

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

**İSTANBUL KENTİNİN MEKANSAL GELİŞİMİ,
ÇEKMEKÖY-ÖMERLİ YERLEŞMESİNİN YENİ KENTLEŞME AKIMI
KAPSAMINDA İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Sümeyye İSTİF

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Bilge ULUSAY ALPAY

EYLÜL 2009

Mimar Sümeyye İSTİF tarafından hazırlanan İSTANBUL KENTİNİN MEKANSAL GELİŞİMİ, ÇEKMEKÖY-ÖMERLİ YERLEŞMESİNİN YENİ KENTLEŞME AKIMI KAPSAMINDA İNCELENMESİ adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.



Yrd. Doç. Dr. Bilge ULUSAY ALPAY

Tez Yöneticisi

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

Başkan: : Yrd. Doç. Dr. Bilge ULUSAY ALPAY

Üye : Prof. Dr. Aykut KARAMAN

Üye : Yrd. Doç. Dr. Hale TOKAY

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

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
SUMMARY	v
ÖNSÖZ	vii
TABLO LİSTESİ	viii
ŞEKİL LİSTESİ	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	1
1.2. Araştırma Yöntemi	3
2. YENİ KENTLEŞME AKIMI	4
2.1. Yeni Kentleşme Akımı'nın Tanımı	6
2.2. Yeni Kentleşme Akımı'nın Amacı Ve Kapsamı	10
2.2.1. Amaç	11
2.2.2. Kapsam ve Farklı Ölçekler İçin Kriterler	12
2.2.2.1. Bölge: Metropol, Şehir ve Kasaba	12
2.2.2.2. Yerleşme, Mahalle, Koridor	14
2.2.2.3. Sokak, Yapı Adası, Bina	15
2.2.2.4. Kentsel- Kırsal Ölçekler Sınıflandırması	18
2.3. Farklı Proje Yaklaşımları	19
2.3.1. Transit Ulaşım Merkezleri Aktarmalı Kentsel Gelişim Projeleri	20
2.3.2. Yerleşim Alanları İçindeki Konut Alanları Arasındaki Boşlukların Doldurulması (Dolgu Yapılanma) Projeleri	23
2.3.3. Banliyölerin Yeni Tip Kentsel Anlayış Yaşam Merkezlerine Dönüştürme Projeleri	26
2.4. Yeni Kentleşme Akımı Uygulamaları	29
2.4.1. Sea Side - Florida	29
2.4.2. Kemer Country - İstanbul	32
2.5. Bölüm Sonucu	35
3. İSTANBUL YERLEŞİM ALANLARININ GELİŞİMİ	40
3.1. İstanbul Kentinin Mekansal Gelişim Süreci	40
3.2. İstanbul Kentinin Planlı Gelişim Süreci	42
3.3. İstanbul Yerleşim Alanlarının Gelişimi	49
3.3.1. Yerleşim Alanlarının Mevcut Durum ve Sorunları	53
3.3.2. Farklı Plan Dönemlerinde Konut Alanlarının Gelişimi	55
3.4. İstanbul Çevre Düzenleme Planı (ÇDP) Mekansal Gelişim Hedefleri	56
3.4.1. İstanbul Çevre Düzenleme Planı (ÇDP) Yerleşim Alanları	60

3.5. Bölüm Sonucu	63
4. YENİ YERLEŞİM VE GELİŞİM ALANI ÇEKMEKÖY	65
4.1. Çekmeköy'ün Konumu	65
4.2. Tarihsel Gelişim ve Nüfus Yapısı	67
4.3. Sosyal ve Ekonomik Yapısı	67
4.4. Çekmeköy'ün Gelişim Süreci	68
4.5. İmar Planları	73
4.5.1. 1/5000 Nazım İmar Planları	74
4.5.2. 1/1000 Uygulama İmar Planları	75
4.5.3. Plan Notları	76
4.5.4. İstanbul 1/100.000 ÇDP-Çekmeköy	76
4.6. Çekmeköy - Ömerli Yerleşmesinin Yeni Kentleşme Akımı Kriterleri Çerçevesinde İncelenmesi	77
4.6.1. Çekmeköy-Ömerli Yerleşmesinin Konumu	79
4.6.2. Ömerli Bölgesi'ndeki Site Yerleşim Alanlarının İncelenmesi	84
4.6.2.1. Kasaba Evleri	86
4.6.2.2. Optimum Evleri	96
4.6.2.3. Ömerli Park	107
4.6.2.4. Yamaç Evleri	115
4.6.2.5. Cihannüma Evleri	122
4.7. Bölüm Sonucu	128
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	132
KAYNAKLAR	142
EKLER	145
ÖZGEÇMİŞ	165

ÖZET

21.yüzyılın aşırı kalabalık, birbirine benzeyen, yapılaşması çirkin, insan ölçeğinden uzak, kimliksiz, içinde yaşayanların kendilerini yabancı hissettikleri, kimsenin sahip çıkmadığı kentleri, birer sorun oluşturmakta ve çözüm beklemektedir. Bu sorunları en şiddetli biçimde yaşayan kesim, kuşkusuz yoğun nüfusun barındığı ve sanayi kuruluşları bakımından zengin kentlerin insanlarıdır.

İstanbul Metropoliten Kenti, genel olarak artan nüfusun yanında kırsal alanlardan gelen nüfus göçü ve son yıllarda hızlanan konut inşaatları yeni yerleşim yerlerinin açılmasına yol açmaktadır. Bu süreç içerisinde kent hızla genişlemekte ve bir yandan gecekondulu mahalleleri, diğer taraftan lüks villa siteleri, büyük ve çok katlı yapılar, geniş yollar ve sanayi kuruluşlarıyla belirgin bir değişime uğramaktadır. Bu değişime bağlı olarak kent, kuzeye doğru gelişme göstermekte ve doğal ortamlar üzerinde baskı oluşturmaktadır.

Bu araştırmanın amacı; İstanbul kentinin mekansal gelişim süreci içerisinde oluşan yeni yerleşim alanlarından seçilen birkaç örneğin yeni kentleşme akımı kapsamında incelenmesidir.

Çalışma, dört bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölümde; yeni kentleşme akımının ortaya çıkışı, tanımı, amacı, kapsamı ve uygulama örnekleri kuramsal bir yaklaşımla gözden geçirilmiş, çalışmanın konusuna yönelik ilkeler irdelenmiştir.

İkinci Bölümde, İstanbul Metropoliten Kentinin mekansal gelişim süreci üst ölçek plan yaklaşımları ve sonuçları belirlenen amaç doğrultusunda incelenmeye çalışılmıştır.

Üçüncü Bölümde; İstanbul Metropolitan Kentinin mekansal gelişim sürecinde oluşan yeni yerleşim alanlarından Çekmeköy- Ömerli Bölgesinin gelişimini etkileyen faktörler irdelenmiş ve seçilen birkaç kapalı site niteliğindeki yerleşimler yeni kentleşme akımı kapsamında analiz edilerek değerlendirilmiştir.

Sonuç Bölümünde ise; seçilen örnek alandaki analiz sonuçları bağlamında, İstanbul Kentinin mekansal gelişimi ve yerleşim alanı seçimi ana hatlarıyla tanımlanarak genel bir değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca, geleceğe yönelik sorunlar ortaya konmuş ve bu sorunları gidermeye yönelik öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

SUMMARY

21st century's overcrowded, lookalike cities, which have rather unpleasant development, no identity, are away from the human scale, and not protected by anyone, and in which people feel like strangers, remain a problem awaiting solution. Undoubtedly, these problems are most intensely experienced by people living in cities with high population density and high number of industrial enterprises.

In the Metropolitan City of Istanbul, in addition to the growing population in general, population migration from rural areas and increasing residential construction activities in recent years leads to the opening of new settlement areas. Within this process, the City rapidly expands and undergoes an evident change with slum areas on one hand and housing estates consisting of luxury villas, large and multistorey buildings, highways and industrial enterprises on the other. The city expands towards the north as a consequence of this change, and creates pressure on habitats.

The objective of this study is to investigate the city of Istanbul within the scope of new urbanism concept on the basis of the sample selected from among the new settlement areas emerged within the spatial development process.

The study is composed of 5 sections, including the introductory section. Emergence of the new urbanism concept, its definition, purpose, scope and application examples were reviewed with a theoretical approach and theories relating to the study were investigated in the First Section.

In the Second Section, the spatial development process of the Metropolitan City of Istanbul, as well as the upper scale plan approaches and results were strived to be studied in line with the objective defined.

In the Third Section, the development factors in the Çekmeköy-Ömerli region, one of the new settlement areas emerged within the spatial development process of the Metropolitan City of Istanbul, were investigated and evaluated within the scope of the new urbanization movement in line with the objective.

In the Fourth Section, development of the City and the influences of the movement were evaluated within the study field, and future problems were strived to be determined by outlining the spatial development of the City of Istanbul and selection of the settlement areas, and relevant recommendations were summarized.

ÖNSÖZ

Sayın Yrd. Doç. Bilge Ulusay Alpay Yürütücülüğündeki Yüksek Lisans Tezi'nde, hızlı bir değişim ve gelişim sürecindeki İstanbul'da oluşan yeni yerleşim alanlarından Çekmeköy-Ömerli örneğinin yeni kentleşme akımı kriterlerinde incelenmesi amaçlanmıştır.

Tezin yürütülmesi ve tamamlanması sürecinde, disiplinli ve sakin tavrı ile beni yüreklendiren, değerli birikimleri ile yönlendiren ve bana olan inancını hiç kaybetmeyen sevgili tez danışmanım Yrd. Doç. Bilge Ulusay Alpay 'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tezin araştırma ve bilgi edinme sürecinde bana yardımcı olan İstanbul Metropolitan Planlama Kentsel Tasarım Bölümü'ne, İ.B.B Ulaştırma Başkanlığına, İ.B.B İmar Müdürlüğüne, İ.B.B Planlama Müdürlüğüne ve Çekmeköy Belediyesi Harita Birimi'ne teşekkür ederim.

Tezin her aşamasında maddi ve manevi yardımlarını esirgemeyen arkadaşlarıma, çalışmalarım sırasında sonsuz yardım ve sabır gösteren sevgili annem Davranış Bilimleri Uzmanı Meral Kalaycı ve sevgili nişanım Harita Mühendisi Ertan Koç'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul, Eylül 2009

Mimar Sümeyye İSTİF

TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 4.1:	Ömerli Bölgesi Site Yerleşim Bilgileri	85
Tablo 4.2:	Kasaba Evleri Genel Bilgi	86
Tablo 4.3:	Optimum Evleri Genel Bilgi	96
Tablo 4.4:	Ömerli park Evleri Genel Bilgi	107
Tablo 4.5:	Yamaç Evleri Genel Bilgi	115
Tablo 4.6:	Cihannüma Evleri Genel Bilgi	121
Tablo 4.7:	Çekmeköy-Ömerli Yerleşmesinin Yeni Kentleşme Akımı Kriterleri Çerçevesinde Değerlendirilmesi	130

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1:	Birkdale Village, Huntersville, North Carolina, Longleaf New Port Richey, Florida genel görünüm	7
Şekil 2.2:	Arbor Park Village - Cleveland, Park DuValle Louisville, Kentucky genel görünüm	8
Şekil 2.3:	Yeni Şehircilik akımının ilk uygulaması ve akımın sembolü olarak tanımlanan Seaside yerleşmesi planı	18
Şekil 2.4:	Yeni Kentçilik kentsel kırsal arası ölçekler sınıflandırması	19
Şekil 2.5:	Yeni Kentçilik kentsel kırsal arası ölçekler sınıflandırma şeması (Steuteville vd., 2001)	19
Şekil 2.6:	Arlington County, Virginia'daki büyüme şeklinin havadan görünüşü	22
Şekil 2.7:	Successful Infill Development Workshop, 1999	24
Şekil 2.8:	Yeni kentleşme akımına dolgu yapılanma yerleşme örneği	25
Şekil 2.9:	Banliyö tipi bir yerleşme örneği	26
Şekil 2.10:	Yeni kentleşme akımına kriterlerinde göre bir yerleşme örneği çalışması	28
Şekil 2.11:	Yeni Şehircilik akımının ilk uygulaması ve akımın sembolü olarak tanımlanan Seaside yerleşmesi planı	29
Şekil 2.12:	Sea side yerleşmesinden yerleşme, mahalle, koridor örneği	30
Şekil 2.13:	Sea side yerleşmesinden sokak yapısı kamusal mekan , meydan örneği	31
Şekil 2.14:	Kemer Country yerleşmesi görsel örnekler	33
Şekil 2.15:	Kemer Country yerleşmesi görsel örnekler	34
Şekil 3.1:	İstanbul'un Alansal Gelişimi (Karakuyu 2001)	40
Şekil 3.2:	1980 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı	45
Şekil 3.3:	1995 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı	47
Şekil 3.4:	1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı	48
Şekil 3.5:	Yerleşim analiz paftası	49
Şekil 3.6:	İstanbul'un Sanayi Alanlarının Gelişmesine Bağlı Gelişimi	50
Şekil 3.7:	İstanbul İçinde Sanayi Desantralizasyonu	52
Şekil 3.8:	Otoyol ve Boğaz geçişlerinin yerleşim alanlarının şekillenmesinde etkileri	53

Şekil 3.9:	Kentsel ve Kırsal Yerleşim Alanları	60
Şekil 4.1:	İstanbul İli Yeni İlçe Sınırları	65
Şekil 4.2:	Çekmeköy ilçe belediyesi mahalle sınırları	66
Şekil 4.3:	Çekmeköy ilçe belediyesi ulaşım krokisi	66
Şekil 4.4:	Üsküdar-Çekmeköy metro hattı	70
Şekil 4.5:	Üsküdar-Çekmeköy metro hattı etaplandırma paftası	71
Şekil 4.6:	Çekmeköy Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/5000 Uygulama İmar Planı	74
Şekil 4.7:	Ömerli Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/5000 Uygulama İmar Planı	74
Şekil 4.8:	Ömerli Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/5000 Uygulama İmar Planı	74
Şekil 4.9:	Çekmeköy Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/1000 Uygulama İmar Planı	75
Şekil 4.10:	Taşdelen Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/1000 Uygulama İmar Planı	75
Şekil 4.11:	Çekmeköy 1/100.000 ÇDP	76
Şekil 4.12:	Çekmeköy ulaşım ve konum haritası	77
Şekil 4.13:	Çekmeköy konut yerleşim alanları	78
Şekil 4.14:	Çekmeköy-Ömerli yerleşmesi konum paftası	79
Şekil 4.15:	1/100.000 ÇDP Ömerli Bölgesi	80
Şekil 4.16:	Ömerli Beldesi 1/5000 uygulama imar planı	81
Şekil 4.17:	Ömerli kırsal yaşam fotoğrafları (Koçullu köyü)	82
Şekil 4.18:	Melen Çayı Projesi Hamidiye Tünel Çıkışı	82
Şekil 4.19:	Sırapınar köyü hava fotoğrafı	83
Şekil 4.20:	Ömerli Hava Fotoğrafı	84
Şekil 4.21:	Kasaba Evleri vaziyet planı	86
Şekil 4.22:	Kasaba Evleri hava fotoğrafı	86
Şekil 4.23:	Kasaba Evleri yerleşmesi genel görünüm	87
Şekil 4.24:	Kasaba Evleri yerleşmesi genel görünüm	88
Şekil 4.25:	Kasaba Evleri hava fotoğrafları	88
Şekil 4.26:	Kasaba Evleri sokak, otopark ve yeşil alan dağılımları	89
Şekil 4.27:	Kasaba Evlerinin doğal ortam ile uyumu	90
Şekil 4.28:	Kasaba Evlerinin geleneksel yaklaşımlı tasarım örnekleri	90
Şekil 4.29:	Kasaba Evlerinin kamusal mekan, merkez fotoğrafı	91

