X		X									
ULAŞIM	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
KAMUSAL ALAN	X					X		X	X			X
ÇEVRE	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X
SAĞLIKLI TOPLUM			X	X		X	X	X				X
SÜRDÜRÜLE - BİLİRLİK			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
EKOLOJİ		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
ÇEŞİTLİLİK	X				X		X	X	X	X	X	X
ERİŞİLEBİLİRLİK			X		X		X	X	X	X	X	X
DÜŞÜK MALİYETLİ KONUTLAŞMA	X						X	X	X	X		
TASARIM KODLARI		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
AKILLI BÜYÜME	X		X	X		X	X	X			X	X
TRANSECT		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X

Buna göre, Son on yılda yapılan kongreler genelinde en sık ele alınan konular, “Ulaşım; Çevre; Sürdürülebilirlik; Ekoloji; Tasarım Kodları; Akıllı Büyüme ve Transect” olduğu, bunu “Sağlıklı Toplum, Çeşitlilik, Erişilebilirlik” daha sonra ise, “Tasarım Süreci ve Düşük Maliyetli Konutlaşmanın izlediği görülmektedir.

1993 yılından bu yana yapılan bu kongreler ile II. Dünya Savaşı sonrasında başlayan saçaklanma, büyük alışveriş merkezleri, bunu izleyen geniş otopark alanları, ölçek dışı konut alanları ve merkezin azalan önemini yarattığı sorunlara çözüm arayan Yeni Kentleşme Akımı önce Kuzey Amerika’da özellikle son 10 yıldır ise Dünya’ya yayılarak kentlerin yapım şekillerini değiştirmektedir. Buna göre, Yeni Kentleşme gelişmeleri, yayaların öncelikli olmadığı geniş ve tek kullanımlı alanlar yerine yürünebilir komşuluk birimlerini savunmakta, bahçeli müstakil konutlardan apartmanlara kadar çok çeşitli konut seçenekleri sunmakta, katılımcı planlama ile komşuluk birimlerindeki herkesin yaşamsal ihtiyaçlara kolay erişimini sağlamakta, çocuklar, yaşlılar ve otomobil kullanmayanlar için, hayatı kolaylaştırmaktadır.

Yeni Kentleşme Akımı, genellikle Seaside, Florida gibi yeni yerleşimler ile çalışsa da binadan bölgeye her ölçekte tasarımlara rehberlik etmektedir. Bu bağlamda, kongrelerde ele alınan örnekler arasında ve bunun ötesinde, mevcut kent ve kasabalardaki büyük dolgu projelerini içerdiği gibi komşuluk birimlerinin yenilenmesi, gelişmemiş araziler üzerindeki tasarımları ve bölgesel rehberler eşliğinde bölge planlamayı da içeren geniş bir perspektif sunmaktadır. Bu geniş bakış açısı, kentleri daha yaşanabilir ve saygın yerler haline getirirken, çevreciler, iş adamları, politikacılar, girişimciler ve halk, Yeni Kentleşme Akımının gelişim stratejilerini ve Akıllı Büyüme Politikalarını desteklemek için tasarım sürecine katılmaktadır. Kongreler ve ele alınan konular ile eş zamanlı olarak yürütülen Yeni Kentleşme projelerin ve bu projelerin Yeni Kentleşme İlkeleri bağlamında değerlendirilmesi sürecin başarısını tanımlamak açısından büyük önem kazanmaktadır. Bu şekilde ayrıntılı bir değerlendirmeyi yapabilmek için Yeni Kentleşme Akımı, 12. Kongrede tanıtılan farklı sistemler geliştirmiştir. Bunlardan en önemlisi “Charter of the New Urbanism” Değerleme Sistemidir. Bunun yanısıra bu sistemi destekleyici diğer sistemler; gelişme sürecini aşamalar ile inceleyen “Gelişiminin Kronolojisi” (Chronology of Developement); bağlantıların yeterliliğini değerlendirmeye yarayan “Yürünebilirlik ve Bağlanabilirlik” (Walkability and Connectivity); ve Charter kriterlerinin sadeleştirildiği “Basit Model” (Simple Version) olarak sıralanmaktadır.



([http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/CNUNIXIIPresentation\\_files/frame.htm](http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/CNUNIXIIPresentation_files/frame.htm))

Bu sistemleri yaratmadaki temel amaç, "daha iyi mekanların tasarımını teşvik etmek"tir. Ayrıca bu sistemler, her ölçekten hem eski hem yeni Yeni Kentleşme projelerinin Charter ilkelerine ne ölçüde bağlı kaldığını değerlendirmeyi olanaklı hale getirmiştir.

Yapılan çalışmada kullanılan yöntem en kapsamlı değerlendirme sistemi olan Charter of the New Urbanism Değerleme Sistemidir. Sistemin geliştirilmesi sürecinde önce üç temel ölçekte tanımlanmış olan ilkelere bağlı kriterler tamamlanmıştır. Tanımlanan 167 kriter, daha sonra değerlendirmede çakışmalardan kaçınmak üzere bu kriterler sadeleştirilerek 57'ye indirilmiştir. Buna göre;

- Girişimciler, bu sistemi projelerini diğer projelerden farklılaştırmak üzere kullanabilir,
- Girişimci, sistemi projeyi tasarlama sürecinde, Yeni Kentleşme Akımı ilkelerine ne kadar bağlı kaldığını göstermede yardımcı olarak kullanabilir,
- Hükümet, bu sistemi, resmi yetkilileri ve halkı iyi bir yerleşimin nasıl tasarlanacağı ve Yeni Kentleşme Akımı'nın ne olduğu konusunda eğitmede kullanabilir,
- Sistem, girişimciye tanıdık olmayan detayları açıkça belirtme yoluyla daha iyi gelişmeleri teşvik edebilir,
- Bu sistemin yaratılması, Yeni Kentleşme Akımı'na dair en iyi örnekleri tartışabilmek için fırsat yaratır.

([http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/CNUNIXIIPresentation\\_files/frame.htm](http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/CNUNIXIIPresentation_files/frame.htm))

Her bir sistem için değerlendirme yöntemi;

- Charter'da tanımlı üç temel ölçek ve bu ölçeklere bağlı ilkelere dair kriterler,
- Farklı kriterlere verilmiş 1 ile 10 arasındaki ağırlıklar,
- Tasarım ve Uygulama aşaması olmak üzere iki aşamalı değerlendirmeden oluşmaktadır. Bu çerçevede değerlendirme sürecinde farklı ağırlıktaki kriterlere 1 ile 5 arası değer verilmektedir. (1 – Kesinlikle Katılmıyorum, 2 – Katılmıyorum, 3 – Nötr, 4 – Katılıyorum, 5 – Kesinlikle Katılıyorum)

([http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/CNUNIXIIPresentation\\_files/frame.htm](http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/CNUNIXIIPresentation_files/frame.htm))

Son olarak ise hazırlanan projeye tasarım ve uygulama aşaması olmak üzere iki aşamada, yıldız sistemi ile final puanı verilmektedir. Final puanı verilen değer ile kriter ağırlıklarının çarpılması ve bu çarpımların toplanması ile ortaya çıkan sonuç puanının, tüm kriterlerden değer olarak 5 alması durumunda, projenin alabileceği en yüksek değere oranının hesaplanması ile yüzde olarak ortaya çıkmaktadır. Final değerler %0 - %100 arasında olup, % 0 – 20 arası 1, %21 – 40 arası 2, % 41 – 60 arası 3, % 61 – 80 arası 4 ve %81 – 100 arası 5 yıldız olarak ifade edilmektedir. (Değerlendirme tablosu örneği için Bkz. Ek - 1)

Çalışmada ele alınan örnekler Charter of the New Urbanism Değerleme Sistemi kullanılarak değerlendirilmiştir.

Charter ilkeleri doğrultusunda, değerlendirmede ele alınan kriterler ve ağırlıklar şu şekildedir;

Bölge:

1. Metropolitan Bölgeler topografya, su havzaları, kıyı çizgileri, çiftlik alanları, bölgesel parklar elde edilmiş coğrafi sınırları olan alanlardır. Metropolis, her biri kendi tanımlı merkezine ve sınırlarına sahip kentler, kasabalar ve köylerden oluşan çok merkezli yapıdan oluşmaktadır. (Ağırlık:10)

2. Metropolitan bölge çağdaş dünyada vazgeçilmez ekonomik birimdir. hükümetlerin bir araya gelmesi, kamu politikaları, fiziksel planlama, ve ekonomik stratejiler bu gerçeği yansıtmalıdır.

- *Toplum planlama ve tasarım sürecine dahil edilmiştir. (A: 10)*

3. Metropolisin, kırsal ve doğal alanları ile arasında gerekli ve kırılğan çevresel, ekonomik ve kültürel ilişkileri vardır. Bir evin bahçeye ihtiyacı olduğu gibi metropolisin de çiftlik alanları ve doğaya ihtiyacı vardır.

- *Elverişli su havzaları ve su yolları tutulmuştur. (A: 6)*
- *Proje, hidrolojik koşullara etkiyi minimize etmiştir. (A: 6)*

4. Gelişme desenleri metropolis sınırlarını yok etmemeli ya da bulanıklaştırmamalıdır. Mevcut kent alanlarındaki dolgu gelişmeleri, marjinal ve terk edilmiş alanları yeniden kazandırırken, çevresel kaynakları, ekonomik yatırımları ve sosyal temeli korur. Metropolitan bölgeler çeperdeki gelişmeler yerine bu tür dolgu gelişmelerini teşvik edecek stratejiler geliştirmelidir. (A: 7)

5. Uygun olan yerlerde, kent sınırlarına komşu yeni gelişme alanları, komşuluk birimleri ve mahalleler olarak düzenlenmeli ve mevcut kent deseni ile bağlantısı kurulmalıdır. Sınıra komşu olmayan gelişmeler, kendi merkezleri ve sınırları olan ve iş ev dengesine göre planlanmış kasabalar ve köyler olarak düzenlenmelidir.

- *Plana göre gelişmiş yerleşimler, her biri tanımlı sınırlara sahip iyi bağlanmış kentler, kasabalar ve köyler sistemi yaratır. (A: 2)*

- *Yerleşimin inşasını güven altına alacak fiziksel olarak olasıkları tanımlayan kod içermektedir. (A: 8)*

6. Kasaba ve köylerdeki gelişme ve yenileme tarihi desenlere, geleneklere ve sınırlara saygılı olmalıdır. (A: 9)

7. Kent ve kasabalar her gelir grubundan insana kar sağlayacak bölgesel ekonomiyi desteklemek için geniş yelpazede kamusal ve özel kullanımı kapsmalıdır. Düşük maliyetli konutlar iş olanaklarına yakın olma ve kutuplaşmayı önlemek amacı ile bölge boyunca dağıtılmalıdır. (A: 5)

8. Bölgenin fiziksel organizasyonu ulaşım alternatiflerine dayalı bir çerçeveye ile desteklenmelidir. Toplu taşıma, yaya ve bisiklet sistemleri, otomobile bağımlılığı düşürürken, erişim ve hareketliliği bölgenin tamamında maksimize etmelidir. (A: 8)

9. Kazançlar ve kaynaklar belediyeler ve bölge merkezleri arasında, vergiye dayalı yıkıcı yarışlardan sakınmak ve ulaşım, rekreasyon, kamu hizmetleri ve toplum kuruluşlarının akılcı koordinasyonunu sağlam için iş birliği içinde dağıtılabilir. (A: 4)

#### *Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor:*

10. Komşuluk birimi, mahalle ve koridor metropoliste, gelişme ve yenilemenin en önemli elemanlarıdır. Toplumu devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirirler.

- *Sokak görünümünün karakteri kentten kırsala transect'in çeşitliliğini desteklemektedir. (A:4 )*

- *Komşuluk birimleri çeşitli yoğunluklara sahiptir. (A:7 )*

11. Komşuluk birimleri kompakt, yaya dostu ve karma kullanım olmalıdır. Mahalleler genellikle özel tek kullanımı vurgular ve komşuluk ünitesinin tasarım ilkelerini takip etmelidir. Koridorlar komşuluk üniteleri ve mahallelerin bölgesel bağlayıcılarıdır. Bulvarlar ve demir yollarından nehir ve ağaçlı yollara kadar çeşitlilik gösterir.

- *Ana yollar şehrin girişinde yavaşlatılmıştır. (A:9 )*

- *Ortalama yapı adası uzunluğu iyi erişimi sağlamaya yetecek kadar kısadır. (A:6 )*
- *Yapı adalarının çevre uzunluğu konumlarına göre uygundur. (A:6 )*

**12.** Günlük aktivitelerin çoğu yürüme mesafesinde yer almalı, araç kullanmayanlara, özelliklerde yaşlı ve genç nüfusa bağımsızlık tanınmalıdır. Birbirine bağlı sokak ağları, yürümeyi teşvik edecek, otomobil yolculuklarının sayısını ve uzunluğunu düşürecek, enerjiyi koruyacak şekilde tasarlanmalı.

- *Küçük ticaret vardır. (A:10 )*
- *Cadde ağları mümkün olduğunca birbirine bağlanmıştır. (A:10 )*
- *Komşuluk birimleri merkezden çepere çeyrek mil (yaklaşık 400 m) yarıçap ile tanımlanmaktadır. (A:10 )*

**13.** Farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren komşuluk birimleri çeşitli yaş gruplarından, etnik gruplardan ve gelir grubundan insanı, güvenli toplumun temelini oluşturan, günlük iletişimin içine çeker, sosyal ve sivil bağları güçlendirir.

- *Konutların en az %5, en fazla %10'u düşük maliyetlidir. (A:7 )*
- *Çok çeşitli ücret seviyesi ve çok çeşitli arsa tipi vardır. (A:9 )*
- *Çeşitli arsa tipleri ve çeşitli ücret seviyeleri bölmelere ayrılmamıştır. (A:10 )*

**14.** Toplu taşıma koridorları, metropoliten yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı olarak planlanmalıdır. Yatırımları mevcut kent merkezinden çekmemelidir.

- *Toplu taşıma projede, bölgenin kent, kasaba ve köylerini bağlamak için tasarlanmıştır. (A:7)*

**15.** Uygun yapı yoğunlukları ve arazi kullanımları toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde olmalı, kamusal toplu taşımanın otomobile karşı canlı bir alternatif olmasına izin vermelidir.

- *Toplu taşıma durağına maksimum 10 dakika güvenli yürüme mesafesinde yeterli miktarda konut ve ticaret yoğunluğu vardır. (A:8 )*
- *Toplu taşıma beklemek için kuru, kaliteli ve güvenli bir mekan vardır. (A:5 )*

**16.** Sivil, kurumsal ve ticari aktivitelerin konsantrasyonu, komşuluk birimi ve mahallelere dahil edilmeli, uzakta, izole, tek kullanımlı kompleksler olmamalıdır. Okullar çocukların yürüyerek ya da bisikletle gidebileceği mesafelerde konumlanmış ve ölçeklendirilmiş olmalıdır.

- *Her komşuluk biriminde kamusal alan (meydan, plaza ya da yeşil) vardır. (A:10 )*

- Her komşuluk birimi toplanma ihtiyacını karşılayacak alan ayırmıştır. (A:4 )
- Komşuluk birimine 1,6 km içinde bir ilkokul vardır. (A:3 )
- Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır. (A:3 )

**17.** Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimi ve ekonomik sağlığı, değişime yönelik öngörüler içeren bir rehber olarak, grafik kentsel tasarım kodları ile geliştirilebilir

- Her arsa arka tarafında garaj ve üstünde yaşanabilir alanıyla müstemilat yapmaya izinlidir. (A:9 )
- Merkezde perakende ve ofis alanı vardır. (A:9 )
- Kurucu ve girişimci takım üyeleri yerleşimde yaşamaktadır. (A:4 )

**18.** Oyun bahçelerinden, futbol sahalarına ve toplum bahçelerine kadar bir dizi park komşuluk birimine dağılmalıdır. Koruma alanları ve açık alanlar farklı komşuluk birimlerini ve mahalleleri bağlamak için kullanılmalıdır.

- Her arsaya 2 dakika yürüme mesafesinde çocuk oyun alanı vardır.(A:6 )
- Rekreatif patikalar alanları, proje içinde ve dışında kalan hedeflere bağlanmaktadır. (A:2 )
- Plan ve uygulama var olan topografyaya müdahaleyi minimuma indirmiştir. (A:3 )
- Plan, su havzaları ve ağaç koruma alanlarında yeşil alanlar ve parklar geliştirmiştir. (A:6 )

#### Yapı Adası, Sokak ve Bina:

**19.** Kent, mimari ve açık alan tasarımının öncelikli konusu sokakların ve kamusal alanların ortak kullanım alanı olarak fiziksel tanımıdır.

- Kaldırımlar uygun ölçeklendirilmiş uygun mekanlardır. (A:8 )
- Yapılar kentsel tasarım kodları doğrultusunda bina tiplerinin uyumuna göre bölgenmiştir. (A:9 )
- Binalar çekilmeleri uygun yerlerde korunaklı alanlar yaratacak şekilde tasarlanmıştır. (A:9)
- Bina tasarımına farklı disiplinler dahil olmuştur. (A:5 )
- Doğal koşullar gerektirmedikçe çıkmaz sokaklardan kaçınılmıştır.(A:10 )
- Sokaklar vistaları maksimize etmektedir. (A:6)

**20.** Bireysel mimari projeler çevresi ile kusursuz şekilde ilişkilendirilmiş olmalı. Bu ilke stilin üstünde yer almalı.

- *Düşük maliyetli konutlaşma piyasaya yönelik konutlardan ayırt edilememektedir. (A:8)*

- *İnşa işçilik kalitesi yüksektir. (A:7)*

- *Yapı malzemeleri dayanıklıdır. (A:7)*

**21.** Kentsel mekanların güçlendirilmesi güvenliğe bağlıdır. Sokakların ve binaların tasarımı güvenli çevreleri güçlendirmeli bunu yaparken açıklık ve erişilebilirlikten ödün vermemelidir.

- *Ön garajlar yalnızca topografya gerektirdiğinde kullanılmıştır. (A:8)*

- *Kavşak yarıçapları konumlarına göre uygun şekilde ölçeklendirilmiştir. (A:6)*

**22.** Çağdaş Metropolün gelişimi yeterli miktarda araca yer sağlamalı. Bunu yayalara ve kamu mekanının formuna saygılı şekilde yapmalıdır.

- *18 m.den daha dar birçok arazi ara yollar ya da arka şeritlerden servis almaktadır. (A:9)*

- *Otopark ihtiyacı düzgün biçimde tanımlanmıştır. (A:8)*

- *Otopark alanları binaların arkasında ve/veya sokaktan yalnızca erişimin görülebileceği şekilde saklı konumlandırılmıştır. (A:10)*

**23.** Sokaklar ve meydanlar yayalar için güvenli, rahat ve ilginç olmalıdır. Düzgün biçimde, yürümeyi ve insanların birbirini tanıyıp toplumu korumalarını teşvik edecek şekilde yapılandırılmalıdır.

- *Uygun sokak ağaçlandırması uygun konumlarda dikilmiştir. (A:10)*

- *Plan, ağaç ve ağaç örneklerini koruma vurgusu ile olabildiğince çok ağacı korumuştur. (A:7)*

- *İhtiyaç noktaları arka şeritlerde ya da sokaktan görülmeyecek şekilde konumlandırılmıştır. (A:7)*

**24.** Mimari ve açık alan tasarımı iklim, topografya, tarih ve bölgenin konut örneklerine dayalı gelişmelidir.

- *Mimari tasarım yerel iklim, topografya, tarih ve örneklere bağlıdır. (A:5)*

- *Konutların en az yüzde yirmisi erişilebilirlik rehberlerini karşılamak ve beslemek için tasarlanmıştır. (A:4)*

- *Suyu geri kullanma ve geri dönüşüm fırsatları yapı tasarımları ile iş birliği içindedir. (A:4)*

- *Konut arazileri sokağa karşı yeterli mahremiyeti sağlamak için yerden yükseltilmiştir. (A:5 )*

**25.** Kamu yapıları ve kamusal toplanma alanları toplumsal kimliği ve demokratik kültürü güçlendirmede önemli kısımlar içerir. Bu nedenle formları belirgin olmalıdır, çünkü toplumun temelini oluşturmada rolleri diğer binalardan farklıdır.

- *Göze çarpan alanlar kamu kısımlar, açık yeşil alanlar parklar ya da kamu binaları gibi kamu amaçlı kullanımlara ayrılmıştır. (A:9 )*
- *Önemli manzaralar ve doğal güzellikler binaların önünde yer almış, binaların arkasına saklanmamıştır. (A:8 )*

**26.** Tüm binalar net bir konum, iklim ve zaman algısı ile kendi çevresini yansıtmalıdır. Isıtma ve Soğutmadaki doğal yöntemler mekanik sistemlere göre daha kaynak etkin olabilir.

- *Peyzaj öncelikli olarak yerel bitkiler ile tasarlanmıştır. (A:5 )*

**27.** Tarihi binaların, mahallelerin ve açık alanların yenilemesi kent toplumunun devamlılığını ve gelişimini belirtir.

- *Mimar kamusal alanlara açılan pencereler sunmuştur. (A:9 )*
- *Yollar temel uyumu sürdürecektir şekilde düzenlenmiştir. (A:5)*  
(<http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal>)

## **4.2. AMERİKA DENEYİMİ**

### **4.2.1. Seaside Village, Florida:**

Yeni Kentleşme Akımı'nın ilk ve en önemli örneklerinden bir tanesi "1981" yılında "Duany ve Plater-Zyberk" tarafından tasarlanan "Seaside" yerleşimidir. Hazırlanan tasarım, başarısının yanı sıra klasik banliyö planlarına karşı alternatif arayışların katalizörü olmuş, yerleşimlerin çoğunun karakterden yoksun olduğunu ortaya koymuş, yenilikçi planlama konsepti ile Amerika'nın yeni toplumları için yalnızca dış görünüşten öte, kentsel ilkeler ve çalışma metodlarının da ön plana çıktığı yeni bir bakış açısı kazandırmıştır. (Duany ve Plater – Zyberk, 1991)

Seaside, Walton County Florida'da, özel konutların, apartmanların ve perakende satışın hakim olduğu kuzey körfez kıyısında, okyanus kıyısında yer alan diğer yerleşimlerin bağlantılarını sağlayan iki şeritli bir otoyol üzerinde yer almakta ve kamusal geçit ve buluşma yeri olarak hizmet vermektedir. (Özdemir, 2005)

Tasarım, yaklaşık 324 ha'lık bir alanda, 2000 kişi nüfusa göre hazırlanmıştır. Kent dışı yerleşimlerdeki yabancılaşmaya karşı güçlü bir toplum hissi yaratmayı hedeflenmiş ve kamusalın özelin önüne geçmesine örnek oluşturması amacıyla tasarlanmıştır. Bu bağlamda tasarımda öncelikle kamu alanları tanımlanmıştır. Parkları, meydanları, sokakları, bulvarları, kumsal ya da kum tepelikleri gibi yürümeye ve doğaya dair öğeleri de içeren bu kamusal alanların ardından bunları daha tanımlı hale getirecek olan özel yapılara dair yenilikçi kodlar hazırlanmıştır. (Katz, 1994)

Sosyal iletişimi teşvik etmek üzere, izlenen kompakt desen "5 dakikalık yürüme" mesafesi ilkesini sağlamış, bu da amaçlandığı üzere, otomobil bağımlılığını düşürüp yaya odaklı gelişmeyi sağlarken, günlük ihtiyaçlara ulaşımı daha etkin kılmıştır. Kamusal, kurumsal ve ticari aktivitelerin yürüme mesafesinde olması, yerleşimin tamamının kıyıya erişimini ve manzaradan yararlanmasını sağlamaktadır. Sokaklar, özellikli yapılar ve kamusal alanlar arasında aksiyel bir ilişki oluşturmaktadır. Bu durum, yerleşim içindeki dolaşımı yönlendirdiği gibi konsantre forma da izin vermektedir. Kamusal mekanlar olarak, sokaklar arasında, genişlikler kullanılarak hiyerarşik bir düzen oluşturulmuş, kuzey – güney yönünde deniz manzaralı sokak ve koridorlara önem verilmiştir. Ayrıca Seaside'da kumlu yan yollardan oluşan bir dolaşım ağı yapı adalarının ortasından geçerek, isteyenlerin yalınayak sahile ulaşmasını olanaklı kılmaktadır. Leon Krier'in önerisi olan bu yollar bazı parsellerde binaya tek ulaşım yoludur (Özdemir, 2005). Tasarım karma kullanımı sağlamak üzere, 350 adet konut ve apartman, müstemilat, otel odaları vb. de kapsayan 300 diğer konut tipi ile okul, belediye binası, pazar yeri, tenis kulübü, yarı açık amfi tiyatro ve postane gibi temel kamusal kullanımları ve mağazalar ile ofisleri içermektedir. Çeşitliliği sağlamak amacıyla binalar kullanıcı katılımı sağlanarak farklı mimarlara yaptırılmıştır. Konutlar başlangıçta düşük maliyetli tasarlanmış olsa da tasarımın başarısı arazi fiyatlarının artmasına neden olmuştur. (Katz, 1994)

Yerleşimin kimliği, konutların birbiri ile ilişkileri ve kentsel tasarım kodları ile tanımlanmış dış cephe ve çatı malzemeleri, özel binaların sokağa olan oranları ile oluşturulmuştur. Tasarım rehberinde yer alan fikirlerin çoğu daha sonra TND rehberlerini oluşturmada temel alınmıştır. (Özdemir, 2005)

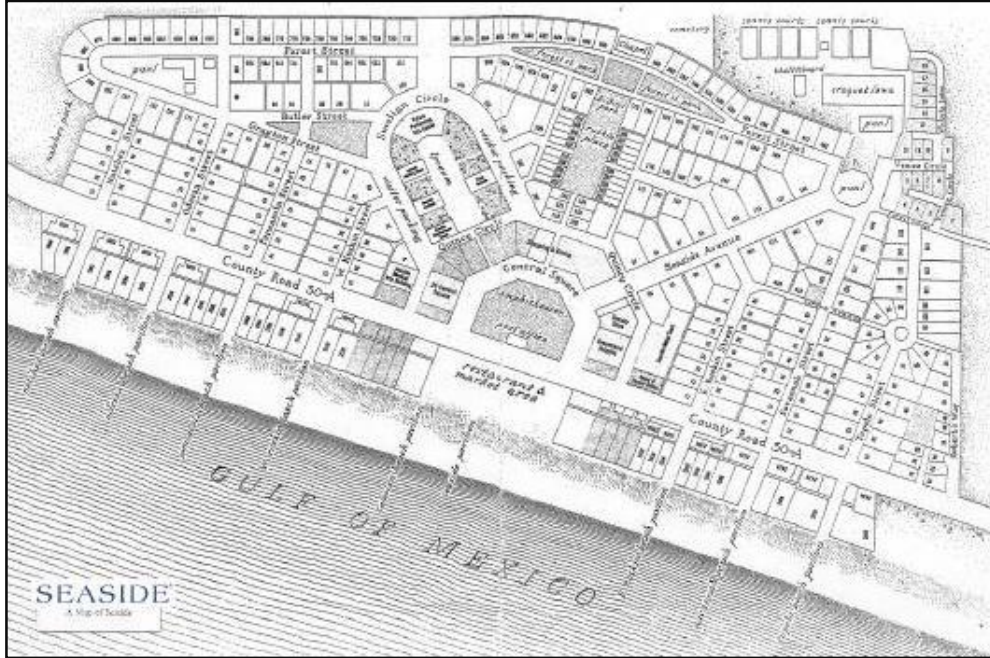
Seaside'in tasarım sürecinin en önemli aşaması, müşteri, personel, yardımcı tasarımcılar, yerel idareciler ve danışmanların da katıldığı yerinde inceleme yöntemidir. Yerleşimin kentsel kodu, herkesin anlayabileceği şekilde oluşturulmuş ve



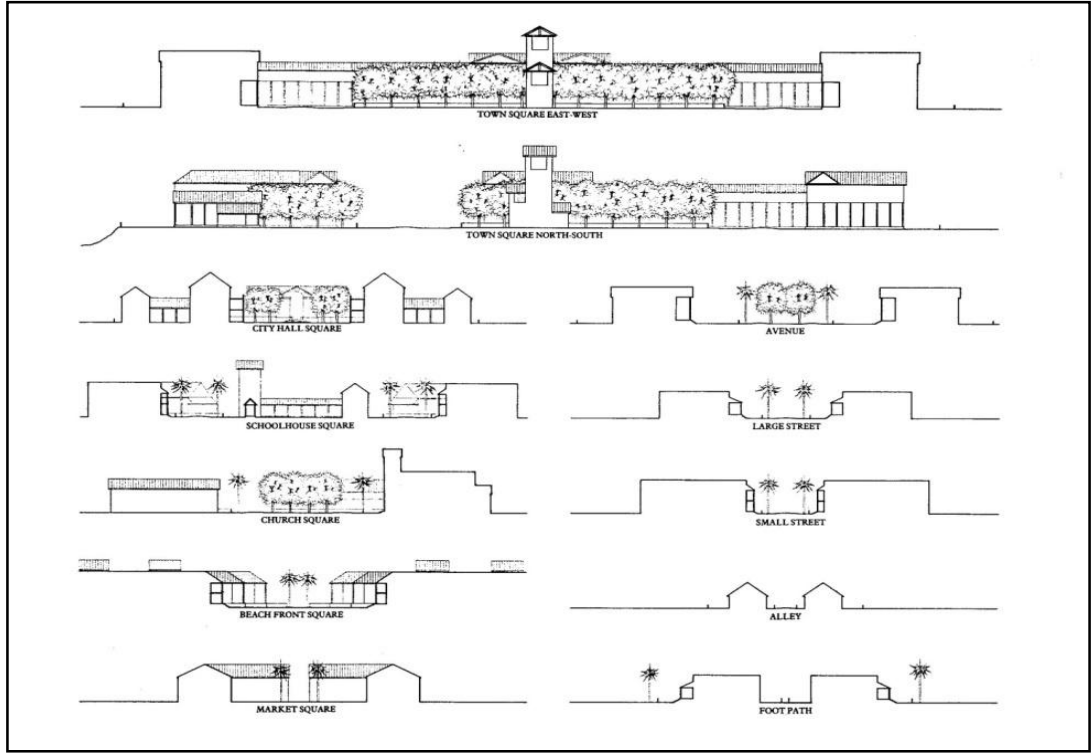
uygulanmıştır. Yasaklayıcı olmak yerine “olasılıklara yöneliktir” ve yerleşimde hangi bina tiplerinin yer alması gerektiğini vurgulamaktadır, buna belirli bina tiplerini açıklayıcı bir dizi yazı ve şema eşlik etmektedir. (Katz, 1994)



Şekil 4.2: Seaside Village, Hava Fotoğrafı (<http://www.dpz.com/projects.aspx>)



Şekil 4.3: Seaside Village Master Plan (<http://www.dpz.com/projects.aspx>)



Şekil 4.4: Seaside Village, Tasarım Kodları (Katz, 1994)



Şekil 4.5: Seaside Village, Vistalı Sokak Görünüşü ve Bina Tipolojileri (<http://www.dpz.com/projects.aspx>)



**Şekil 4.6:** Seaside Village, Kamusal Açık Alanlar (<http://www.dpz.com/projects.aspx>)

Bu tasarım bilgileri doğrultusunda Komşuluk birimi ölçeğindeki Seaside yerleşiminin değerlendirilmesinde Yeni Kentleşme Akımının temel birimi olan “Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor” ölçeği ilkelerine bağlı kriterler yer almaktadır.