Şekil 4.30:	Kasaba Evlerinin konut tipleri	94
Şekil 4.31:	Optimum Evlerinin vaziyet planı	96
Şekil 4.32:	Optimum Evlerinin hava fotoğrafı ve genel görünüm	97
Şekil 4.33:	Optimum Evlerinin etaplandırma planı	98
Şekil 4.34:	Optimum Evlerinin otopark yerleşimi	99
Şekil 4.35:	Optimum Evlerinin bahçe düzeni	100
Şekil 4.36:	Optimum Evlerinin sokak ve yol sistemi	100
Şekil 4.37:	Optimum Evlerinin sokak ve yol sistemi	101
Şekil 4.38:	Optimum Evlerinin sokak silueti	101
Şekil 4.39:	Optimum Evlerinin yapı adası sistemi	102
Şekil 4.40:	Optimum Evlerinin konut tipleri	105
Şekil 4.41:	Ömerli Park evleri yerleşim planları	107
Şekil 4.42:	Ömerli Park evleri yerleşim genel görünümün fotoğrafları	108
Şekil 4.43:	Ömerli Park evleri yeşil alan dağılımı	108
Şekil 4.44:	Ömerli Park evleri yerleşimi genel görünüm	110
Şekil 4.45:	Ömerli Park-1 evleri konut tipleri	112
Şekil 4.46:	Ömerli Park-2 evleri konut tipleri	113
Şekil 4.47:	Yamaç Evleri Yerleşim Planı	115
Şekil 4.48:	Yamaç Evleri genel görünüm	115
Şekil 4.49:	Yamaç Evleri hava fotoğrafı	116
Şekil 4.50:	Yamaç Evleri yeşil alan dağılımı	117
Şekil 4.51:	Yamaç Evleri yeşil alan-site duvarları ve peyzaj kullanımı	118
Şekil 4.52:	Yamaç Evleri sokak sistemi ve sokak siluetleri	118
Şekil 4.53:	Yamaç Evleri konut tipleri	119
Şekil 4.54:	Cihannüma Evleri yerleşim planı	121
Şekil 4.55:	Cihannüma Evleri site içi genel görünüm	122
Şekil 4.56:	Cihannüma Evleri site içi genel görünüm	122
Şekil 4.57:	Cihannüma Evleri site sınırları - kamusal mekanları- Çocuk oyun alanları	123
Şekil 4.58:	Cihannüma Evleri yeşil alan dağılımı	124
Şekil 4.59:	Cihannüma Evleri konut ve site tasarım	124
Şekil 4.60:	Cihannüma Evleri plan tipleri	125

1. GİRİŞ

Kentler sürekli olarak bir büyüme ve gelişme süreci içersindedir. Geçmişte kentlerin gelişiminde her dönemin özelliklerine göre farklı problemler ortaya çıkmış; bu problemlerin çözümünde de farklı yaklaşımlar benimsenmiştir.

21. yüzyılda kentlerin en önemli sorunu bu kontrolsüz büyüme ve gelişmedir. Kentler bir gelişme seviyesine ulaştıklarında merkezden kent çeperlerine doğru bir yayılma göstermektedir. Bu yayılma hareketi aşırı genişlemeyi ve karmaşıklığı da beraberinde getirmektedir.

1980'lerin başlarından bu yana, birbirinin sırtına yüklenen ulaşım-sanayi-konut harmanının doğal eşikler dışındaki sürekliliği, hizmet sektörünün öngörülmeleyen mekanlarda yoğunlaşması ve yeni prestij alanlarının oluşması, metropolün geleceğinin tahmininde güçlük yaratmaktadır.¹

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

21. yüzyılda İstanbul Metropoliten Kenti genel olarak artan nüfusun yanında kırsal alanlardan gelen nüfus göçü ve son yıllarda hızlanan konut inşaatları yeni yerleşim yerlerinin açılmasına yol açmaktadır. Bu süreç içersinde kent hızla genişlemekte ve bir yandan gecekondular mahalleleri, diğer taraftan lüks villa siteleri, büyük ve çok katlı yapılar, geniş yollar ve sanayi kuruluşlarıyla belirgin bir değişime uğramaktadır. Bu değişime bağlı olarak kent kuzeye doğru gelişme göstermekte ve doğal ortamlar üzerinde baskı oluşturmaktadır.

Son yıllarda yaşanan bu kontrolsüz gelişme ile oluşan yeni yerleşmeler yurt dışı örnekleri ile benzer problemler göstermektedir. Kentsel büyümenin kontrolsüz gerçekleşmesi kentlerin bütünlüğünün bozulmasına neden olmuştur. İstanbul kent bütününde yeni yerleşim alanları ele alındığında, yerleşim alanı seçimi bu alanlarda

¹ (Kaptan, 1992)

tasarlanan projeler ve yaşıyan insanların beklentileri irdelendiğinde, Yeni Kentleşme akımının kriterlerinden etkilenecek tasarımlar yapıldığı söylenebilir.

Bu çalışmanın amacı, İstanbul kentinin mekansal gelişim sürecinin incelenmesi, bu gelişim sonucunda oluşan yeni yerleşim alanlarının tespit edilmesi, bu alanlardan biri olan Çekmeköy - Ömerli örneği üzerinde yeni kentleşme akımı kriterlerinin irdelenmesidir.

Çalışma biri giriş olmak üzere 5 bölümden oluşmaktadır. Çalışmada, her bölümün sonunda bölümleri özetler nitelikte bölüm sonuçlarına yer verilmiştir.

Birinci Bölümde, yeni kentleşme akımının ortaya çıkışı tanımı, amacı, kapsamı ve uygulama örnekleri kuramsal bir yaklaşımla gözden geçirilmiş, çalışmaya yönelik kuramlar irdelenmiştir.

İkinci Bölümde, İstanbul Metropolitan Kentinin kentsel ve mekansal gelişim süreci üst ölçek plan yaklaşımları ve sonuçları incelenmiş ve belirlenen amaç doğrultusunda çalışma alanı olarak Çekmeköy – Ömerli bölgesinin irdelenmesine karar verilmiştir.

Üçüncü Bölümde, İstanbul Metropolitan Kentinin mekansal gelişim süreci içerisinde oluşan yeni yerleşim alanlarından biri olan Çekmeköy- Ömerli Bölgesinin gelişim etkenleri incelenmiş ve yeni kentleşme akımı kapsamında değerlendirilmiştir.

Dördüncü (Sonuç) Bölümde, yapılan çalışmalar sonucunda kentin gelişimi ve akımın etkileri çalışma alanı içerisinde değerlendirilmiş ve İstanbul Kentini mekansal gelişimi ve yerleşim alanı seçimi ana hatlarıyla tanımlanarak geleceğe yönelik sorunlar belirlenmeye çalışmış ve öneriler özetlenmiştir.

1.1. Çalışmanın Yöntemi

Yerli ve yabancı yayınlardan oluşan literatür taraması yapılmış ve İnternet yardımıyla kavramsal verilere ulaşılmıştır.

İstanbul Metropolitan Planlama Dairesi, İstanbul Planlama Müdürlüğü, İ.B.B. Ulaşım Daire Başkanlığı, İ.B.B İmar Planlama Müdürlükleri, Çekmeköy Belediyesi ile görüşmeler yapılmış, mevcut duruma ilişkin veriler ve analizlerle, plan kararlarına erişilmiştir.

Çekmeköy Belediyesi Harita Şefliğinden destek alınmıştır. Seçilen örnek alan Ömerli Bölgesi yerleşmeleri mevcut kırsal yerleşim alanları ve villa site yerleşim alanları olarak gruplandırılmış bölge gezilmiş, yerinde incelenmiş, site görevlileri satış ofisi çalışanları ve inşaat firmaları ile bağlantıya geçilmeye çalışılmıştır. Bölgenin yerinde fotoğraf çekme yolu ile, doğal alanları (Ömerli Barajı, Riva Deresi, Ömerli Orman Alanları) tespit edilmiştir.

2. YENİ KENTLEŞME AKIMI

Ortaya Çıkışı Ve Başlangıcı

20.yüzyılın başlarında ve II. Dünya savaşı sonrası yapılaşma derli-toplu karışık işlevli yerleşim alanları şeklinde gelişmiştir. Bu yerleşim alanları geniş yollar ve otoparklar arasında yüzen birbirinden kopuk yüksek katlı bloklar, kişiliksiz, kimliksiz, tanımsız açık alanlar, insanların kendilerini ait hissetmedikleri yerleşim alanları olarak ortaya çıkmıştır. Modern mimarinin, imar sisteminin ortaya çıkmasıyla ve ulaşım sistemlerinin gelişmesi bu yeni akımın gelişmesine katkı sağlamıştır.

II. Dünya savaşıyla birlikte ulus genelinde ortaya çıkan barınma sorunu ve tahrip olan kentlerin yeniden yapılanma sürecinde, karışık işlevleri birbirinden ayıran ve 'geleneksel banliyö yaşamını'² yaygın kent olarak tanımlayan yeni yapılaşma sistemi, karışık işlevli yerleşim alanlarının yerine geçmeye başlamıştır. Böylece kentin çeperlerinde yol boyunca uzanan kente bağımlı saçaklanmalar şeklinde yerleşim alanları ortaya çıkmıştır.

Yeni kentlerdeki planlama kriterlerinin başında insanlara daha iyi, daha rahat mekânlar sunmak ve o yılların büyük özlemi olan otomobili evlerin içlerine kadar sokmayı hedeflemek geliyordu. Bu konut ve kent planlama sisteminde az da olsa insanların komşularıyla olan ilişkilerini de düzenleyen planlama anlayışları hâkimdi. Ancak son 50 yıla damgasını vuran bu planlama anlayışı çevresinde komşuluk, bahçe komşuluktan öteye geçememiştir.

Buna rağmen günümüzde ABD vatandaşlarının büyük bir çoğunluğu son 50 sene içerisinde inşa edilen kent merkezinden uzakta daha çok müstakil evlerin hâkim olduğu ve planlı inşa edilen yerleşim alanlarında yaşamaktadır.³

² *Geleneksel Banliyö Yaşamını*: A.B.D.'de 19 y.y.inşa edilmiş, şehir merkezlerinden uzakta banliyö trenleri ile ulaşılabilen yaşam alanları

³ The New Urbanism –Toward An Arcitecture Of Community

Kentsel alanlarda meydana gelen bu bozukluklara çözümler üretmek amacıyla yeni planlama biçimleri bulmak için çalışmalar başlamış, yaşam biçimlerine göre planlama yapmak hedeflenmiştir. Eski yıllarda yapılan geleneksel kent planlarına bakılarak yeni planlama anlayışlarını geliştirilmeye çalışılmıştır.⁴

Yeni kentleşme akımı, eski kent planlarındaki kent merkezinden uzakta ve müstakil evlerin hâkim olduğu bu yaygın kentleşme anlayışına karşı gelişen bir tepkidir. Doğayla uyumlu, geçmişle bağlantısını koparmamış, kendi kimliği olan insan ölçeğinde, kullanıcılara ait olma hissi verebilen yaşayan çevreler tasarlamak yeni kentleşme akımının ilkelerini oluşturmuştur. Bu akım toplumsal yaşamaya geri dönüş sağlarken diğer taraftan çağdaş kentleşme, imarlı yapılaşmanın ve yaşamın getirmiş olduğu sorunlarında birçoğuna çözüm getirmektedir.

Bu yaklaşım, kentsel yerleşmelerin sosyal ilişkileri sağlayacak, yerel özellikleri taşıyacak, kullanıcıların kendilerini ait hissedebilecekleri, geçmişle bağlantı kurabilecekleri kültürel simgelerin yer alacağı şekilde kurgulanmasına ilişkin kuramlar ortaya koymuştur.⁵

Yeni kentleşme akımı 1970 ve 80'lerde mimar ve şehirciler tarafından uygulanmaya başlamıştır. 90'li yıllarda yeni kentleşme akımının grupları birleşerek, yürünebilir yerleşim alanları yaratabilme adına mimarlık ve şehircilik ilkelerinin sentezlerini yeni kentleşme akımının ilkelerine göre düzenleyip kentsel projeler üretmeye başlamışlardır. 90'ların modern yapılaşma anlayışı, yeni tasarımlar projeleri ortaya koymakta ve yerleşimlerin alanlarında azalan sosyal-kültürel ilişkilerin yeniden kurgulanmasını hedefleyen kuramlar ortaya koymaktaydılar. Bunların en çok tartışılanı ise 'yeni kentleşme' akımıdır.

⁴ <http://www-rcf.usc.edu/~pgordon/urbanism.html/>

⁵ <http://www.newurbanism.org>

2.1. YENİ KENTLEŞME AKIMI'NIN TANIMI

Yeni kentleşme akımı gelenekselciliğe (eskiye) dönüş olmayıp, asıl amacı insanlar arası ilişkileri artırmak, modern dünyada bireyselleşerek yalnızlığa itilen kentlilerin sosyal ilişkilerini daha kolay ve kalıcı kurabilecekleri komşuluk üniteleri sunarak; yaşama, çalışma, eğlence alanlarını birbirinden koparmak yerine tamamlayıcı bir bütün şekilde planlamaktır.⁶

Yeni kentleşme akımında yerleşim alanları birbirine yürüme mesafesinde uzaklıkta, çeşitli konut tiplerini ve işlevlerini kapsayacak şekilde tasarlanmıştır. Kent planlamacıları ve mimarların birlikte çalışarak insan ölçeğinde birbirinden ancak yürüme mesafesi uzaklığında ayrılan yaşam alanlarını oluşturma ilkeleri üzerine kurulmuştur.

Toplumun parçalanmış yaşam biçimlerine alternatif olarak geleneksel kent dokusuna dönüş, bölgeleme yerine karma kullanım, araba bağımlılığı yerine yaya ulaşımı ve toplu taşıma imkânlarına dayalı uygulamalar, büyük alışveriş merkezleri yerine köşe başı dükkânlarının canlandırılması, mahalle ölçeğinde yerleşim alanları, otoparklar yerine geleneksel kentlerdeki gibi cadde boyu park alanları olarak özetlenebilir. Kentsel oluşumun ve toplumsal sorunların geleneksel kent dokusu ile modern planlama anlayışlarının birlikte kurgulandığı proje yaklaşımlarıyla azalacağı varsayılmaktadır.⁷

Özellikle kentlilerin bir araya geldiği, sorunları tartıştığı, aktivitelerini gerçekleştirebilecekleri meydanların, kamusal alanların olmasını vurgulayarak; sosyal bir farklılık gözetmeden bir araya gelip aktiviteler düzenleyebilecekleri, yürüme mesafesinde, kamusal yapıların çevrelediği, bu kamusal alanların

⁶ BRESSI, T., (2002) The Seaside Debates: A Critique Of The New Urbanism

⁷ Tanrı verdi G. B., 'Bahçe-Kent'in Amerika'da Yeni-Geleneksel Doğuşu: Yeni kentleşme'

tasarlanmasını temel alarak, insan ölçeğinde, ekolojik dengeyi bozmayan tasarım anlayışını savunmaktadır.⁸

Akımın öncüleri mevcut kentsel merkezlerin ve kasabaların uyumlu bir metropoliten bölge içerisinde yeniden düzenlenmesini desteklemek üzere kamusal politika ve gelişim uygulamalarının yeniden yapılanmasını savunmaktadırlar. Amaçları yayılma ile oluşmuş alanların gerçek komşuluk birimleri ve çeşitli mahalleler olarak yeniden düzenlenmesi, doğal çevrelerin ve kültürel mirasın korunmasıdır.⁹

Yeni kentleşme akımı, yeni yerleşim yaratmanın ötesinde mevcut yerleşmelerde de yaşam kalitesini yükseltmeyi hedeflemekte, geleneksel ‘yaşam için mekân’ yaratma anlayışına yeniden sahip çıkmaktadır.¹⁰

Yeni kentleşme akımı, planlama biçimlerinin tüm ölçeklerinde uygulanabilir bir yapıya sahip olması düşünülmüştür. Yeni yerleşim oluşumlarında(Florida sahilleri) yeniden gelişimine başlamış alanlarda (Park Du Velle, Louiseville, Kentucky), var olan şehirlerin regülasyonunda (Bethesda, Maryland) ya da küçük bloklar halinde (Colerada-Perarl in Boulder) uygulanmış olan bazı projeler bize bu yaklaşımın doğruluğunu göstermektedir. Ayrıca yeşil alan projeleri ve geleneksel kent gelişiminde de (Traditional Neighborhood Develepments) kullanılan bir yöntem olma özelliğine sahiptir.¹¹ (Şekil 2.1),(Şekil 2.2)



⁸ CALTHORPE,P.,

⁹ www.itudergi.itu.edu.tr

¹⁰ KELBAUGH,D.,(2002)The New Urbanism,Reading In Urban Theory

¹¹ http://www-rcf.usc.edu/~pgordon/urbanism.html/

Şekil 2.1:Birkdale Village, Huntersville, North Carolina, Longleaf - New Port Richey, Florida genel görünüm



Şekil 2.2: Arbor Park Village - Cleveland, Park DuValle - Louisville, Kentucky genel görünüm

Yeni Kentçiler fiziksel çözümlerin tek başına sosyal ve ekonomik problemleri çözmekte yetersiz kaldığını, ancak ekonomik canlılık, toplumsal ve çevresel sağlık için de uygun ve destekleyici bir fiziksel çevre gerektiğini vurgulamışlardır. Kentsel tasarımdaki hataların yanlış kamusal politikalara ve iyi düşünülmemiş yatırım uygulamalarına bağlı olduğunu ifade ederek, kamusal politika uygulamalarının içermesi gereken kuralları tanımlamışlardır. Bu kurallar: mahallelerin kullanımını ve nüfusta çeşitliliği içermesi; yerleşmelerin araba için olduğu kadar yayalara yönelik düzenlenmesi; kentler ve kasabaların fiziksel yapılarının, kamusal mekânlarının ve kamusal kurumlarının tanımlanması; kentsel mekânların mimari ve peyzaj tasarımı ile biçimlenmesi ve yerel tarihin, iklimin, ekolojinin ve tarihi yapıların değerinin bilinmesi gerektiği olarak tanımlamışlardır.

Yeni Kentleşme Akımının yeni yerleşmelerin inşa edilmesi üzerindeki etkisi düzenlenen kongrelerin akımın fikirlerinin dağılımı açısından hızlı ve etkili bir araç olmasından kaynaklanmaktadır.

Yeni Kentleşme akımı öncüleri 1993 yılında gerçekleştirdikleri ilk Yeni Kentleşme Kongresinde yayınladıkları bildirme ile akımın özelliklerini ve kentsel tasarım kurallarını açıklamışlardır. Yeni kentçiler akımın özelliklerini Yeni Kentçilik Kongresi'nde, Yeni Kentçilik Bildirgesi ile şu şekilde açıklamışlardır.¹²

¹² Congress For The New Urbanism,2000

- Kent merkezlerindeki yatırımsızlığı, yayılmanın hızlı artışı, ırk ve gelir ayrımı, çevresel bozulmayı, tarımsal alanların kaybını, toplumsal inşa edilmiş mirasını, karşılıklı etkileşim içinde olan bir toplum yaratma problemi olarak ele alır.
- Mevcut kentsel merkezlerin ve kasabaların restorasyonunu, yayılan kent dışı alanların gerçek mahallelerden oluşan topluluklar olarak yeniden düzenlenmelerini, doğal çevrelerin korunmasını ve kültürel mirasının korunmasını destekler.
- Fiziksel çözümlerin tek başlarına sosyal ve ekonomik problemleri çözmekte yetersiz kaldıklarını ancak ekonomik canlılık, topluluk sabitliği ve çevresel sağlığın da uygun ve destekleyici bir fiziksel çerçeve olmadan sağlanamayacağını kabul eder.
- Kamusal politikanın ve geliştirme uygulamalarının yeniden yapılanması önemlidir. Bunu sağlamak için komşuluk birimleri nüfusta çeşitlilik içermeli; yerleşmeler araba için olduğu kadar yaya ve toplu taşıma için de tasarlanmalı; kentler ve kasabalar fiziksel olarak tanımlanmış ve evrensel olarak erişilebilir kamusal mekânlara ve yerleşme kurumlarına sahip olmalı; kentsel mekânlar yerel tarihe, iklime, ekolojiye ve bina uygulamalarına saygılı mimarlık ve peyzaj mimarlığı ile biçimlenmelidir.
- Kamusal ve özel sektör yöneticileri, topluluk girişimcileri ve farklı disiplinlerden profesyonellerden oluşan geniş-tabanlı bir halk ile temsil edilmektedir. İnşa etme sanatı ve topluluk yapma arasındaki ilişkiyi, vatandaş temelli katılımcı bir planlama ve tasarım ile yeniden düzenleme sorumluluğu ile ele alır.¹³

¹³ (Congress for the New Urbanism, 2000)

“New Urban News (Yeni Kent Haberleri)” dergisinin 1996 yılının Mayıs ayında ilk yayınlanan sayısında Robert S. mimarların ve kent planlamacılarının, mekân ve toplu yaşam duygusu yaratan uygulamalara dönüşüm yönünde giderek artan bir eğilimde olduklarını yazmıştır. Robert S.’nin kaleme almasının üzerinden geçen süreye rağmen bu fikir ve düşünceler günümüz itibariyle de halen doğruluğunu ve geçerliliğini korumaktadır. Yeni Kentçilik anlayışının günümüz itibariyle kentsel planlama ve geliştirme konusunda gerek Amerika Birleşik Devletlerinde gerekse uluslararası platformda şimdiye kadar hiçbir zaman olmadığı ölçüde olumlu bir etkisi olmaktadır.¹⁴

Bu konuda 2004 yılında yapılan araştırma, yeni kentçilik anlayışına uygun olan ABD yerleşim merkezlerinin sadece bir yıllık bir dönem içinde yüzde 37 oranında arttığını göstermektedir. ABD’de inşaat projelerinin çoğunluğu halen geleneksel Amerikan tipi banliyöler şeklinde olmakla birlikte Yeni Kentçilik trendi şimdiye kadar görülmedik bir şekilde artmaktadır (Steuteville, R., 2004).¹⁵

2.2. YENİ KENTLEŞME AKIMI’NIN AMACI VE KAPSAMI

Yeni kentleşme akımı, çeşitlilik, yürüme mesafesinde ulaşılabilirlik, çok fonksiyonluluk amaçlarıyla birlikte bilinen gelişim unsurlarını daha bütünleşmiş bir biçimde kullanarak bütünsel yerleşim alanları oluşturmayı ve geliştirmeyi amaçlamaktadır.¹⁶

Yerleşim alanları, konut alanlarını, iş alanlarını, ticari fonksiyonlu yapıları, eğitim, eğlence, rekreasyon alanlarını ve zorunlu kentsel donatılarını birbirine yürüme mesafesinde olacak şekilde kapsayarak, otoyollar ve şehir içi yol ağları yerine raylı sistem taşımacılığını desteklemektedir.¹⁷

¹⁴ (Langdon, P., 2006)

¹⁵ <http://pro.archis.org/plain/object> (New Urbanism in America-Kelly Shannon)

¹⁶ <http://www.hud.gov/>

¹⁷ Hall, A.C.,(1996), Desing Controll, Towards A New Approach

Yaya merkezli sokak tasarımında binaların pencere ve kapılarının yollara açılması, aynı şekilde verandaların sokaklara bakması, yolların ağaçlandırılması, yol üzerine park edebilme esnekliği, garajların evlerin arka taraflarına yapılması, dar ve trafiğin yavaş akması sokakları ön plana çıkarılmaktadır. Bu planlama prensiplerine uygun projelerde estetik değerlerin ön plana çıktığı hissedilebilir ve insan ölçeğinde mekânlar yaratma yoluna gidilmektedir.

2.2.1. AMAÇ

Yeni Kentleşme Akımı'nın amaçları ise ;¹⁸

- Ev ve iş yerine 10 dk. yürüme mesafesinde olan donatılar, yaya odaklı dizayn edilmiş yollar, araçlara kapalı yaya yollarının tasarlanması,
- Birbirine bağlı, grid yapıdaki sokaklar; trafiği dağıtarak yürümeyi kolaylaştırmakta, sokaklar, meydanlar ve geçitler arasındaki hiyerarşi, yüksek kalitedeki yaya yolu ağı ve kamusal alanların fazlalığını destekleyerek kentte yürümeyi kolaylaştırmak,
- Yerleşim alanında dükkanlar, ofisler, apartmanlar ve evler birlikte kullanılarak mekanda çeşitlik yaratılması, Ayrıca farklı yaştan, sınıftan kültürden ve ırktan insanların aynı mekanı paylaşarak sosyal çeşitlilik de sağlanması,
- Farklı topolojiye, büyüklüğe ve fiyata sahip yapılar dizisinin birbirine yakın alanlarda kullanılması,
- Estetik ve konforun vurgulandığı özel kentsel alanlar ve konut alanları yaratılması, insan odaklı mimari ve kentsel alanda üzerinde durulan estetik anlayışın insanların psikolojisinde olumlu etkilerinin olacağı,
- Kamusal alanın merkezde konumlanması ve gelişimin kamu odaklı devam etmesi, kentsel açık alanların sanatsal bakış açısıyla düzenlenmesi,

¹⁸ <http://www.cnu.org/index.cfm>

- Ulaşımında başlıca araç olarak belirlenen raylı sistemin şehirlere, kasabalara ve mahallere ulaştığı bir ağ tasarlanması, insanların yürüme ya da kent içi ulaşım için bisiklet gibi araçları kullanmaya teşvik edecek kentsel tasarım yaratılması,
- Kentsel çevre ve gelişim arasında minimum çatışmanın amaçlandığı bir plan geliştirilmesi, ekolojik çevreye duyarlı ve doğal değerleri gözetim teknolojilerin kullanılması, enerjinin verimli kullanılması, yerel üretimin artırılması, insanları yürüyüşe teşvik ederek araç kullanımının azaltılması,
- Yaşam kalitesinin yükseltilmesi dolayısıyla zenginleşen alanlar planlanması ve insanların yaşamaktan zevk alacağı alanlar yaratılması yeni kentleşme akımının başlıca amaçlarıdır.

2.2.2. KAPSAM

Yeni Kentleşme akımı öncüleri 1993 yılında gerçekleştirdikleri ilk Yeni Kentleşme Kongresinde yayınladıkları bildirme ile akımın özelliklerini ve kentsel tasarım kurallarını açıklamışlardır. Bu bildirme yerleşmelerin üç ayrı ölçeğe göre düzenlenmesini öngörmüştür.

- Bölge
- Yerleşme-Mahalle-Koridor
- Sokak-Yapı Adası-Bina

2.2.2.1. Bölge: Metropol, Şehir ve Kasaba

Yeni Kentleşme akımının ilk ölçeğidir. Metropol, kent ve kasabadan oluşmaktadır. Kentsel tasarım kurallarının tüm bölgeye uygulanması gerektiğini vurgulamışlardır.¹⁹ Yeni gelişim alanları toplu taşıma ve yaya dolaşımıyla yönlendirilmiş modellerin geliştirilmesine en uygun alanlardır. Uydu yerleşmeler ise yeni gelişim alanlarından daha büyüktürler ve bütünleşmiş bir alışveriş, iş ve sosyal olanaklar spektrumu

¹⁹ <http://www.cnu.org>

sunmaktadırlar. Beraber planlandıkları takdirde bir kentsel tasarım projesi olabilirler ve bu şekilde metropoliten bölgenin yeniden canlandırılmasına yardımcı olabilirler. Bölgesel ölçekte, yaya ölçeği toplu taşıma sistemlerine dönüşmektedir. Sokaklar sisteminin bir komşuluk birimi düzenlemesine benzer olarak, toplu taşıma da bölgeyi biçimlendirir ve düzenler.²⁰

Genel olarak Bölge: Metropol, Şehir ve Kasaba ölçeğindeki yeni kentleşme akımı kriterlerine baktığımızda;²¹

- Metropol bölgeler modern dünyanın başlıca ekonomik ünitesidir.
- Metropol bölge topografyadan alınan coğrafi sınırları belirli bölgelerdir.
- Metropollerin tarımsal çekim alanı ve doğal arazi yapısı arasında gerekli ve önemli bir ilişki vardır. Bu ilişki çevresel, ekonomik ve kültürelidir.
- Gelişme modelleri metropol sınırlarını belirsizleştirmemeli yada yok etmemelidir. Kent gelişim alanları çevresel kaynaklar, ekonomik yatırımlar, sosyal yapıyı korurken, terk edilmiş bölgeleri de iyileştirir. Merkez dışındaki konut gelişme alanlarını desteklemek için stratejiler üretilmelidir.
- Şehirsiz sınırlara yakın olan yeni gelişim alanları uygun olduğu yerlerde mahalle ve bölgeler olarak organize edilmeli ve var olan bölge ile uyumu göz önüne alınmalıdır.
- Kasaba ve şehirler gelişirken çevresindeki tarihi modeller ve yerel özelliklerde göz önünde bulundurulmalıdır.
- Bölgenin fiziksel organizasyonu ulaşım alternatiflerinin çevresinde desteklenmeli, transit yol, yaya, bisiklet sistemleri bölge içinde ulaşım ve hareket olanağını en yüksek düzeye çıkarırken otomobile bağımlılığı azaltmalıdır.
- Gelirler ve kaynaklar kasaba, şehirler ve bölgeler içinde rekabeti önlemek için, ulaşım koordinasyonu, tekrar yaratımı ve halk hizmetini, en üst düzeye yükseltebilmek için paylaştırılmalıdır.

²⁰ KATZ,P.,New Urbanism,Toward an Architecture of Community.

²¹ www.itudergi.itu.edu.tr

2.2.2.2 Yerleşme, Mahalle, Koridor

Yerleşme, mahalle ve koridor, yeni kentleşme akımı kentsel tasarım yaklaşımının ikinci ölçeğidir. Yeni kentçiler, komşuluk birimlerini kentsel gelişmenin temel birimi olarak almaktadırlar.²²

Yeni Kentçiler yerleşme, mahalle ve koridoru Yeni kentleşme akımının başlıca organize edici elemanları olarak kabul ederler. Yerleşmeler; insan aktivitelerinin dengeli olarak bir araya geldikleri şehirleşmiş alanlar, mahalleler; tek bir aktivitenin hakim olduğu alanlar, koridor ise; semtlerin ve mahallelerin birleştirici ve ayırıcıları olarak tanımlanmaktadır.

Yerleşme(Komşuluk Birimi)

Yeni kentleşme akımı kurallarına göre kentsel gelişmenin kavramsal birimi olarak yerleşmeler, hem kendi yapısına sahip hem de daha geniş bir bütünün parçası olacak biçimde tasarlanmalıdır.²³

Nüfus yoğunluğu değişebilir, fakat bütün yerleşmelerde konutların dengeli dağılımı, çalışma yerleri, dükkânlar, sivil binalar ve parklar yer almalıdır. Yerleşmenin bir merkezi ve sınırı olmalıdır, optimum büyüklüğü merkezden itibaren 400 m. yarıçapındaki alandır, aktivitelerde çeşitlilik içermeli; konut, alışveriş, iş, okul, ibadet, rekreasyon gibi aktiviteler dengeli dağılmalıdır, yapı alanları ve trafik birbirine bağlanan yollar sistemi üzerinde yapılandırılmalıdır, kamusal mekana ve sivil binaların konumlarına öncelik verilmelidir. Çünkü kamusal mekânların ve binaların toplumun kimliğini temsil ettiği varsayılmaktadır.²⁴

²² DUTTON,J.A.,(2000), New American Urbanism,Reforming The Suburban Metropolis

²³ (Dutton, 2000) New American Urbanism,Reforming The Suburban Metropolis

²⁴ (Katz, 1993) New Urbanism,Toward An Architecture Of Community

Mahalle

Mahalle, fonksiyon bakımından uzmanlaşmış olan şehirleşmiş bir alandır. Bir mahallenin uzmanlaşması, yerleşmenin ana kimliğini desteklemek üzere başka aktivitelere de olanak sağlamalıdır. Mahallelerin düzenlenmesi toplu taşıma trafiği bağlantısından destek alarak düzenlenmelidir. Bir park, bir meydan, bir alışveriş merkezi gibi odak noktaları olmalıdır.