“CNU Charter Değerleme Sistemi” ile yapılan değerlendirme sonucunda, Seaside Village projesinin hem tasarım hem de uygulama sonrası aşamalarda, “Komşuluk birimi, mahalle ve koridor” ölçeğinin,

- Kompakt, yaya dostu ve karma komşuluk birimleri, komşuluk biriminin tasarım ilkelerini takip eden tek kullanımın hakim olduğu mahalleler ve bunların arasındaki bağlayıcılar olarak koridorlar tasarlamak,
- Araç kullanmayanlara bağımsızlık sağlayacak, yürümeyi teşvik eden, günlük aktivitelerin yürüme mesafesinde yer aldığı birimler tasarlamak,
- Metropolitan yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı ulaşım koridorları tasarlamak,
- Toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde uygun arazi kullanım ve yapı yoğunlukları tasarlamak,
- Oyun bahçesinden futbol sahalarına bir dizi park alanını ve açık alanı komşuluk birimine dağıtma ve birimler arasında bağlayıcı olarak kullanma gibi bir dizi ilkeyi sağladığı ve bu ilkelere bağlı kriterlerden hem tasarım hem uygulama aşaması için en yüksek puan olan 5 ve 4 puan aldığı görülmekte,

Ayrıca,

- Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirmek,
- Komşuluk birimi ve mahallelere dahil edilmiş sivil, kamusal ve ticari aktivitelerin konsantrasyonunu sağlamak,
- Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimi ve ekonomik sağlığı ile değişime yönelik öngörülerini içeren tasarım kodları geliştirme, gibi ilkelere bağlı kriterlerden, 4-3 arası ortalama puanlar alırken, “Sosyal ve sivil bağlantıları güçlendirecek farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren birimler tasarlamak” ilkesine dair, “Konutların en az %5’inin düşük maliyetli olması”, “Çok çeşitli arsa tipi ve ücret seviyesi barındırması”, “Çeşitli arsa tipleri ve ücretlere yönelik bölgelemeler yaratılmaması” gibi kriterler tasarım aşamasında 5 puan alırken, uygulama sonrasında alanın yoğun ilgi ile karşılanması ve arsa fiyatlarının artışı sonucu, yerleşimin uygulandığı günden bu yana kendi içinde ve çevre yerleşimlere göre yalnız yüksek gelir grubuna hitap ediyor olmasının, bu kriterlerin uygulamada en düşük puan olan 1 almasına neden olmuştur.

Bu bağlamda, tasarımın “final puanı, %94” iken, “uygulama puanı, sınır olan %81”e karşılık gelmektedir. Bu sonuç tasarımda Yeni Kentleşme Akımı ilkelerine titizlik ile yaklaşıldığını, ancak uygulama sürecindeki dış etkenlerin de dahil olması ile bu ilkelerinin bir kısmının uygulamaya yansıtılmadığını göstermektedir. Ancak her iki aşama için de elde edilen puan aralığı “beş yıldız” almakta ve bu da “Seaside” projesinin Yeni Kentleşme Akımı İlkeleri bağlamında başarılı bir proje olduğunu ortaya koymaktadır. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-1)

Kısaca, Seaside örneği, kullanıcılar için yalnızca yaşanabilir, yaya öncelikli bir yerleşim sunmamış aynı zamanda çevresel canlılığı da geliştirmiştir.

#### **4.2.2. Albemarle, County, Virginia:**

Albemarle'nin doğal güzelliği, kültürel kaynakları konut yerleşimlerini ve çalışma alanlarını ve beraberinde, yolları, eğitim alanlarını, ihtiyaç alanlarını buraya çekmiştir. Bu durum hem kentsel hem kırsal alanda artan geniş parselli gelişmelerin, hem kırsal hem kentsel alanda, alanın sağlığını ve kalitelerini yok etmeye başlamasına neden olmuştur. Böylece, 1997 – 2000 yılları arasında mevcut arazi kullanım planları değerlendirilmeye başlanmış ve Torti Gallas tarafından Albemarle planı hazırlanmıştır. Bu kapsamlı planda tanımlanan gelişme alanlarına kentsel bir form ve karakter kazandırmayı öngörmüş ve bu alanları şekillendirmek için rehberler

ve düzenleyiciler hazırlamıştır. Bölge ölçeğindeki bu plan, yaklaşık 14, 57 ha alanı kapsamaktadır. Projenin, kırsal alanları korumak ve yaşanabilir yerleşimler yaratmak üzere iki ana hedefi vardır.

(<http://www.albemarle.org/department.asp?department=planning&relpage=3002>)

Planda gelişme alanlarına yönelik genel hedefler ise şu şekildedir,

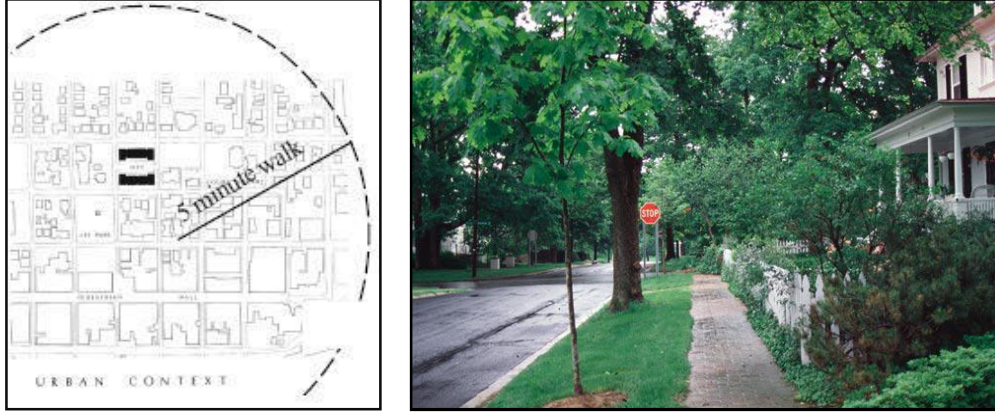
- Gelişme alanındaki her komşuluk biriminin toplanmaya yönelik bir merkezi ya da merkez noktası olacaktır.
- Her gelişme alanı aktif ve pasif rekreasyona yönelik, hem kamusal hem özel açık rekreasyon alanları sunacaktır.
- Sokaklar, bisiklet yolları, yaya yolları ve toplu taşıma güzergahları yeni komşuluk birimlerini, eski konut alanlarını ve yerleşim olmayan bölgeleri bağlayacaktır.
- Komşuluk birimleri; konut, iş alanları, toplumsal, dini ve kültürel kuruluş alanlarını da içeren karma kullanım alanlar olacaktır.
- Kamusal alanın karakteristiğini oluşturan, binaların dağılımı, yüksekliği, geri çekilmeleri ve düzenine önem verilecektir.
- Topografyanın izin verdiği yerlerde ağaçlı, dar sokaklar arka ulaşımı sağlayacaktır.
- Otoparklar için geniş asfalt alanlar ayrılmayacaktır. Sokaklardaki park yerleri standart olacak, otopark alanları evlerin yanında ya da arkalarda yer alacaktır.
- Her komşuluk birimi, çeşitli gelir grupları için çeşitli konut tiplerine yer verecektir.
- En önemli kamusal alan olan sokaklar ağaçlar ve açık alanlar yönlendirici olacak, kaldırımlar ya da patikalar konutları ve özellikle alanları bağlayıcı nitelikte olacaktır.
- Yaya, bisikletçiler, otobüsler ve hafif raylı sistem de dahil diğer toplu taşıma araçlarına ait güzergahlar, sokak ağlarını güçlendirecektir.

Ayrıca plan komşuluk birimlerinde yüksek yoğunluk öngörmektedir. Buna göre iyi tasarlanmış yoğunluk, konut, alışveriş ve ulaşım çeşitliliği sağlar, hizmetlere, eğlenceye ve rekreasyona kolay erişim, daha çok toplumsal yaşam imkanı, kısa yolculuklar sayesinde daha az sürüş süresi, daha az vergi olanağı ve kırsal alana baskının düşürülmesi gibi imkanlar sağlamakta, yaya odaklı yerleşimleri olanaklı kılmakta, daha fazla nüfusa hizmet etmeyi ve kamu hizmetlerinin etkin dağılımını mümkün kılmaktadır. (Albemarle County, Planlama Departmanı, 2001)

Bu bağlamda komşuluk birimlerinin tasarımında şu ilkelere bağlı kalınmıştır;

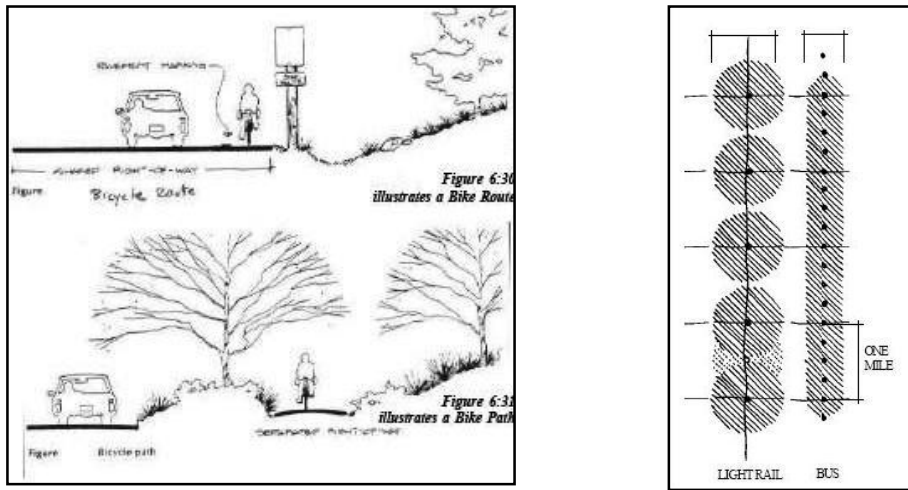
- Yayaya Uygunluk: Yayaya uygun olmak, komşuluk birimini insan ölçeğinde tasarlamak ve gelişimin tüm elemanlarını doğru yönlendirerek yürüme olanaklı

kılmaktır. Oluşturulacak model, kaldırımları, patikaları ve konutların 5 dakika yürüme mesafesinde ulaşabileceği hedef noktaları ile yeni bir gelişme öngörmektedir.



Şekil 4.7: Albemarle County Sokak Düzenlemeleri (<http://www.albemarle.org/>)

- **Komsuluk Birimine Dost Sokaklar ve Patikalar:** Sokaklar, kamusal açık alanların en önemli birleşenini oluşturmaktadır. Tipik olarak ulaşım mühendisleri yolları kapasitelerine göre inşa etmekte, mekana kazandırdığı karakteri ve insan hareketindeki yerini düşünmemektedirler. Bu nedenle model, hız ve kapasiteyi tasarlarırken, karakter ve görünümü de tanımlamaktadır.
- **Bağlantılı Sokaklar ve Ulaşım Ağları:** Bölgede 5 tip ulaşım ağı vardır. Bunlardan birincisi sokak ve caddeler, ikincisi yaya yolları, üçüncüsü bisiklet yolları, dördüncüsü otobüs güzergahları ve beşincisi hafif raylı sistemdir. Öncelikli ağ yol sistemidir, diğer yollar ise buna paraleldir. Model, yeni gelişmelerdeki bağlantılı sokak ağlarını mevcut gelişmeler ile ilişkilendirmeyi öngörmektedir. Bu ağ sistemi yaya çevresini, karma kullanımı, kompakt gelişimi sağlamak için çok önemlidir.



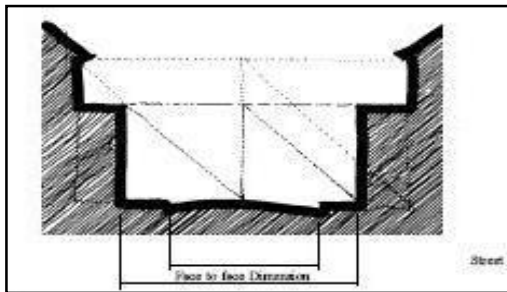
Şekil 4.8: Albemarle County, Yol Kesitleri ve Hafif Raylı Sistem Şeması (Department of Planning and Community Development, 2001)

- Parklar ve Açık Alanlar: Açık alanlar rekreasyon alanlarını, kamusal toplanma alanlarını ve doğal alanları içerir. Toplumun birçok ölçek ve fonksiyonda açık alana ihtiyacı vardır. Model, açık alanları tüm yerleşim için tamamlayıcı olarak önermektedir. Böylece, insanların, parklara, kamusal toplanma alanlarına ve doğal manzaralara, evden ya da işten kolay erişimleri olanaklı kılınmaktadır.
- Komşuluk Birimi Merkezleri: Komşuluk biriminin merkezi, birimdeki diğer kullanımlara 5 dakikalık yürüme mesafesinde olmalı, görünüm ve karakteri çevre kullanımlar üzerinde pozitif etki yaratmalıdır. Bölge planındaki komşuluk birimi modeli, gelişme alanlarında yoğunluğu artırarak, her birim için planlı bir merkez yaratmayı önermektedir.



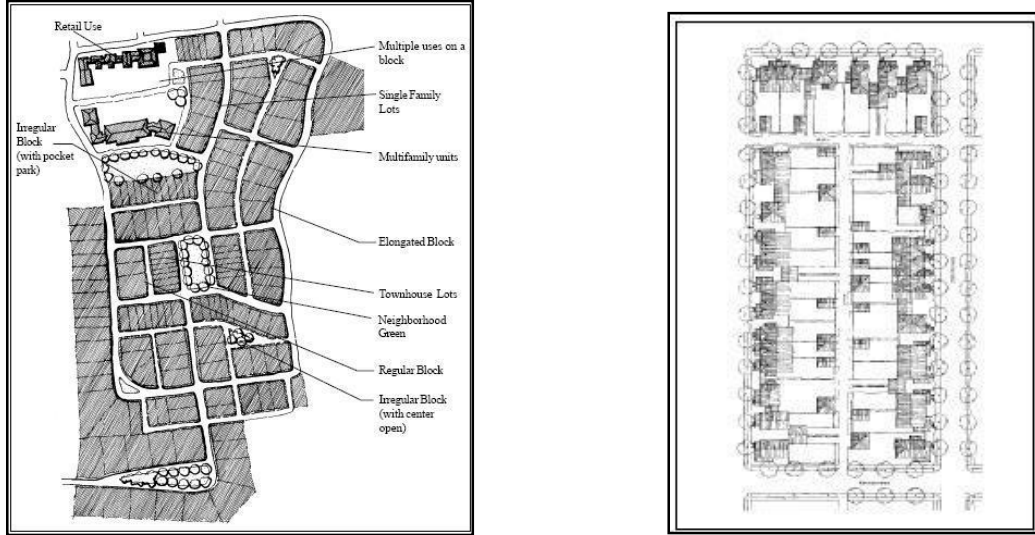
**Şekil 4.9:** Albemarle County, Kamusal Açık Alanlar (Department of Planning and Community Development, 2001)

- İnsan Ölçeğinde Yapılar ve Açık Alanlar: Bir yerleşimin elemanları arasındaki yükseklik, genişlik, otopark ve mimari bileşenleri arasındaki ilişki gelişmenin ölçeğini etkilemektedir. Bu bağlamda model, mekanın kalitesini arttırmak için bina ve açık alan bağlamında insan oranlarını hesaba katmaktadır.



**Şekil 4.10:** Albemarle County, Tasarım Kodları (Department of Planning and Community Development, 2001)

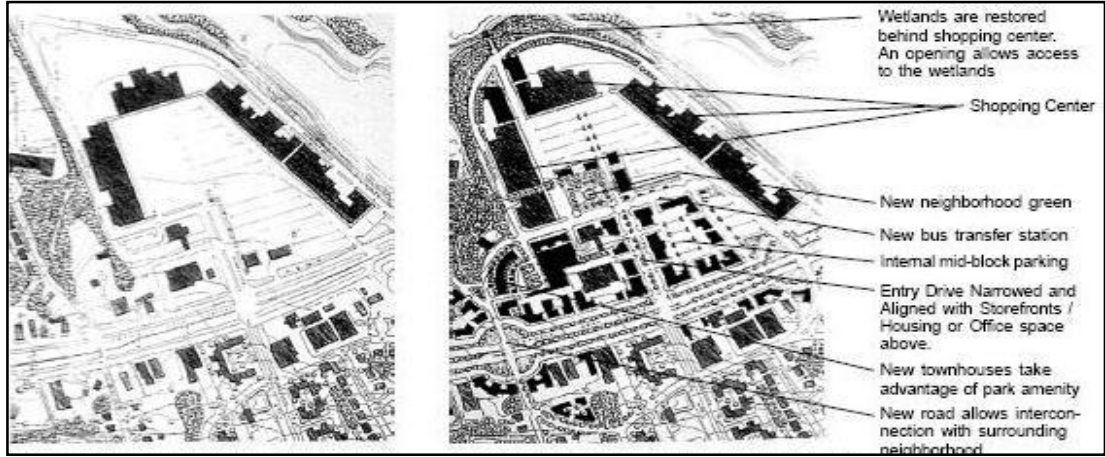
- Dışarıya Atılmış Otopark Alanları: Günün boş ve geniş otopark alanları ve yaya ulaşımını engelleyen, binaların manzarasını bozan, binaları kaldırımdan, izole eden yol üzeri otoparklar karşılık model, otopark standartlarını yeniden değerlendirerek, otopark alanlarını daha az baskın hale getirmenin yollarını aramıştır.
- Karma Kullanım: Arazi kullanım etkinliğini arttırmak üzere model, uyumlu kullanımları yan yana gelmeye teşvik etmektedir. Bu karma kullanım, istenen yoğunluğa ulaşmayı sağlamanın yanı sıra yürümeyi de teşvik etmektedir.



**Şekil 4.11:** Albemarle County, Yapı Adaları (Department of Planning and Community Development, 2001)

- Karma Konut Tipolojisi ve Saygın Düşük Maliyetli Konut Üretimi: Farklı konut tipolojilerini birbirinden ayırarak, farklı yaş ve gelir gruplarını sınıflamamak için model, gelişme alanlarında karma konut tipolojileri ve düşük maliyetli konut önermektedir.
- Yeniden Gelişme: Mevcut gelişme alanları, dolgu alanları içerebildiği gibi zaman içinde alışveriş merkezleri gibi alanlarda güçlendirme ve yeniden geliştirmelere izin vermektedir. Bu alanlardaki çalışmalar komşuluk biriminin tamamen değişimini sağlamaktadır. Model, gelişme alanlarının kırsal alanlara doğru gelişmesindense mevcut alanların ve binaların yeniden kullanılmasını desteklemektedir. Bu zeminin ve altyapının kullanım etkinliğini arttırırken, kırsal alan üzerindeki baskıyı hafifleterek mevcut alanların değerinin sürdürülmesine olanak sağlamaktadır.





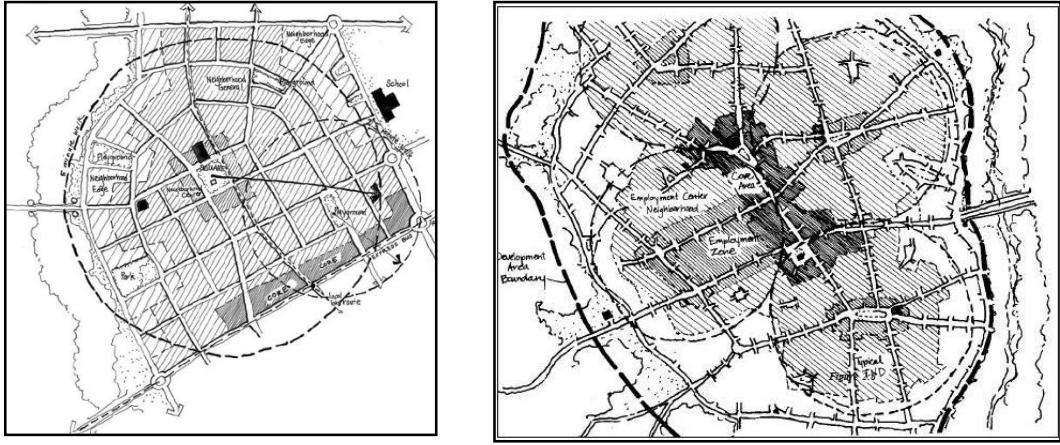
**Şekil 4.12:** Albemarle County, Dolgu Alanı Projesi (Department of Planning and Community Development, 2001)

- **Zemine Saygılı Planlama:** Planlamada zemin özellikleri zorluklara neden olsa da aynı zamanda bir fırsat oluşturmaktadır. Model tasarım ve mimaride topografyaya özen göstermiş, özel ilgi gerektiren alanlarda çekicilik, fonksiyonellik ve sürdürülebilirlik barındıran yeni düzenlemelere giderek doğal varlığın yıkımını minimize etmiştir.

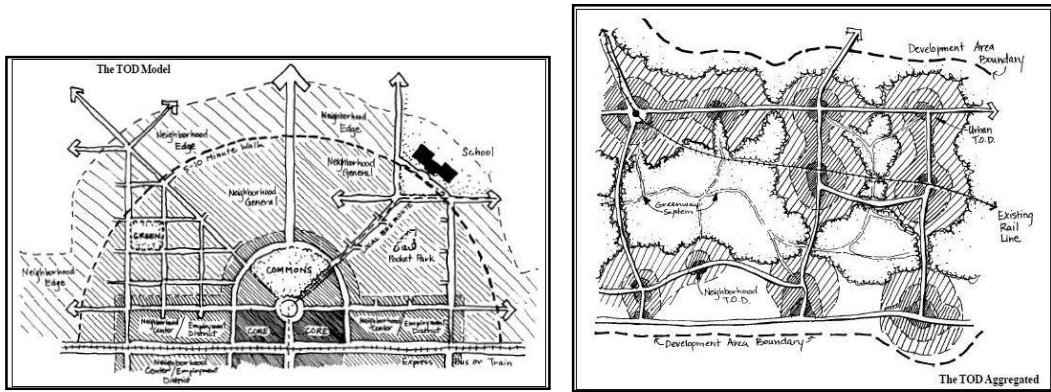
**Net Sınırlar ve Kırsal Alanlar:** Kırsal ve Kentsel alanlar arasındaki bulanık sınırlara karşı, model, mevcut sınırları devam ettirerek, gelişme alanları ve kırsal alanlar arasında keskin sınırlara sahip olmayı önermektedir. Bu ilke, gelişme alanlarını etkin kullanmayı teşvik ederek kırsal alana karşı tehditleri minimize etmektedir. (<http://www.albemarle.org/department.asp?department=planning&relpage=3002>)

Albemarle County, tasarım aşamasında farklı bir yol izleyerek, öncelikle bu ilkeler bağlamında bölge ölçeğinde model üretilmeden önce verilen kararları TND ve TOD modelleri üzerinden test etmiş daha sonra kendine özgü ve karma bir model ortaya sunmuştur. Bu her iki modelin ortak içerikleri, “transect”, “iş alanlarının konut alanlarına yakınlığı”, “sokak bağlantıları ile diğer konut, ticaret alanların ve iş merkezlerine yürüyebilme” ve “parklar ve kamusal alanlar gibi kolaylıkların önemi” olarak ele alınmıştır.

Bunun sonucunda model ihtiyaçlara ve koşullara göre her iki konsepti de içermektedir. Örneğin, mevcut altyapı potansiyeli, Pazar gücü ve çevresel faktörler nedeni ile TOD’un minimum merkez yoğunluğu ilkesini sahiplenmemektedir ya da TND’nin beklentilerinden biri olan mimari stili zorunlu kılmamıştır.



**Şekil 4.13:** Albemarle County, Yürüme Mesafeleri (Department of Planning and Community Development, 2001)

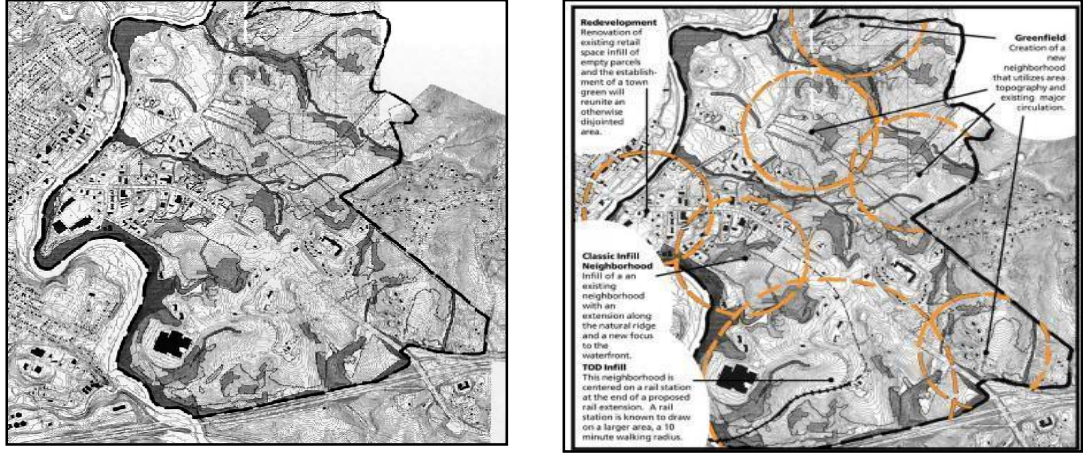


**Şekil 4.14:** Albemarle County, Toplu Taşıma Bağlantıları (Department of Planning and Community Development, 2001)

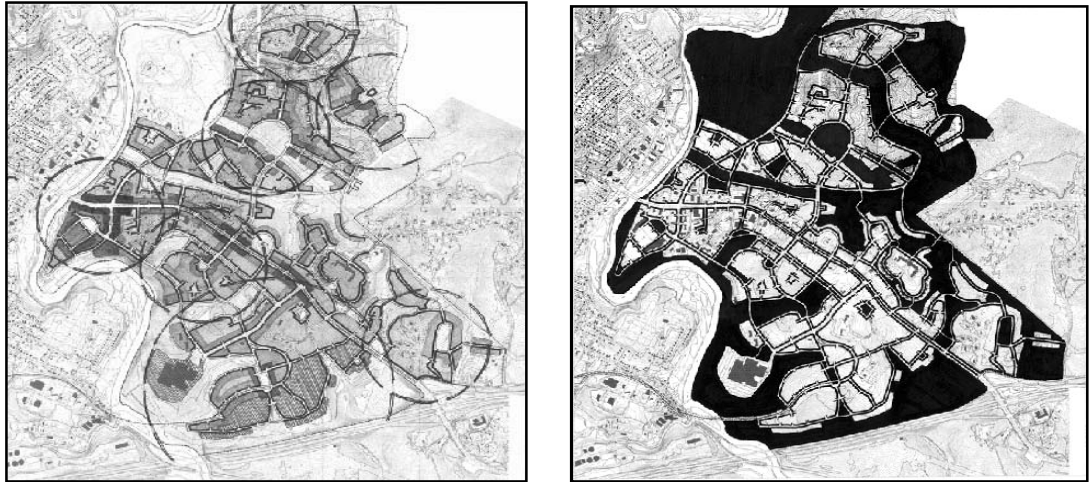
Ayrıca model, bu iki konseptin yanı sıra transect'i kullanmaktadır. Yoğunluk ve aktivitelerin çekirdekten uzaklaştıkça düşmesi, her bir gelişme alanı için ihtiyaçları ve koşulları tanımlaması için modelin gelişimi için çok önemli rol oynamaktadır. Bölgeleme kararlarına olduğu kadar master plan sürecinde de yer almaktadır.