Koridor

Koridor ise, komşuluk birimi ve mahalleler arasında bağlayıcı ya da ayırıcı işlev görmektedir. Koridorlar vahşi hayatın içinde oluşmuş izlerden (patika yollar gibi) tren hatlarına kadar doğal ya da insan eliyle yapılmış elemanları içerirler. Koridorun yeri ve tipi yakındaki yoğunluklar tarafından belirlenir. Ağır tren koridorları şehirlerin endüstri mahallelerinden geçer ve kasabalara uğramaz. Hafif trenler ise komşuluk birimi sınırındaki bir bulvarda yer alabilir. Düşük yoğunluklu alanlarda ise koridor, komşuluk birimleri arasında yer alan ve uzun yürüyüş parkurları, bisiklet yolları, diğer rekreasyon faaliyetleri ve doğal yerleşim içinde bulunduran yeşil bir kuşak olabilir.²⁵

2.2.2.3. Sokak, Yapı Adası, Bina

Yeni Şehircilik akımının en alt ölçeğidir. Yeni Şehircilik akımında yerleşmenin formu sokakların, yapı adalarının ve binaların iyice düşünülerek bir araya getirilmesiyle tasarlanmıştır. Bu ölçekte yayaların olduğu kadar otomobillerin de yerleştirilmesi gerekmektedir.²⁶

²⁵ DISTRICT

²⁶ KATZ,P.,(1993) New Urbanism,Toward An Architecture Of Community

Sokak

Sokaklar şehir içinde ayırıcı çizgiler değildir; ortak mekanlar ve geçişler olmalıdırlar. Sokaklar gridi mümkün olan yerlerde komşu sokaklar ile birleşmek üzere uzatılabilir.

Modeller; Sokak modelleri belirlenirken tek bir sokağın, her zaman sokak ağının bir parçası olduğu göz önüne alınmalıdır.

Hiyerarşi Sokaklar yaya aktivitesini destekler biçimde kamusal mekanlar olarak tasarlanmalıdır.

Biçim; Sokakların mimari karakterleri plandaki ve kesitteki biçimlerine dayanmalıdır.

Detay; Sokaklar detaylandırılırken tasarımları yayalar tarafından uygun bir şekilde kullanılmasına önem verilerek tasarlanmalıdır.

Yapı Adaları

Şehrin bina dokusunu ve kamusal alanını ortaya koyar. Geleneksel yapı adası insanlar ve kent mekanındaki araçlar arasında karşılıklı yarar sağlamaya yönelik bir ilişkiye olanak verir.²⁷

Büyükük; Yapı adaları, kare, dikdörtgen biçiminde olabilirler veya düzgün bir formları olmayabilir.

Görünü; Yapı adalarında tüm kenarların, kamusal mekanı tanımlaması temel alınmalıdır.

²⁷ KATZ,P.,(1993) New Urbanism,Toward An Architecture Of Community

Sokak Seviyesi; Bu çerçevede bütün yapı adaları, iki kenarı ağaçlıklı yollara ve yan yollara bölünmelidir.

Park Etme; Arabaların koyulması için en uygun yer, yapı adalarının ortaları yâda yer altıdır.

Peyzaj; İnsan doğa ile olan tarihsel ilişkisinden gelen malzemeler şehirleşmenin kritik öneme sahip elemanlarıdır. Özel tipte ağaçların seçimi ve yerleştirilme modelleri, ışık ve gölge, renk, manzaralar gibi bir yeri anlamlı yapan özellikleri tanımlar.

Bina

Binaların görünüşlerinin yerleşmenin bütünlüğüne uygunluğu ve birbirlerine bağlı olarak yerleştirilmeleri her yerleşmenin karakterini belirler.²⁸

Kullanım; Binalar sadece kullanımlarına göre değil, aynı zamanda tiplerine göre de tasarlanmalıdır.

Yoğunluk; Yoğunluk kuralları, bina kullanımı ve otoparktan bağımsız olarak belirlenmelidir.

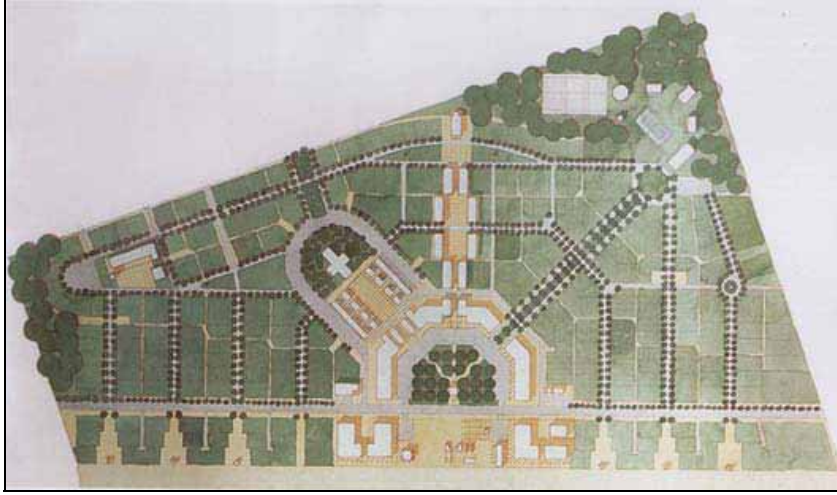
Biçim; Yapısal binalar sokak ve yapı adalarına yönelik kurallara uymalıdır ve biçimsel olarak bütün diğer binalarla uyum sağlamalıdır. Anıtsal binalar ise, kentte sosyal kimliğin ifadesi olmalıdır.

Cepheler; Bina cepheleri sokakların kamusal karakterini vurgulamalı, yapı adasının içindeki açık mekanların yarı kamusal doğasını yansıtmalı, patika yollar ve arka bahçeleri servis olanaklarını karşılamalıdır.

²⁸ (Dutton, 2000) New American Urbanism, Reforming The Suburban Metropolis

Bina Tipleri; Bina tipleri kasaba ve şehirlerde tarihsel sürekliliği sağlamalıdır. Binalar zaman ve mekanı yansıtırlar, kullanılıp terk edilmemelidirler. Malzeme ve teknik özellikleri güncel koşullara uygun olmalıdır.

1981 Florida sahillerinde inşa edilmiş Seaside yerleşmesi, Yeni Kentleşme Akımının kriterleri kapsamında planlanmış ilk yerleşim örneğidir. (Şekil 2.3)



Şekil 2.3: Yeni Şehircilik akımının ilk uygulaması ve akımın sembolü olarak tanımlanan Seaside yerleşmesi planı²⁹

2.2.2.4. Kentsel-Kırsal Ölçekler Sınıflandırması

Yeni Şehircilik akımında insan çevresinin tüm elemanlarını organize etmeyi amaçlayan bir sistem tanımlanmıştır. Bu sistem “transect” olarak adlandırılmıştır. “Transect” kentsel kırsal çevreleri içeren bir ölçekler sistemidir. (Şekil 2.4)

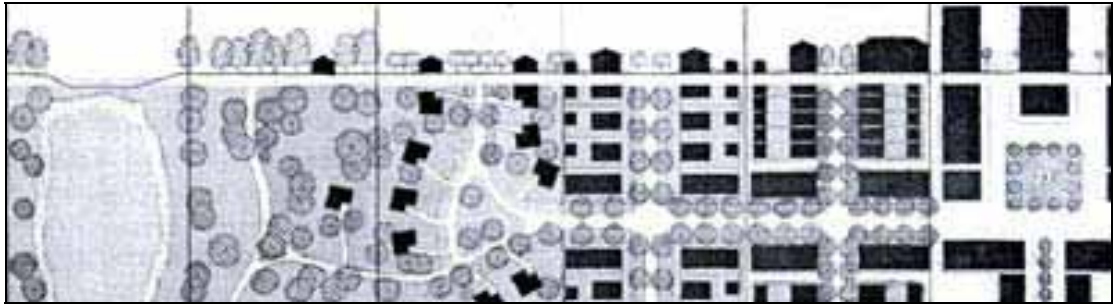
Bütün bu farklı yerleşim tipleri ve kavramları içinde çeşitli kentsel yoğunluklar yer almaktadır: merkez, genel alan, kırsal ve kentseli içeren kenar bölge(Bressi, 2002). Yerleşmeler bu sistemin ilk dört dizisinin kombinasyonu ile tasarlanmalıdır. Ancak genel olarak birçok yerleşmenin merkez ve genel dizileri vardır ve kenar dizileri yoktur. Bu dizilerin dairesel olarak yerleştirilmeleri gerekmemektedir. Önemli olan yerleşmenin dokusunun bu dizilerin kombinasyonu ile biçimlenmesidir (Duany, 2001).

²⁹ www.dpz.com



Şekil 2.4: Yeni Kentçilik kentsel kırsal arası ölçekler sınıflandırması³⁰

Bu sistem içinde yolların, yoğunlukların, kullanımların, binaların, cephelerin, kütlelerin, kamusal alanların, kesişmelerin, otoparkların, kaldırımların, sokak silüetlerinin, ışıklandırmanın, yeşil alanların ve peyzajın her dizi için alacağı özellikler ve tasarım nitelikleri tanımlanmıştır. Bu sistem içinde bütün kentsel elemanlar olmaları gerektiği yerde süreklilik içinde bulunurlar. Bu sistem Yeni Kentleşme tasarımlarında kullanılmaktadır (Steuteville vd., 2001).³¹ (Şekil 2.5)



T1 REZERV-----T2 REZERV-----T3 KENAR-----T4 GENEL-----T5 MERKEZ-----T6 ÇEKİRDEK

Şekil 2.5: Yeni Kentçilik kentsel kırsal arası ölçekler sınıflandırma şeması³²

2.3. FARKLI PROJE YAKLAŞIMLARI

Yeni kentçilik akımının temsilcileri birçok yaklaşım üzerinde çalışmaktadır. Bu yaklaşımlar;

- Transit ulaşım merkezleri aktarımlı kentsel gelişim projeleri
- Yerleşim alanları içindeki konut alanlarının arasındaki boşlukların doldurulması (dolgu yapılanma) projeleri

³⁰ www.dpz.com

³¹ www.itudergi.itu.edu.tr

³² Steuteville vd., 2001

- Banliyölerin yeni tip kentsel anlayışla yaşam merkezlerine dönüştürülmesi üzerinde yoğunlaşmakta ve çoğunluğu ise bu kategorilerin tümü üzerinde çalışmaktadır.³³

2.3.1. Transit Ulaşım Merkezleri Aktarımlı Kentsel Gelişim Projeleri

Yeni Kentçilik yaklaşımlarından birisi, yeni yerleşim alanlarının metro gibi ana aktarma merkezlerinin etrafında geliştirildiği, Transit ulaşım merkezleri aktarımlı kentsel gelişim projeleridir. Bu tür kentsel gelişim; toplu taşımacılığa erişimi maksimum seviyeye çıkarmak üzere tasarlanan ve genellikle transit sistemde hizmet verilen yolcu sayısının artmasını teşvik eden özelliklerin birleştirildiği mesken ve işyeri alanıdır. Transit ulaşım merkezleri aktarımlı kentsel gelişim alanının tipik olarak merkezinde bir tren, metro, tramvay istasyonu veya otobüs terminali bulunmakta ve etrafında, merkeze en yakın yerde göreceli olarak yüksek yoğunluklu ve merkezden uzaklaştıkça yoğunluğu düşen yerleşim alanları yer almaktadır. Transit ulaşım merkezleri aktarımlı kentsel gelişim genellikle transit durağından 400–800 m (0.4–0.8 km) yarıçapında bir daireye konumlandırılır ki bu mesafe yayalar için uygun bir ölçüdür.

J.H. Kunstler Transit ulaşım merkezleri aktarımlı kentsel gelişim ilkelerini “The Geography of Nowhere” isimli kitabında şu şekilde tanımlamaktadır:

- Büyümeyle derli toplu(compact) yerleşim planları ve aktarmayı destekleyen bölgesel bir düzeyde organize edin,
- Ticari binaları, konutları, işyerlerini, parkları ve kentsel kullanım alanlarını transit durakların uzağına yerleştirin,
- Yayıların rahatça kullanabileceği ve yönlendirme işaretleri ile bağlantılı sokak ağları oluşturun,
- Karma konut tipi, yoğunluk ve maliyet oluşturun,

³³ Jacobs, J., 1993

- Hassas doğal çevreyi, nehir kenarlarını ve yüksek kaliteli açık alanları koruyun,
- Ortak alanları binaların ve yerleşim alanlarının odak noktası haline getirin,
- Mevcut yerleşim alanlarında, geçiş koridorları boyunca dolgu ve yeniden yapılanmayı teşvik edin,³⁴

Transit ulaşım merkezleri aktarımlı kentsel gelişimin açık ve net bir tanımı yoktur, çünkü bu, planlama özelliklerinin durumuna bağlı olarak değişmektedir. Genel olarak, bu kentsel gelişimler yürünebilir, göreceli olarak yoğun ve birden fazla kullanımı içermekte olup yararları üç alanda görülür: (**Şekil 2.6**)

- Transit sistemde hizmet verilen yolcu sayısını önemli ölçüde artırır,
- Arazi değerini artırır,
- Transit taşımacılık hizmeti veren kurumlar için iyi bir gelir kaynağıdır.

Kunstler'den 10 yıl sonra, 2004 yılında P. Loungdon “Transit – Oriented Development Readies Fort He Next Leap” isimli kitabında Transit ulaşım merkezleri aktarımlı kentsel gelişimin beş ana amacını özetlemiştir:

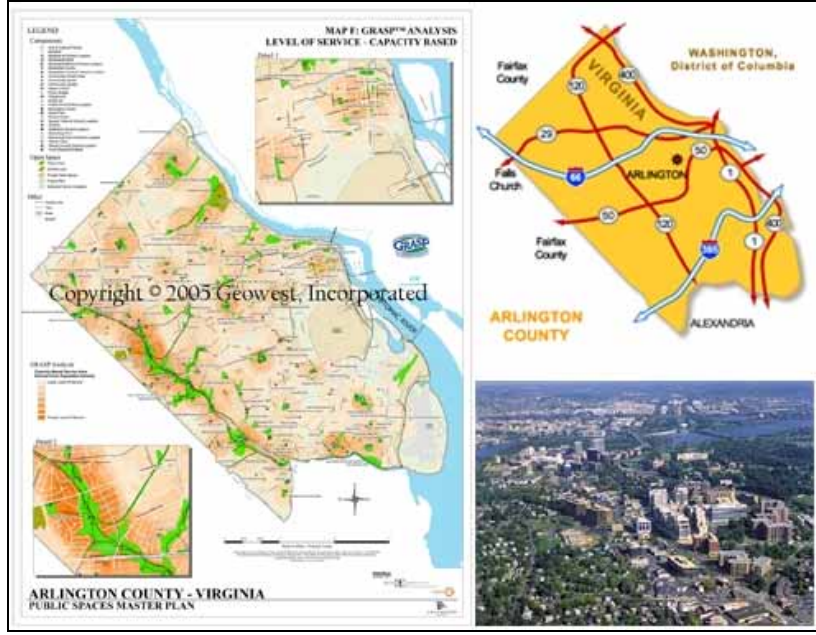
- **Lokasyon etkinliği:** Transit durağa yürüyüş veya bisikletle ulaşma mesafesinde yeterli miktarda yoğunluğu gerektirmektedir. Ve transit bölgede birbiriyle bağlantılı, yayalar için uygun şekilde ölçeklendirilmiş sokak ağını gerektirmektedir.
- **Zengin seçenek karışımı:** Gençlerden, kendi evini yeni açanlara, çocuklu ailelerden emeklilere kadar toplumun çok sayıdaki kesimine hitap edecek şekilde çok çeşitli konut seçenekleri – geniş, tek kişilik aile evleri, bungalovlar, şehir evleri, hem ev hem ofis olarak kullanılan mekânları ve apartmanları içermektedir. Zengin karışım aynı zamanda makul bir bedeli olan konutlar ve ikamet edenlerin

³⁴ Kunstler, J.H., 1994

araba kullanmadan bir seferde birçok işi görebilecekleri yürüyüş mesafesinde birçok aktivite sunmaktadır.

- **Değer elde etme:** Esas itibariyle ekonomik bir önlem olup, artan satışlardan ve mülk değerlerinden daha yüksek vergi geliri sağlanmasını içermektedir. Değer elde etme ayrıca, transit istasyonlarındaki çocuk bakım yerleri, bisiklet park alanları ve işten eve garantili gidiş gibi hayatı kolaylaştıran tesislere rahat erişimi de içermekte ve ikamet edenlerin ulaşım masraflarının düşmesine yol açmaktadır.
- **Mekân oluşturma:** İstasyona yürüyüş veya bisikletle erişim mesafesindeki alanlar insanlara özel mekanlar olmalıdır. Aynı zamanda peyzaja uygun olmalı ve diğer amaçlarının yanı sıra, farklı bina formlarını, kullanımlarını ve yoğunluklarını birbirine karıştırabilmelidir.
- **“Düğüm noktaları” ile “mekân” arasındaki gerilimin çözülmesi:** İstasyonların pek çoğu, etraflarında istasyona gelen kişilerin araçlarını park edebilecekleri otopark alanları bulunan ve yalnızca ulaşım düğüm noktaları olarak planlanmıştır. Keyifli, hoş ve yaşanabilir toplumlar için daha fazla sayıda istasyonun ve çevresinin tasarlanması gerekmektedir.³⁵

³⁵ (Langdon, P., 2004) A Decade Of Challenges, New Urban News Press



Şekil 2.6: Arlington County, Virginia'daki büyüme şeklinin havadan görünüşü³⁶

2.3.2. Yerleşim Alanları İçindeki Konut Alanlarının Arasındaki Boşlukların Doldurulması (Dolgu Yapılanma) Projeleri

Yeni Kentçilik anlayışındaki bir başka yaklaşım da “ Dolgu Alanlar” a yöneliktir. Dolgu alanlar, inşaat ve geliştirme süreci içinde boş bırakılan ve mevcut yapılanma ile çevrelenmiş boş parselleri ifade etmektedir. Bu alanlar hem banliyö yerleşim alanlarında, hem de şehir merkezindeki yerleşim alanlarında oluşabilir.

Şehir ve banliyö yerleşim alanlarındaki boş veya olması gerektiği gibi kullanılmayan alanların yaratıcı bir şekilde kullanıma sunulması dolgu yapılanmadır. Her bir şehir, kasaba ve banliyö içinde bu tür alanlar mevcuttur. Bu alanlar tek bir parselden park alanlarına, boş veya kullanılmayan alışveriş merkezlerine kadar değişmektedir. Başarılı dolgu yapılanma; insanların işlerine okullarına yakın yaşadıkları ve araba ile ulaşım yerine bisikletle erişim, yürüme ve aktarma transit ulaşım çözümlerinin geliştirilmesi yöntemiyle trafik sorunlarının da ele alınarak çözüm getirilmesidir.

³⁶ http://www.homefinders.com/county_maps/virginia/arlington.php

Dolgu yapılanma projeleri toplumlara aşağıda belirtilen avantajları sunmaktadır:

- İş merkezlerine ve transit aktarma merkezlerine yakın konut (hem satın alınabilir fiyattan hem de piyasa fiyatından) sağlamaktadır;
- Emlak vergi matrahının artması;
- Parklar, altyapı ve aktarma transit merkezleri gibi toplumsal varlıkların üzerine yatırım yapılır ve çocuk bakım merkezleri/kreşler, sanat merkezleri ve alışveriş merkezleri, yeni toplumsal merkezler oluşturulur (Successful Infill Development Workshop, 1999 (Başarılı Dolgu Yapılanma Atölye Çalışması, 1999). (Şekil 2.7)



Şekil 2.7: Successful Infill Development Workshop, 1999³⁷

- Başarılı Dolgu Yapılanma projeleri, mevcut olan kasaba ve şehirleri daha duyarlı ve sorumlu bir konuma getirecek şekilde evlerin, dükkânların,

³⁷ <http://www.calapa.org>

işyerlerinin ve diğer tesislerin planlanması, tasarımı ve inşası anlamına gelmektedir.

Dolgu yapılanma genel olarak aşağıda belirtilen unsurları içerir:³⁸

- Kentleşmiş alanlar içinde boş kalan parsellerin yeniden geliştirilmesi;
- Kullanılması veya olması gerektiği gibi kullanılmayan bina ve alanların yeniden geliştirilmesi; (Şekil 2.8)
- Tarihi nitelik ve özelliği olan binaların yeni kullanım işlevleri için ıslah edilmesi (rehabilitasyonu).



Şekil 2.8: Yeni kentleşme akımına dolgu yapılanma yerleşme örneği³⁹

Başarılı dolgu yapılanma tek işlevli, düşük yoğunluklu, otomobil ve karayollarının hâkim olduğu yerleşim merkezlerinden görünüm ve işlev olarak farklı bir yapılanma özelliği göstermektedir. Dolgu yapılanma çok sayıda ve geniş bir çeşitlilikte

³⁸ Jacobs, J. 1993 The Death And Life Of Great American Cities, The Modern Library, New York

³⁹ <http://www.calapa.org>

vatandaşların yaşadığı, çalıştığı ve yaşam keyfini çıkardığı ve çok farklı kullanım işlevlerini ve gelirleri kucaklayan semtler ve bölgeler yaratmaktadır. Dolgu yapılanma hem yaya yürüyenlere, bisiklete binenlere hem de otomobillere yönelik hizmetler sunmaktadır. Özet olarak, başarılı dolgu yapılanma esasen yayaların ölçeği esas alınmak suretiyle tasarlanmaktadır.

New Urban News dergisi tarafından 2000 yılında inşaat halinde olduğu şeklinde tanımlanan projelerin yaklaşık olarak yarısı dolgu yapılanma projeleridir. Bu rakamlar 1980'lerde ve 1990'ların hemen ilk yıllarında başlayan Yeni Kentçilik trendine doğru önemli bir değişimi simgelemektedir.⁴⁰

2.3.3. Banliyölerin Yeni Tip Kentsel Anlayış - Yaşam Merkezlerine Dönüştürülmesi

II. Dünya savaşından sonra Amerika'da başlayan akımın ilk örnekleri kentlerden uzak bir yaşam hedefi ile başlamıştır.(Şekil 2.9) İnsanlık tarihinin büyük bir bölümünde insanlar karşılıklı olarak yardımlaşarak ve dayanışarak güvenlik



Şekil 2.9: Banliyö tipi bir yerleşme örneği⁴¹

⁴⁰ (Steuteville, R., 2004)

⁴¹ <http://www.cnu.org/index.cfm>

sağlanması veya kritik önemdeki kaynaklara –su, gıda-yiyecek ve son zamanlarda liman, ulaşım merkezleri, demiryolu merkezleri ve iş merkezlerine yakın olmak amacıyla bir arada yaşamışlardır. Otomobilin ortaya çıkması ve bu gelişmeyi besleyen ve destekleyen diğer faktörler: kişilerin yürüme mesafesi sınırlarının veya tramvay gibi kent toplu ulaşım araçlarının erişim alanlarının, kent dışındaki yaygın yaşam alanlarına doğru yayılma imkân ve fırsatlarını beraberinde getirmiştir. Geçmiş yıllarda, kent merkezlerinde yaşayanları sıkıntıya sokan ve adeta canından bezdiren kalabalıklaşma, suçlar ve hastalıklar kent merkezlerinin terk edilerek banliyölere yerleşmesi için diğer sebepleri oluşturmuştur. Fiziki ve elektronik ağların (karayolları, telefon, televizyon, vb) ileri düzeydeki gelişimine rağmen, Amerika toplumu günümüz itibariyle parçalanmış bir toplum olarak kalmaya devam etmiştir. Ne yazık ki ağlar, gerçek bir toplumun yerine geçmeye yeterli değildir.

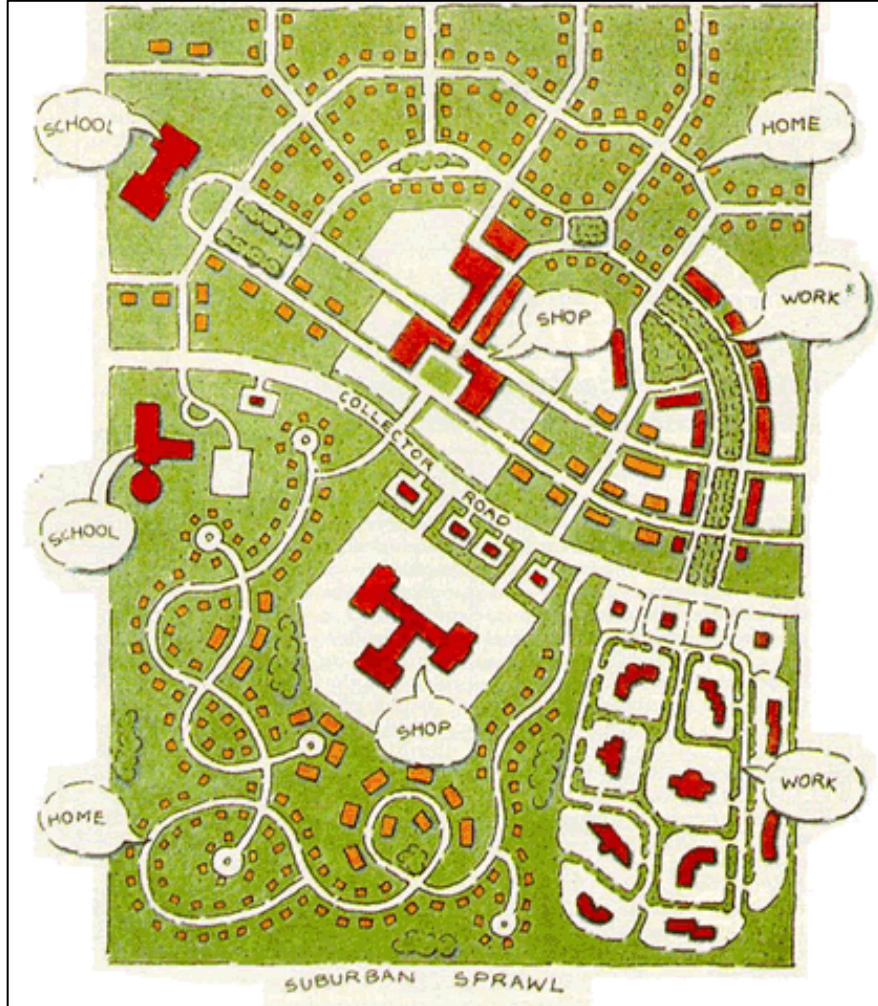
James Howard Kunstler tarafından kaleme alınan mükemmel bir eser olan “The Geography of Nowhere (Hiçbir Yerin Coğrafyası)”, Amerika’nın banliyölerindeki yaşam krizi konusuna kapsamlı ve derin bir bakış açısı getirmektedir. James Howard Kunstler’e göre Amerika 20. Yüzyılın başlarından itibaren inşaat ve yerleşim ortamını mahvedip adeta bir felakete çevirmiştir. Bu süreç artık sona ermiştir, Amerika bunun etki ve sonuçlarına katlanmak zorundadır.⁴²

Yeni Kentleşme bu sorunları ele almakta, bu sorunlara çözüm getirmekte ve bir önceki neslin oluşturduğu şekilde bir 20. Yüzyıl Amerika Rüyası olmayabilir, ancak sonuç olarak daha iyi bir seçenek sunuyor olması kesindir. Yeni Kentçilik hareketinin gerçekten de Amerika Birleşik Devletleri vatandaşlarının çoğunluğuna daha yüksek ve sürdürülebilir bir yaşam kalitesi sunduğu gösterilebildiği takdirde Yeni Kentçilik anlayışı Amerika toplumunu şekillendirecek ve yeni yerleşim alanlarının planlanmasında öncülük edecektir. (Şekil 2.10)

⁴² Kunstler, J. H, 1994

Giderek artan, giderek yükselen ve yaygınlaşan bir kaniya göre 20. Yüzyılın başından itibaren hâkim olan Amerika tipi banliyö yaklaşımı artık yeni bir neslin yetiştirilmesinde sürdürülemez bir duruma geldi. Amerika tipi banliyö yaşamının getirdiği sorunların çözümü ise Yeni Kentçilik anlayışıdır.

Yeni Kentçilik tasarımının bazı ortak öğeleri bulunmaktadır. Yeni kentçilik tasarımında yerleşim alanları birbirine yürüme mesafesi uzaklığındadır ve farklı ve çeşitli konut tiplerini ve işleri kapsayacak şekilde bir merkez etrafında sosyal donatılarla zenginleştirilmiş insanların tecrit altında değil de istediklerine daha kolay bir şekilde ulaşabilmeleri hedeflenerek tasarlanmıştır.⁴³



Şekil 2.10: Yeni kentleşme akımı kriterlerine göre bir yerleşme örneği çalışması⁴⁴

⁴³ The New Urbanism., Toward An Architecture Of Community

⁴⁴ www.dpz.com

2.5. YENİ KENTLEŞME AKIMININ UYGULAMALARI

Yeni kentleşme akımını uygulamalarıyla tanımlamak için akımın ilk örneği olan Sea Side yerleşmesini ve akımın İstanbul'daki ilk örneği olan Kemer County yerleşmesini kısaca inceleyelim.

2.4.1. Sea Side –Florida

Seaside, Walton County Florida'da yer almaktadır ve 1981 yılında inşa edilmiştir. Seaside yerleşmesi projenin tamamının inşa edilmiş olması ve finansal başarısı ile Yeni Kentleşme Akımının sembolü olarak görülmektedir.⁴⁵ (Şekil 2.11)



Şekil 2.11: Yeni Şehircilik akımının ilk uygulaması ve akımın sembolü olarak tanımlanan Seaside yerleşmesi planı⁴⁶

Bölge

- Seaside yerleşmesi, özel konutların, apartmanların ve perakende satışın hakim olduğu Florida'nın kuzeyinde ve okyanus kıyısında, diğer tüm yerleşmelere bağlantıyı sağlayan iki şeritli bir otoyol üzerinde yer almaktadır.

⁴⁵ KATZ,P.,New Urbanism,Toward an Architecture of Community.

⁴⁶ <http://www.idyll-by-the-sea.com/one/seaside.html>

- Bölge özellikleri açısından, mimari ve peyzaj yönetmelikleriyle Seaside'a çeşitlilik oluşturulmuştur. Seaside'da plaj kıyı gelişmesi, hem kamusal hem de özel kullanımları içermektedir.

Yerleşme, Mahalle, Koridor

- Seaside'ın derli toplu ve işlevsel (compact) planı, 5 dakikalık yürüyüş prensibini benimsemiştir. Böylece, araba bağımlılığını azaltılıp sosyal karşılaşma imkânının artırılması sağlanmıştır.
- Sokaklar, yerleşme içerisinde özel yapılar ve kamusal alanlar arasında aks sistemi oluşturmuştur. (Şekil 2.12)
- Bu sistem kişilerin yerleşme içerisinde kolayca yönlenmesine olanak vermektedir.
- Seaside, pahalı olmayan bir sahil kasabası olarak tasarlanmıştır, fakat bugün üst düzey bir yerleşme hissini vermektedir. Bölgesel mimari ve peyzaj düzenlemelerinin katılığına rağmen yerleşme içerisinde fark edilir bir çeşitlilik sağlanmıştır. Her bina kendine özgü has bir stilde yapılmıştır.
- Bir sıra halinde yer alan konutlar, kuzey-güney sokaklarında denize doğru manzara koridorları oluşturmaktadır.