Bu temel kararların ardından Mastır plan hazırlama sürecine geçilmiştir. Bu sürecin alt başlıkları şu şekilde sıralanmıştır; "Gelişme Alanına Yönelik Hedef ve Önerileri Geliştirmek Üzere Katılım Toplantıları Sürecini Yönetmek", "İkamet Edenlerden, Mal Sahiplerinden, Kamu Çalışanlarından, Toplum Liderlerinden ve Girişimcilerden Bir Grup Oluşturmak", "Doğal ve Yapılı Çevreyi Haritalama Dahil, Mevcut Koşulları Tanımlamak", "Mevcut Komşuluk Birimlerini Tanımlayarak Birim Merkezlerini Yerleştirmek", "Gelişmemiş ve Yeniden Gelişmeye Uygun Alanları Tespit İçin Mevcut Komşuluk Birimlerinin İlişisini İncelemek ve Değerlendirmek", "Gelişme Alanı ve Gelişmemiş Alanlar İçin İstenilene Karar Vermek", "Ayrıntılı Bir Gelişme

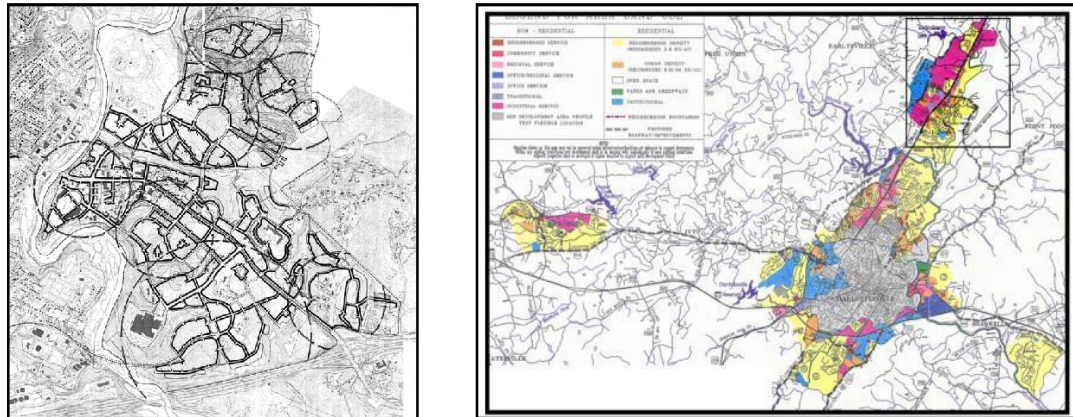
Mastır Planı Hazırlamak”, “Uygulama Stratejilerini Sunmak”.  
(<http://www.albemarle.org/departments.asp?department=planning&relpage=3002>)



Şekil 4.15: Albemarle County, Mevcut Durum ve Öneriler (Department of Planning and Community Development, 2001)



Şekil 4.16: Albemarle County, Arazi Kullanımı ve Yeşil Bağlantılar (Department of Planning and Community Development, 2001)



Şekil 4.17: Albemarle County, Dolaşım (Department of Planning and Community Development, 2001)

Bu tasarım bilgileri doğrultusunda bölge ölçeğindeki Albemarle yerleşiminin değerlendirilmesinde Yeni Kentleşme Akımının temel birimi olan “Bölge” ölçeği ilkelerine bağlı kriterler yer almaktadır.

Yapılan değerlendirmede, Albemarle yerleşimi bölge ölçeğinde,

- Her biri kendi tanımlı merkezine ve sınırlarına sahip, kent, kasaba ve köylerden oluşan, çok merkezli metropoller oluşturma,
- Metropole dair kamu politikaları, fiziksel planlama ve ekonomik stratejiler geliştirme,
- Kırsal ve doğal alanları ile metropolis arasındaki ekonomik, kültürel ve çevresel ilişkileri güçlendirmek,
- Metropolün sınırlarını bulanıklaştırmayacak, gelişme alanları tasarlamak, dolgu alanlarını desteklemek,
- Kent sınırına komşu, yeni gelişme alanlarını komşuluk birimi ve mahalleler olarak geliştirme, sınıra komşu olmayan gelişmeleri ise kendi merkezi ve sınırları olan kasaba ve köyler olarak düzenleme,
- Tarihi desenlere, geleneklere ve sınırlara saygılı gelişme ve yenileme projeleri hazırlamak,
- Düşük maliyetli konutların bölgeye dağıldığı, her gruptan insana kar sağlayacak, geniş yelpazede kamusal ve özel kullanımı kapsamak,
- Erişim ve hareketliliği destekleyen ulaşım alternatiflerine dayalı çerçeve oluşturma,
- Belediye ve bölge merkezleri arasında eşit kazanç ve kaynak dağılımı sağlama. İlkelerinden hem tasarım hem uygulama aşamasında tam puan alarak, bölge ölçeğindeki bu kriterleri sağladığı görülmektedir.

Bu bağlamda projenin, hem tasarım hem uygulama final puanı %96 olarak hesaplanmıştır. İki aşama da Yeni Kentleşme İlkelerini en üst seviyede sağlamaktadır. (%81 - %100 arası 5 yıldız). (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-2)

#### **4.2.3. Norfolk Kent Merkezi, Virginia:**

1990’da yayınlanan, 1997’de güncellenerek 2000 yılında tekrar onaylanan Norfolk Kent Merkezi Planı, toplumsal süreç ile birlikte geliştirilmiş bir dizi stratejik girişim içermektedir. Proje, bir alışveriş merkezi, kolej, karma konut ve perakende alanı, elektrik geçiş sistemi ve bir baseball stadyumunu birbiri ile ilişkilendirmektedir.

Süreç, kant karakterini tanımlamakta, 24 saat canlı bir yer yaratmak için çeşitli kullanımları çekecek, sokak ve kamusal açık alanlara dair çerçeveler sunmaktadır. Tasarım bir dizi özellik taşımaktadır. Bunlar;

Yaya Ölçeği Mekanların Devamlılığı: Buradaki hedef mevcut alanlar ile farklı projeleri bütünleştirerek devamlılığı olan mekanlar yaratmaktır.

Yüksek Oranda Kullanım ve Aktivite Çeşitliliği: Bu strateji tek bir kullanım grubu yerine, merkez aktivitelerine katkıda bulunacak bir dizi kullanımı buraya çekmektedir. Son 15 yılda alana yeni ofis alanları, dükkanlar, restoranlar, eğlence mekanları, kamu yapıları, kültürel imkanlar, baseball stadyumu, Tidewater Community Koleji ve konut gelişimi gelmiştir.

Merkez Deseni ile Bütünleşik Konut Gelişimi: Proje ile birlikte alana birçok yeni konut gelişimi gelmiş ve bu sürdürülebilir, güvenli ve erişilebilir bir kent merkezi için önemli bir içerik teşkil etmiştir.

Alt Kat Kullanımları ile Hareketli Sokaklar Yaratma: Binaların ilk ve ikinci katlarında genellikle insanların sokak ile ilişkilerini rahatça sağlayabildikleri ofis ve ticaret alanları yer almaktadır. Bu dolaşımı kolaylaştırırken, içeriği ve dışarıyı gösteren sokak ile güçlü ilişkileri olan bu mekanlar güvenlik hissini arttırmaktadır.

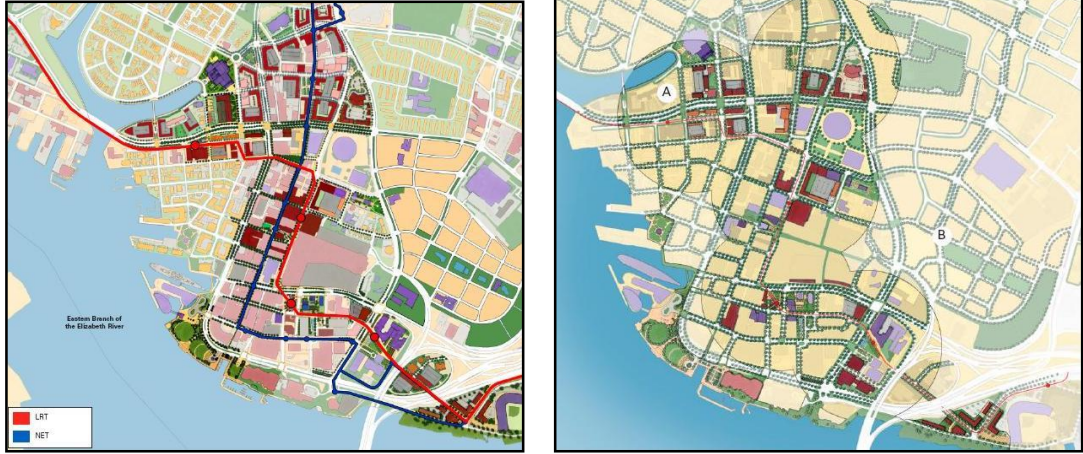
Mimari Karakter ve Kentsel Alan: Norfolk mimari varlığı, farklı cephe düzenlemeleri ve dizilimleri ile geç 19. ve erken 20.yy mimari örnekleri içermektedir. Küçük ya da büyük bu varlıkların tümü kentsel alan kalitesini yükseltmektedir.

Mimari Anlatımda Uyum: Belli materyal ve ölçeklerdeki elemanlar ile farklı dönemlere ait bir çok mimarlık örneği bütünleşmiştir. (UDA, 2009)



**Şekil 4.18:** Norfolk Kent Merkezi Planı (UDA, 2009)

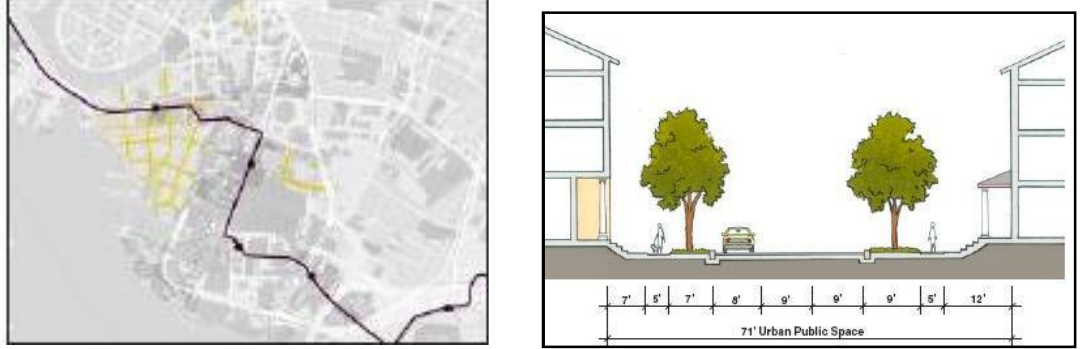
Bu ilkeler doğrultusunda Norfolk Kent Merkezi Tasarım Süreci altında şu başlıklara yer verilmiştir; “Çeşitli Alanlarda Dolgu Gelişimleri”, “Otopark Stratejileri”, “Hafif Raylı Toplu Taşım”, “Toplu Taşıma Odaklı Gelişim” ve “ Çevre Birimler ile Bağlantı Kurmak”. (UDA, 2009)



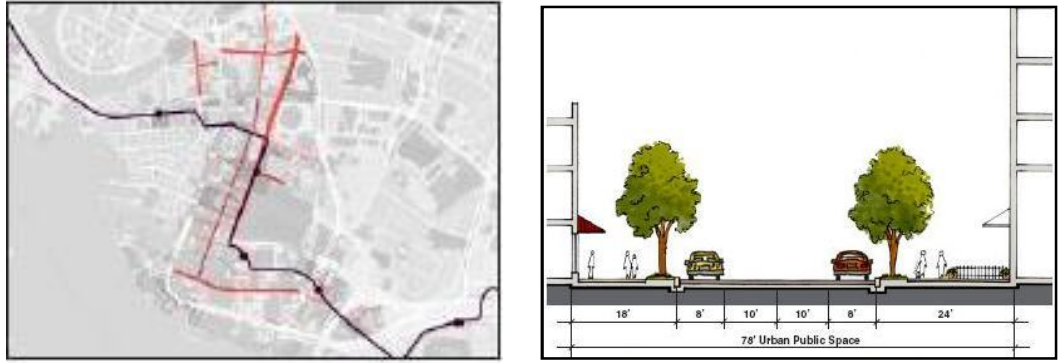
**Şekil 4.19:** Norfolk Kent Merkezi, Alternatif Ulaşım Sistemleri ve Mhaller (UDA, 2009)

Norfolk'un çekiciliği büyük ölçüde kentsel alanın ölçeği ve çeşitliliğine bağlıdır. Bu anlamda önemli alanlardan bazıları, Gregoryen tarzı ile insan ölçeğindeki Freemason Limanı ve yüksek yapıları ile Mainstreet yolu ile Sahil Yolu sayılabilir. Tarihi desenine bağlı olarak Norfolk yapıları genellikle insan ölçeğinde ve kıydan uzak yerleşmiştir. Bu da kent merkezinin rahat ve homojen olmasını sağlamaktadır. Bu durum sokaklar ve onları tanımlayan yapılar tarafından desteklenmektedir. Bu başarılı merkez alanlarını kuvvetlendirmek için tasarım rehberinde bir dizi yapı ve

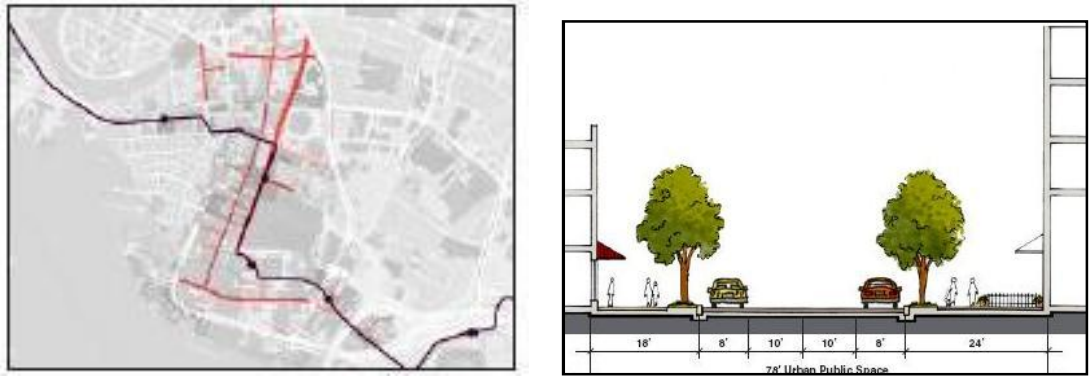
bağlantı tipolojisi tanımlanmıştır. Buna göre 5 çeşit bağlantı tanımlanmıştır. Bunlar; “Kent Merkezi Komşuluk Birimi Sokakları”; “Kent Merkezi Ticaret Sokakları”, “Kent Merkezi Bulvarları”, “Anayollar”, “Yeşil Alan ve Meydanlar”dır. (UDA, 2009)



Şekil 4.20: Nolfork Kent Merkezi, Komşuluk Birimi Sokakları (UDA, 2009)



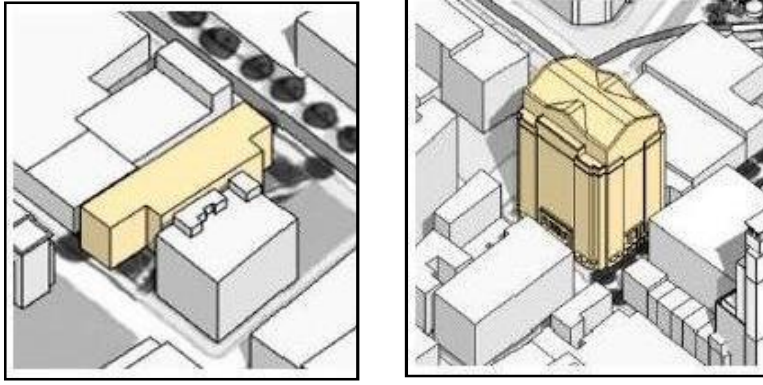
Şekil 4.21: Nolfork Kent Merkezi, Bulvarlar (UDA, 2009)



Şekil 4.22: Nolfork Kent Merkezi, Ticari Sokaklar (UDA, 2009)







**Şekil 4.26:** Norfolk Kent Merkezi, Yapı Adası Tipleri (UDA, 2009)

Ayrıca rehberde devamlılığı sağlamak amacı ile bir dizin olası bina cephe düzenlemesi, tarih ile uyumlu yapı malzemesi ve oranlar ve bina detayları gibi ayrıntılı kod sunulmuştur. Tasarım mahalle ölçeğinde değerlendirilmiştir. (UDA, 2009)



**Şekil 4.27:** Norfolk Kent Merkezi, Tasarım Kodu (UDA, 2009)

CNU Charter Değerleme Sistemi ile yapılan değerlendirmede tasarımın;

- Kompakt, yaya dostu ve karma komşuluk birimleri, komşuluk biriminin tasarım ilkelerini takip eden tek kullanımın hakim olduğu mahalleler ve bunların arasındaki bağlayıcılar olarak koridorlar tasarlamak
- Araç kullanmayanlara bağımsızlık sağlayacak, yürümeyi teşvik eden, günlük aktivitelerin yürüme mesafesinde yer aldığı birimler tasarlamak,- Kent merkezini güçlendirecek toplu taşıma ağları,
- Toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde uygun arazi kullanım ve yapı yoğunlukları tasarlamak,
- Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimi ve ekonomik sağlığı ile değişime yönelik öngörülerini içeren tasarım kodları geliştirme, ilkelerinden ortalama 4 puan alarak bu ilkeleri sağladığı görülmüştür.

Genel olarak tasarım ve uygulama aşamalarından eşit puan almış olmasında rağmen, uygulama sürecinin henüz tamamlanmamış olması ya da mevcut bazı

verilerin detaylı olarak tasarım sürecine yansıtılmamış olması “Düşük Maliyetli Konut Alanlarının Yer Alması” gibi bazı kriterlerde farklılığa yol açmıştır. Mahalle ölçeğindeki bu yerleşim, kent merkezi özelliğinden dolayı karma gelir grupları ve karma konut tipolojileri içerse de tasarımda gelir gruplarına dair her hangi bir kararın getirilmemesi, tasarım sürecinin uygulamadan daha düşük puan almasına neden olmuştur. Bunun yanı sıra, çevredeki ilkokul, çocuk parkı gibi alanların tasarımda yer almamış olması ve açık yeşil alanların detaylandırılmaması, tasarım sürecinde daha düşük puanlara neden olmuştur. Yerleşimin tasarımında ölçeği ve merkez olma özelliği ile transect'e yer verilmemiş bu nedenle tasarım ve uygulama süreci bu kriterden en düşük puanı almış, “Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar yaratma” ilkesini koruyamadığı görülmüştür. Değerlendirmenin sonucunda proje tasarım aşamasından %85 uygulama aşamasında %86 almış ve genel olarak “Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor” ölçeğinde Yeni Kentleşme Akımı İlkelerini en üst seviyede sağladığı görülmüştür. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-3)

### **4.3. AB DENEYİMİ**

#### **4.3.1. Western Harbour, Leith, İskoçya:**

Western Harbour, İskoçya hükümetinin yapılanması döneminde, kent sanayi devrine girdiğinde yıllarca geri plana atılmış önemli liman bölgesinin rihtim alanlarında yer almaktadır. Bu alan daha sonra karma kullanım yerleşim olarak yeniden düzenlenmiştir.

Rihtimin yeniden gelişimi için onaylanmış olan ilk Mastır Planın kent formu ve çeşitlilik konularında yetersiz kalması bir bakıma yerleşimin tehlikeli bir mahalle olmasına neden olmuştur. Daha sonra plan yeni tasarımcılar tarafından, yerelde belli bir kimliği olan, kentin karakter ve olanaklarını tamamlayacak şekilde 2005 yılında yeniden ele alınmıştır ve 2020'de bitmesi planlanan proje CNU üyeleri ve Robert Adam Architects tarafından yeniden hazırlanmıştır. ([http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith\\_westernharbour.htm](http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith_westernharbour.htm))

Bu bağlamda, yaklaşık 40 ha alan için gelenekseli ve Yeni Kentleşme İlkelerini kullanma ve bölgenin geleneksel kent formunu anlama yoluyla, kompleks, yaşanabilir ve çekici, geçmiş izleri ile ilişkili ve tarihi alanlara dahil olabilen yeni kentsel alanlar planlanmıştır. Yapılan yeni plan, müstakil evler, apartmanlar, düşük

maliyetli konut üniteleri, ticaret alanları, perakende alanları, yerel bir müzeyi de kapsayan kamusal alanlar ve yapılar ve otopark alanlarını içermektedir. Alanın %25'i tamamlanmıştır. ([http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith\\_westernharbour.htm](http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith_westernharbour.htm))

Tasarım grubu bu süreçte birçok analiz ve çalışma üstlenmiştir. Tasarım ilkelerine bağlı yapılan bu çalışmalardan bazıları şu şekildedir;

- Açık alanlara rehberlik etmek, kıyı hava koşullarına en uygun yapı yönetimini sağlamak ve yerel ekolojinin koruyarak, çevresel sürdürülebilirliği sağlamak için "İklimsel ve Ekolojik Analizler",
- Sokak ve mekan hiyerarşisini sağlayabilmek, yürünebilir alanlar yaratmak ve motorlu araçların kontrolünü sağlayarak toplu taşıma desteklemek için "Ulaşım ve Dolaşım Analizleri",
- Başarılı karma kullanım alanlar yaratmak, düşük maliyetli konutların dağılımını yapmak üzere, "Konut ve Ticarete Yönelik Analizler",
- Kamusal alanın tasarımına rehberlik edebilmek ve zemin analizleri ile düşüncelerin karşılaştırılabilmesi için "Mekansal Analizler".

Tasarım Kodları, her bir sokak ve mekanın karakter analizlerini temel almakta, bir dizi materyal ve alanın tamamında karakteri bozabilecek tasarımlardan kaçınmaya yardımcı, yerel mimari yapı tarafından kabul edilebilecek net tipoloji tanımlamalarını içermektedir.

Bu ilkeler ve analizler doğrultusunda hazırlanan Mastır Plan,

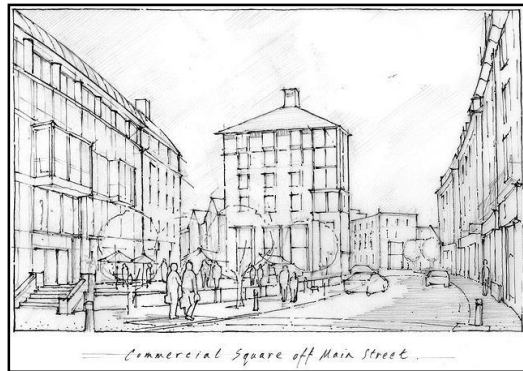
- Western Harbour'un geleceği için net bir vizyon oluşturmaktadır. Öncelikli olarak, terk edilmiş ve tarihi kentten ayrılmış ana liman alanı ele alınmıştır. Tasarım, bu alanı kente tekrar bağlamakta, yaklaşık 28 ha alanı, çekici ve sürdürülebilir bir kent parçası olarak geri kazanmaktadır.
- Farklı ölçek ve kullanımlarda yapı grupları ve yerel mimari ile ilişkili bütünleşik karakter alanları ile Gelenek Kentleşme Gelişimi ilkelerine göre tasarlanmıştır.
- Kentsel alanlar, tanımlı ve kapsamlı tasarlanmış, çeşitli sokak ve geçitler ile birlikte konumlanmıştır. (<http://www.cnu.org/node/1773>)



**Şekil 4.28:** Western Harbour, Hava Fotoğrafi  
([http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith\\_westernharbour.htm](http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith_westernharbour.htm))



**Şekil 4.29:** Western Harbour Planı  
([http://www.adamarchitecture.com/urbanism/Western\\_Harbour\\_g.htm](http://www.adamarchitecture.com/urbanism/Western_Harbour_g.htm))



**Şekil 4.30:** Western Harbour, Kamusal Alanlar  
([http://www.adamarchitecture.com/urbanism/Western\\_Harbour\\_g.htm](http://www.adamarchitecture.com/urbanism/Western_Harbour_g.htm))



**Şekil 4.31:** Western Harbour, Sokak Dokusu

([http://www.adamarchitecture.com/urbanism/Western\\_Harbour\\_g.htm](http://www.adamarchitecture.com/urbanism/Western_Harbour_g.htm))

Bu ilkeler ve çalışmalar doğrultusunda hazırlanan komşuluk birimi ölçeğindeki Mastır Plan “Komşuluk birimi, mahalle ve koridor” ölçeğinde değerlendirilmiştir. Değerlendirmenin sonucunda, planın büyük kısmının uygulanmamış olması tasarımda vurgulanan bazı öğelerin mekana yansımamasına neden olmuş, bu nedenle bu gün için bir değerlendirme yapıldığında, tasarım süreci %85 (5 yıldız) puan alırken, uygulama %79 (4 yıldız) puan almıştır. Hazırlanan projede özellikle Yeni Kentleşme Akımının 10, 11, 16 ve 18. İlkelerine vurgu yapılmıştır. Bu ilkeler özetle;

- Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirmek,
- Kompakt, yaya dostu ve karma komşuluk birimleri, komşuluk biriminin tasarım ilkelerini takip eden tek kullanımın hakim olduğu mahalleler ve bunların arasındaki bağlayıcılar olarak koridorlar tasarlamak,
- Komşuluk birimi ve mahallelere dahil edilmiş sivil, kamusal ve ticari aktivitelerin konsantrasyonunu sağlamak,
- Oyun bahçesinden futbol sahalarına bir dizi park alanını ve açık alanı komşuluk birimine dağıtma ve birimler arasında bağlayıcı olarak kullanma şeklindedir.

Bu ilkeler tasarım aşamasında 5 – 3 arası puan alırken, henüz uygulanmamış kısımlardan dolayı uygulama aşamasında günün koşullarında 4 – 1 arası puan almıştır.

Bunun yanı sıra,

- Araç kullanmayanlara bağımsızlık sağlayacak, yürümeyi teşvik eden, günlük aktivitelerin yürüme mesafesinde yer aldığı birimler tasarlamak,- Farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içermesi,
- Metropolitan yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı ulaşım koridorları tasarlamak,
- Toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde uygun arazi kullanım ve yapı yoğunlukları tasarlamak,
- Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimi ve ekonomik sağlığı ile değişime yönelik öngörülerini içeren tasarım kodları geliştirmesi, hem tasarım hem uygulamanın bu ilkelerden yüksek puan almasını sağlamıştır.

Sonuç olarak tasarım, %82 ile Yeni Kentleşme Akımı İlkelerini en üst düzeyde sağlarken, sürecin tamamlanmamış olması nedeniyle uygulama sürecinin %75 ile ilkeleri üst düzeyde sağladığı görülmektedir. Ancak tasarımın birebir uygulanması halinde uygulama sürecinin sonunda puanı artacak ve en üst seviyeye çıkacaktır. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-4)

#### **4.3.2. Genitoy, Bussy Saint - Georges, Fransa:**

Genitoy projesi, Etudes Urbaines ve UDA tarafından 2500 ünitelik bir komşuluk birimi olarak ortaya çıkmıştır. Projenin temel sorunu, mevcutta yüksek gelir grubuna hitap eden müstakil evlerden oluşan bu alanı karma gelir grubuna hitap eden ve büyük çoğunlukla çok aileli ikiz evlere dönüştürmektir. Projenin tasarım sürecinde, disiplinler arası birçok workshop'a yer verilmiş, bu süreçte halk katılımı sağlanmıştır. Böylece, bu tür karışık noktalara çözüm yolları aranmış ve net bir gelişme konsepti ortaya konmuştur.

Tasarımda verilen genel kararlar şu şekildedir;

- Tasarım, alanın içinden çeperdeki kırsal alanlara kadar uzanan Genitoy Parkı'nı önermiş ve villaları bu yeşil kuşağa yerleştirmiştir. Geniş villalar genel olarak bölgenin çeperlerinde yer almıştır.
- Komşuluk biriminin girişine, bir çember ve bu çemberden devam ederek tarihi alanlarla sona eren bir aks önerilmiştir.

- Komşuluk biriminin merkezi, geniş park alanlarına bakan apartmanlar içermektedir.
- Yeni kentin geleneğini, karma gelir grubu toplumları ile güçlendirmek için, tasarım, her yapı adasında farklı fiyatlarda ve tiplerde konut önermiştir.
- Bitişik nizam konutlar ve apartmanlar, yeşil ile sarılmış hissi yaratabilmek için lineer park alanları ile tasarlanmıştır.
- Tasarım mevcut bulvarlar sistemini genişletmekte, lineer iki park alanı ile kenti dışarıdaki kırsal alanlara bağlamakta ve bir dizi küçük yerleşim yaratmaktadır.
- Sokak ve kamusal alanlara yönelik tasarım çerçeveleri, çok çeşitli konut ve bina tipolojisine yönelik Pazar tanımı yaratmaktadır.
- Esnek yapı adaları farklı yoğunluklarda yapılaşmayı olanaklı kılmaktadır.