Şekil 2.12: Sea side yerleşmesinden yerleşme, mahalle, koridor örneği⁴⁷

- Seaside'a kamusal ve ticari mekanlar, insanların bir araya geldikleri toplanma mekanlarıdır. Binaların alt katlarında ticaret, üst katlarında konut yer almaktadır.
- Tüm aktivitelere yerleşmenin her noktasından yürüyerek ulaşmak mümkündür.

⁴⁷ <http://www.eslarp.uiuc.edu/la/LA338-S01/groups/c/>

- Kentsel tasarım bütünlüğü yerleşmeye has bir yönetmelik ile sağlanmıştır. Yol genişliği, peyzaj, parsel büyüklüğü ve konut tipleri arasında birbiri ile bağlantılı bir sistem tanımlanmıştır.

Sokak, Yapı adası, Bina

- Kamusal mekan tasarımlarına özel bir önem verilmiştir. Ana kamusal mekanlar, okul, belediye binası, açık hava pazarı, bir teniz klubu, anfiteatro, postahane binasından oluşmaktadır.
- Kamusal mekan olarak park ve meydanlar değil aynı zamanda sokaklar, bulvarlar, gezinti yolları, plajlar ve kum tepeleri gibi doğal özelliklerde tanımlanmıştır. (Şekil 2.13)
- Yolların genişliklerinin kademeli olarak azalması, daha samimi kentsel mekanlar yaratılmasına olanak vermiştir.



Şekil 2.13: Sea side yerleşmesinden sokak yapısı, kamusal mekan, meydan örneği

2.4.2. Kemer Country - İstanbul

Yeni yerleşmelerin tasarlanmasında, geleneksel yerleşme tasarımlarını örnek alan yeni şehircilik akımı son yıllarda gündemde olan bir yaklaşımdır. Akımın, geleneksel tasarım ilkelerinden etkilenecek oluşturulmuş yerleşme örnekleri İstanbul'da da görülmektedir. Bu yerleşmelerin ilk örneği, İstanbul Avrupa Yakasında bulunan Kemer Country projesidir.

Kemer Country yerleşim planı, yeni kentleşme akımının yaratıcılarından Alexander Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk tarafından yapılmıştır. Yerleşmenin inşasına 1990 yılında başlanmıştır. Bu yerleşme ile genel tasarım ilkelerine bağlı olarak yerleşme kimliği oluşturma, geleneksellik içermeye, sakin ve huzurlu bir yaşam ortamı sağlama vb. amaçlanmıştır. Bunun için, eski Türk mahallerindeki geleneksel kent dokusu ve konut tipleri kullanılarak samimi insan ilişkilerine, mahalle ve yerleşme kimliğine sahip bir yaşama ortamı oluşturulmuştur. Burada yaşayanlar, seçenler yerleşme içinde istedikleri her türlü hizmetlere ve komşularına yürüyüş mesafesinde erişme, kent dışında ama kente kolay ulaşabilen bir alanda ikamet imkanını seçmişlerdir.

Bölge

- Kemer Country, Kemerburgaz'ın Göktürk Beldesinde, Belgrat ormanı yanında yer almaktadır. Yerleşme 1990 yılında inşa edilmiştir. Bu dönemde, yerleşmenin bulunduğu çevrede bu tarzda başka bir konut yapısı bulunmamaktaydı. 1990 döneminden sonra, yerleşmenin çevresinde aynı özelliklerde konut inşaatları başlamıştır.
- Yerleşmenin şehir merkezine ulaşımı çok rahattır. Toplu taşıma (İ.E.T.T) bağlantısı bulunmaktadır.
- Yerleşme, Belgrat ormanına yakınlığı nedeniyle tasarımda yeşil alanları ve doğa ile uyum sağlamayı hedeflemiştir. Kemer Country, 570 konut bloğu ile yeşilliklerin arasında merkezden uzak bir yaşam sunmayı hedeflemiştir.

Yerleşme, Mahalle, Koridor

- Kemer Country KC Ormanboyu, KC Lalebayırı, KC Kemerici, KC Köymeydanı, KC Kemerboyu Konakları, KC Kemerboyu Villaları, KC Kemerboyu Sıraevleri, KC Yalikonaklar, KG & CC (Kemer Golf & Country Club), KC Lale Kasrı, KC Sedir, KC Magnolia Drive, KC Residence, KC Su Evleri 1, KC Su Evleri 2, KC Kemberbahçe, KC Beyaz Konaklar, KC Kemerköşk ve Kemer Gardens olmak üzere 19 farklı yerleşimden (mahalleden) oluşmaktadır. Bu mahalleler; bitişik nizamlı yapılar, ayırık nizamlı villa yapıları ve yoğunluğun merkezden uzaklaştıkça azaldığı kırsal yerleşim alanları olarak tasarlanmışlardır.⁴⁸ (Şekil 2.14)



Şekil 2.14: Kemer Country yerleşmesi görsel örnekler⁴⁹

- Yerleşmenin sadece kendine hizmet veren bir sosyal ve spor alanı bulunmaktadır.
- Yerleşme, yaşayanların günlük aktivitelerini yürüyüş mesafesinde yapılabilmesini hedeflemiştir. Ayrıca yerleşme içinde toplu taşıma sistemi tanımlanmıştır.
- Her binaya ait otopark sistemi bulunmaktadır. Yeşil alanlar konut bahçeleri açık yeşil alanlar ve ağaçlık yeşil alanlar olarak dengeli bir şekilde dağıtılmıştır.

⁴⁸ <http://www.kemercountry.com/index.asp?lan=tr>

⁴⁹ <http://www.kemercountry.com/index.asp?lan=tr>

- Kemer Country'nin tasarımında geleneksellik ön planda tutulmuştur. Bunun yanında, doğa ile uyum sağlanması hedeflenmiştir. Yapay göletler, açık yeşil alanlar, yürüyüş parkurları ile doğanın içinde geleneksel çizgiler içeren bir yaşam alanı yaratılması amaçlanmıştır. (Şekil 2.15)



Şekil 2.15: Kemer Country yerleşmesi görsel örnekleri⁵⁰

Sokak, Yapı adası, Bina

- Yerleşmede, sokaklar işlevlerine göre gruplandırılmıştır. Ana caddeler, sokaklar, mahalle içi sokaklar ve merkez dışına hizmet eden yollar ayrı tanımlanmışlardır.
- Yerleşmede merkez, kamusal bir alan olarak tanımlanmıştır. Ve insanlar günlük ihtiyaçlarını yürüme mesafesinde bu merkezden karşılayabilmektedir. Ayrıca ortak açık alanlar, yürüyüş alanları sosyal aktivite alanları gibi kamusal alanların da tasarımına önem verilmiştir.
- Kemer Country'de farklı isteklere cevap verebilecek 96 çeşit farklı konut tipi tasarlanmıştır. Farklı büyüklüklerde farklı kullanımlarda çeşitlilik yaratacak tasarımlar yapılmıştır.

⁵⁰ <http://www.kemercountry.com/index.asp?lan=tr>

2.5. BÖLÜM SONUCU

20. yüzyılın ilk çeyreğinden bu yana Amerika Birleşik Devletlerinde derli toplu ve işlevsel kullanım amaçlı yerleşim alanları geliştirilmektedir. II. Dünya Savaşından sonra ülke çapında yeni yerleşim ve gelişim alanları artmaya başlamış, mevcut yerleşim alanlarının yerini merkezden uzak, toplu taşıma veya araç kullanımına dayalı yerleşim alanları almıştır.

“Yeni Kentçilik Akımı” ortaya çıkan bu yerleşmelere tepki olarak geliştirilmiştir. Yeni Kentçilik anlayışı, 1990’ların başından itibaren artmaya başlayan bir kentsel tasarım akımıdır.

Yeni kentleşme akımı farklı proje yaklaşımları üzerine planlanmıştır. Bu yaklaşımlar;

- Transit ulaşım merkezleri, aktarımlı kentsel gelişim projeleri
 - Yerleşim alanları içindeki konut alanlarının arasındaki boşlukların doldurulması (dolgu yapılanma) projeleri
 - Banliyölerin, yeni tip kentsel anlayışa dayalı yaşam merkezlerine dönüştürülmesi
- üzerinde yoğunlaşmaktadır⁵¹

Transit ulaşım merkezleri, aktarımlı yerleşmeler ulaşım erişimin en üst seviyeye çıkarılması amacıyla tasarlanan konut yerleşimi veya ticaret alanıdır. Bu yaklaşımda, tasarlanan projelerin yakın çevresinde bir tren, metro istasyonu ve tramvay veya otobüs durağı bulunmakta, göreceli olarak daha az yoğun bir yapılanma ile çevrelenen bir merkezden oluşmakta ve şehrin dışına doğru yoğunluğu azalarak yayılan yapılanmalar bulunmaktadır.

⁵¹ Jacobs, J., 1993

Yeni Kentçilik Akımı çerçevesinde, şehirlerin dört bir yana ve her biri diğerinden bağlantısız bir şekilde yayılmasının önlenmesine karşı geliştirilmiş oldukları bir başka proje yaklaşımı ise yerleşim alanlarındaki boş veya kullanılması ya da olması gerektiği gibi kullanılmayan alanların yaratıcı bir şekilde kullanıma sunulması şeklindeki dolgu yapılanmadır.

Yeni kentleşme akımının ortaya çıktığı yer olan Amerika'da Alexander Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk tarafından yapılan akımın modeli niteliği taşıyan Seaside yerleşimi bu akımın en önemli örneğidir. Seaside yerleşmesinin en önemli özelliği insanların bir araya gelebilecekleri tartışıp konuşabilecekleri topluluk duygusu yaratabilecek kamusal mekan tasarımlarına önem verilmesidir. Bu nedenle yerleşme bir komşuluk birimi olarak tasarlanmıştır. Hizmet donatıları yürüme mesafesi içinde dengeli dağıtılmıştır. Yerleşmede kent insan ölçeğinde tasarlanmıştır. Yaya yolları, bisiklet yolları taşıt yollarının yanında yer almak ve yerleşmede özel araç kullanımı yerine toplu ulaşım özendirilmektedir. Yerleşmede farklı işlevler ile çeşitlilik sağlanmıştır. Ticaret aktiviteleri bir alışveriş merkezi içinde değil konut yapılarının alt katlarında kullanılmıştır.

Türkiye'nin en kalabalık şehri olan İstanbul'da da kırsal alanlardan kente göçüş yol açtığı hızlı ve kontrolsüz bir nüfus artışı yaşanmaktadır. 20. Yüzyılın sonlarında, konut ihtiyacını karşılamak için kentin sınırlarında büyük ölçekli konut binaları inşa edilmiştir. Günümüzde İstanbul'da konut stoku problemi ihtiyaç olmaktan çıkmıştır sorun çevre kalitesidir. Öte yanda, son yıllarda sayıları giderek artan kent çeperlerinde yapılan lüks konut inşaatları dikkati çekmektedir. Lüks villaların olduğu yerleşim alanları özellikle yüksek gelir grubuna mensup aileler tarafından tercih edilmektedir.⁵²

Bu yeni yerleşim alanlarından biri de İstanbul Kemerburgaz'da inşa edilen yeni kentleşme akımının ülkemizdeki ilk örneklerinden gösterilen Kemer Country yerleşmesidir. Yeni Kentleşme akımının yaratıcılarından Alexander Duany ve

⁵² (Dülgeroğlu, H., Turgut H., 2006)

Elizabeth Plater-Zyberk tarafından planlanmıştır. Yerleşme genel tasarım ilkelerine bağlı olarak, yerleşme kimliği oluşturma, geleneksellik içermeye, sakin ve huzurlu bir yaşam ortamı sağlama hedefleri sunmayı amaçlamıştır. Bunun için eski Türk mahallelerindeki geleneksel kent dokusu ve konut tipleri kullanılarak samimi insan ilişkilerine, mahalle ve yerleşme kimliğine sahip bir yaşama ortamı oluşturulmuştur. Burada yaşamayı seçenler yerleşme içinde istedikleri her türlü hizmet ve komşularına yürüyüş mesafesinde erişme ve kent dışında ama kente kolay ulaşabilen bir alanda yaşama imkanını seçmişlerdir.

Kemer Country yerleşmesi temelde Seaside yerleşmesi ile aynı mantıkta tasarlanmıştır. Ve aynı kurguyu içermektedir. Yalnız Kemer Country yaşam statüsü bakımından üst gelir grubuna hitap eden kapalı bir site mantığında kurgulanmıştır. Bu nedenle, Kemer Country yerleşmesi bir kentsel tasarım projesi olarak değer bulamamıştır.

İstanbul ve Türkiye’de son zamanlarda meydana gelen gelişmeler, yeni gelişmelerin çoğunlukla yüksek gelir grubuna hitap eden kapalı topluluklar (yalnızca konut alanları) olduğu ve çevreye değer katmaktan ziyade buldukları çevrenin avantajlarından yararlandıkları görülmektedir.

Yeni kentleşme kriterleri doğrultusunda tasarlanan binalar çevreye değer katmayı amaçlamaktadır, karışık kullanımlı yapılardır ve aynı zamanda bütün gelir gruplarına hizmet etmektedir. Yüksek, orta ve düşük gelir gruplarının aynı binada ve aynı çevrede yaşama şansları bulunmaktadır.

Binaların çevresinde herhangi bir duvar veya kapı bulunmamakta böylelikle bina, birinci katlarında sokaktan geçen herkese hizmet veren perakende mağazaların olduğu alanın gerçek anlamda bir parçası haline gelmektedir. Güvenlik binadan içeri girdiğinizde, yani özel alanda başlamaktadır. Ortak kullanıma açık olan alan izolasyonu asgari seviyede tutabilmek için ortak alan olarak muhafaza edilir.

Diğer taraftan, çalışmamıza baz oluşturan ve seçilen örnek alan incelememize temel niteliğindeki yeni kentleşme akımının; bölge-metropolis-kent, yerleşme-mahalle-koridor ve sokak-yapı adası- bina olmak üzere üç farklı ölçeğini ve bu ölçeklere bağlı kriterleri özetleyebiliriz. Bu ölçek ve kriterler;

I. Bölge-Metropolis-Kent ölçeğinde;

- İnsanlar arasındaki ilişkilerin yeniden yapılandırılmasında önemlidir. Bunun için bir yere ait olma duygusu, bir topluma ait olma hissinin yeniden yaratılması hedeflenmeli
- Sadece gelenekselliğin yansıtılmasının ötesinde metropoliten bölgelerinde bir bütün olarak var olmasına yönelik öneriler de geliştirilmeli
- Yerleşmelerin geleneksel, yerel ve doğal özellikler ile uyum göstermeleri kent bütünlüğünün sağlanması ve doğal alanların korunması açısından önemlidir

II. Yerleşme-Mahalle-Koridor;

- Yerleşmelerde, temel kentsel tasarım kurallarının komşuluk birimi ölçeğinin yeniden düzenlenmeli ve kendine has bir şekilde yerleştirilmeli,
- Yerleşmelerin parçalarını düzenlemeye yönelik olarak insan çevresinin tüm elemanlarını kentselden kırsala giden ölçekler çeşitliliğinde organize edilmeli,
- Yerleşmelerde merkez ana kamusal mekanlardan biri olarak tanımlanmıştır. Merkezlerin tanımlanması, toplulukların sosyal kimliğinin oluşmasında önemli bir etkidir.
- Yeni kentleşme akımında sınır her zaman bir ihtiyaç olmamalı,
- Yerleşmelerin dolaşım ağları organik ve grid olarak, yaya dolaşımını destekler biçimde ve süreklilik oluşturmalı,
- Yerleşmelerde alternatif ulaşım olanakları sağlanmalı ve yerleşmenin otomobil hakimiyetinden kurtarılması açısından bir gereklilik olarak tanımlanmalı,
- Otopark alanlarının kamusal mekanların önüne geçmemesi ve kentlerde kayıp alanların oluşumu engellenmeli,

- Yeşil alan sistemi; parklar, parsel içi yeşil alanlar, oyun alanları, topluluk parkları olarak çeşitlilik içeren bir sistem olmalı ve bu sistem yerleşme içinde dengeli bir biçimde dağıtılmalı,
- Yerleşmelerin tasarlanmasında, kentsel tasarım bütünlüğü oluşturulmalıdır.