Yerleşimin mimari tasarım rehberleri, komşuluk ünitesi sokakları, parkları, bulvarları, meydanları ve ticaret sokakları ile yaşanabilir, güvenli, çekici kamusal alanlara sahip bir çerçeve yaratmaktadır. Ayrıca rehberde göre, yapılar, uyumlu ve geleneksel kent imajını yaratmada yeterli çeşitliliğe sahip olmalıdır. Bu nedenle, kasaba evleri, apartmanlar, müstakil ve bitişik nizam konutlar merkezde ve çeperde geniş ölçekli yer alırken, geniş villalar, geleneğe uygun olarak çeperde önerilmiştir. (<http://www.ville-bussy-saint-georges.fr>, <http://www.urbandesignassociates.com/project>)



**Şekil 4.32:** Genitoy Planı

([http://www.urbandesignassociates.com/project\\_Detail.asp?ProjectMainID=34&Section=3](http://www.urbandesignassociates.com/project_Detail.asp?ProjectMainID=34&Section=3))



**Şekil 4.33:** Genitoy, Arazi Kullanımı

([http://www.urbandesignassociates.com/project\\_Detail.asp?ProjectMainID=34&Section=3](http://www.urbandesignassociates.com/project_Detail.asp?ProjectMainID=34&Section=3))



**Şekil 4.34:** Genitoy, Ulaşım ve Yeşil Sistem Şemaları

([http://www.urbandesignassociates.com/project\\_Detail.asp?ProjectMainID=34&Section=3](http://www.urbandesignassociates.com/project_Detail.asp?ProjectMainID=34&Section=3))



**Şekil 4.35:** Genitoy, Açık Alan Tasarımları

([http://www.urbandesignassociates.com/project\\_Detail.asp?ProjectMainID=34&Section=3](http://www.urbandesignassociates.com/project_Detail.asp?ProjectMainID=34&Section=3))

Yerleşim komşuluk birimi ölçeğinde olduğu için, değerlendirmede “komşuluk birimi, mahalle ve koridor ölçeği esas alınmıştır. Bu bağlamda tasarım ve uygulama,

- Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirmek,
- Metropolen yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı ulaşım koridorları tasarlamak,
- Toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde uygun arazi kullanım ve yapı yoğunlukları tasarlamak,



- Komşuluk birimi ve mahallelere dahil edilmiş sivil, kamusal ve ticari aktivitelerin konsantrasyonunu sağlamak,
- Oyun bahçesinden futbol sahalarına bir dizi park alanını ve açık alanı komşuluk birimine dağıtma ve birimler arasında bağlayıcı olarak kullanma, ilkelerini üst seviyede karşılamaktadır.

İlkelerini, oluşturduğu lineer parklar, toplanma alanları ve çeşitli fiyatlarda konut sunumu ile sağladığı görülmektedir. Ancak, geleneksele dayansa da konut alanlarının birbirinden ayrılmış olması, park ve meydan kullanımları dışında kamusal kullanımlar üzerine detaylı çalışmaların olmaması, “Farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içermesi”, “Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimine yönelik tasarım kodlarının geliştirilmesi” ilkelerine bağlı kriterlerden düşük puan almasına neden olmuştur.

Sonuç olarak tasarım ve uygulama süreçlerinin değerlendirmeden %89 olarak Yeni Kentleşme İlkelerini en üst seviyede karşıladığı görülmektedir. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-5)

#### **4.4. AVUSTRALYA DENEYİMİ**

##### **4.4.1. Western Australia Plan:**

Western Australia Plan, “Yaşanabilir Komşuluk Birimi Yerleşimleri, Tasarım Kodu” başlığı ile ele alınmıştır. Batı Avustralya için bir dizi komşuluk birimi ölçeğinde plan ve kod içermekte ve yaklaşık 2,5 milyon km<sup>2</sup>lik bir alanı kapsamaktadır. Perth yerleşimi çevresindeki saçaklanmayı, bir dizi yürünebilir, kompakt komşuluk ünitesi temelli kasaba ile yeniden düzenlemek, toplu taşıma etkinliğini güçlendirmek, yaşam kalitesini yükseltmek ve ekonomik canlılığı desteklemek amacı ile Batı Avustralya Planlama Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır. (<http://www.cnu.org/node/2183>)

Yaklaşık 2 milyon nüfusa sahip Batı Avustralya’da, yaşayanların çoğu artarak Perth etrafındaki saçaklanmalarda yaşamaya başlamıştır. 1990’lar süresince, kamu ve hükümet Perth’in düşük yoğunluklu banliyö gelişmesine, yüksek oranda otomobil bağımlılığına ve toplu taşıma olan sınırlı erişime alternatif aramaya başlamıştır. (Batı Avustralya Planlama Komisyonu, 1997)

Bu endişeler doğrultusunda, hükümet, “Yeni Kentleşme Akımı” ve İngiltere’den “Duyarlı Çevre” ilkelerini temel alarak “Yaşanabilir Komşuluk Birimi Kodunu”

geliştirmiştir. Kod, tüm Perth Bölgesi için, tasarım sürecini de içeren, kapsamlı katılım süreci ile geliştirilmiştir. Bu bütüncül süreç, planı dünyada çok önemli bir yere taşımıştır. Buna göre kod;

- Girişimcilere güvenilir, pazarlanabilir ve geleneksel banliyö alternatifleri sunmaktadır.
- Tasarım süreci Charter ilkelerini üç aşamadaki çerçeveler ile sağlamıştır. Bunlar: bölgesel yapı; komşuluk birimi düzenlemesi; sokak ve parsel tasarımıdır.
- Tüm kent çeperlerine ve dolgu gelişme projelerine uygulanmaktadır.
- Hedefleri, ekonomik, sosyal ve çevresel sürdürülebilirliği; iş-ev ulaşım dengelerini; ve iyi tasarım ve bölgesel iklim için çok hassas olan parsel düzenlemelerini kapsar.

Kodun, 6 tane bileşeni vardır. Bunlar; yerleşim tasarımı; dolaşım ağı; parsel düzenlemesi, kamusal park alanı; su yönetimi; ve kamu hizmet kuruluşlarıdır. (Batı Avustralya Planlama Komisyonu, 1997, <http://www.cnu.org/node/2183>)

Yerleşim tasarımı sürecinde kod, ana güzergahları, toplu taşıma güzergahlarını, yerel ölçekte kendine yeterliliği ve iş-ev dengesini geliştirebilmek için arazi kullanımını düzenler. Konut ağırlıklı banliyölerde iş alanları yaratabilmek için kod, işlek caddelerde, iyi ticari erişilebilirlik ile evden çalışma temelli ekonomik gelişme stratejileri içerir.

Kısa süreli geçmişinde kod, hem Pazar için hem de girişimciler için birçok başarılı sonuca imza atmıştır. Buna göre 90.000 parsel tasarlanmıştır. Yürünebilir sokaklar, merkezin yakınında ve yerel parklara bağlanmış daha küçük ve yoğun parseller ve komşuluk birimleri, kasabalar arasında tasarlanan bölgesel parklar, alışveriş merkezleri yerine yol boyu ticaret, otomobil baskın banliyö yerleşimi yerine dengeli ulaşım planlaması ve karma kullanım ile Batı Avustralya'nın gelişimine yardımcı olmaktadır. (Batı Avustralya Planlama Komisyonu, 1997)



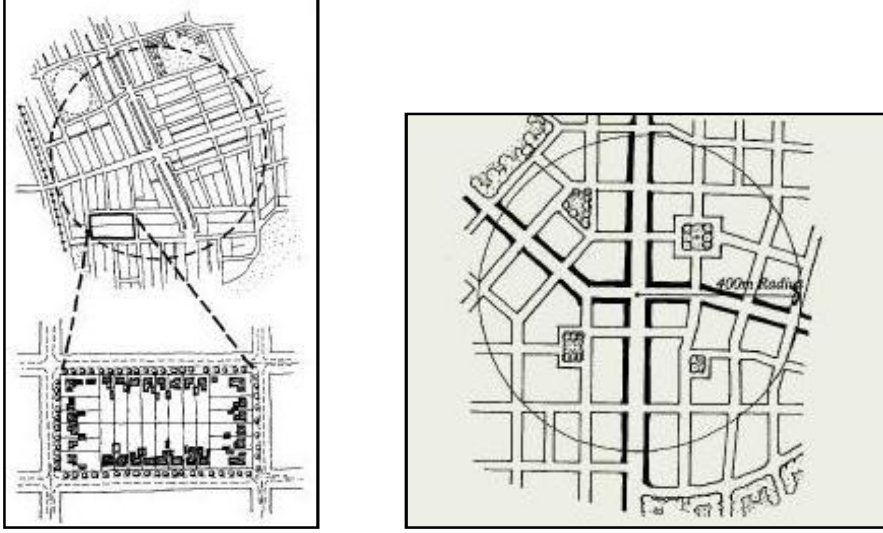
**Şekil 4.36:** Western Australia, Komşuluk Birimi (Burrel, 2008)



**Şekil 4.37:** Western Australia, Komşuluk Birimi (Burrel, 2008)



**Şekil 4.38:** Western Australia, Komşuluk Birimi (Burrel, 2008)



**Şekil 4.39:** Western Australia, Tasarım Kodu (Burrell, 2008)

Bu kapsamlı kod sistemi Yeni Kentleşme Akımı, Bölge ölçeği ilkelerine bağlı kriterlere göre değerlendirilmiştir. Değerlendirmeye göre Batı Avustralya Planı, hem tasarım hem uygulama aşamasında %81 - %100 arası puan almıştır ve Charter ilkelerini en üst seviyede karşılamakta ve uygulamaktadır. Bu bağlamda sistem;

- Metropole dair kamu politikaları, fiziksel planlama ve ekonomik stratejiler geliştirme,
- Kırsal ve doğal alanları ile metropolis arasındaki ekonomik, kültürel ve çevresel ilişkileri güçlendirmek,
- Kent sınırına komşu, yeni gelişme alanlarını komşuluk birimi ve mahalleler olarak geliştirme, sınıra komşu olmayan gelişmeleri ise kendi merkezi ve sınırları olan kasaba ve köyler olarak düzenleme, ilkelerine bağlı;
- Toplumun tasarım sürecine dahil edilmesi,
- Doğal kaynaklara etkinin minimize edilmesi ve korunması,
- Plana göre gelişmiş yerleşimlerin belli sınırlara sahip olması ve bir sistem yaratması,
- Fiziksel olasılıkları içeren kod sistemine sahip olması ilkelerini

Buna bağlı olarak da;

- Toplumun planlama ve tasarım sürecine dahil edilmesi,
- Elverişli su havzaları ve suyollarının tutulması,
- Proje, hidrolojik koşullara etkiyi minimize etme,
- Her biri tanımlı sınırlara sahip iyi bağlanmış yerleşimler sistemi yaratma,

- Yerleşimin inşasını güven altına alacak kod sistemi içermek kriterlerini hem tasarım hem uygulama aşamasında karşılamaktadır.

Tasarım aşamasının sonuç puanı %97 iken, Uygulama süreci %96 puan almıştır. her iki süreç de Yeni Kentleşme İlkelerini en üst seviyede sağlamaktadır. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-6)

#### **4.4.2. Belvidere, Perth:**

Belvidere alanı, Batı Avustralya'nın en geniş yenileme projesi olan Claisebrook yerleşiminin bir parçasıdır ve Doğu Perth yeniden gelişim alanında yer almaktadır. Önceden endüstri alanı bu yerleşim 1995 – 2002 yılları arasında yeniden düzenlenmiştir.

Burada yer alan Belvidere alanı, Sokak ölçeğinde bir kentsel dolgu alanı projesidir. Toplu taşıma, kamu yapıları ve parklar, karma kullanım, 200 ünite yarı bitişik konut ve kıyı kullanımlarını içermektedir. Tasarım, Claisebrook tasarım hedefleri doğrultusunda hazırlanmıştır. (<http://www.robertsday.com.au>, <http://www.cnu.org/node/1392>)

Claisebrook yerleşimi eskiden gelen toplanma alanı olma özelliği ile önemli bir yere sahiptir. Aborjinlerin yaşadığı ve eski madencilerin kamp alanı olarak kullandığı yerleşim önemli bir kültürel varlığa sahiptir. Bu alanlar tasarıma kamusal alanlar olarak dahil edilmiştir. Günümüzde, konut, alışveriş, ticaret, eğitim yapıları ile yaklaşık 22 ha rekreasyon alanı, açık alan ve diğer kamusal alanları birbirine bağlamaktadır. Tasarımın temel amacı; “kimlikli, kompakt, arazi kullanımının ve konut tipolojilerinin çeşitli olduğu, yüksek kalite kamusal alanlara sahip, kent merkezine ve metropoliten bölgenin diğer bölümlerine güçlü ulaşım bağlantılarının oluşturulduğu sürdürülebilir bir yerleşim yaratmaktır”. Projenin temel hedefleri ise şu şekildedir;

- Sürdürülebilir yerleşimler yaratma yoluyla doğal ve yapılı çevreyi korumak,
- Çeşitli ve canlı kamusal açık alanlar yaratmak,
- Önemli iş alanlarını ve yatırımları proje alanına çekmek ve istihdam yaratmak,
- Açıklayıcı toplumsal sanat eserleri ve binaların restorasyonu ile kültürel varlığı korumak,

- Toplu taşıma kullanımını arttırmak için kullanıcılara ve çalışanlara yönelik toplu taşıma avantajlarını arttırmak. (<http://www.cnu.org/node/2183>)

Ayrıca tüm bunları tasarlarken, alanın, mevcut değerlerini yansıtmaya önem verilmiş, yaya ve bisikletli ile toplu taşıma duraklarına ve özellikli alanlara bağlantıları kurulmuştur. Kamusal alanlar, yürüyüş ve bisiklet güzergahları nehir kıyısında yoğunlaşmıştır. Sayısız park alanı bu alanlar için çekim kuvveti oluşturmaktadır. (<http://www.cnu.org/node/2183>)

Sanayi alanlarının dönüşümü, çevresel hedefler için öncelikli konu olmuştur. Bu süreç, binaların yıkımı, değerli ağaçların yerlerinin değiştirilmesini, drenaj ve yer altı suyunun kesiştiği yerlerin temizlenmesini, korunmuş duvarların inşası, açık alan düzenlemeleri ve bitkilendirmeyi kapsamaktadır. Çevresel temizleme aynı zamanda yağmur suyu ve yer altı suyu kalitesini arttırmış ve nehir kenarını doğal bahçelerden oluşan park alanlarına dönüşümünü sağlamıştır. Bu çevresel düzenlemeler ile yerleşim Avustralya Kentsel Gelişim Kurumu'ndan üç 1996-97 ve 1999 yıllarında üç ödül almıştır.

Daha önce sanayi alanı olan Belvidere, zengin bir kent karakteri yaratmak amacı ile karma konut ve ticaret gelişmesi ile 200 parsellik kozmopolit bir yerleşim önermektedir. Tasarım, alanın Swan Nehri ile bağlantılarını vurgulamaktadır. Tamamlayıcı bina yükseklikleri ve ölçekleri ile devamlı sokaklar ve lineer park alanları ile bütünleşen kompakt b,r yapıya sahiptir. Alanın güneyindeki karma kullanımlar mevcut ticaret ve konut alanları ile bir araya gelmektedir. ([http://www.robertsday.com.au/ur\\_belvidere.html](http://www.robertsday.com.au/ur_belvidere.html))

Tasarım, yarı bitişik yapıların merkezinde kamusal yeşil alan önermekte, ayrıca, kıyıya, merkeze ve kentin geri kalanına bağlantıyı sağlayan toplu taşıma duraklarına yakınlığı alanın konumunu önemli kılmaktadır.

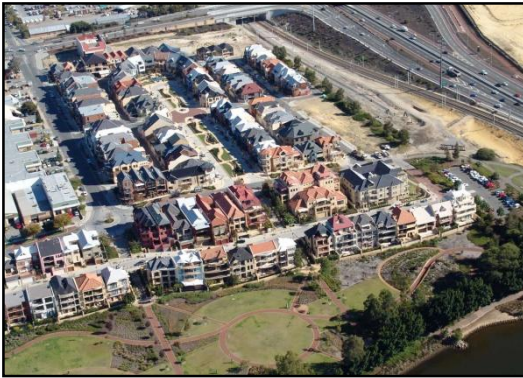
Alanın değerlendirilmesinde "Yapı adası, sokak ve bina" ölçeği ilkelerine bağlı kriterler esas alınmıştır.



**Şekil 4.40:** Belvidere, Perth ([http://www.robertsday.com.au/ur\\_belvidere.html](http://www.robertsday.com.au/ur_belvidere.html))



**Şekil 4.41:** Belvidere Planı ([http://www.robertsday.com.au/ur\\_belvidere.html](http://www.robertsday.com.au/ur_belvidere.html))



**Şekil 4.42:** Belvidere, Yukarıdan Görünüş ve Bina Tipleri ([http://www.robertsday.com.au/ur\\_belvidere.html](http://www.robertsday.com.au/ur_belvidere.html))



**Şekil 4.43:** Belvidere Bina Tipolojileri ([http://www.robertsday.com.au/ur\\_belvidere.html](http://www.robertsday.com.au/ur_belvidere.html))

Yapılan değerlendirmenin sonucunda, tasarım ve uygulama sürecinin,

- Çevresi ile kusursuz şekilde ilişkilendirilmiş bireysel mimari projeler üretme,
- Açıklık ve erişilebilirlikten ödün vermeden güvenli çevreleri güçlendiren sokak ve binalar tasarlamak,
- İklim, topografya, tarih ve bölgenin konut örneklerine dayalı mimari ve açık alan tasarımları hazırlama
- Toplumsal kimlik ve demokratik kültürü güçlendirmeye yardımcı, formları belirgin kamu yapıları ve kamusal toplanma alanları yaratmak,,
- Net bir konum, iklim ve zaman algısı ile çevresini yansıtan binalar tasarlamak,- Tarihi Alanların Yenilenmesi gibi ilkeleri sağladığı görülürken,

Tasarımın kendisinin bir çıkmaz sokak olması, “Doğal koşullar gerektirmedikçe çıkmaz sokaklardan kaçınılması” kriterine uymadığı için bu kriterden düşük puan almış ancak “Sokak ve kamusal alanların fiziksel tanımı” ilkesinin diğer kriterlerini (Uygun ölçeklendirilmiş kaldırımlar; Bina tipolojilerinin uyumu; Bina tasarımının farklı disiplinlerin yer alması; Vistaları maksimize eden sokaklar) sağladığı için bu ilkeyi sağlamaktadır.

Ön garajların tasarımda olmasa da uygulamada kullanılmasının; “Sokakların ve binaların tasarımı güvenli çevreleri güçlendirmelidir.” İlkesine dair bu kriterden düşük puan almasına neden olmuştur.

Saklı ve Düzgün tanımlanmış otopark kriterini sağlamayan tasarım, 22. İlke olan, “Yayalara ve kamu mekanına saygılı otopark alanları” ilkesini sağlamamaktadır. Bu nedenle ağırlıkları 8 – 10 arası değişen bu kriterlerden en düşük puan olan 1 almıştır.



Toplam puana bakıldığında ise, alanın uygulamasının tamamlanmış olması ancak tasarımda alanın çeper özelliklerinin yeterince tanımlanmamış olması, kullanımda tasarıma göre sözü geçen otopark alanları konusundaki farklılıklara neden olmuştur. Ancak bu gibi kriterleri sağlamamasına karşın uygulamanın, %77 ile Yeni Kentleşme Akımı İlkelerini yüksek seviyede sağlarken, tasarımın, %83 ile bu ilkeleri en üst seviyede sağladığı görülmektedir. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-7)

## **4.5. TÜRKİYE / İSTANBUL DENEYİMİ**

### **4.5.1. Kemer Country:**

Kemer Country örneğinin Yeni Kentleşme Akımı'nın Türkiye'deki ilk örneklerinden biri olması Türkiye örneği olarak ele alınmasında en büyük etken olmuştur. İstanbul'un Göktürk Beldesine bağlı, Belgrad Ormanlarının sınırında yer almaktadır. Yerleşimde, kent merkezinin olumsuz etkilerinden uzak ve geleneksel bir model benimsenmiştir. Yaklaşık 1200 ha alanda, günlük ihtiyaçların yürüme mesafesinde tasarlandığı, kent merkezine ulaşımın kolay olduğu bir yerleşim olarak tasarlanmıştır. İnşasına 1990 yılında başlanan projede birçok tasarımcı yer almıştır. Bu tasarımlardan bazıları; Yeni Kentleşme Akımı kurucularından, Andreas Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk'in tasarladığı Kemerçi Mahallesi ve Torti Gallas tarafından tasarlanan Kemerboyu Mahallesi'dir. (Özdemir, 2005)

Bölge sınırlarını oluşturan, doğal ve tarihi öğeler ile karakterize edilmektedir. Tasarımda bu öğeleri geleneksellik ile bütünleştirerek uyum sağlanmaya çalışılmıştır. 3000 kişi için hazırlanan tasarım, 575 adet konut, golf klübü, alışveriş merkezi ve spor merkezini de kapsayan kamusal alanlar, kamusal yeşil alanlar, orman alanı ve restoran, cafe, dükkanlar, çocuk yuvası gibi merkez kullanımlarını barındırmaktadır. (Özdemir, 2005; <http://www.dpz.com/projects.aspx>)

Genel itibari ile Kemer Country komşuluk biriminin bölgedeki ilk planlı yerleşimlerden biri olması, daha sonra gelen yerleşimlerin, birimin dokusal özelliklerini örnek almasını sağlamıştır. Bu nedenle komşuluk birimi genelinde uyumlu bir yapı hakimdir. Birim kendi içinde konut çeşitliliği ilkesine göre tasarlanmıştır. Kapsadığı her bir mahalle farklı tipolojik özelliklerle göstermektedir. Ulaşım sistemleri de her bir mahallede farklılık göstermektedir. Bu bağlamda bazı mahallelerde taşıtlar konutlara kadar girebilirken bazı mahallelere taşıt alınmamıştır. Sokak ağları yürümeyi

destekleyecek şekilde oluşturulmuştur ancak alanın yarıçapının geniş olması yaya dolaşımını kısıtlamaktadır. Bazı tasarım kararları;

- Doğal bütünlüğü sağlama amacı ile mahallelerin tepelerde, golf sahaları ve göletlerin ise vadilerde ve düzlüklerde konumlandırılması,
- Göletler ile bisiklet ve yürüyüş yollarının konutların aralarındaki geniş alanlarda tasarlanması,
- Yapı adalarının birbirine ara sokaklar ve yeşil akslarla bağlanması
- Sokaklarda çeşitlilik ve hiyerarşi yaratılması,
- Tanımlı kamusal alanlar ve yerel ölçekte günlük ihtiyaçları karşılayacak bir merkez tasarlanması,
- Çeşitli konut tipolojileri tasarlanması olarak belirlenmiştir.

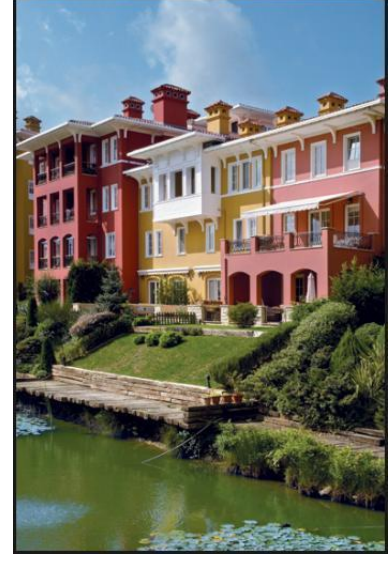
Alanda, bölgesel tipolojilerden etkilenilmiş ve sokakla, diğer binalarla ilişkileri doğrultusunda konumlarına bağlı olarak, form bakımından çeşitli 13 model konut tipolojisi yer almaktadır. Bu düzenlemeler, Türkiye'nin kentsel karakterini yansıtmının yanı sıra Vistaları tanımlamak; meydanlar gibi kentsel ihtiyaç alanları kurgulamak; bahçelerde güneş ışığını maksimize etmek; mevcut ağaçları korumak; ve kuzey rüzgarından korunmak gibi estetik ve iklimsel kaygılar da taşımaktadır. (Ödemir, 2005, Göktürk Belediyesi, 2008)

Kemer Country komşuluk biriminde, Torti Gallas'ın tasarladığı Kemerboyu Mahallesi, "Aile Yaşamı için En İyi" ödülü almıştır.

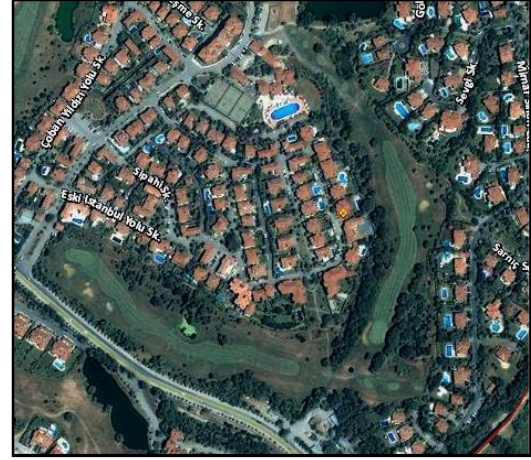
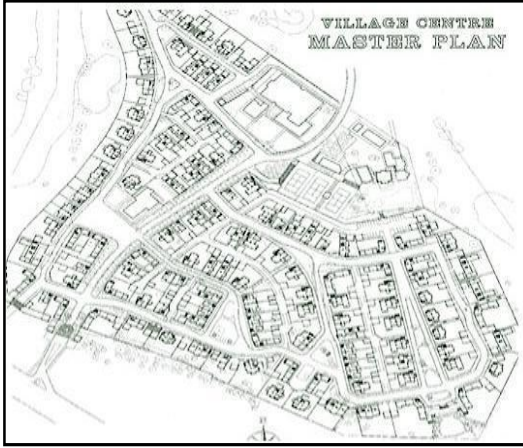
Tasarım "Komşuluk birimi, mahalle ve koridor" ölçeğinde değerlendirilecektir.



**Fotoğraf 4.44:** Kemerboyu Mahallesi, Yukarıdan Görünüş



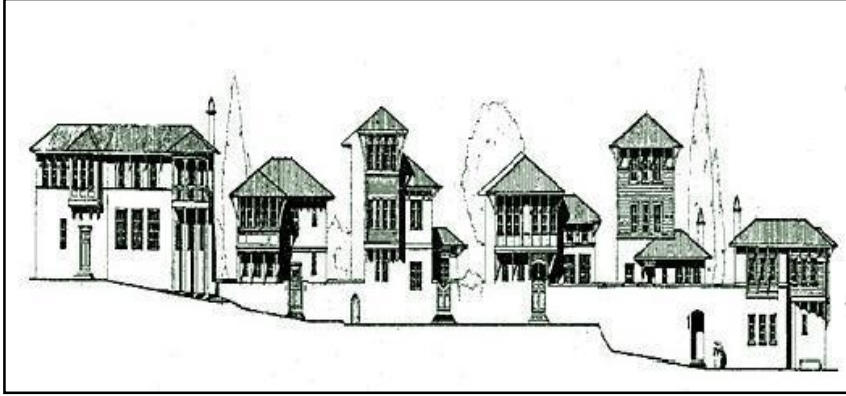
**Şekil 4.45:** Kemer Country, Kemerboyu Mahallesi, Konut Tipolojileri  
(<http://www.tortigallas.com/project.asp?p=50166>)



**Şekil 4.46:** Kemer Country Kemerçi Mahallesi Planı (<http://www.dpz.com/projects.aspx>)



**Şekil 4.47:** Kemer Country, Kemerçi Mahallesi, DPZ Tasarımı  
(<http://www.dpz.com/projects.aspx>)



**Şekil 4.48:** Kemer Country, DPZ Tasarım Kodu (<http://www.dpz.com/projects.aspx>)



**Şekil 4.49:** Kemer Country, Kemerçi M. Konut Tipolojisi (<http://www.dpz.com/projects.aspx>)

CNU Charter Değerleme Sistemine göre yapılan değerlendirmeye göre, komşuluk biriminin "Komşuluk birimi, mahalle ve koridor ölçeğinde 10. 16. Ve 18. İlkeler olan;

- Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirmek,

- Komşuluk birimi ve mahallelere dahil edilmiş sivil, kamusal ve ticari aktivitelerin konsantrasyonunu sağlamak,
- Oyun bahçesinden futbol sahalarına bir dizi park alanını ve açık alanı komşuluk birimine dağıtma ve birimler arasında bağlayıcı olarak kullanma ilkelerini sağladığı görülürken,

Yapı adalarının tanımlanan 400 m yürüme mesafesinden uzun olması; Projenin hem tasarım hem uygulama aşamasında düşük maliyetli konutlara ve gelir gruplarında çeşitliliğe yer vermemiş olması; Tasarımda ve uygulamada, Komşuluk birimi ölçeğindeki tek alternatif ulaşımın bisiklet olması ve toplu taşıma duraklarının bu geniş alanda yer almaması, hem tasarım hem uygulama aşamasının;

- Kompakt, yaya dostu ve karma komşuluk birimleri, komşuluk biriminin tasarım ilkelerini takip eden tek kullanımın hakim olduğu mahalleler ve bunların arasındaki bağlayıcılar olarak koridorlar tasarlamak,
- Araç kullanmayanlara bağımsızlık sağlayacak, yürümeyi teşvik eden, günlük aktivitelerin yürüme mesafesinde yer aldığı birimler tasarlamak,
- Sosyal ve sivil bağlantıları güçlendirecek farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren birimler tasarlamak,
- Metropolen yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı ulaşım koridorları tasarlamak,
- Toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde uygun arazi kullanım ve yapı yoğunlukları tasarlamak ilkelerinden 1 – 3 arası puan almasına neden olmuştur.

Genel toplama bakıldığında ise, tasarım aşamasının %66, uygulama aşamasının ise %62 aldığı görülmektedir. Bu sonuç doğrultusunda her iki aşamanın da üst seviyede Yeni Kentleşme Akımı İlkelerini sağladığı söylenebilmektedir. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek- 8)

#### **4.5.2. Bahçeşehir II. Kısım:**

Bahçeşehir II. Kısım projesinin Yeni Kentleşme Akımı'na dair Türkiye'den örnek proje olarak ele alınmasının en önde gelen nedeni Yeni Kentleşme Akımı'nın günümüz temsilcilerinden biri olan Torti Gallas tarafından hazırlanmış olmasıdır. Her ne kadar tasarımın tamamı uygulanmamış olsa da temel ilkeleri bakımından Yeni Kentleşme Akımı ilkelerinin benimsemiş olması ve Kemer Country örneğinden farklı

olarak prestij alan yaratmak amacı ile değil daha çeşitli gelir grubuna hitap eden, karma kullanımın hakim olduğu bir tipolojinin benimsenmiş olması, projeyi Türkiye örnekleri arasında öne çıkartmaktadır.

Proje, İstanbul'un Batı yakasında, yaklaşık 18000 ha alana sahip Büyükçekmece İlçesi'nde yer almaktadır. Büyükçekmece, Marmara denizinde kendi adını taşıyan körfezin doğu kıyısında ve yine kendi adını taşıyan 29 km<sup>2</sup>'lik alana sahip Büyükçekmece lagün gölünü içine alan bir yerleşim merkezidir. İstanbul'un temiz ve iyi düzenlenmiş 25 km uzunluğundaki sahil şeridinde sahip olan önemli sayfiye merkezlerinden biri olma özelliğinin yanı sıra tarihin izlerini taşıması planlamada önemli bir fırsat yarattığı gibi alanı çevresi için önemini arttırmaktadır. (Büyükçekmece Bel. 2010 – 2014 Stratejik Plan Raporu)

Büyük çekmece 2010 – 2014 yılı Stratejik Plan Raporuna göre alan için belirlenen genel hedefler;

- Alternatif park ve ulaşım sistemlerinin oluşturulduğu,
- Tarihin daima korunduğu, su kaynakları ve deniz gibi ekolojik unsurların vurgulandığı ve gerekli kısımlarda ıslah edilerek kullanımının sağlandığı,
- Az katlı yapıların hakim olduğu,
- Sosyal ilişkilerin güçlendirildiği,
- Altyapı sorunlarının giderildiği,
- Kültürel aktivitelerin etkin bir şekilde devamlılığının sağlandığı,
- Otopark sorunlarının çözümlendiği,
- Alternatif ulaşım sistemi olarak hafifi raylı istemlerin ön plana çıktığı,
- Yürünebilir ve yaşanabilir bir kent yaratmaktır.

Bu bağlamda, Bahçeşehir 2. Kısım olarak adlandırılan alan, 460 müstakil, 460 bitişik villa, 1400 apartman birimi, 10000 m<sup>2</sup> ticaret, perakende ve ofis alanı, 6 tiyatro ve sinema salonu, 220 araçlık yer altı otoparkı içermektedir. (Büyükçekmece Bel. 2010 – 2014 Stratejik Plan Raporu)

Tasarım sürecinde, hassas analiz sürecinin ardından geliştirilen çözüm önerileri, tasarım kararları;

- Topografyaya uygun, tanımlı kamusal alanları,

- Yerleşimin merkezinde yer alan ticari ve politik bir merkez olarak hizmet verecek bir plaza,
- Bu plaza ile sembolik bir kapı olarak tasarlanmış, tepede yer alan, yerleşime yukarıdan bakan yüksek binaların bulunduğu alanı birbirine bağlayan parklar ve su öğeleri ile tanımlanmış yaya yolları,
- Ve bu yollar boyunca yer alan, anaokulu, lise, oyun alanları, bahçeler ve küçük şelaleler ve su oyunları ile çeşitli su öğeleri şeklinde olmuştur.

Bunun yanı sıra, konutlar topografya ile uyumlu şekilde tasarlanmış, yaşam üniteleri, manzaradan ödün vermeden doğal havalandırmadan yararlanılacak şekilde tasarlanmıştır. topografya yer üstü ve altındaki otoparklara yer sağlayacak şekilde en az müdahale ile teraslandırılmıştır. (<http://www.tortigallas.com/project>)

Torti Gallas tarafından hazırlanan proje Amerikan Mimarlar Kuruluşu (AMK) ve AMK Maryland tarafından iki ödül almıştır. Bunlar;

- 2000 yılında, Amerikan Mimarlar Kuruluşu, Onur Ödülü
- Amerikan Mimarlar Kuruluşu Maryland, Onur Ödülü'dür.

Projenin CNU Charter Değerleme Sistemine göre değerlendirilmesi, "Komşuluk birimi, mahalle ve koridor ölçeği ilkelerine bağlı kriterlere göre yapılmıştır.



**Şekil 4.50:** Bahçeşehir 2. Kısım Planı ve Yukarıdan Görünüş  
(<http://www.tortigallas.com/project.asp?p=50181>)



**Şekil 4.51:** Bahçeşehir 2. Kısım, Kamusal Açık Alanlar  
(<http://www.tortigallas.com/project.asp?p=50181>)





**Şekil 4.52:** Bahçeşehir 2. Kısım, Görünüş (<http://www.tortigallas.com/project>)

Yapılan değerlendirme sonucunda; tasarımın merkezde yer almamasına rağmen transect'i tasarıma dahil etmeyerek yeşil alanda yoğun yapılaşmaya yer vermiş olması, komşuluk birimi ünitelerinin, yürünebilir mesafe olan 400 m 'nin üzerinde olması, yapı adalarının bazı yerlerde çevrelerinden dolanılamayacak kadar uzun yapılanmış olması, tasarımda ve uygulamada düşük maliyetli konut ve karma gelir gruplarına yer verilmemiş olması ve alternatif ulaşım sistemi olarak yalnızca komşuluk birimi içinde bisiklete yer verilmiş olması ve toplu taşıma durakları ile ilişkinin kurulmamış olması, projenin tasarım ve uygulama aşamalarında, komşuluk birimi ölçeğinin, 1., 2., 3., 4., 5. ve 9. İlkelerini gerektiği gibi sağlayamamasına neden olmuştur.

Bu bağlamda yapılan proje her iki aşamada da,

- Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirmek,
- Kompakt, yaya dostu ve karma komşuluk birimleri, komşuluk biriminin tasarım ilkelerini takip eden tek kullanımın hakim olduğu mahalleler ve bunların arasındaki bağlayıcılar olarak koridorlar tasarlamak,
- Araç kullanmayanlara bağımsızlık sağlayacak, yürümeyi teşvik eden, günlük aktivitelerin yürüme mesafesinde yer aldığı birimler tasarlamak,
- Sosyal ve sivil bağlantıları güçlendirecek farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren birimler tasarlamak,
- Metropolen yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı ulaşım koridorları tasarlamak,

- Toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde uygun arazi kullanım ve yapı yoğunlukları tasarlamak,
- Oyun bahçesinden futbol sahalarına bir dizi park alanını ve açık alanı komşuluk birimine dağıtma ve birimler arasında bağlayıcı olarak kullanma ilkelerini kısmen sağlamaktadır.

Bu bağlamda tasarım süreci değerlendirme sonucundan, %68 puan ile Yeni Kentleşme İlkelerini üst seviyede sağlarken, uygulama sürecinde bazı yeşil alanların yapı adası olarak yeniden düzenlenmesi ve uygulamanın yaklaşık %50'sinin tamamlanmamış olması, bu sürecin %59 almasına neden olmuştur. Bu puanlar % 41- 60 arasında olduğu için 3 yıldız olarak, ilkeleri orta seviyede karşılamaktadır. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-9)

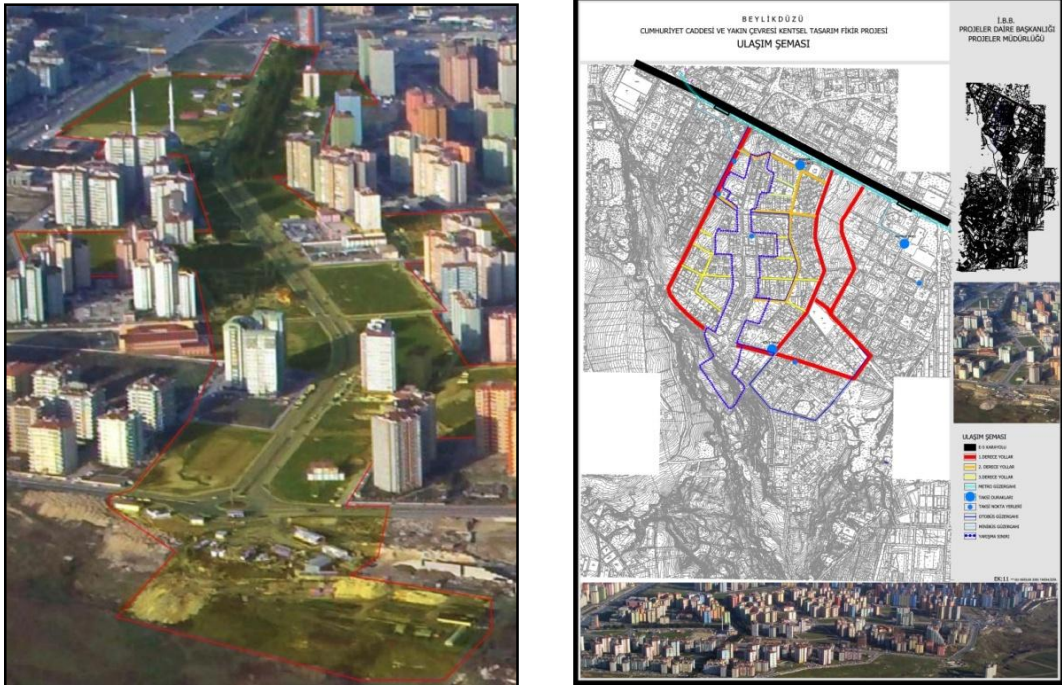
#### **4.5.3. Cumhuriyet Caddesi, Beylikdüzü:**

Proje alanı, ana ulaşım güzergahlarından giriş alan, 1,5 km uzunluğunda ve 200 m. genişliğinde alanı kapsamaktadır. Yapılan tasarım, Türkiye'deki cadde ve sokak tasarımlarından farklı olarak, sokağı yalnızca çeşitli peyzaj düzenlemeleri ile değil, bir bütün olarak ve tanımlı tasarım ilkeleri bağlamında ele almıştır. Bu da projeyi Türkiye açısından önemli kılmakta ve bu bütüncül kentsel tasarım yaklaşımı ile sokak ölçeğindeki diğer projelerden farklılaşması seçilmesindeki en büyük etkeni oluşturmaktadır. Bu bağlamda tasarım, Beylikdüzü ve yakın çevresinde ikamet edenlerin günlük ihtiyaçlarının yanı sıra, ticari, sosyal, kültürel ve rekreatif ihtiyaçlarını da karşılamak üzere 2006 yılında Projeler Müdürlüğü tarafından açılan bir yarışma ile gündeme gelmiştir. Yarışmanın amacı, alanı çekim merkezi haline getirmek, canlandırmak ve kimlikli, çağdaş bir vizyon yaratmaktır. alternatif ulaşım sistemi olarak metro sistemi ile desteklenecektir. (Yarışma Şartnamesi, 2005)

Proje alanında yer alan işlevlerin birbirileri ve çevreleri ile uyumlu ve ilişkili gelişimi ön şarttır. Alanda yer alan işlevler şu şekilde tanımlanmıştır;

- Alışveriş alanları, açık ve kapalı yeme içme mekanları, iş yerleri ve finans kuruluşlarını da içeren ticaret alanları,
- Belediye Spor Tesis Alanını, açık spor alanları ve çocuk oyun alanlarını içeren Spor ve oyun alanları,

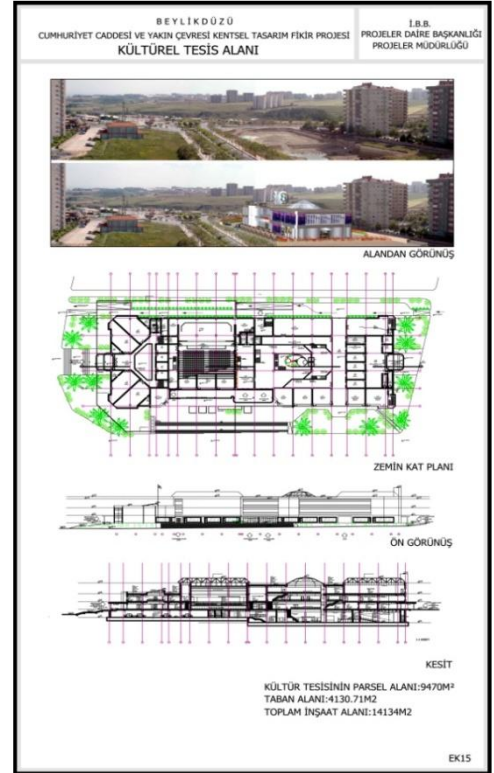
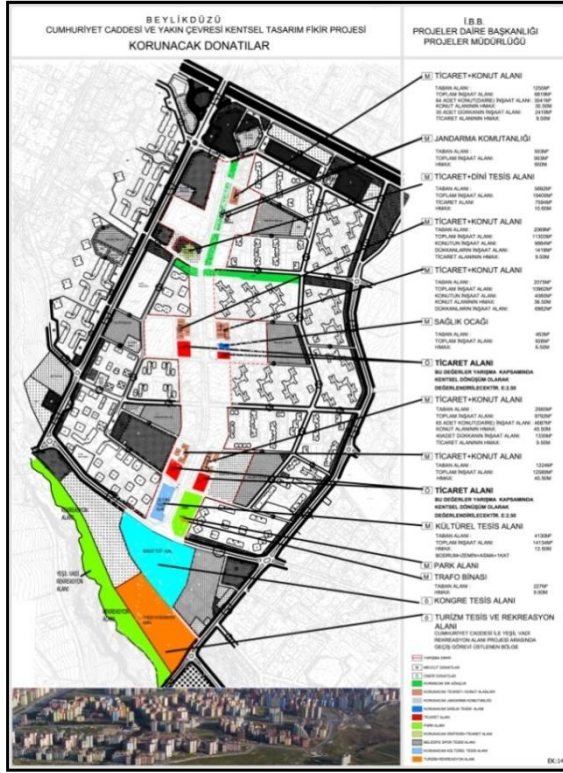
- Amfi tiyatro, gösteri ve etkinlik alanları, su ögeleri, suni göletler ve plastik sanatlar gibi ögeler içeren Kent meydanı ve yayalaştırılmış aktivite alanları,
- Otobüs güzergâhı, minibüs güzergahı, servis yolları, açık ve kapalı otopark alanları, bisiklet yolları ve park yerlerinin, yarışma alanı dışındaki mevcut düzenlemede devamlılığını sağlayacak ulaşım çözümleri,
- Yürüyüş yolları, koşu parkurları ve özürlü rampaları ile yüksek erişim ve dolaşımın sağlanması,
- Kent mobilyaları, zemin kaplamaları ve duvar elemanları da dahil olmak üzere sert peyzaj elemanları, çim, çalı ve bitki türlerini içeren, yumuşak peyzaj elemanlarının dengeli ve uyum içinde olduğu peyzaj düzenlemeleri,
- Kültürel tesis alanları. (Yarışma Şartnamesi, 2005)



Şekil 4.53: Cumhuriyet Caddesi, Alan Sınırları ve Yukarıdan Görünüş (İMP, 2006)



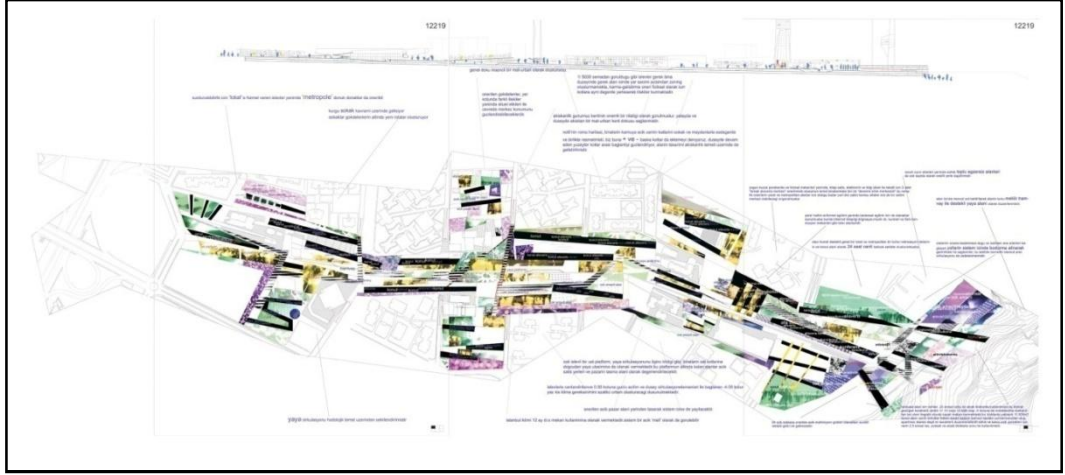
Şekil 4.54: Cumhuriyet Caddesi, Yukarıdan Görünüş (İMP, 2006)



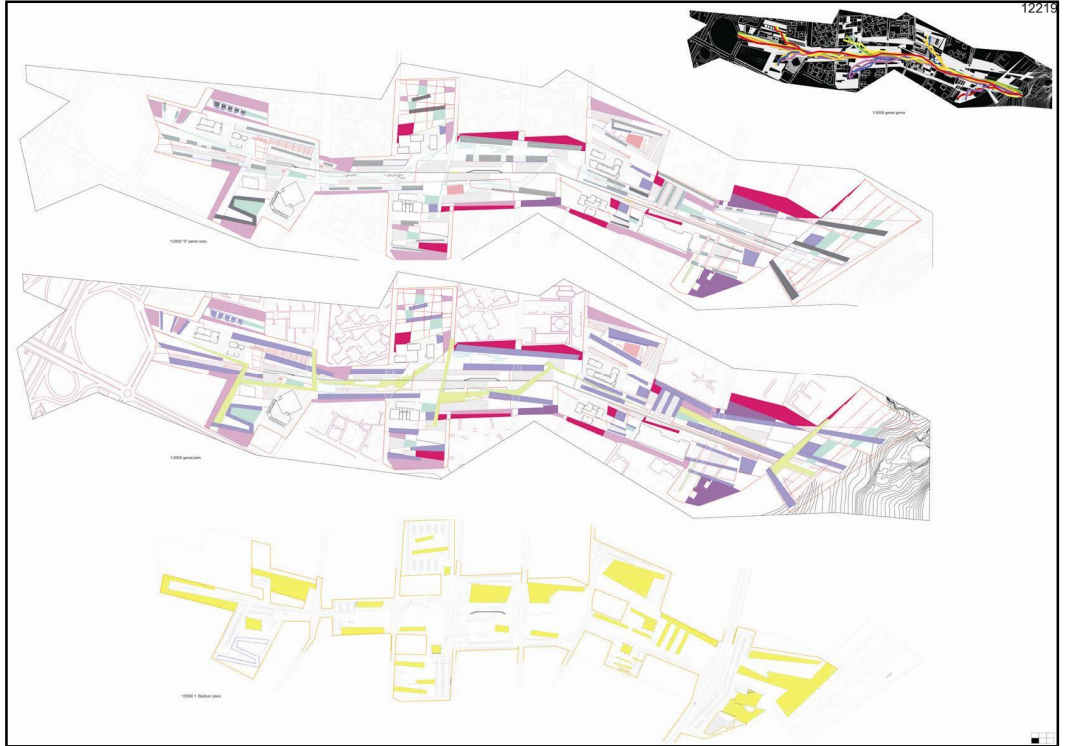
**Şekil 4.55:** Cumhuriyet Caddesi, 2006 Yılı Mevcut Yapılar (İMP, 2006)

Bu amaç ve hedefler doğrultusunda, tasarımın önerileri şu şekildedir;

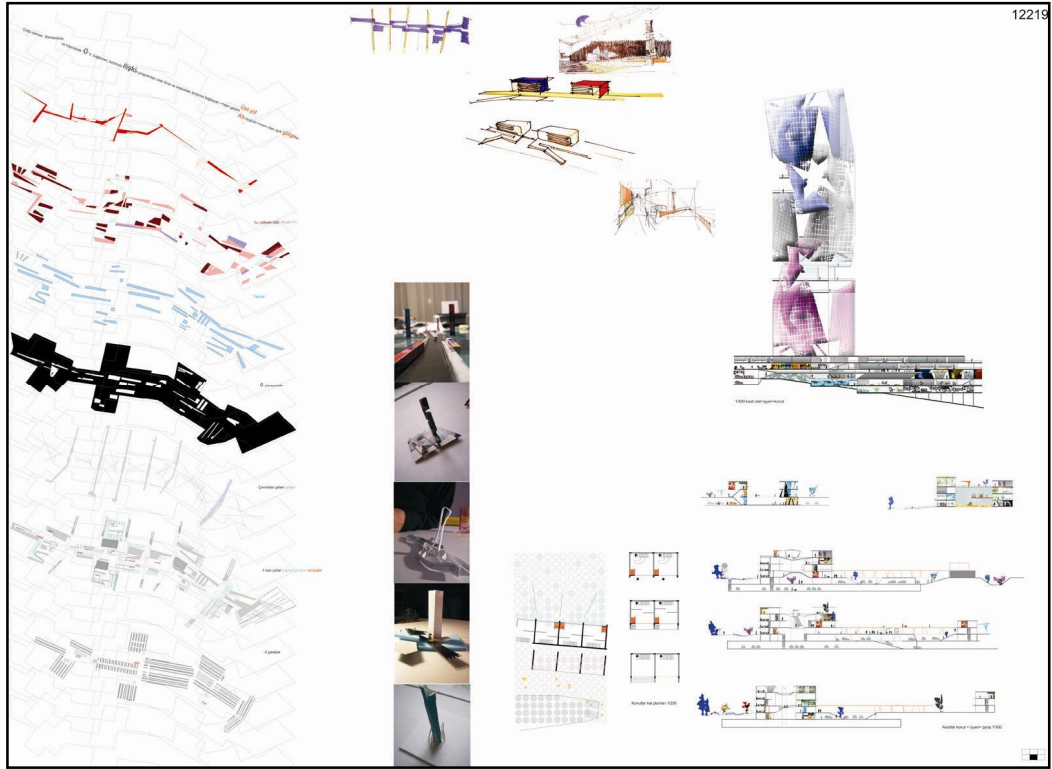
- Alanda merkez imajı yaratma ve bu imajı yaratacak gökdelenler,
- Fiziksel olarak tüm kotlarda karma kullanımı destekleme,
- Farklı kotlarda yapılacak düzenlemelerle, yaya akışını hem yatayda hem de düşeyde sağlamak,
- Temalı alışveriş merkezleri ile alanı çekici kılmak,
- 24 saat canlı bir şehir yaratmak,
- Çocuk oyun ve toplu egzersiz alanları tasarlamak,
- Mevcut tramvay ulaşımı esas alınarak mevcut yolu kaldırmak, yolları sistemde yer altına alarak mevcut akışkanlığın devamlılığını sağlamak,
- İklimsel öğelerin elverişli oluşunu değerlendirerek sistemin tamamını açık bir alışveriş merkezi gibi tasarlamak,
- Alçak katlı yapılardan oluşan 11000 m<sup>2</sup> konut alanı (toplamda zemin, +4, -4 kat) sağlamak,
- Yapı adalarında, (bitişik, bahçeli ve üst kat konutları içeren) ve bina kullanımlarında çeşitlilik sağlamak.



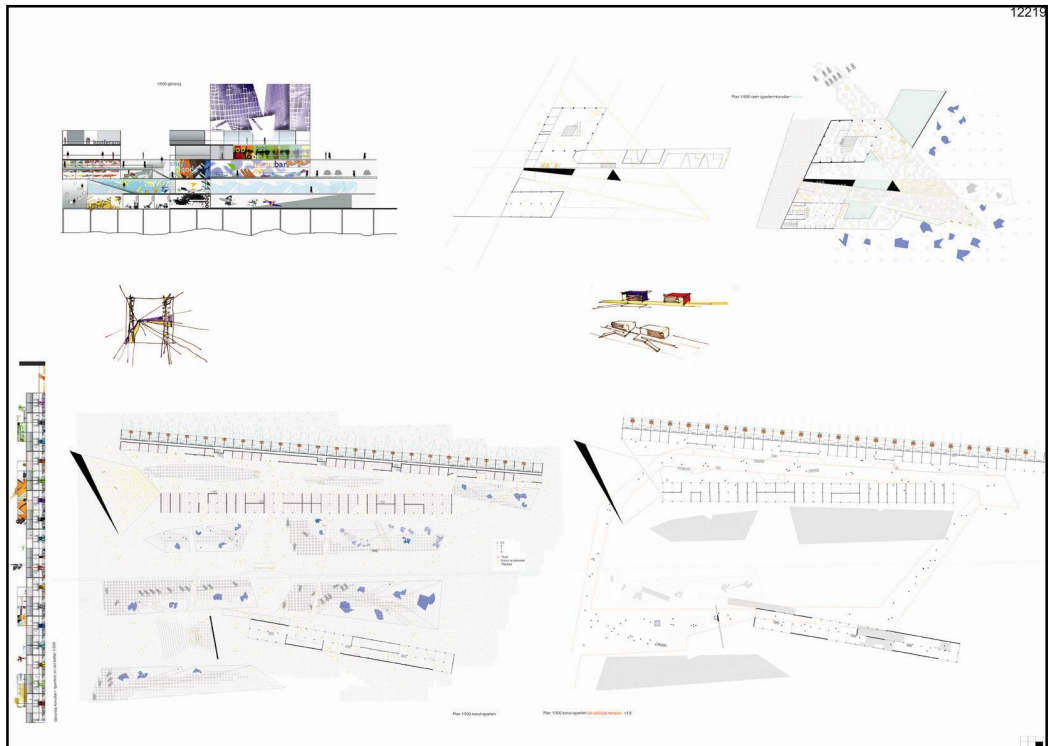
Şekil 4.56: Cumhuriyet Caddesi, Öneri Plan Şeması (İMP, 2006)



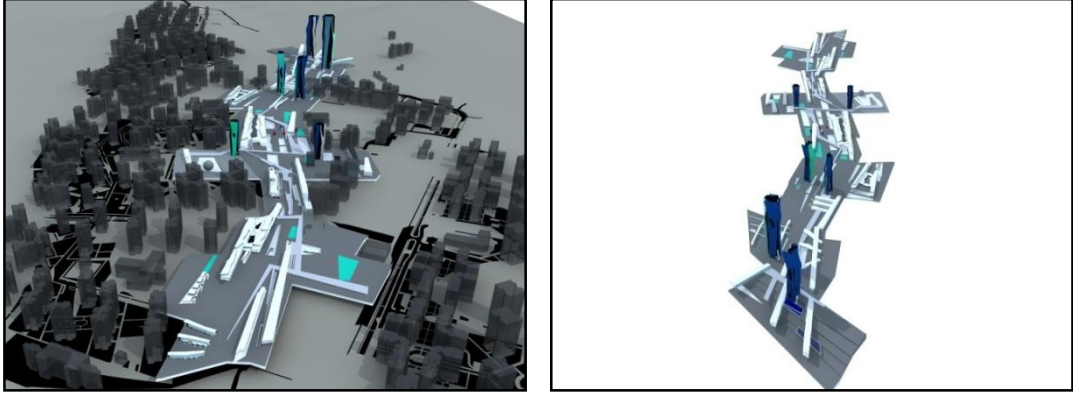
Şekil 4.57: Cumhuriyet Caddesi, Öneri Kat Kullanımları (İMP, 2006)



Şekil 4.58: Cumhuriyet Caddesi, Öneri Yüzey İlişkileri (İMP, 2006)



Şekil 4.59: Cumhuriyet Caddesi, Öneri Bina Kesitleri (İMP, 2006)



**Şekil 4.60:** Cumhuriyet Caddesi Bina Tipolojisi Üç Boyutlu Görünüş (İMP, 2006)



**Şekil 4.61:** Cumhuriyet Caddesi, 2010 Yılı Mevcut Durum (İMP, 2006)

Bu bilgiler doğrultusunda projenin CNU Charter Değerleme Sistemine göre değerlendirmesi “Yapı adası, sokak ve bina” ölçeğinde yapılmıştır. değerlendirmenin uygulama aşamasında, tasarıma dair herhangi bir uygulamaya gidilmediği için mevcut durum değerlendirilmiştir.

Yapılan değerlendirme sonucunda,

“Yapı adası, sokak ve bina” ölçeğinin 1. ilkesi için tasarım, tasarım kodlarına yer vermemiş olması ve çevre yapılarla uyumlu olmaması nedeni ile 1. Ve 2. Kriterlerden 1 puan alırken mevcut durum deseni çevresiyle uyumlu olduğundan 4 puan almıştır. Ancak mevcut durumda, kod sisteminin olmaması, korunaklı alanlar

oluşturmaması ve tanımlı yaya güzergahlarının olmaması gibi unsurlar, alanının bu günkü durumunun 1., 3. ve 4. Kriterlerden 1 almasına neden olmuştur.