III. Sokak-Yapı Adası- Bina;

- Sokaklar, yapı adaları ve binalar iyice düşünülerek bir araya getirilmeli, sokaklar ve kamusal mekanlar ortak kullanım alanları olarak tanımlanmalı, sokaklar ve meydanlar yayalar için güvenli olmalı ve yerleşme içinde yaşayanlara karşılaşma olanağı verecek biçimde tasarlanmalıdır.
- Sokak silüetlerinin tanımlanması ve farklılaşma yaratılmasına yerleşme içinde çeşitlilik oluşturmak açısından önem verilmelidir.
- Yapı adaları şehrin bina dokusu ve kamusal alanını ortaya koyan öğeler olarak yerleşme tasarımında yer almalıdır. Yapı adası biçimleri organik ya da köşeli (kara, dikdörtgen) biçimlerde tasarlanmalıdır.
- Hem kullanımda, hem de nüfusta çeşitlilik içermesi açısından yerleşme kimliğinin tanımlanması ve aidiyet hissinin oluşturulması önemlidir.

Çalışmanın 4. bölümünde, yeni kentleşme akımının bu ölçek ve kriterleri doğrultusunda, İstanbul gelişim ve yerleşim alanları içinden seçilen örnek üzerinde daha detaylı biçimde incelenmektedir.

3. İSTANBUL YERLEŞİM ALANLARININ GELİŞİM ANALİZİ

Yeryüzünde iki kıta üzerinde kurulmuş tek kent olma özelliğine sahip olan İstanbul'un Avrupa kıtası ile Asya kıtası üzerindeki kısımları Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayan Boğaz ile ayrılmaktadır. Diğer yandan, Avrupa Yakası Haliç ile tekrar ikiye bölünmüştür. Sonuç olarak, İstanbul Metropoliten Alanı, Boğaz, Haliç ve Marmara Denizi ile çevrelenmiş çok özel kara parçaları üzerinde gelişmiştir.⁵³

İstanbul metropoliten alanı tanımlanan sınırlar içinde, tarihsel, toplumsal, ekonomik, mekansal konumu ve boyutları ile ülke ölçeğinde, çok etkili ilişkilere ve ağırlığa sahip bulunan bir yerleşmeler bütünü ya da başlı başına bir olgudur.⁵⁴

3.1. İSTANBUL KENTİNİN MEKANSAL GELİŞİMİ

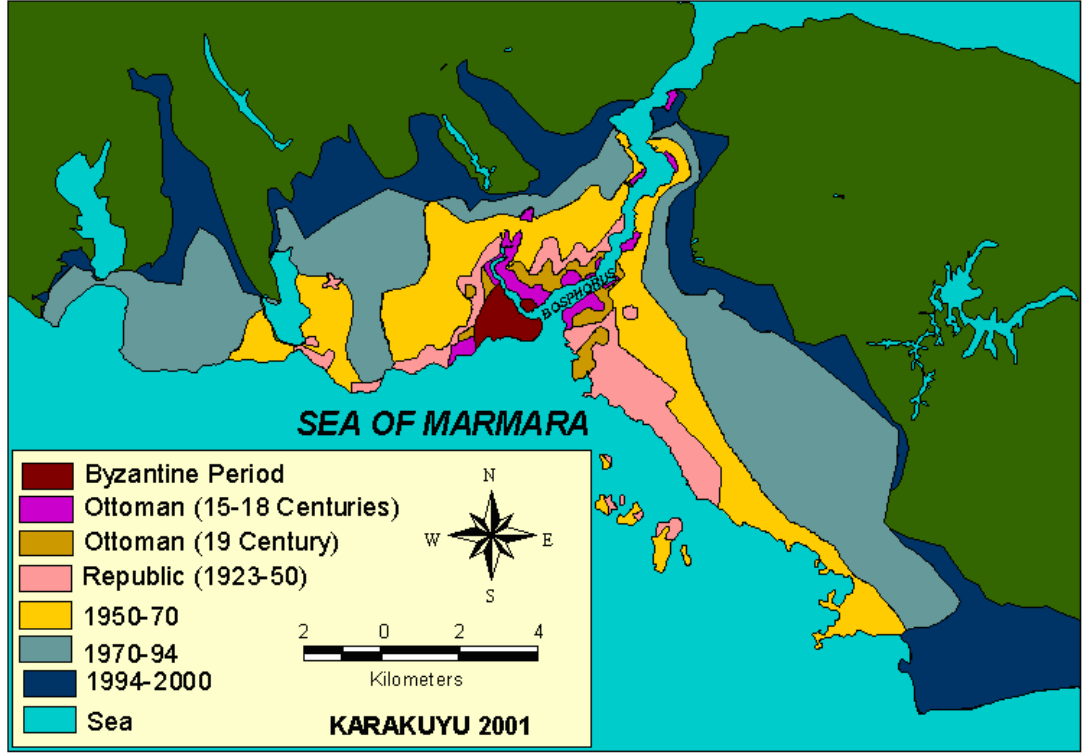
İstanbul kentinde ilk yerleşim izleri 300 bin yıl öncelerine gitmektedir. İlk yerleşim izleri Avrupa yakasında Küçükçekmece Anadolu yakasında Kadıköy'de bulunmuştur.

M.Ö. 7 y.y. İstanbul Megalılar tarafından Byzantion adıyla kurulmuştur. Kentin sınırları bugünkü Ayasofya ile Topkapı Sarayı'nın bulunduğu tepeleri kapsamaktaydı. Ayrıca Anadolu yakasında Khalkedon, Üsküdar'da Chryapolis ve Galata'da Sykae yerleşmeleri İstanbul'un temelini oluşturmaktadır.

M.S. 196 yılında Konstantin ile beraber İstanbul'da Roma İmparatorluğu dönemi başlamıştır. O dönemde şehrin sınırları tarihi yarımada dışına saçaklanmaya başlamıştır.

⁵³ Bölen ve diğerleri; 1993

⁵⁴ İ.D.M.M.A.,1979



Şekil 3.1: İstanbul'un Alansal Gelişimi (Karakuyu 2001)⁵⁵

1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethinden sonra, kent yeniden imar edilmeye başlanmıştır. Şehir Eyüp, Galata, Taksim ve Boğaz boyunca Anadolu yakasında Üsküdar, Kadıköy bölgelerine doğru gelişme göstermiştir.

İstanbul kent gelişmesine yön vermek için ilk planlama girişimi 19. y.y. ilk yarısında yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde Moltke tarafından şehrin imar planı çizilmiştir.

1923 yılında Cumhuriyetin ilanından sonra İstanbul'a tarihsel dönüşümün etkenleri yanında, başkentin Ankara'ya taşınması ve birçok kent planının yapılması kent üzerinde belirleyici etkileri olmuştur. Cumhuriyetin ilanından sonra şehrin planlı olarak büyümesi gerektiği daha iyi anlaşılmıştır. Ve şehir artık planlı gelişim sürecine girmiştir.⁵⁶ (Şekil 3.1)

⁵⁵ <http://www.fatih.edu.tr/~mkarakuyu/Tezler.htm>

⁵⁶ İ.M.P – Plan Notları

3.2. İSTANBUL KENTİNİN PLANLI GELİŞİM SÜRECİ⁵⁷

İstanbul'daki planlama çalışmalarına ilk olarak 19. yy. başlamıştır.

1822 tarihinde yayınlanan Kauffer planlarından hemen sonra,1836–37 yıllarında Helmuth Von Moltke tarafından bir imar planı çizilmiştir. Bu ilmühabere göre İstanbul'da yeni yapılacak binalar kâgir olacaktır. Geniş meydanlar oluşturulup, geometrik form ve kurallara ağırlık verilecektir. İstanbul sur dışında inşa edilmiş tüm büyük askeri kışlaları planına işlemiştir. Daha sonraları bu yapıların çevrelerine mahalleler inşa edilmiştir.

1848–1849 yıllarında Ebniye Nizamnameleri hazırlanmıştır. Bu nizamnamede kamulaştırma, binalara ruhsat verilmesi, yol genişlikleri, inşaatların denetimi ve bina yükseklikleri üzerine kurallar getirilmiştir.

1882 yılında çıkartılan Osmanlıların ilk imar kanunu olan “Ebniye Kanunnamesi” ile belediyelerin imar uygulamalarını plan ve haritalara dayandırmaları öngörülmüştür. Nizamnamede ilk kez kentsel altyapıdan söz edilmiştir. 1864 yılında konulan Galata surlarının yıkılması, yapılan projelerin arasında yer almıştır.

1902 yılında II. Abdülhamit, Paris'in Baş mimarı olan Joseph Antoine Bouvard'dan Paris Sefiri aracılığıyla İstanbul için bir plan yapmasını istemiştir.

1922 yılında Carl Ch. Lörcher Beyoğlu yakasının 1/2000 ölçekli nazım planını yapmıştır. Cibali, Fatih ve Altmermer'i kapsayan yangın alanının canlandırılmasına yönelik Rahtree'ye de bir plan yaptırılmıştır.

1926–1928 yılları arasında Lörcher Üsküdar ve Kadıköy'ün 1/10000 ölçekli nazım imar planını yapmıştır. Bu planda yapı yoğunlukları, yeşil sistemi ve yol kademelenmesi ayrı planlar halinde çizilmiştir.

⁵⁷ Planlama müdürlüğü plan arşivi dokümanlarından özetlenmiştir.

1930'lu yılların ilk yarısı Cumhuriyetin Osmanlı döneminden kalma tüm kent yönetimi ve imar yasalarının değiştiği yıllar olmuştur. 1580 ve 1593 sayılı yasalarda belli bir büyüklüğün üstündeki belediyelerin plan yapması ya da yaptırmayı zorunluluğu getirilmiştir.

1932–33 yılları arasında Cumhuriyet döneminin ilk çalışması olarak İstanbul'u planlanması üzerine bir yarışma açılmış, bu yarışmada Herman Elgötz başarılı bulunmuş fakat yeterli çözüm üretmediğinden dolayı Elgötz'ün önerileri hayata geçirilememiştir.

1935 yılına gelindiğinde ise Alman şehirci Martin Wagner İstanbul'u planlaması için İstanbul'a davet edilmiştir. Martin Wagner'in İstanbul' a ilişkin olarak bölgesel bağlamda yaptığı çalışmalar gerekli yankıyı bulmamıştır.

1936 yılında Fransız şehircilik uzmanı Prost, İstanbul'u planlaması için çağırılmıştır. Prost'un 1936–1937 yılında süren araştırmaları ilk sonucunu, tarihi İstanbul Yarımadası ve Beyoğlu'nu kapsayan 1/5000 ölçekli “İstanbul Ciheti Nazım Planı” olarak vermiştir. Plan, “Milli Şef”in onayını da aldıktan sonra 1939 yılında uygulamaya konmuştur. Henri Prost'un hazırladığı plan (1937), kentin mekansal yapısı üzerinde belirleyici bir etki yapmıştır. Prost Planı'nın özelliklerinden biri, kenti İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar- Kadıköy olmak üzere üç ayrı bölümde ele alması olmuştur. Planda iki büyük yeşil alan önerilmiştir. Bunlardan biri surların içindeki, Yeni bahçe'deki parkın bir kültür parkı ve spor alanı olarak; diğeri Maçka-Harbiye-Taksim arasındaki parkın ise spor ve sergi sarayı, açık hava tiyatrosu vb. tesislerin yer aldığı bir park olarak düzenlenmesi önerilmiştir. Sarayburnu Parkı, Küçük Ayasofya ve Ayasofya arasında ise bir arkeolojik park önerilmiştir. Atmeydanı, çevresinde oluşturulacak kamu binaları ile Cumhuriyet Meydanı olarak tasarlanmıştır. Planda birçok meydanın yeniden düzenlenmesine ilişkin öneriler de yer almıştır. İstanbul'da bu dönemde otomobil sayısı çok az olmasına karşın Prost, Taksim'i Haliç köprülerine bağlayacak iki hızlı otomobil yolu önermiştir. Bunlardan birincisi Yenikapı limanından başlayıp Unkapanı'na uzanan Atatürk Bulvarı, diğeri ise bunun uzantısındaki Atatürk Köprüsü ile Azap kapı'ya bağlanan, oradan Şişhane

yoluyla İngiliz Sefaretine ulaşan, daha sonra da Taksim'i Karaköy'e bağlayan bir kısmı tünel olan yoldur. Kentin Avrupa Yakası'nda Boğaz için biri sahilden diğeri tepelerden geçen iki yol daha önerilmiştir. Böylece Boğaziçi'nin güçlü bir biçimde Taksim'e bağlanması amaçlanmıştır. Haliç'in etrafını saran sanayi yolunun Atatürk Köprüsü'nden Yenikapı limanına bağlanması düşünülmüştür. Londra-Edirne yolunun Vatan Caddesi ile kente bağlanması öngörülmüştür. Anadolu Yakası'nda Üsküdar Meydanı ana trafik düğüm noktası olarak düzenlenmiştir.

1943 yılında Prost planı gözden geçirilerek 10 yıllık yeni bir imar programı ilan edilmiştir. Prost planı 2. Dünya savaşı sonrasında İstanbul nüfusunun hızlı artması karşısında büyümeyen bir kentin planı olarak hazırlandığı için, birdenbire yetersiz kalmıştır.

1950 yılının sonunda Prost'un İstanbul'dan ayrılmasından sonra hazırlanmış olan planların kent bünyesine uygunluğu veya yürürlükten kalkmasına karar vermek üzere Belediye Meclisi'nce bir revizyon komisyonu kurulmuştur. Komisyon altı ay çalışmış ve hazırlanan rapor Bayındırlık Bakanlığı tarafından da onaylanmıştır. Bu çalışmaların sonucunda Küçükçekmece'den Tuzla'ya kadar uzanacak alanda 1/10000 ölçekte bir nazım imar planı yapmayı amaçlamıştır. Komisyon bunu başaramamıştır.