Düşük maliyetli konuta yer verilmemiş olması, alanın tamamen bir prestij alanı olarak düzenlenmesi, düşük maliyetli konutlaşmanın diğer konutlardan ayırt edilememesi ise 2. İlkeye dayalı kriterinden 1 puan almasına neden olmuştur. Ancak mevcut durumda alandaki çok az sayıda yapılaşmanın dokuya uyumlu olması ve çok yüksek gelir grubuna hitap etmemesi mevcut durumun bu kriterden 4 almasını sağlamıştır.

Ayrıca, tasarımda tanımlı otopark alanlarının bulunması ve bu alanların akışkanlığı ve görselliği bozmayacak şekilde gizlenmiş olması tasarım için olumlu iken, mevcut durumda alan ve yakın çevresinde tanımlı bir otopark alanının olmaması buna dayalı kriterlerden puanının düşük olmasına neden olmuştur.

Tasarım sürecinde mevcut ağaç dokusunun korunmamış olması ve sağlık birimi postane gibi temel ihtiyaç noktalarının tanımlanmamış olması, aynı şekilde yürüme mesafesinde bir temel ihtiyaç noktasının olmayışı ve bitki örtüsüne dair bir kararın olmaması, yerel ve tarihsel özellikleri yansıtmıyor olması, suyun geri dönüşümü ve metropol ölçeğinde erişilebilirliğe dair bir kararın olmaması her iki durumun da düşük puan almasına neden olmuştur. Bunun yanı sıra tasarımın zemin üstü konut kullanımları ile mahremiyeti sağlaması buna bağlı kriterden 4 almasını sağlamıştır.

Tasarım, geçirgenliğe önem vermiş olması ancak alanda yönlendirici öğeler bulunmadığı gibi, kamusal alanların öncelikli ve baskın karakterde olmaması ancak çağdaş yaklaşımı ve zamanı yansıtmaya gayretinin yanı sıra, tasarıma iklimsel öğeleri dahil etme çabası bu aşamanın buna bağlı kriterlerden 3 – 4 arası puan almasına neden olmuştur. Mevcut durumda her ne kadar alanın merkez noktasına yakın bir park alanı bulursa ve alanı kesen bir yeşil aks yer alsada bu sistemlerin birbiri ve çevresi ile ilişkilerinin zayıf olması ve kamusal alanların sokak düzenlemesi dahil yaya öncelikli düzenlenmemiş olması, sürecin 1 ve 2 puanları almasına neden olmuştur.

Sonuç olarak, hem tasarım hem de mevcut durum “Yapı adası, sokak ve bina” ölçeğinin, 2., 3., 4. ve 8. İlkeleri olan,

- Çevresi ile kusursuz şekilde ilişkilendirilmiş bireysel mimari projeler üretme,
- Açıklık ve erişilebilirlikten ödün vermeden güvenli çevreleri güçlendiren sokak ve binalar tasarlamak,



- Yayalara ve kamu mekanlarının formuna saygılı şekilde metropolün gelişimi için yeterli otopark alanına yer sağlamak,
- Net bir konum, iklim ve zaman algısı ile çevresini yansıtan binalar tasarlamak ilkelerini üst düzeyde sağlarken, tasarım;
- Fiziksel olarak tanımlı sokak ve kamusal alanlar yaratma,
- Yayalar için güvenli, rahat ve ilginç sokaklar ve meydanlar yaratmak,
- İklim, topografya, tarih ve bölgenin konut örneklerine dayalı mimari ve açık alan tasarımları hazırlama,
- Toplumsal kimlik ve demokratik kültürü güçlendirmeye yardımcı, formları belirgin kamu yapıları ve kamusal toplanma alanları yaratmak,
- Toplumun devamlılığı ve gelişimi için tarihi binaların ve mahalleleri yenilemek ilkelerini orta düzeyde, mevcut durum ise alt düzeyde sağlamaktadır.

Değerlendirmenin sonucunda, tasarımın final puanı %64 ile (%61-80 arası 4 yıldız) Yeni Kentleşme Akımı İlkelerini üst düzeyde sağlarken, mevcut durum, %41(%41 - %60 arası 3 yıldız) ile orta düzeyde ilkeleri sağlamaktadır. (Değerlendirme Tablosu için Bkz. Ek-10)

#### **4.6. BÖLÜM SONUCU**

Değerlendirilen örneklere ve incelenen kongrelere dayanarak, Yeni Kentleşme Akımı'nın özellikle son on yılda Avustralya'dan Orta Asya'ya ve Uzak Doğu'ya hızla yayılmaktadır. "Charter of the New Urbanism" ile yayımlanan ilkelerin güncellenmesi gündeme gelmişse de, Yeni Kentleşme İlkeleri 10 yıldır değişmeden günümüzde de geçerliliğini sürdürmektedir.

Yapılan değerlendirmeye göre, Charter'ın yayınlandığı yıl olan 2000 yılından günümüze kadar olan 10 yıllık dönemde yapılmış olan kongrelerde sıklıkla ele alınan konular, "Ulaşım; Çevre; Sürdürülebilirlik; Ekoloji; Tasarım Kodları; Akıllı Büyüme ve Transect" olup, bunu "Sağlıklı Toplum, Çeşitlilik, Erişilebilirlik" daha sonra ise, "Tasarım Süreci ve Düşük Maliyetli Konutlaşma" izlemiştir. .

Bu bağlamda ulaşım başlığı altında "TOD", "Yaya Ulaşımı", "Sürdürülebilir Ulaşım Sistemleri", "Koridorlar", "Ulaşım ve Çevre İlişkisi" gibi temel başlıklar ele alınmıştır. Çevre konuları kapsamlı bir konu olarak ele alınan tüm konular ile ilişkilendirilmektedir. Kongreler, Doğal, yapılı, toplumsal, tarihi vb. çevreyi bu başlık altında tanımlarken çevresel faktörlerin "Ulaşım, İletişim, Ekoloji, Mimari ve Tasarıma" olan etkileri incelenmiştir. Sürdürülebilirlik ve Ekoloji kavramları sıklıkla bir

arada işlenirken, bu başlıklar altında kentin iklimsel, coğrafi öğelerinden kentsel tasarımda nasıl yararlanılabileceği ve kentsel baskının olumsuz etkilerine (CO2 Emisyonu gibi) karşı ne tür çözüm önerileri getirilebileceği tartışılmıştır. Ayrıca bu on yılda “Tasarım Kodları, Akıllı Büyüme ve Transect”, Yeni Kentleşme Akımı'nın kent tasarımına dair öne çıkarttığı önemli bulgulardan bir kaçı olmuştur. Tasarım ve planlamaya yardımcı bu yöntemler, metropoliten bölgeleri, kentleri ve komşuluk birimlerini, “Doğal çevreleri ile bütünleşik, doğaya ve insana saygılı, küreselleşmenin olumsuz etkilerinden uzak ve sorumluluk sahibi toplumlar” yaratmayı amaçlamış ve son yıllarda özellikle Amerika ve Avustralya'da tasarım sürecinin önemli birer parçası haline gelmişlerdir. Ayrıca bu dönemde, Yeni Kentleşme İlkelerini tasarım ve uygulamalarına yansıtan, sosyal ve ekonomik açıdan sağlıklı, güvenli kentler yaratmanın temelini çeşitli, erişilebilir, farklı gelir gruplarına, etnik ve yaş gruplarına, farklı konut tipolojilerine ve kullanımla ev sahipliği yapan canlı kentler olduğu vurgulanmıştır. Bunun yanı sıra üç ölçeğin de, yerleşimlerin yerel tarihi, iklimsel, doğal ve mimari özelliklerini taşıması gerekliliği vurgulanmıştır.

Kongreler kapsamında tanıtılan “CNU Charter Değerleme Sistemi” de Yeni Kentleşme Akımının üç ölçeği için tanımlanmış olan 27 ilkeyi temel alarak tartışılan bu konuları, ilkelere araç olacak kriterler olarak farklı ölçeklerde dağıtmıştır. Kriterlerde temel konular da tıpkı kongrelerde olduğu gibi, “Ulaşım” ile ilişkili yaya dolaşımı, otoparklar, koridorlar, erişilebilirlik”, “Çevre” ile ilişkili, metropolü güçlendirecek politikalar, “Ekoloji” başlığında, su havzalarının ve kaynaklarının korunması, yağmur suyunun geri kullanımı, topografyaya müdahalenin minimum düzeyde olması ve bitkilendirme, ayrıca tüm bunları destekleyecek “Tasarım kodları hazırlama” olmuştur.

Bu bağlamda ele alınan örneklerden her birinin tasarım aşamasında en az üst seviyede Yeni Kentleşme İlkelerini sağladığı görülmüştür. Özellikle Amerika ve Avustralya'nın hem tasarım hem uygulama aşamalarında ilkelere bağlı kalmış olması bu ülkelerden ele alınan örneklerin genel itibari ile en üst seviyede Yeni Kentleşme Akımı İlkelerini sağlaması ile sonuçlanmıştır. Türkiye, İstanbul'dan ele alınan örneklerde özellikle Bahçeşehir ve Beylikdüzü, Cumhuriyet Caddesi tasarımlarının tamamının ya da bir kısmının uygulanmamış olması özellikle uygulama aşamasında ülkemizden ele alınan örneklerin diğer örneklere göre daha düşük yüzdeler almasına neden olmuştur.

Bunun yanı sıra en başta Yeni Kentleşme Akımının ilk uygulaması olan Seaside örneği olmak üzere Yeni Kentleşme tasarımlarının, uygulamadaki genel probleminin

düşük maliyetli konutlar olduğu görülmüştür. Türkiye’den hem Kemer Country hem de Bahçeşehir örneklerinde de olduğu gibi, bu ilkeler doğrultusunda hazırlanan tasarımlar, uygulamaların ardından prestij konut alanları haline dönüşmektedir. Bu da hedeflenenin tersine, Kemer Country örneğinde olduğu gibi kapalı sitelere dönüşmekte ve yeni yerleşecek kişiler dahi bir dizi görüşme sonucu seçilerek, kutuplaşmayı arttırabilmektedir. Böylece temel hedef olan “Kamusal Alan” özel alana dönüşmektedir.

Kısaca Yeni Kentleşme İlkeleri ne kadar yaşanabilir ve çeşitli kentler yaratmaya çalışırsa çalışsın, uygulama süreci ve tasarım bir arada ve uyumlu şekilde yürümedikçe ve kontrol altına alınmadıkça istenmeyen sonuçlar ortaya çıkmaya devam edecektir. Bu bağlamda uygulama sürecinde ortaya çıkabilecek dış etkiler iyi tanımlanmalı ve çözümler geliştirilmelidir.

## 5. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

“Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarımın Değişen Rolü Ve Yeni Kentleşme Akımı İlişkisi Üzerine Bir İrdeleme” başlıklı çalışmada, Yeni kentleşme Akımı Sürecinin son 10 yıllık değerlendirmesi amacıyla 1950’li yıllardan bu yana kentsel değişim sürecinin Yeni Kentleşme Akımı oluşum sürecine etkileri değerlendirilmiş ve bu dönemdeki uygulamaların değerlendirmesi yapılmıştır.

Buna göre, Yeni Kentleşme Akımı, 1940’lı yıllardan başlayarak, Sanayileşme süreci ile birlikte ortaya çıkan kent planlama yaklaşımlarının kentin, özellikle sosyal ve fiziksel yapısında yarattığı olumsuz etkilere karşılık olarak 1990’ların başında ortaya çıkmıştır.

Bu bağlamda, 1950’li yıllardan Yeni Kentleşme Akımı’nın ortaya çıkışına kadarki bu süreçte kentleşme ve kentsel tasarım boyutunda ele alınan konuların dönem sırası ile;

- Geçmiş kent formlarının örnek alınması,
- Hızlanan kentsel büyümeye yeni çözümler üretme ihtiyacının vurgulanması,
- Kentsel Tasarım kavramının, mimar ve plancının rolünün yeniden tanımlanması ile kamusal mekanının öneminin vurgulanması ve Aldo Rossi, “Kentsel Eserler” düşüncesinin ortaya çıkışı,
- Modern Kent sorunlarının tartışılması, Colin Rowe, Fred Koetter “Kolaj” düşüncesinin ortaya çıkışı,
- Toplum ve Çevre ilişkisinin tanımlanması, çevresel bir tasarım yaklaşımı olarak, Leon Krier’in “Kent Bölgeler” yaklaşımı,
- Hızlı büyümenin kentlerde yarattığı aynışma sonucunda ortaya çıkan güvensizlik yaratan yerleşmelerin toplumsal ve bireysel etkileri ve kent merkezinin etkisini kaybetmesine karşılık çözüm önerileri getirilmesi, bu çözüm süreci kapsamında Yeni Kentleşme Akımı’nın ve Allan Jacobs, Donald Appleyard’ın

“Yaşanabilir Sokaklar” düşüncesinin ortaya çıkışı, bu doğrultuda toplum hayatını iyileştirme çabaları,

- Yeni Kentleşme Akımı'nın Amerika ve Dünya'da yayılmaya başlaması şeklinde olduğu görülmektedir.

Özetle, bu büyüme ve yayılma süreci ile ortaya çıkan çözüm önerileri kentleşme akım ve yaklaşımlarının temelini oluşturmuştur. Toplum ve fiziksel çevre ilişkisi, kentsel tasarım ve disiplinler arası ilişkiler, bütüncül bir yaklaşım olarak kentsel tasarım gibi konular bu süreçte, kuramların gelişiminde önemli konular olarak ortaya çıkmıştır.

Bunun yanı sıra ele alınan dönemde “Geleneksellik” ve geçmiş örneklerin yeniden değerlendirilmesi her zaman önemli bir konu olarak gündemde kalmıştır. Geleneksellik yaklaşımının daha sonra, Kentsel Tasarım yaklaşımlarının kuramsal gelişim sürecinde - kent içindeki ve kent dışı banliyölerdeki kaybolan ölçeğe ve zarar gören doğal alanlar ve bozulan fiziksel, sosyal çevre bütünlüğüne karşı ortaya çıkan - Yeni Kentleşme Akımı'nın temelini oluşturduğu görülmektedir. Bu bağlamda, “Geleneksellik” kavramı geçmiş kent formlarının sağlıklı toplumsal yapısını ve kompakt, insan ölçeğinde ve doğa ile bütünleşen özelliklerini günümüz modern kentleri ile sentezleyerek, son yıllarda Yeni Kentleşme Akımı ilkeleri ile tasarlanan projelerde karşımıza çıkmaktadır.

Bu örnekler, “kullanım, nüfus, gelir ve yapı tipolojileri bakımında çeşitli”, “yürünebilir” ve “insan ölçeğinde” formlar içermektedir. Kentlerde otomobil kullanımına bağlı gelişmelerin, büyük alışveriş merkezlerinin ve geniş otopark alanlarının yarattığı olumsuzlukların giderilmesi hedeflenmektedir.

Bu hedef doğrultusunda Yeni Kentleşme Akımı, “Geleneksel Mahalle tasarımı” ve “Ulaşım Odaklı Gelişme” ya da “Yaya Cepleri” olmak üzere iki temel tasarım yaklaşım geliştirmiştir. “Geleneksel Mahalle Tasarımı” yaklaşımı, insan ölçeğini temel alan, kentsel mekanın otomobil bağımlılığından kurtarıldığı, kentsel parçalanmaya neden olan geniş kullanımların yerine küçük parseller ve yürünebilir mesafelerde yapı adalarının tasarlandığı, yerleşimler tasarlamayı amaçlamaktadır. “Ulaşım Odaklı Gelişme” ya da “Yata Cepleri” yaklaşımında ise, ekolojik prensipleri içeren yerleşimlerin, metropoliten ölçekte oluşturulmuş ulaşım ağları boyunca konumlandırılmasını amaçlamaktadır.

Yeni Kentleşme Akımı, bu yaklaşımların uygulamalarını “Bölge”, “Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor”, “Yapı Adası, Sokak ve Bina” olmak üzere belirlenen üç ölçeğe bağlı olarak oluşturduğu ve “Charter of the New Urbanism” ile yayınlanan 27 ilkeyi temel alarak gerçekleştirmektedir. Bu bağlamda bir yerleşimde bölgesel bütünlüğün sağlanabilmesi için komşuluk birimi ve yapı adası ölçeklerinde ortaya çıkacak “Kent içi Yenileme Alanları”, “Kent içi Dolgu Alanları”, “Kent Dışı Yeni Gelişme Alanları ya da “Kent Dışı Banliyö Alanlarının” aynı ilkeler doğrultusunda düzenlenmesi gerekliliği vurgulanmıştır. Bu doğrultuda ele alınan örneklerin en belirgin özelliği yerleşmelerin tasarımında “kamusal alanın” ön plana çıkartılması olmuştur. Ayrıca bu üç ölçek için de temel ilkeler; “Çeşitlilik”, “Yaya Ölçeği”, “Erişilebilirlik” ve “Tanımlı Kamusal Alan Tasarımları” olarak tanımlanabilmektedir.

Yeni Kentleşme Akımı bu yaklaşımı yaymak ve insanları bu konuda eğitebilmek üzere bir dizi “Yeni Kentleşme Kongresi” düzenlemektedir. Bu kongreler akımın yayılmasını sağlarken etkinliğini de arttırmıştır. Yeni Kentleşme Akımı’nın son 10 yıllık gelişimini bağlamında yapılan değerlendirme sonucunda, son 10 kongre genelinde en sık ele alınan konuların, “Ulaşım; Çevre; Sürdürülebilirlik; Ekoloji; Tasarım Kodları; Akıllı Büyüme ve Transect” olduğu, bunu “Sağlıklı Toplum, Çeşitlilik, Erişilebilirlik” daha sonra ise, “Tasarım Süreci ve Düşük Maliyetli Konutlaşmanın izlediği görülmüştür. Buna göre, Yeni Kentleşme Akımı gelişmeleri;

- Yayaların öncelikli olmadığı geniş ve tek kullanımlı alanlar yerine yürünebilir komşuluk birimlerinin tasarlandığı,
- Bahçeli müstakil konutlardan apartmanlara kadar çok çeşitli konut seçeneklerinin yer aldığı,
- Katılımcı planlama ile komşuluk birimlerindeki herkesin yaşamsal ihtiyaçlara kolay erişiminin sağlandığı,
- Çocuklar, yaşlılar ve otomobil kullanmayanlar için, hayatın kolaylaştırıldığı,
- Doğası ve iklimi ile barışık yerleşimler olarak tasarlama girişimlerini bu kongreler ile geliştirmekte ve ileriye taşımaktadır.

Bu tartışmalar doğrultusunda, Yeni Kentleşme Akımı’nın ilk uygulaması olan “Seaside Village” örneğinde günümüze kadar olan dönemde ele alınan projelerin değerlendirilmesi sonucunda, ele alınan örnekleri için, hazırlanan tasarımların tamamının bu ilkeleri üst ve en üst seviyelerde karşıladığı görülmüştür.

Bunun yanı sıra değerlendirmelerden görülmektedir ki, proje uygulama aşamasında süreç ve süreç sonrasındaki çevresel etkenler ya da uygulama sonrası alana karşı talebin artış ya da düşüşü gibi konuların tasarım ve uygulama süreçleri arasında farklılıklara neden olduğu görülmüştür. Bu nedenle uygulama süreci ne kadar kontrol altına alınsa da bu tür etkiler tasarımdaki beklentilerin tam olarak karşılanamamasına neden olabilmektedir. Özellikle, Seaside Village ve Kemer Country örneklerinde olduğu gibi artan ilgi, alanın çeşitli gelir gruplarına hizmet etme ilkesinden farklı olarak bu alanları yalnızca prestijli ve yüksek gelir grubunun karşılayabileceği konut alanlarına çevirebilmektedir. Bu durum uygulama aşamasında projelerin Yeni Kentleşme Akımı ilkelerini daha düşük seviyede sağlamasına neden olmaktadır.

Yeni Kentleşme Akımı projelerin en önemli maddelerinden biri, tasarlanan yerleşimlerin otomobil bağımlılığından kurtarılmasıdır. Bu bağlamda, Amerika, Avrupa ve Avustralya'dan incelenen örneklerin kent bütününde alternatif ulaşım bağlantılarına daha titiz yaklaştığı, ancak Türkiye örneklerinin ulaşım bağlamında zayıf kaldığı görülmektedir. Bu bağlamda, Kemer Country ve Bahçeşehir gibi kent merkezinden uzak yerleşmeler, komşuluk birimi ölçeğinde tek ulaşım alternatifinin bisiklet olduğu yerleşimler olarak tasarlanmış olması ve bu yerleşimlerin 5 dakikalık yürünebilir mesafeyi tanımlayan 400 m'den büyük olması uygulama sürecinde zorluklara neden olarak ulaşım bağlamında tasarımların zayıf kalmasına neden olmuştur.

Bir diğer madde olan, tasarlanan yerleşimlerin bölgenin, tarihsel, yerel mimari ve doğal özelliklerine uygun tasarımlar geliştirilmesine ele alınan tüm örneklerde önem verilmiştir. Ancak İstanbul genelinde ele alınan projelerde yerel özelliklerin ikinci planda ele alındığı görülmektedir. Bunun yanı sıra bu örneklerin, Kırdan Kente Transect'te T2, Kırsal Rezerv ve T3, Alt Kentsel alanlarda yer alması ve ön görülen yoğunluktan daha yüksek yoğunluklara sahip olması, metropoliten ölçekte kimliğin tanımlanması ve bütünlüğün sağlanması açısından zorluklar doğurmaktadır.

Ayrıca, Yeni Kentleşme Akımı'nın en önemli ilkelerinden biri olan Kullanımlarda ve Nüfusta Çeşitlilik ilkesinin, ele alınan örnekler bağlamında özellikle "Komşuluk Ünitesi, Mahalle ve Koridor" ve "Yapı Adası, Sokak ve Bina" ölçeklerinde ikinci plana atıldığı görülmektedir. Özellikle İstanbul genelinde ele alınan örneklerde, konut tiplerinde ve büyüklüklerinde ele alınan çeşitliliğin, genellikle belli bir gelir grubuna farklı seçenekler sunmak üzere düzenlendiği görülmüştür.

Tartışılan bu tanımsızlıkları gidermek için;

- Kentsel tasarım bütünlüğünü sağlamak ve metropoliten ölçekte kimliğin tanımlı hale gelmesini sağlamak için gerekli tanımlamaların tüm tasarım ölçekleri için yapılması gerekmektedir,
- Yeni gelişme süreçleri, kentin büyüme dinamiklerini büyük ölçüde etkilemektedir. Bu nedenle bölge ölçeğinde planlar bu süreci kontrol altına almalı, bunu yaparken de kent bütünlüğünü bozmaktan ve doğal alanların tahribatından kaçınılmalıdır.
- Kontrolsüz yayılmayı önlemek için birinci şart öncelikle kent içinde yer alan boş ve fonksiyonun kaybetmiş alanların yenilenmesidir. Kentin karmaşasından kaçmak üzere ortaya çıkan kent dışı yerleşim alanlarının önlenmesi için öncelikle kentsel dolgu alanlarında yaşanabilir yerleşimler tasarlanmalı ve Kemer Country örneğinde olduğu gibi orman alanlarının tahribatının önüne geçilmelidir.
- Sürdürülebilir tasarımlar ön plana çıkartılmalı, fonksiyon dağılımları öncelikle bölgesel ölçekte hazırlanmalıdır.

Ayrıca, tüm bu veriler ışığında Charter of the New Urbanism Değerleme Sistemi kullanılarak, ele alınan projelerin farklı aşamalarını değerlendirmek mümkün olmuşsa da sistemin yalnızca girişimcilere yönelik ortaya atılmış olması, bu durumun objektif değerlendirmenin önüne geçebileceği düşüncesini doğurmaktadır. Bu amaçla reel değerlendirmelerde, projeye yönelik daha sağlıklı sonuçlar elde edebilmek için farklı aktörlerin de katılımı esas alınmalıdır.

Sonuç olarak görülmüştür ki; Yeni Kentleşme Akımı projeleri için ortaya çıkan problemler özellikle uygulama ve değerlendirme aşamasında görülmektedir. Buna karşın, bir süreç olarak Yeni Kentleşme Akımı, 21.yy'ın en önemli kentleşme hareketlerinden biri haline gelmiştir ve Avrupa, Avustralya başta olmak üzere, Uzak doğu, Orta Doğu, Arap Ülkeleri gibi farklı kültürler ve farklı özelliklerdeki yerleşimlerde tasarımlarını sürdürmektedir.

Kısaca, Yeni Kentleşme Akımı, son on yıllık gelişim sürecinde ele aldığı konular ve yarattığı projeler ile yaşanabilir çevreler yaratma çabasını sürdürmekte, üç ölçekte tanımlanmış olan ilklere bağlı kalarak sözü edilen olumsuzlukları gidermek üzere her sene toplanmaya devam emektedir.

Türkiye'de gerçekleştirilen projelerde bölgesel bütünlüğün sağlanamaması, bu ölçekten başlayarak hiyerarşik olarak planlama ve tasarım politikalarının, üst ölçek



tasarım kodlarının yer almaması, bu projeleri ele alındıkları komşuluk birimi ölçeğinde başarılı gösterse de bütüncül bir kentsel tasarım yaklaşımı ile ele alındığında birçok yönden eksik bırakmaktadır. Bu nedenle, Yeni Kentleşme Akımı ilkelerini uygulamaya taşımak için “Bölge”, “Komşuluk Birimi, Mahalle e Koridor, “Yapı Adası, Sokak ve Bina” olarak tanımlanan bu üç ölçeğin tasarımının fiziksel, ekonomik ve politik anlamda bütünlüğünün sağlanmasının yaşanabilir yerleşimler ve başarılı projeler için şart olduğu anlaşılmaktadır

## KAYNAKLAR

- A Western Australian Government Sustainable Cities Initiative**, 1997. Liveable Neighbourhoods Community Design Code, Avustralya
- American Planning Association**, 2006. Planning and Urban Design Standarts, Amerika
- Anderson Larz, T.**, 1995. Guidelines for Preparing Urban Plans, Amerika
- Arendt, R.**, 2000. The Region: Metropolis, City And Town, "Three", Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., Mccromick, K., s. 29-35, Amerika
- Barnett, J.**, 2000. Neighbourhood, District and Corridor, "Ten", Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., Mccromick, K., s. 73-79, Amerika
- Bohl, C. C.**, 2000. New Urbanism and the City: Potential Applications and Implications for Distressed Inner-City Neighborhoods, Housing Policy Debate, Vol. 11, Issue 4
- Bothwell, S.**, 2000. The Region: Metropolis, City And Town, "Six", Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., Mccromick, K., s. 49 -53, Amerika
- Bressi, W. T.**, 2002. The Seaside Debates: A Critique of the New Urbanism, Amerika
- Bressi, W. T.**, 1994, Planning the American Dream, The New Urbanism Toward an Architecture of Community, Derleyen: Katz, P., s. xxv – xlii, Amerika
- Brower, S.**, 2002. The Sectors of Transect, Journal of Urban Design, Vol. 7, No. 3, p. 313 – 320
- Burrell, B.**, 2008. National Congress of the Austrlian Council for New Urbanism, Avustralya
- T.C. Büyükçekmece Belediyesi**, 2010. 2010 – 2014 Dönemi Stratejik Planı, İstanbul
- Calthorpe, P.**, 1994. The Region, The New Urbanism Toward an Architecture of Community, Derleyen: Katz, P., s. xi – xvii, Amerika
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T. ve Tiesdell, S.**, 2003. Urban Spaces Public Places – The Dimensions of Urban Design, İngiltere
- Center for Survey Research**, 2004. Albemarle County Citizen Survey Research, University of Virginia
- Chossudovsky, M.**, 1999. Yoksulluğun Küreselleşmesi, Sezai Ekinci Mat., s:61, İstanbul
- Congress for the New Urbanism**, 2000 – 2010. CNU VIII – CNU XVIII, Program Books, Amerika

- County of Albemarle, Department of Planning and Community Development,** 2001. The Neighbourhood Model, Amerika
- Crookston, M.,** 2001. Urban Design—The “New Agenda” in Practice, Amerika
- Dal Cin, A.,** 2001. The Role of Urban Design in Creating the Urban Environment, 1. Uluslar arası Kentsel Tasarım Buluşması, MSGSU, İstanbul
- Duany, A. ve Plater-Zyberk, E.,** 1991. Towns and Town – Making Principles, Amerika
- Duany Plater-Zyberg & Company,** 2002. Introduction to the Special Issue Dedicated to the Transect the Journal of Urban Design
- Ellis, C.,** 2002. The New Urbanism: Critiques and Rebuttals, Journal of Urban Design, Vol. 7, No. 3, p. 261- 291
- Gindroz, R., 2000.** Block, Street and Building, “Twenty One”, Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., Mccromick, K., s. 133-138, Amerika
- Glover Blackwell, A.,** CNU 2000. Addressing the Challenges of Change: Achieving Equitable Development, Amerika
- Gospodini, A.,** 2002. European Cities in Competition and the New ‘Uses’ of Urban Design, Journal of Urban Design, Vol. 7, No. 1, p. 59 – 73
- IMP,** 2006. Beylikdüzü “Cumhuriyet Caddesi Ve Yakın Çevresi” Kentsel Tasarım Proje Yarışması Şartnamesi, İstanbul
- Inner – City Task Force,** 1999. Rebuilding Communities: Hope VI and New Urbanism, Amerika
- Jones, L. J.,** 2006. Globalising Urban Design, Urban Design Futures, Chapter 2, s. 30 – 37, Derleyen: Moor, M. ve Rowland, J., Amerika
- Karaman, A.,** 2001. The Role of Urban Design in Creating Local Identity in the Globalization Process, 1. Uluslar arası Kentsel Tasarım Buluşması, MSGSU, İstanbul
- Katz, P.,** 1994. The New Urbanism Toward an Architecture of Community, Derleyen: Katz, P., s. 3 – 19, Amerika
- Kelbaugh, D.,** 2000. Block, Street and Building, “Twenty Four”, Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., Mccromick, K., s. 155-161, Amerika
- Kostof, S.,** 1992. The city assembled the Elements of Urban Form Through History, Amerika
- Kostof, S.,** 1991. The City Shaped – Urban Patterns and Meanings Through History, Amerika
- Krieger, A.,** 2006. Territories of Urban Design, Urban Design Futures, Chapter 1, s. 19 – 28, Derleyen: Moor, M. ve Rowland, J., Amerika
- Lang, J.,** 2005, Urban Design: A Typology of Procedures and Products, İngiltere

- Lang, J.**, 2001. Global Local Conditions and Urban Design, 1. Uluslar arası Kentsel Tasarım Buluşması, MSGSU, İstanbul
- Lang, J.**, 2001. The Roles and Limitations of Urban Design in Shaping Cities and Their Precincts in a Globalizing World, 1. Uluslar arası Kentsel Tasarım Buluşması, MSGSU, İstanbul
- Laukaitou, A., Sideris ve Benerjee, T.**, 1998. Urban Design Downtown, Amerika
- LEED-ND Core Community**, CNU 2007. Understanding Relation Between Public Health and the Built Environment, Amerika
- Longo, R.**, 2000. Block, Street and Building, "Twenty Three", Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., McCormick, K., s. 147-152, Amerika
- Madanipour, A.**, 2006. Significance of Urban Design in Urban Change, 2006, İngiltere
- Maeng, D. ve Nedovic-Budic, Z.**, 2008. Urban Form and Planning in the Information Age: Lessons from Literature, Güney Kore
- Newman, P. ve Thornley, A.**, 2010. Planning World Cities: Globalization and Urban Politics, İngiltere
- Moor, M.**, 2006, Urban Design Futures, Amerika
- Orfield, M.**, 2000. The Region: Metropolis, City And Town, "Nine", Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., McCormick, K., s. 65 -71, Amerika
- Özdemir, A. D.**, 2005. Kentsel Tasarımda Çağdaş Yaklaşımların Değerlendirilmesi: İstanbul'da Yeni Yerleşme Alanları Üzerine Bir Araştırma, İTÜ, İstanbul
- Perez, J. A.**, CNU 2008, Form Based Code Technique: Regeneration Plans, Amerika
- Peter, G.**, 1998. A Critique of New Urbanism, Amerika
- Sassen, S.**, 2003. Globalization or Denationalization, Review of International Political Economy, Vol. 10, No. 1, p 1 – 22
- Schimmenti, M. M.**, 2000. Block, Street and Building, "Twenty Six", Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., McCormick, K., s. 169-173, Amerika
- Scott, A. J.**, 2001. European Planning Studies, Vol. 9, No. 7, p. 813- 826
- Steino, N.**, 2001. The Process of Urban Design, Danimarka
- Steino, N.**, 2003. Urban Design Between Theory and Practice, Danimarka
- Talen, E.**, 2002. Help for Urban Planning: The Transect Strategy, Journal of Urban Design, Vol. 7, No. 3, p. 293 – 312
- Talen, E.**, 2002. The Social Goals of New Urbanism, Housing Policy Debate, Vol. 13, Issue 1

**The National Charette Institute**, CNU 2005. Top Techniques for Successful Charettes, Amerika

**The National Congress of the Australian Council for the New Urbanism**, 2008. Liveable Neighbourhoods Community Design Code, Avustralya

**Tiesdell, S.**, 2002. The New Urbanism and English Residential Design Guidance: A Review, Journal of Urban Design, Vol. 7, No. 3, p. 353 - 376

**UDA**, 2003. Urban Design Handbook Techniques and Working Methods, Amerika

**UDA**, 2009. Downtown Norfolk Pattern Book, Amerika

**Yaro, R. D.**, 2000. The Region: Metropolis, City And Town, "Two", Charter Of The New Urbanism, Derleyen; Leccese, M., Mccromick, K., s. 23-29, Amerika

**Zengingönül, O.**, 2005. Nedir Bu Küreselleşme, Kaçabilir miyiz, Kullanabilir miyiz, Siyasa, Vol. 1, No. 1, Dokuz Eylül, İzmir

[http://www.adamarchitecture.com/urbanism/Western\\_Harbour.htm](http://www.adamarchitecture.com/urbanism/Western_Harbour.htm)

<http://www.albemarle.org/department.asp?department=planning&relpage=2480>

<http://www.albemarle.org/department.asp?department=planning&relpage=3002>

<http://www.architecturalengineering.tk/ciam-international-congresses-of-modern-architecture>

<http://www.dpz.com/projects.aspx>

<http://www.cnu.org>

<http://www.cnu.org/congresses>

<http://www.kemercountry.com/>

<http://www.norfolk.gov/Planning/DesignPlanning.asp>

<http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/>

[http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/CNUIIPresentation\\_files/frame.htm](http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/CNUIIPresentation_files/frame.htm)

[http://www.robertsday.com.au/ur\\_belvidere.html](http://www.robertsday.com.au/ur_belvidere.html)

<http://www.tortigallas.com/project.asp?p=74164>

<http://www.tortigallas.com/project.asp?p=50176>

<http://www.urbandesignassociates.com/project>

[http://en.wikipedia.org/wiki/Congr%C3%A8s\\_International\\_d%27Architecture\\_Modern](http://en.wikipedia.org/wiki/Congr%C3%A8s_International_d%27Architecture_Modern)

# EKLER

## EK -1

### SEASIDE VILLAGE; CNU CHARTER DEĞERLEME SİSTEMİ, DEĞERLENDİRME TABLOSU

CNU Charter Değerlendirme Sistemi												
Benediktör	Proje: Seaside Village				Plan Tarihi: 1981				Plancı: Duany, Plater-Zyberk			
	Kriter (1-Hiç Katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Nötr, 4-Katılıyorum, 5-Kesinlikle Katılıyorum)				Plan Değeri:				Uygulama Değeri:			
					Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Ulaşılabileceği Maksimum Puan	Değer	Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Ulaşılabileceği Maksimum Puan	Değer
	<b>Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor</b>											
	Komşuluk birimi, mahalle ve koridor metropoliste, gelişme ve yenilenmenin en önemli elemanıdır. Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirilir.	Sokak görünümünün karakteri kentten kırsala transectin çeşitliliğini desteklemektedir.	4	4	20	16	4	4	20	16		
22		Komşuluk birimleri çeşitli yoğunluklara sahiptir.	4	7	35	28	2	7	35	14		
	Komşuluk birimleri kompakt, yaya dostu ve karma kullanım olmalıdır. Mahalleler genellikle özel tek kullanımı vurgular ve komşuluk ünitesinin tasarım ilkelerini takip etmelidir. Koridorlar komşuluk üniteleri ve mahallelerin bölgesel bağlantıdır. Bulvarlar ve demir yollarından nehir ve ağaçlı yollara kadar çeşitlilik gösterir.	Ana yollar şehrin girişinde yavaşlatılmıştır.	5	9	45	45	5	9	45	45		
23		Ortalama yapı adası uzunluğu iyi erişimi sağlamaya yetecek kadar kısadır.	5	6	30	30	5	6	30	30		
		Yapı adalarının çevre uzunluğu konumlarına göre uygundur.	5	6	30	30	5	6	30	30		
24		Günlük aktivitelerin çoğu yürüme mesafesinde yer almalı, araç kullanılmayanlara, özellikle yaşlı ve genç nüfusa bağımsızlık tanımalıdır. Birbirine bağlı sokak ağları, yürümeyi teşvik edecek, otomobil yolculuklarının sayısını ve uzunluğunu düşürecek, enerjiyi koruyacak şekilde tasarlanmalıdır.	Küçük ticaret vardır.	5	10	50	50	5	10	50	50	
25, 26, 27		Cadde ağları mümkün olduğunca birbirine bağlanmıştır.	5	10	50	50	5	10	50	50		
28, 29		Komşuluk birimleri merkezde çepere çeyrek mil (yaklaşık 400 m) yarıçap ile tanımlanmaktadır.	5	10	50	50	5	10	50	50		
30		Farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren komşuluk birimleri çeşitli yaş gruplarından, etnik gruplardan ve gelir grubundan insanı, güvenli toplumun temelini oluşturan, günlük iletişimin içine çeker, sosyal ve sivil bağları güçlendirir.	Konutların en az %5, en fazla %10'u düşük maliyetlidir.	5	7	35	35	1	7	35	7	
		Çok çeşitli ücret seviyesi ve çok çeşitli arsa tipi vardır.	4	9	45	36	1	9	45	9		
		Çeşitli arsa tipleri ve çeşitli ücret seviyeleri bölmelere ayrılmamıştır.	5	10	50	50	1	10	50	10		
31		Toplu taşıma koridorları, metropoliten yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı olarak planlanmalıdır. Yatırımları mevcut kent merkezinden çekmemelidir.	Toplu taşıma projede, bölgenin kent, kasaba ve köylerini bağlamak için tasarlanmıştır.	4	7	35	28	4	7	35	28	
	Uygun yapı yoğunlukları ve arazi kullanımları toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde olmalı, kamusal toplu taşımanın otomobile karşı canlı bir alternatif olmasına izin vermelidir.	Toplu taşıma durağına maksimum 10 dakika güvenli yürüme mesafesinde yeterli miktarda konut ve ticaret yoğunluğu vardır.	5	8	40	40	5	8	40	40		
		Toplu taşıma beklemek için kuru, kaliteli ve güvenli bir mekan vardır.	5	5	25	25	5	5	25	25		
32		Sivil, kurumsal ve ticari aktörlerin konsantrasyonu, komşuluk birimine mahallelere dahil edilmeli, uzakta, izole, tek kullanımlı kompleksler olmamalıdır. Okullar çocukların yürüyerek ya da bisikletle gidebileceği mesafelerde konumlanmış ve ölçeklendirilmiş olmalıdır.	Her komşuluk biriminde kamusal alan (meydan, plaza ya da yeşil) vardır.	5	10	50	50	5	10	50	50	
33		Her komşuluk birimi toplanma ihtiyacını karşılayacak alan ayırır.	5	4	20	20	5	4	20	20		
34		Komşuluk birimine 1.6 km içinde bir ilkokul vardır.	5	3	15	15	5	3	15	15		
35		Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır.	3	3	15	9	3	3	15	9		
36		Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimi ve ekonomik sağlığı, değişime yönelik öngörüler içeren bir rehber olarak, grafik kentsel tasarım kodları ile geliştirilebilir.	Her arsa arka tarafında garaj ve üstünde yaşanabilir alanıyla müstemilat yapmaya izinlidir.	5	9	45	45	5	9	45	45	
37		Merkezde perakende ve ofis alanı vardır.	5	9	45	45	5	9	45	45		
		Kurucu ve girişimci takım üyeleri yerleşimde yaşamaktadır.	1	4	20	4	1	4	20	4		
38		Oyun bahçelerinden, futbol sahalarına ve toplum bahçelerine kadar bir dizi park komşuluk birimine dağıtılmıştır. Koruma alanları ve açık alanlar farklı komşuluk birimlerini ve mahalleleri bağlamak için kullanılmaktadır.	Her arsaya 2 dakika yürüme mesafesinde çocuk oyun alanı vardır.	5	6	30	30	5	6	30	30	
		Rekreasyonel parklar alanları, proje içinde ve dışında kalan hedeflere bağlanmaktadır.	5	2	10	10	5	2	10	10		
39		Plan ve uygulama varolan topografyaya müdahaleyi minimuma indirmiştir.	5	3	15	15	5	3	15	15		
40		Plan, su havzaları ve ağaç koruma alanlarında yeşil alanlar ve parklar geliştirmiştir.	5	6	30	30	5	6	30	30		
Yapı adası, sokak ve bina - toplam			0	0			0	0				
Komşuluk birimi, mahalle ve koridor - toplam			835	786			835	677				
Bölge: Metropol, kent ve kasaba - toplam			0	0			0	0				
			Toplam Ulaşılabileceği Maksimum Puan	Toplam Planlama Değeri			Toplam Ulaşılabileceği Maksimum Puan	Toplam Uygulama Değeri				
			835	786			835	677				
0-20% = ★			FINAL PUAN: 94%				FINAL PUAN: 81%					
21-40% = ★★			★★★★★				★★★★★					
41-60% = ★★★												
61-80% = ★★★★												
81-100% = ★★★★★												

Kaynak: <http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal>

EK – 2

ALBEMARLE COUNTY, VIRGINIA; CNU CHARTER DEĞERLEME SİSTEMİ, DEĞERLENDİRME TABLOSU

CNU Charter Değerlendirme Sistemi										
Biremler	Proje: Albemarle		Plan Tarihi:				Plancı: Torti Gallas			
	Kriter (1-Hiç Katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Nötr, 4-Katılıyorum, 5-Kesinlikle Katılıyorum)		Plan Değeri:				Uygulama Değeri:			
			Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer	Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer
<b>Bölge: Metropol, kent ve kasaba</b>										
	Metropoliten Bölgeler topografya, su havzaları, kıyı çizimleri, çitlik alanları, bölgesel parklar elde edilmiş coğrafi sınırları olan alanlardır. Metropolis, her biri kendi tanımlı merkezine ve sınırlarına sahip kentler, kasabalar ve köylerden oluşan çok merkezli yapıdan oluşmaktadır.		5	10	50	50	5	10	50	50
41	Metropoliten bölge çağdaş dünyada vazgeçilmez ekonomik birimdir. hükümetlerin bir araya gelmesi, kamu politikaları, fiziksel planlama, ve ekonomik stratejiler bu geçişi yansıtmalıdır.	Toplum planlama ve tasarımı sürecine dahil edilmiştir.	5	10	50	50	5	10	50	50
	Metropoliten, kırsal ve doğal alanları ile arasında gerekli ve kırılgan çevresel, ekonomik ve kültürel ilişkileri vardır. Bir evin bahçeye ihtiyacı olduğu gibi metropoliten de çitlik alanları ve doğaya ihtiyacı vardır.	Elverişli su havzaları ve su yolları tutulmuştur.	5	6	30	30	5	6	30	30
		Proje, hidrolojik koşullara etkiyi minimize etmiştir.	4	6	30	24	5	6	30	30
	Gelişme desenleri metropolis sınırlarını yok etmemeli ya da bulanıklaştırmamalıdır. Mevcut kent alanlarındaki dolgu gelişmeleri, marjinal ve terk edilmiş alanları yeniden kazandırırken, çevresel kaynakları, ekonomik yatırımları ve sosyal temeli korur. Metropoliten bölgeler çeperdeki gelişmeler yerine bu tür dolgu gelişmelerini teşvik edecek stratejiler geliştirmelidir.		5	7	35	35	5	7	35	35
42	Uygun olan yerlerde, kent sınırlarına komşu yeni gelişme alanları, komşuluk birimleri ve mahalleler olarak düzenlenmeli ve mevcut kent deseni ile bağlantısı kurulmalıdır. Sınırı komşu olmayan gelişmeler, kendi merkezleri ve sınırları olan ve iş ev dengesine göre planlanmış kasabalar ve köyler olarak düzenlenmelidir.	Plana göre gelişmiş yerleşimler, her biri tanımlı sınırlara sahip iyi bağlanmış kentler, kasabalar ve köyler sistemi yaratır.	5	2	10	10	5	2	10	10
43		Yerleşimin inşasını güven altına alacak fiziksel olarak olasıkları tanımlayan kod içermektedir.	5	8	40	40	5	8	40	40
	Kasaba ve köylerdeki gelişme ve yenileme tarihi desenlere, geleneklere ve sınırlara saygılı olmalıdır.		4	9	45	36	4	9	45	36
	Kent ve kasabalar her gelir grubundan insana kar sağlayacak bölgesel ekonomiyi desteklemek için geniş yelpazede kamusal ve özel kullanımı kapsmalıdır. Düşük maliyetli konutlar iş olanaklarına yakın olma ve kutuplaşmayı önlemek amacıyla bölge boyunca dağıtılmalıdır.		5	5	25	25	4	5	25	20
	Bölgenin fiziksel organizasyonu ulaşım alternatiflerine dayalı bir çerçeve ile desteklenmelidir. Toplu taşıma, yaya ve bisiklet sistemleri, otomobile bağımlılığı düşürürken, erişim ve hareketliliği bölgenin tamamında maksimize etmelidir.		5	8	40	40	5	8	40	40
	Kazançlar ve kaynaklar belediyeler ve bölge merkezleri arasında, vergiye dayalı yitici yarışlardan sakınmak ve ulaşım, rekreasyon, kamu hizmetleri ve toplum kuruluşlarının akılcı koordinasyonunu sağlamak için iş birliği içinde dağıtılabilir.			4				4		
Yapı adası, sokak ve bina - toplam						0	0		0	0
Komşuluk birimi, mahalle ve koridor - toplam						0	0		0	0
<b>Bölge: Metropol, kent ve kasaba - toplam</b>						<b>355</b>	<b>340</b>		<b>305</b>	<b>291</b>
						Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Planlama Değeri		Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Uygulama Değeri
						355	340		355	341
0-20% = ★						<b>FINAL PUAN: 96%</b>		<b>FINAL PUAN: 96%</b>		
21-40% = ★★						★★★★★		★★★★★		
41-60% = ★★★										
61-80% = ★★★★										
81-100% = ★★★★★										

Kaynak: <http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/>

EK- 3

**NOLFORK KENT MERKEZİ, VIRGINIA; CNU CHARTER DEĞERLEME SİSTEMİ, DEĞERLENDİRME TABLOSU**

CNU Charter Değerlendirme Sistemi										
Proje: Norfolk Kent Merkezi		Plan Tarihi: 1989				Plançı: UDA				
Sıra No	Kriter (1-Hiç Katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Nötr, 4-Katılıyorum, 5-Kesinlikle Katılıyorum)	Plan Değeri:				Uygulama Değeri:				
		Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Azaltılacağı Maksimum Puan	Değer	Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Azaltılacağı Maksimum Puan	Değer	
<b>Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor</b>										
22	Komşuluk birimi, mahalle ve koridor metropoliste, gelişme ve yenilemenin en önemli elemanlarıdır. Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirirler.	Sokak görünümünün karakteri kentten kırsala transectin çeşitliliğini desteklemektedir.	1	4	20	4	1	4	20	4
		Komşuluk birimleri çeşitli yoğunluklara sahiptir.	5	7	35	35	5	7	35	35
23	Komşuluk birimleri kompakt, yaya dostu ve karma kullanım olmalıdır. Mahalleler genellikle özel tek kullanımı vurgular ve komşuluk ünitesinin tasarım ilkelerini takip etmelidir. Koridorlar komşuluk üniteleri ve mahallelerin bölgesel bağlayıcılarıdır, bulvarlar ve demir yollarından nehir ve ağaçlı yollara kadar çeşitlilik gösterir.	Ana yollar şehrin girişinde yavaşlatılmıştır.	5	9	45	45	5	9	45	45
		Ortalama yapı adası uzunluğu iyi erişimi sağlamaya yetecek kadar kısadır.	5	6	30	30	5	6	30	30
24	Günlük aktivitelerin çoğu yürüme mesafesinde yer almalı, araç kullanmayanlara, özellikle yaşlı ve genç nüfusa bağımsızlık tanımalıdır. Birbirine bağlı sokak ağları, yürümeyi teşvik edecek, otomobili yolcularının sayısını ve uzunluğunu düşürecek, enerjiyi koruyacak şekilde tasarlanmalıdır.	Küçük ticaret vardır.	5	10	50	50	5	10	50	50
		Cadde ağları mümkün olduğunca birbirine bağlanmıştır.	5	10	50	50	5	10	50	50
28, 29	Farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren komşuluk birimleri çeşitli yaş gruplarından, etnik gruplardan ve gelir grubundan insanı, güvenli toplumun temelini oluşturan, günlük iletişimin içine çeker, sosyal ve sivil bağları güçlendirir.	Komşuluk birimleri merkezden çepere çeyrek mil (yaklaşık 400 m) yarıçap ile tanımlanmaktadır.	5	10	50	50	5	10	50	50
		Konutların en az %5, en fazla %10'u düşük maliyetlidir.	3	7	35	21	4	7	35	28
30	Toplu taşıma koridorları, metropoliten yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı olarak planlanmalıdır. Yatırımları mevcut kent merkezinden çekmemelidir.	Çok çeşitli ücret seviyesi ve çok çeşitli arsa tipi vardır.	4	9	45	36	4	9	45	36
		Çeşitli arsa tipleri ve çeşitli ücret seviyeleri bölmelere ayrılmamıştır.	5	10	50	50	5	10	50	50
31	Uygun yapı yoğunlukları ve arazi kullanımları toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde olmalı, kamusal toplu taşıma otomobile karşı canlı bir alternatif olmasına izin vermelidir.	Toplu taşıma projede, bölgenin kent, kasaba ve köylerini bağlamak için tasarlanmıştır.	5	7	35	35	5	7	35	35
		Toplu taşıma durağına maksimum 10 dakika güvenli yürüme mesafesinde yeterli miktarda konut ve ticaret yoğunluğu vardır.	5	8	40	40	5	8	40	40
32	Sivil, kurumsal ve ticari aktörlerin konsantrasyonu, komşuluk biriminde mahallelere dahil edilmeli, uzaktan, izole, tek kullanımlı kompleksler olmamalıdır. Okullar çocukların yürüyerek ya da bisikletle gidebileceği mesafelerde konumlanmış ve ölçeklendirilmiş olmalıdır.	Toplu taşıma bekleme için kuru, kaliteli ve güvenli bir mekan vardır.	5	5	25	25	5	5	25	25
		Her komşuluk biriminde kamusal alan (meydan, plaza ya da yeşil) vardır.	3	10	50	30	3	10	50	30
33	Her komşuluk birimi toplama ihtiyacını karşılayacak alan ayırmıştır.	Her komşuluk birimine 1.6 km içinde bir ilkokul vardır.	4	4	20	16	4	4	20	16
		Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır.	1	3	15	3	1	3	15	3
34	Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır.	Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır.	2	3	15	6	2	3	15	6
		Her arsa arka tarafında garaj ve üstünde yağnabilir alanıyla müşterilerle yapmaya izinlidir.	5	9	45	45	5	9	45	45
35	Merkezde perakende ve ofis alanı vardır.	Merkezde perakende ve ofis alanı vardır.	5	9	45	45	5	9	45	45
		Kurucu ve girişimci takım üyeleri yerleşimde yaşamaktadır.	1	4	20	4	1	4	20	4
36	Her arsaya 2 dakika yürüme mesafesinde çocuk oyun alanı vardır.	Her arsaya 2 dakika yürüme mesafesinde çocuk oyun alanı vardır.	3	6	30	18	3	6	30	18
		Rekreasyonel patikalar alanları, proje içinde ve dışında kalan hedeflere bağlanmaktadır.	5	2	10	10	5	2	10	10
37	Plan ve uygulama varolan topografyaya müdahaleyi minimuma indirmiştir.	Plan ve uygulama varolan topografyaya müdahaleyi minimuma indirmiştir.	3	3	15	9	3	3	15	9
		Plan, su havzaları ve ağaç koruma alanlarında yeşil alanlar ve parklar geliştirmiştir.	4	6	30	24	4	6	30	24
38	Plan, su havzaları ve ağaç koruma alanlarında yeşil alanlar ve parklar geliştirmiştir.	Yapı adası, sokak ve bina - toplam	0	0	0	0	0	0	0	0
		Komşuluk birimi, mahalle ve koridor - toplam	835	711	835	718	835	718	835	718
Bölge: Metropol, kent ve kasaba - toplam		0	0	0	0	0	0	0	0	
		Toplam Azaltılacağı Maksimum Puan	835	711	835	718	Toplam Uygulama maks. Değeri	835	718	
0-20% = ★		<b>FINAL PUAN: 85%</b>				<b>FINAL PUAN: 86%</b>				
21-40% = ★★		★★★★★				★★★★★				
41-60% = ★★★										
61-80% = ★★★★										
81-100% = ★★★★★										

Kaynak: <http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/>



EK - 4

WESTERN HARBOUR, LEITH, İSKOÇYA; CNU CHARTER DEĞERLEME SİSTEMİ, DEĞERLENDİRME TABLOSU

CNU Charter Değerlendirme Sistemi											
Proje: Western Harbour		Plan Tarihi: 2005				Plancı: Robert Adam Mim.					
Sıra No	Kriter (1-Hiç Katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Nötr, 4-Katılıyorum, 5-Kesinlikle Katılıyorum)	Plan Değeri:				Uygulama Değeri:					
		Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer	Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer		
<b>Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor</b>											
22	Komşuluk birimi, mahalle ve koridor metropoliste, gelişme ve yenilemenin en önemli elemanlarıdır. Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirir.	Sokak görünümünün karakteri kentsel alanın çeşitliliğini desteklemektedir.	1	4	20	4	1	4	20	4	
		Komşuluk birimleri çeşitli yoğunluklara sahiptir.	5	7	35	35	3	7	35	21	
23	Komşuluk birimleri kompakt, yaya dostu ve karma kullanım olmalıdır. Mahalleler genellikle özel tek kullanımı vurgular ve komşuluk ünitesinin tasarım ilkelerini takip etmelidir. Koridorlar komşuluk üniteleri ve mahallelerin bölgesel bağlayıcılarıdır, bulvarlar ve demir yollarından nehir ve ağaçlı yollara kadar çeşitlilik gösterir.	Ana yollar şehrin girişinde yavaşlatılmıştır. Ortalama yapı adası uzunluğu iyi erişimi sağlamaya yetecek kadar kısadır.	4	9	45	36	4	9	45	36	
		Yapı adalarının çevre uzunluğu konumlarına göre uygundur.	5	6	30	30	5	6	30	30	
24	Günlük aktivitelerin çoğu yürüme mesafesinde yer almalı, araç kullanılmayanlara, özellikle yaşlı ve genç nüfusa bağımsızlık tanımalıdır. Birbirine bağlı sokak ağları, yürümeyi teşvik edecek otomobil yolculuğunun sayısını ve uzunluğunu düşürecek, enerjiyi koruyacak şekilde tasarlanmalıdır.	Küçük ticaret vardır.	5	10	50	50	5	10	50	50	
25		Cadde ağları mümkün olduğunca birbirine bağlanmıştır.	5	10	50	50	5	10	50	50	
26		Komşuluk birimleri merkezden çeyrek mil (yaklaşık 400 m) yarıçap ile tanımlanmaktadır.	3	10	50	30	3	10	50	30	
28		Farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren komşuluk birimleri çeşitli yaş gruplarından, etnik gruplardan ve gelir grubundan insanı, güvenli toplumun temelini oluşturan, günlük iletişimin içine çeker, sosyal ve sivil bağları güçlendirir.	Konutların en az %5, en fazla %10'u düşük maliyetlidir.	5	7	35	35	3	7	35	21
30		Çok çeşitli ücret seviyesi ve çok çeşitli arsa tipi vardır.	5	9	45	45	3	9	45	27	
		Çeşitli arsa tipleri ve çeşitli ücret seviyeleri bölmelere ayrılmamıştır.	5	10	50	50	5	10	50	50	
31	Toplu taşıma koridorları, metropoliten yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı olarak planlanmalıdır. Yatırımları mevcut kent merkezinden çekmemelidir.	Toplu taşıma projede, bölgenin kent, kasaba ve köylerini bağlamak için tasarlanmıştır.	4	7	35	28	4	7	35	28	
	Uygun yapı yoğunlukları ve arazi kullanımları toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde olmalı, kamusal toplu taşımanın otomobile karşı canlı bir alternatif olmasına izin vermelidir.	Toplu taşıma durağına maksimum 10 dakika güvenli yürüme mesafesinde yeterli miktarda konut ve ticaret yoğunluğu vardır.	5	8	40	40	5	8	40	40	
		Toplu taşıma beklemek için kuru, kaliteli ve güvenli bir mekan vardır.	5	5	25	25	5	5	25	25	
32	Sivil, kurumsal ve ticari aktörlerin konsantrasyonu, komşuluk birimine mahallelere dahil edilmeli, uzakta, izole, tek kullanımlı kompleksler olmamalıdır. Okullar çocukların yürüyerek ya da bisikletle gidebileceği mesafelerde konumlanmış ve ölçeklendirilmiş olmalıdır.	Her komşuluk biriminde kamusal alan (meydan, plaza ya da yeşil) vardır.	4	10	50	40	3	10	50	30	
33		Her komşuluk birimi toplanma ihtiyacını karşılayacak alan ayırıştır.	5	4	20	20	4	4	20	16	
34		Komşuluk birimine 1,6 km içinde bir ilköğretim okulu vardır.	1	3	15	3	2	3	15	6	
35		Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır.	1	3	15	3	3	3	15	9	
36	Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimi ve ekonomik sağlığı, değişime yönelik öngörüler içeren bir rehber olarak, grafik kentsel tasarım kodları ile geliştirilebilir.	Her arsa arka tarafında garaj ve üstünde yaşnabilir alanıyla müstemilat yapmaya izinlidir	3	9	45	27	2	9	45	18	
37		Merkezde perakende ve ofis alanı vardır.	5	9	45	45	5	9	45	45	
		Kurucu ve girişimci takım üyeleri yerleşimde yaşamaktadır.	1	4	20	4	1	4	20	4	
38	Oyun bahçelerinden, futbol sahalarına ve toplum bahçelerine kadar bir dizi park komşuluk birimine dağıtılmalıdır. Koruma alanları ve açık alanlar farklı komşuluk birimlerini ve mahalleleri bağlamak için kullanılmalıdır.	Her arsaya 2 dakika yürüme mesafesinde çocuk oyun alanı vardır.	1	6	30	6	3	6	30	18	
		Rekreasyonel patikalar alanları, proje içinde ve dışında kalan hedeflere bağlanmaktadır.	4	2	10	8	4	2	10	8	
39		Plan ve uygulama varolan topografyaya müdahaleyi minimuma indirmiştir.	5	3	15	15	5	3	15	15	
40		Plan, su havzaları ve ağaç koruma alanlarında yeşil alanlar ve parklar geliştirmiştir.	4	6	30	24	3	6	30	18	
		Yapı adası, sokak ve bina - toplam	0	0			0	0			
		Komşuluk birimi, mahalle ve koridor - toplam	835	683			835	629			
		Bölge: Metropol, kent ve kasaba - toplam	0	0			0	0			
					Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Planlı m2 Değeri		Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Uygulama m2 Değeri		
					835	683		835	629		
		0-20% = ★	FINAL PUAN: 82%				FINAL PUAN: 75%				
		21-40% = ★★	★★★★★				★★★★				
		41-60% = ★★★									
		61-80% = ★★★★									
		81-100% = ★★★★★									

Kaynak: <http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/>



EK - 6

WESTERN AUSTRALIA PLAN; CNU CHARTER DEĞERLEME SİSTEMİ, DEĞERLENDİRME TABLOSU

CNU Charter Değerlendirme Sistemi												
Sıradanlık	Proje: Western Australia Plan				Plan Tarihi:				Plançı: Torti Gallas			
	Kriter (1-Hiç Katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Nötr, 4-Katılıyorum, 5-Kesinlikle Katılıyorum)				Plan Değeri:				Uygulama Değeri:			
					Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer	Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer
	<b>Bölge: Metropol, kent ve kasaba</b>											
	Metropoliten Bölgeler topografya, su havzaları, kıyı çizgileri, çiftlik alanları, bölgesel parklar elde edilmiş coğrafi sınırları olan alanlardır. Metropolis, her biri kendi tanımlı merkezine ve sınırlarına sahip kentler, kasabalar ve köylerden oluşan çok merkezli yapıdan oluşmaktadır.		5	10	50	50		5	10	50	50	
41	Metropoliten bölge çağdaş dünyada vazgeçilmez ekonomik birimdir. hükümetlerin bir araya gelmesi, kamu politikaları, fiziksel planlama, ve ekonomik stratejiler bu gerçeği yansıtmaktadır.	Toplum planlama ve tasarım sürecine dahil edilmiştir.	5	10	50	50		5	10	50	50	
	Metropoliten, kırsal ve doğal alanları ile arasında gerekli ve katılgan çevresel, ekonomik ve kültürel ilişkileri vardır. Bir evin bahçeye ihtiyacı olduğu gibi metropolitenin de çiftlik alanları ve doğaya ihtiyacı vardır.	Elverişli su havzaları ve su yolları tutulmuştur.	5	6	30	30		5	6	30	30	
		Proje, hidrolojik koşullara etkiyi minimize etmiştir.	5	6	30	30		5	6	30	30	
	Gelişme desenleri metropolis sınırlarını yok etmemeli ya da butanikleştirmemelidir. Mevcut kent alanlarındaki dolgu gelişmeleri, marjinal ve terk edilmiş alanları yeniden kazandırırken, çevresel kaynakları, ekonomik yatırımları ve sosyal temeli korur. Metropoliten bölgeler çeperdeki gelişmeler yerine bu tür dolgu gelişmelerini teşvik edecek stratejiler geliştirmelidir.		5	7	35	35		5	7	35	35	
42	Uygun olan yerlerde, kent sınırlarına komşu yeni gelişme alanları, komşuluk birimleri ve mahalleler olarak düzenlenmeli ve mevcut kent deseni ile bağlantısı kurulmalıdır. Sınır komşu olmayan gelişmeler, kendi merkezleri ve sınırları olan ve iş ev dengesine göre planlanmış kasabalar ve köyler olarak düzenlenmelidir.	Plana göre gelişmiş yerleşimler, her biri tanımlı sınırlara sahip iyi bağlanmış kentler, kasabalar ve köyler sistemi yaratır.	5	2	10	10		5	2	10	10	
43		Yerleşimin inşasını güven altına alacak fiziksel olarak olasıkları tanımlayan kod içermektedir.	5	8	40	40		5	8	40	40	
	Kasaba ve köylerdeki gelişme ve yenileme tarihi desenlere, geleneklere ve sınırlara saygılı olmalıdır.		4	9	45	36		4	9	45	36	
	Kent ve kasabalar her gelir grubundan insana kar sağlayacak bölgesel ekonomiyi desteklemek için geniş yelpazede kamusal ve özel kullanımı kapsamalıdır. Düşük maliyetli konutlar iş olanaklarına yakın olma ve kutuplaşmaya önlemek amacı ile bölge boyunca dağıtılmalıdır.		5	5	25	25		4	5	25	20	
	Bölgenin fiziksel organizasyonu ulaşım alternatiflerine dayalı bir çerçeve ile desteklenmelidir. Toplu taşıma, yaya ve bisiklet sistemleri, otomobile bağımlılığı düşürürken, erişim ve hareketliliği bölgenin tamamında maksimize etmelidir.		5	8	40	40		5	8	40	40	
	Kazançlar ve kaynaklar belediyeler ve bölge merkezleri arasında, vergiye dayalı yıkıcı yarışlardan sakınmak ve ulaşım, rekreasyon, kamu hizmetleri ve toplum kuruluşlarının aktif kordinasyonunu sağlamak için iş birliği içinde dağıtılabılır.			4					4			
	Yapı adası, sokak ve bina - toplam				0	0		0				0
	Komşuluk birimi, mahalle ve koridor - toplam				0	0		0				0
	<b>Bölge: Metropol, kent ve kasaba - toplam</b>							355	346		305	291
							Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Planlama Değeri		Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Uygulama Değeri	
							355	346		355	341	
	0-20% =	★	<b>FINAL PUAN: 97%</b>				<b>FINAL PUAN: 96%</b>					
	21-40% =	★★	★★★★★				★★★★★					
	41-60% =	★★★										
	61-80% =	★★★★										
	81-100% =	★★★★★										

Kaynak: <http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/>



EK - 8

**KEMER COUNTRY, İSTANBUL, TÜRKİYE; CNU CHARTER DEĞERLEME SİSTEMİ, DEĞERLENDİRME TABLOSU**

CNU Charter Değerlendirme Sistemi										
Proje: Kemer Country		Plan Tarihi: 1990 - 92				Plançı: DPZ, Torti Gallas				
Sıra No	Kriter (1-Hiç Katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Nötr, 4-Katılıyorum, 5-Kesinlikle Katılıyorum)	Plan Değeri:				Uygulama Değeri:				
		Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Azabineçgi Maksimum Puan	Değer	Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Azabineçgi Maksimum Puan	Değer	
<b>Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor</b>										
22	Komşuluk birimi, mahalle ve koridor metropoliste, gelişme ve yenilemenin en önemli elemanıdır. Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirirler.	Sokak görünümünün karakteri kentten kırsala transectin çeşitliliğini desteklemektedir.	5	4	20	20	5	4	20	20
		Komşuluk birimleri çeşitli yoğunluklara sahiptir.	5	7	35	35	5	7	35	35
23	Komşuluk birimleri kompakt, yaya dostu ve karma kullanım olmalıdır. Mahalleler genellikle özel tek kullanımı vurgular ve komşuluk ünitesinin tasarım ilkelerini takip etmelidir. Koridorlar komşuluk üniteleri ve mahallelerin bölgesel bağlayıcıdır; bulvarlar ve demir yollarından nehir ve ağaçlı yollara kadar çeşitlilik gösterir.	Ana yollar şehrin girişinde yavaşlatılmıştır.	5	9	45	45	5	9	45	45
		Ortalama yapı adası uzunluğu iyi erişimi sağlamaya yetecek kadar kısadır.	1	6	30	6	1	6	30	6
		Yapı adalarının çevre uzunluğu konumlarına göre uygundur.	2	6	30	12	2	6	30	12
24 25 26 27	Günlük aktivitelerin çoğu yürüme mesafesinde yer almalı, araç kullanmayanlara, özellikle yaşlı ve genç nüfusa bağımsızlık tanımalıdır. Birbirine bağlı sokak ağları, yürüme teşvik edecek, otomobil yolculuğunun sayısını ve uzunluğunu düşürecek, enerjiyi koruyacak şekilde tasarlanmalıdır.	Küçük ticaret vardır.	3	10	50	30	3	10	50	30
		Cadde ağları mümkün olduğunca birbirine bağlanmıştır.	5	10	50	50	5	10	50	50
28 29		Komşuluk birimleri merkezden çepere çeyrek mil (yaklaşık 400 m) yarıçap ile tanımlanmaktadır.	1	10	50	10	1	10	50	10
30	Farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren komşuluk birimleri çeşitli yaş gruplarından, etnik gruplardan ve gelir grubundan insanı, güvenli toplumun temelini oluşturan, günlük hayatın içine çeker, sosyal ve sivil bağları güçlendirir.	Konutların en az %5, en fazla %10'u düşük maliyetlidir.	4	7	35	28	1	7	35	7
		Çok çeşitli ücret seviyesi ve çok çeşitli arsa tipi vardır.	4	9	45	36	2	9	45	18
		Çeşitli arsa tipleri ve çeşitli ücret seviyeleri bölmelere ayrılmamıştır.	1	10	50	10	1	10	50	10
31	Toplu taşıma koridorları, metropoliten yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güçlenmesine yardımcı olarak planlanmalıdır. Yatırımları mevcut kent merkezinden çekmemelidir.	Toplu taşıma projede, bölgenin kent, kasaba ve köylerini bağlamak için tasarlanmıştır.	2	7	35	14	2	7	35	14
		Uygun yapı yoğunluğu ve arazi kullanımları toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde olmalı, kamusal toplu taşımanın otomobile karşı canlı bir alternatif olmasına izin vermelidir.	2	8	40	16	2	8	40	16
		Toplu taşıma beklemek için kuru, kaliteli ve güvenli bir mekan vardır.	5	5	25	25	5	5	25	25
32	Sivil, kurumsal ve ticari aktörlerin konsantrasyonu, komşuluk birimine mahallelere dahil edilmeli, uzakta, izole, tek kullanımlı kompleksler olmamalıdır. Okullar çocukların yürüterek ya da bisikletle gidebileceği mesafelerde konumlanmış ve ölçektendirilmiş olmalıdır.	Her komşuluk biriminde kamusal alan (meydan, plaza ya da yeşil) vardır.	4	10	50	40	4	10	50	40
33		Her komşuluk birimi toplanma ihtiyacını karşılayacak alan ayırılmıştır.	5	4	20	20	5	4	20	20
34		Komşuluk birimine 1,6 km içinde bir ilkokul vardır.	1	3	15	3	1	3	15	3
35		Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır.	5	3	15	15	5	3	15	15
36	Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimi ve ekonomik sağlığı, değişime yönelik öngörüler içeren bir rehber olarak, grafik kentsel tasarım kodları ile geliştirilebilir.	Her arsa arka tarafında garaj ve üstünde yaşnabilir alanıyla müşterilata yapmaya izinlidir.	1	9	45	9	1	9	45	9
37		Merkezde perakende ve ofis alanı vardır.	5	9	45	45	5	9	45	45
		Kurucu ve girişimci takım üyeleri yerleşimde yaşamaktadır.	1	4	20	4	1	4	20	4
38	Oyun bahçelerinden, futbol sahalarına ve toplum bahçelerine kadar bir dizi park komşuluk birimine dağılmıştır. Koruma alanları ve açık alanlar farklı komşuluk birimlerini ve mahalleleri bağlamak için kullanılmalıdır.	Her arsaya 2 dakika yürüme mesafesinde çocuk oyun alanı vardır.	5	6	30	30	5	6	30	30
		Rekreasyonel parklar alanları, proje içinde ve dışında kalan hedeflere bağlanmaktadır.	5	2	10	10	5	2	10	10
39		Plan ve uygulama varolan topografyaya müdahaleyi minimuma indirmiştir.	4	3	15	12	4	3	15	12
40		Plan, su havzaları ve ağaç koruma alanlarında yeşil alanlar ve parklar geliştirmiştir.	5	6	30	30	5	6	30	30
		<b>Yapı adası, sokak ve bina - toplam</b>	0	0			0	0		
		<b>Komşuluk birimi, mahalle ve koridor - toplam</b>	835	555			835	516		
		<b>Bölge: Metropol, kent ve kasaba - toplam</b>	0	0			0	0		
					Toplam Azabineçgi Maksimum Puan	Toplam Planlama Değeri		Toplam Azabineçgi Maksimum Puan	Toplam Uygulama Değeri	
					835	555		835	516	
		0-20% = ★	<b>FINAL PUAN: 66%</b>				<b>FINAL PUAN: 62%</b>			
		21-40% = ★★	★★★★				★★★★			
		41-60% = ★★★								
		61-80% = ★★★★								
		81-100% = ★★★★★								

Kaynak: <http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/>

EK - 9

**BAHÇEŞEHİR, İKİNCİ KISIM, İSTANBUL, TÜRKİYE; CNU CHARTER DEĞERLEME SİSTEMİ, DEĞERLENDİRME TABLOSU**

CNU Charter Değerlendirme Sistemi												
Sıra No	Proje: Bahçeşehir 2. Kısım				Plan Tarihi:				Plançı: Törti Gallas			
	Kriter (1-Hiç Katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Nötr, 4-Katılıyorum, 5-Kesinlikle Katılıyorum)				Plan Değeri:				Uygulama Değeri:			
					Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer	Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer
<b>Komşuluk Birimi, Mahalle ve Koridor</b>												
22	Komşuluk birimi, mahalle ve koridor metropoliste, gelişme ve yenilemenin en önemli elemanlarıdır. Toplumun devamlılığı ve gelişimi için sorumluluklar almaya teşvik eden tanımlı alanlar biçimlendirirler.	Sokak görünümünün karakteri kentten kırsala transect'in çeşitliliğini desteklemektedir.	1	4	20	4	1	4	20	4		
		Komşuluk birimleri çeşitli yoğunluklara sahiptir.	5	7	35	35	5	7	35	35		
23	Komşuluk birimleri kompakt, yaya dostu ve karma kullanım olmalıdır. Mahalleler genellikle özel tek kullanımı yapılar ve komşuluk ünitesinin tasarım ilkelerini takip etmelidir. Koridorlar komşuluk üniteleri ve mahallelerin bölgesel bağlayıcılarıdır; bulvarlar ve demir yollarından nehir ve ağaçlı yollara kadar çeşitlilik gösterir.	Ana yollar şehrin girişinde yavaşlatılmıştır.	5	9	45	45	5	9	45	45		
		Ortalama yapı adası uzunluğu iyi erişimi sağlamaya yetecek kadar kısadır.	1	6	30	6	1	6	30	6		
24	Günlük aktivitelerin çoğu yürüme mesafesinde yer almalı, araç kullanmayanlara, özellikle yaşlı ve genç nüfusa bağımsızlık tanımlıdır. Birbirine bağlı sokak ağları, yürümeyi teşvik edecek, otomobil yolculuğunun sayısını ve uzunluğunu düşürecek, enerjiyi koruyacak şekilde tasarlanmalıdır.	Küçük ticaret vardır.	5	10	50	50	5	10	50	50		
		Cadde ağları mümkün olduğunca birbirine bağlanmıştır.	5	10	50	50	5	10	50	50		
26, 29	Farklı konut tipleri ve ücret seviyeleri içeren komşuluk birimleri çeşitli yaş gruplarından, etnik gruplardan ve gelir grubundan insanı, güvenli toplumun temelini oluşturan, günlük iletişimin içine çeker, sosyal ve sivil bağları güçlendirir.	Komşuluk birimleri merkezden çepere çeyrek mil (yaklaşık 400 m) yarıçap ile tanımlanmaktadır.	1	10	50	10	1	10	50	10		
Konutların en az %5, en fazla %10'u düşük maliyetlidir.		1	7	35	7	2	7	35	14			
30	Toplu taşıma koridorları, metropoliten yapıyı organize etmeye ve kent merkezinin güdenmesine yardımcı olarak planlanmalıdır. Yatırımları mevcut kent merkezinden çekmemelidir.	Çok çeşitli ücret seviyesi ve çok çeşitli arsa tipi vardır.	5	9	45	45	2	9	45	18		
		Çeşitli arsa tipleri ve çeşitli ücret seviyeleri bölmelere ayrılmamıştır.	3	10	50	30	3	10	50	30		
31	Uygun yapı yoğunlukları ve arazi kullanımları toplu taşıma duraklarına yürüme mesafesinde olmalı, kamusal toplu taşımanın otomobile karşı canlı bir alternatif olmasına izin vermelidir.	Toplu taşıma projede, bölgenin kent, kasaba ve köylerini bağlamak için tasarlanmıştır.	1	7	35	7	1	7	35	7		
		Toplu taşıma durağına maksimum 10 dakika güvenli yürüme mesafesinde yeterli miktarda konut ve ticaret yoğunluğu vardır.	3	8	40	24	2	8	40	16		
32	Sivil, kurumsal ve ticari aktörlerin konsantrasyonu, komşuluk birimi mahallelere dahil edilmeli, uzakta, izole, tek kullanımlı kompleksler olmamalıdır. Okullar çocukları yürüterek ya da bisikletle gidebileceği mesafelerde konumlanmış ve ölçeklendirilmiş olmalıdır.	Toplu taşıma beklemek için kuru, kaliteli ve güvenli bir mekan vardır.	5	5	25	25	5	5	25	25		
		Her komşuluk biriminde kamusal alan (meydan, plaza ya da yeşil) vardır.	5	10	50	50	3	10	50	30		
33	Her komşuluk birimi toplama ihtiyacını karşılayacak alan ayrılmıştır.	Her komşuluk biriminde 1,6 km içinde bir ilköğretim okulu vardır.	4	4	20	16	3	4	20	12		
		Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır.	2	3	15	6	2	3	15	6		
34	Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların uyumlu gelişimi ve ekonomik sağlığı, değişime yönelik öngörüler içeren bir rehber olarak, grafik/kentsel tasarım kodları ile geliştirilebilir.	Okul kütüphaneleri ya da okul spor salonları gibi kamu tesisleri farklı zamanlarda farklı kullanımları paylaşmaktadır.	2	3	15	6	2	3	15	6		
		Her arsa arka tarafında garaj ve üstünde yaşnabilir alanıyla müstemilat yapmaya izinlidir	1	9	45	9	1	9	45	9		
35	Merkezde perakende ve ofis alanı vardır.	Merkezde perakende ve ofis alanı vardır.	5	9	45	45	5	9	45	45		
		Kurucu ve girişimci takım üyeleri yerleşimde yaşamaktadır.	1	4	20	4	1	4	20	4		
36	Her arsaya 2 dakika yürüme mesafesinde çocuk oyun alanı vardır.	Rekreasyonel patikalar alanları, proje içinde ve dışında kalan hedeflere bağlanmaktadır.	2	2	10	4	1	2	10	2		
		Plan ve uygulama varolan topografyaya müdahaleyi minimuma indirmiştir.	4	3	15	12	4	3	15	12		
37	Plan, su havzaları ve ağaç koruma alanlarında yeşil alanlar ve parklar geliştirmiştir.	Plan, su havzaları ve ağaç koruma alanlarında yeşil alanlar ve parklar geliştirmiştir.	5	6	30	30	5	6	30	30		
		Her arsa arka tarafında garaj ve üstünde yaşnabilir alanıyla müstemilat yapmaya izinlidir	1	9	45	9	1	9	45	9		
<b>Yapı adası, sokak ve bina - toplam</b>				0	0	0	0	0	0			
<b>Komşuluk birimi, mahalle ve koridor - toplam</b>				835	565	835	493	835	493			
<b>Bölge: Metropol, kent ve kasaba - toplam</b>				0	0	0	0	0	0			
				Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Planlama Değeri	Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Uygulama Değeri	835	493			
				835	565	835	493					
0-20% = ★				<b>FINAL PUAN: 68%</b>				<b>FINAL PUAN: 59%</b>				
21-40% = ★★				★★★★				★★★				
41-60% = ★★★												
61-80% = ★★★★												
81-100% = ★★★★★												

**Kaynak:** <http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/>

EK - 10

**BEYLİKDÜZÜ, CUMHURİYET CADDESİ, İSTANBUL, TÜRKİYE; CNU CHARTER DEĞERLEME SİSTEMİ, DEĞERLENDİRME TABLOSU**

CNU Charter Değerlendirme Sistemi												
Sıra No	Proje: Beylikdüzü, Cumhuriyet Caddesi				Plan Tarihi: 2006				Plancı: A.İrem FALAY ve diğ.			
	Kriter				Plan Değeri:				Uygulama Değeri:			
	(1-Hiç Katılmıyorum, 2-Katılmıyorum, 3-Nötr, 4-Katılıyorum, 5-Kesinlikle Katılıyorum)				Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer	Kriter Değeri 1-5	Ağırlık	Alabileceği Maksimum Puan	Değer
<b>Yapı Adası, Sokak ve Bina</b>												
1		Kaldırımlar uygun ölçeklendirilmiş uygun mekanlardır.	1	8	40	8	1	8	40	8		
2	Kent, mimari ve açık alan tasarımının öncelikli konusu sokakların ve kamusal alanların ortak kullanım alanı olarak fiziksel tanımdır.	Yapılar kentsel tasarım kodları doğrultusunda bina tiplerinin uyumuna göre bölgenmiştir.	1	9	45	9	3	9	45	27		
3		Bina çekimleri uygun yerlerde korunaklı alanlar yaratacak şekilde tasarlanmıştır.	5	9	45	45	1	9	45	9		
4		Bina tasarımına farklı disiplinler dahil olmuştur.	4	5	25	20	1	5	25	5		
5		Doğal koşullar gerektirmedikçe çıkmaz sokaklardan kaçınılmıştır.	5	10	50	50	5	10	50	50		
6		Sokaklar vistaları maksimize etmektedir.	1	6	30	6	1	6	30	6		
7		Bireysel mimari projeler çevresi ile kusursuz şekilde ilişkilendirilmiş olmalı. Bu ilke stilin üstünde yer almalı.	Düşük maliyetli konutlaşma piyasaya yönelik konutlardan ayırt edilememektedir.	1	8	40	8	4	8	40	32	
		İnşa işçilik kalitesi yüksektir.	5	7	35	35	3	7	35	21		
		Yapı malzemeleri dayanıklıdır.	5	7	35	35	3	7	35	21		
8	Kentsel mekanların güçlendirilmesi güvenliğe bağlıdır. Sokakların ve binaların tasarımını güvenli çevreleri güçlendirmeli bunu yaparken açıklık ve erişilebilirlikten ödün vermemelidir.	Ön garajlar yalnızca topografya gerektirdiğinde kullanılmıştır.	5	8	40	40	1	8	40	8		
9		Kavşak yançapları konumlarına göre uygun şekilde ölçeklendirilmiştir.	5	6	30	30	5	6	30	30		
10	Çağdaş Metropolün gelişimi yeterli miktarda araca yer sağlamalı. Bunu yayalara ve kamu mekanının formuna saygılı şekilde yapmalıdır.	18 m.den daha dar bir çok arazi ara yollar ya da arka şeritlerden servis almaktadır.	3	9	45	27	5	9	45	45		
11		Otopark ihtiyacı düzgün biçimde tanımlanmıştır.	5	8	40	40	1	8	40	8		
		Otopark alanları binaların arkasında ve/veya sokaktan yalnızca erişimin görülebileceği şekilde saklı konumlandırılmıştır.	5	10	50	50	1	10	50	10		
12	Sokaklar ve meydanlar yayalar için güvenli, rahat ve ilginç olmalıdır. Düzgün biçimde, yürümeyi ve insanların birbirini tanıyıp toplumu konumlarını teşvik edecek şekilde yapılandırılmalıdır.	Uygun sokak ağaçlandırması uygun konumlarda dikilmiştir.	5	10	50	50	1	10	50	10		
13		Plan, ağaç ve ağaç örneklerini koruma vurgusu ile olabildiğince çok ağacı korumuştur.	1	7	35	7	1	7	35	7		
		İhtiyaç noktaları arka şeritlerde ya da sokaktan görülmeyecek şekilde konumlandırılmıştır.	1	7	35	7	1	7	35	7		
14	Mimari ve açık alan tasarımı iklim, topografya, tarih ve bölgenin konut örneklerine dayalı gelişmelidir.	Mimari tasarım yerel iklim, topografya, tarih ve örneklerle bağlıdır.	1	5	25	5	1	5	25	5		
15		Konutların en az yüzde yirmisi erişilebilirlik rehberlerini karşılamak ve beslemek için tasarlanmıştır. ****	1	4	20	4	1	4	20	4		
16		Suyu geri kullanma ve geri dönüşüm fırsatları yapı tasarımı ile iş birliği içindedir.	1	4	20	4	1	4	20	4		
17	Kamu yapıları ve kamusal toplanma alanları toplumsal kimliği ve demokratik kültürü güçlendirmede önemli kısımlar içerir. Bu nedenle formları belirgin olmalıdır, çünkü toplumun temelini oluşturmada rolleri diğer binalardan farklıdır.	Göze çarpan alanlar kamu kısımları, açık yeşil alanlar parklar ya da kamu binaları gibi kamu amaçlı kullanımlara ayrılmıştır.	4	9	45	36	2	9	45	18		
18		Önemli manzaralar ve doğal güzellikler binaların önünde yer almış, binaların arkasına saktanmamıştır.	3	8	40	24	1	8	40	8		
19	Tüm binalar net bir konum, iklim ve zaman algısı ile kendi çevresini yansıtmalıdır. Isıtma ve Soğutmadaki doğal yöntemler mekanik sistemlere göre daha kaynak etkin olabilir.	Peyzaj öncelikli olarak yerel bitkiler ile tasarlanmıştır.	4	5	25	20	2	5	25	10		
20	Tarihi binaların, mahallelerin ve açık alanların yenilemesi kent toplumunun devamlılığını ve gelişimini belirir.	Mimar kamusal alanlara açılan pencereler sunmuştur.	4	9	45	36	1	9	45	9		
21		Yollar temel uyumu sürdüreceği şekilde düzenlenmiştir.	2	5	25	10	3	5	25	15		
Yapı adası, sokak ve bina - toplam			940	626			940	387				
Komşuluk birimi, mahalle ve koridor - toplam			0	0			0	0				
Bölge: Metropolit, kent ve kasaba - toplam			0	0			0	0				
			Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Planlama Değeri			Toplam Alabileceği Maksimum Puan	Toplam Uygulama Değeri				
			940	626			940	387				
0-20% = ★			<b>FINAL PUAN: 67%</b>				<b>FINAL PUAN: 41%</b>					
21-40% = ★★			★★★★				★★★					
41-60% = ★★★												
61-80% = ★★★★												
81-100% = ★★★★★												

Kaynak: <http://nuappraisal.home.comcast.net/~nuappraisal/>

## ÖZGEÇMİŞ

### Eğitim

2007 – 2010	Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı
2001 – 2006	Gazi Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
1997 – 2000	Ayrancı Lisesi

### Akademik Deneyimler

2009 – 2010	Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Şehir Planlama Yüksek Lisans Programı, Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIZ'ın asistanı olarak, Şehircilik Atölyesi, Proje I dersine katıldım.
-------------	--

### Mesleki Deneyimler

12.2009 -	Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Araştırma Görevlisi
12. 2006 - 05.2007	Atacan Şehir Planlama Ltd. Şti., Şehir Plancısı, Ihlara Koruma Amaçlı İmar Planı bilgisayar çizimleri
07.2005 - 09.2005	Akman Proje Mimarlık, Stajyer
07.2004/09.2004	Çankaya Belediyesi, İmar Müdürlüğü, Stajyer

### Proje Deneyimleri

2009	Tarihi Yarımada Alan Yönetimi, MSGSU, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, Kegelya Atölyesi, grup çalışması
2008	Bahariye Caddesi, Kasımpaşa Kentsel Tasarım çalışması, MSGSU, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı, bireysel atölye çalışması
2006	Eskişehir Eko-Endüstri, Eko-Kent Gelişim Şeması, Bahçelievler Mahallesi Yenileme Çalışması, Gazi Üniversitesi, ŞBP, bireysel atölye çalışması



2005	Edirne Gelişme Planı, Enez Kıyı Gelişim Projesi, Gazi Üniversitesi, ŞBP, bireysel atölye çalışması
2005	Edirne Gelişme Planı, Enez Kıyı Gelişim Projesi, Gazi Üniversitesi, ŞBP, bireysel atölye çalışması
2004	Kalkan Arazi Kullanım Planı, Gazi Üniversitesi, ŞBP, bireysel atölye çalışması

### **Özel Kurslar, Sertifikalar**

2010	Bostancı Halk Eğitim Merkezi, Web Tasarım Sertifika Programı, Web Tasarım Sertifikası
2006	Şehir Plancıları Odası, Ankara Şubesi, NetCAD Kursu – NetCAD Sertifikası

### **Bilgisayar Bilgisi**

Microsoft Office Uygulamaları

AutoCad 2004	İleri Seviyede
Photoshop Cs8	İleri Seviyede
NetCAD	Orta Seviyede

### **Yabancı Diller**

İngilizce	İyi Derecede
	12. 2007 – TOEFL 76, 03. 2009 – ÜDS 76