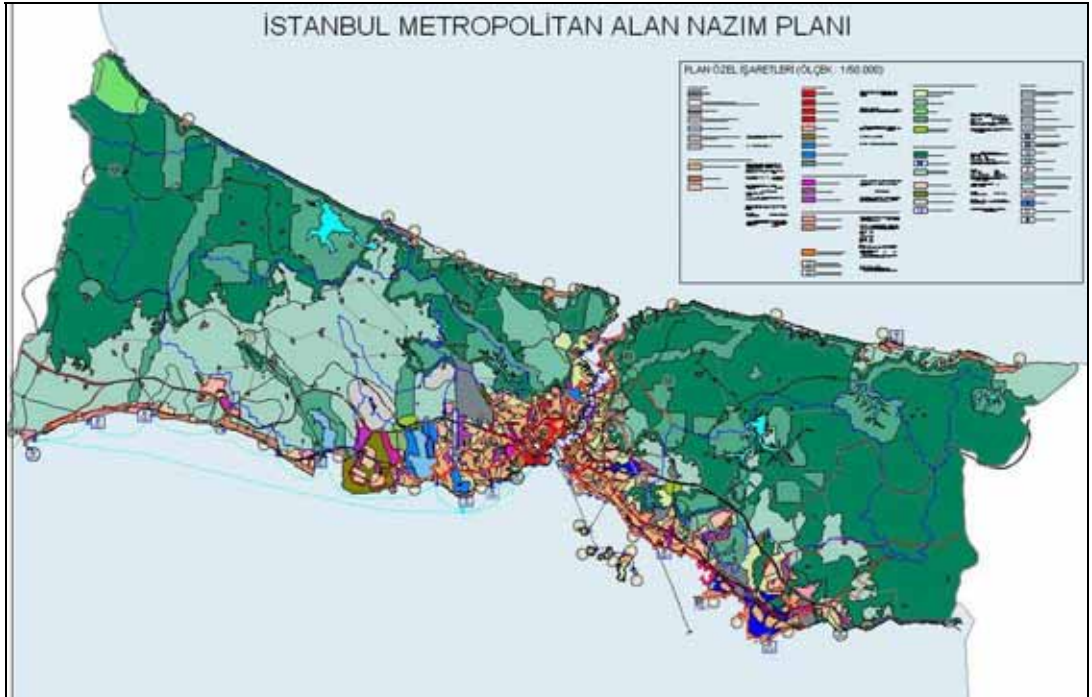
1956 yılında 6785 sayılı yeni İmar Yasası ve 6830 sayılı yeni İstimlâk Yasası TBMM'den geçmiştir. 1957 yılında Almanya'dan planlama uzmanı Hogg çağırılmıştır. Hogg'un çalışmalarının kamuoyundaki plansızlık tartışmalarını önleyememesi üzerine 1958 yılında İller bankasınca İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. Ünlü İtalyan plancısı Luigi Piccinato'nun yönlendiriciliğinde "Geçiş Devresi Nazım Planı" hazırlanmıştır. Piccinato, İstanbul'un sanayi şehri olarak gelişmesi yerine idari, kültürel, ticari ve ekonomik merkez olarak gelişmesini öngören bir plan amaçlamıştır.

1960 senesinde 1/10000 ölçekli bir nazım planı hazırlanmıştır. Bu plan, metropoliten alanının bütününe içeren ve imar planları ölçeğine uygun bir haritanın bulunmaması nedeniyle onanmamıştır.

1965 yılında Milli Güvenlik kurulunda İstanbul, Ankara ve İzmir'in Nazım planlarının yapılması için tavsiye kararı alınmıştır. Bu karar uyarınca Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu 1966 yılı ortalarında kurulmuştur.

1973 yılında TC. Hükümeti ve Dünya Bankası anlaşması ile Nazım Plan Bürosunda şehirselleşme projesi örgütlenmiş, dört yabancı firmanın danışmanlığında ve Turgut Cansever'in yürütücülüğünde genel planlama ve ulaşım arazi kullanım modeli çalışmaları yapılmıştır. 1975 yılında Bakanlar Kurulu Kararlarına dönüştürülmüş olmasına rağmen uygulanmamıştır.⁵⁸

1980 yılında ilk kez metropoliten ölçekte ve 1995 yılını hedefleyen 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitren Alan Nazım Planı, İmar ve İskan Bakanlığı'nca yapılmış ve 29.07.1980 tarihinde onanmıştır. (Şekil 3.2)



Şekil 3.2: 1980 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitren Alan Nazım Planı (EK-1)

⁵⁸ İ.B.B. Planlama Müdürlüğü

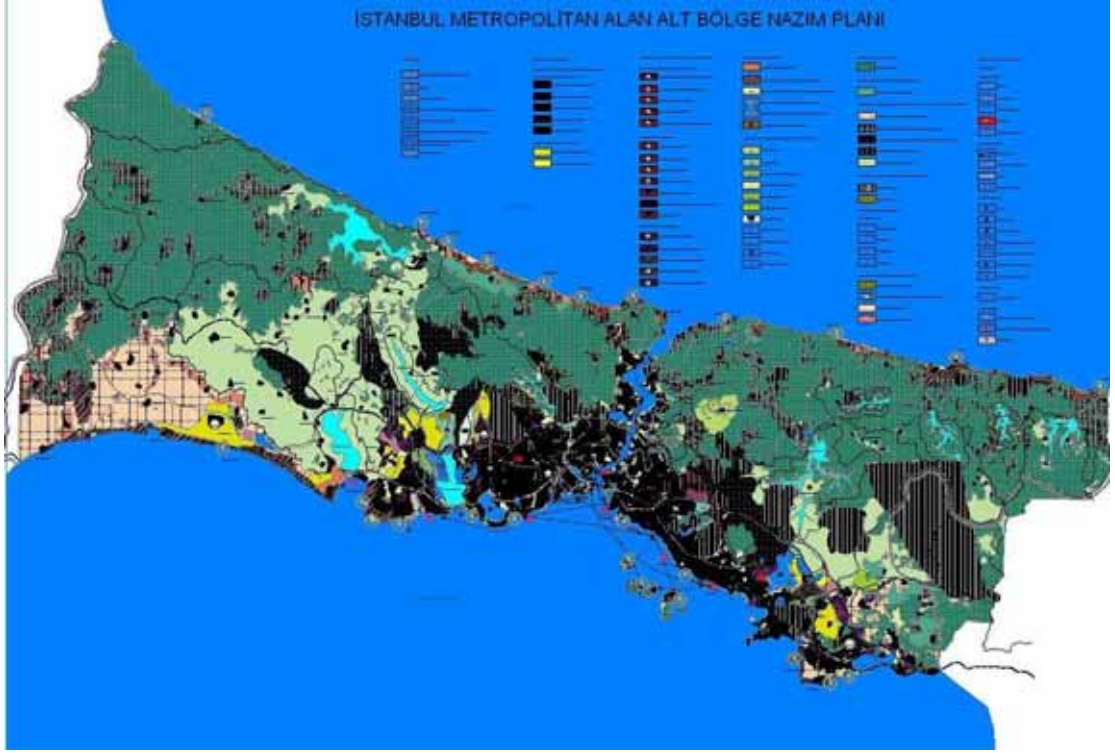
Söz konusu planın projeksiyon yılı 1995, yılı projeksiyon nüfusu 7.1 milyondur. Planın amacı; İstanbul'un sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal niteliklerin korunmasını sağlamak amacıyla; kentin güneyde, doğu batı aksınca lineer bir şekilde gelişmesinin sağlanmasıdır. Planın iki temel stratejisi doğal kaynakların korunması ve merkezler kademelenmesidir.⁵⁹

Nazım Plan Bürosu 1985 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlandıktan sonra 1989 yılında yeni bir yapılanmaya gidilmiş ve 1994 Mart ayında 1/50.000 ölçekli İstanbul Büyükşehir Nazım Planı Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır.

1994 yılındaki yerel seçimlerden sonra 1/50.000 ölçekli Nazım Planının revizyonu için çalışmalara başlanmış ve 15.11.1995 tarihinde 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır. 1995 onay tarihli 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alanı Nazım Plan'da; Metropolitan Bölge olarak Marmara ve Trakya bölgesi bütünü kabul edilmiştir. Metropolitan Alan ise, Tekirdağ il sınırından İzmit il sınırına kadar uzanan bölgeyi kapsamaktadır. Bu sınırlar içinde analiz çalışmaları yapılarak, batıda İstanbul il sınırı, doğuda İstanbul il sınırına ilave olarak Gebze ilçesi sınırını içine alan bölge bütününde "İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı" çalışmaları tamamlanmıştır. Planın projeksiyon tarihi 2010 yılı, projeksiyon nüfusu 13 milyondur.

Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı'nın iptal edilmesinden sonra İstanbul'da Meri plan (halihazır harita üzerine işlenmiş) olarak 1980 onanlı Metropolitan Alan Nazım İmar Planı kullanılmaya devam edilmiştir. O tarihten bu güne üretilen bütün planlar bu üst ölçekli plan baz alınarak hazırlanmıştır. (Şekil 3.3)

⁵⁹ 1980 Nazım İmar Planı Notları



Şekil 3.3: 1995 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı⁶⁰ (EK-2)

Son dönemde, üst ölçekli planlama konusunda yeni gelişmeler yaşanmıştır. Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki 4856 sayılı Kanun'a göre; Çevre Düzeni Planlarını hazırlamak veya hazırlatmak ve onaylamak görevi Çevre ve Orman Bakanlığı'nın sorumluluğundadır. 10.07.2004 tarihinde kabul edilen 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile Çevre Düzeni Planına uygun olmak kaydıyla, Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5000 ile 1/25000 arasındaki her ölçekte nazım imar planını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulama görevi Büyükşehir belediyelerine verilmiştir. Bu doğrultuda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi üst ölçekli planlar için bir çalışma başlatmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 14.07.2006 tarihli Kararı ile kabul edilen 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı 22.08.2006 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onanarak yürürlüğe girmiştir. Planın projeksiyon tarihi 2023 yılı, projeksiyon nüfusu ise 16 milyondur. (Şekil 3.4)

⁶⁰ İ.B.B. Planlama Müdürlüğü



Şekil 3.4: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı⁶¹(EK-3)

Plana, yasal askı süresi içerisinde yapılan itirazlar İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'ne iletilmiş ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin değerlendirmesi sonucu yapılması uygun görülecek düzenlemelerin sağlanması ve çevre illerle yapılacak çevre düzeni planları uyumlaştırma çalışmaları amacıyla dosyasının Müdürlüğüne iadesi uygun görülmüştür” denilmektedir.

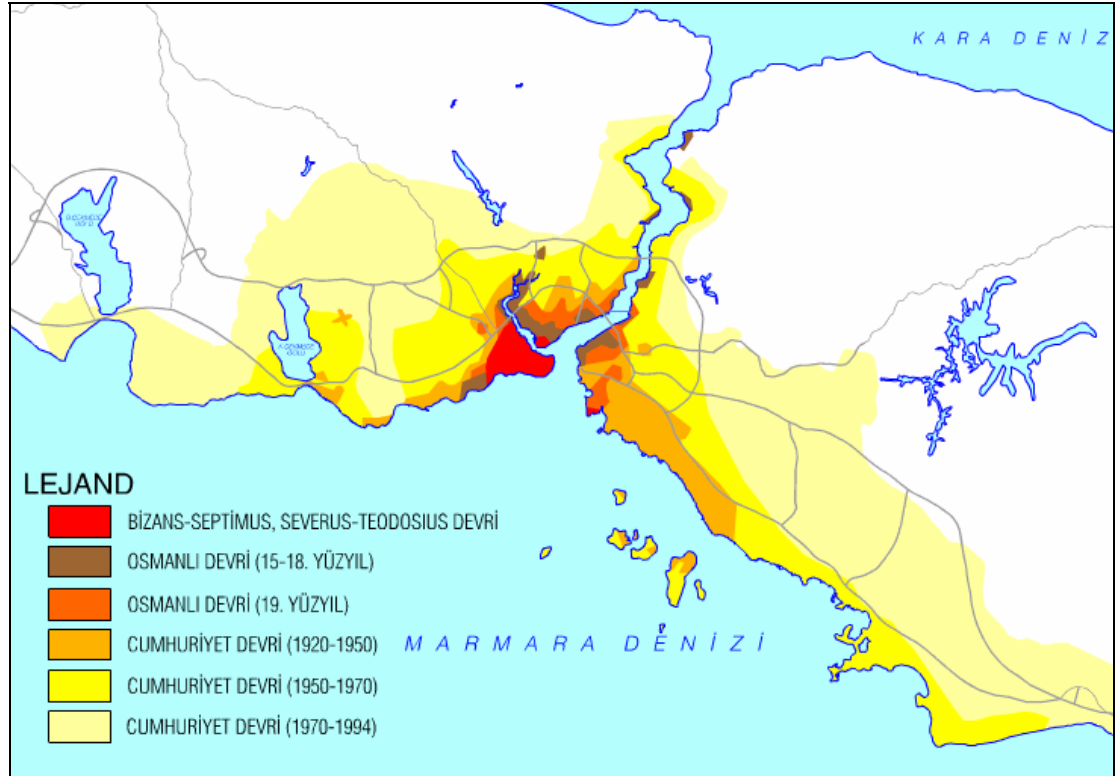
İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.02.2007 gün ve 321 sayılı kararıyla da “Çevre ve Orman Bakanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Trakya Kalkınma Birliği arasında 1/100.000 ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası, İstanbul Çevre Düzeni, Kocaeli İl Çevre Düzeni ve Sakarya, Düzce, Yalova ve Bilecik Çevre Düzeni Planlarının Uyumlaştırılması”nın uygun görüldüğü belirtilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin yukarıda belirtilen Kararları uyarınca 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı revizyon çalışmaları, 22.08.2006 onay tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na yapılan itirazlar ve çevre illerle yapılmakta olan çevre düzeni planları uyumlaştırma çalışmaları kapsamında başlanmış ve çalışmaları tamamlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı karar alınmak üzere Büyükşehir Belediye Meclisi'ne iletilmiştir.

⁶¹ İ.M.P.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ile eş zamanlı olarak çalışmalarına başlanılan ve bu plan ile eşgüdümlü olarak devam ettirilen 1/25000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı çalışmaları devam etmektedir.

3.3. İSTANBUL YERLEŞİM ALANLARININ GELİŞİMİ

İstanbul, özellikle 1950'lerden sonra girdiği hızlı büyüme süreci içinde, yer yer planlı olmakla beraber, büyük oranda yasa dışı yapılaşmalarla şekillenen bir gelişme göstermiştir (Şekil 3.5).⁶²



Şekil 3.5: Yerleşim analiz paftası

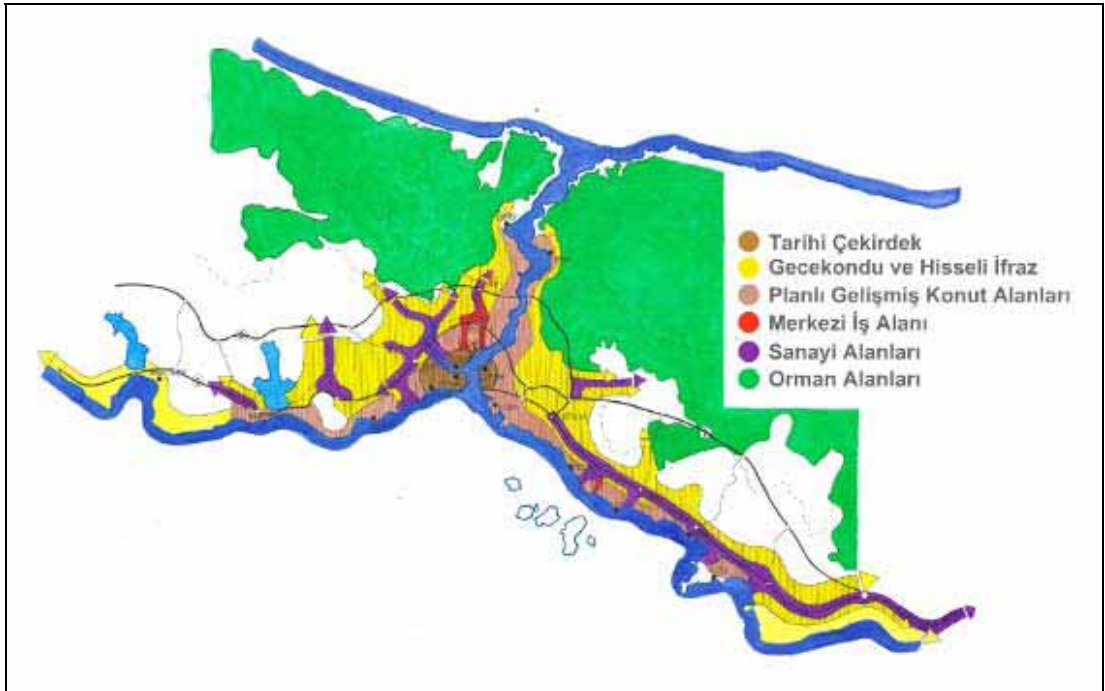
İstanbul'un yasa dışı ve kontrolsüz gelişmesi temelde; kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçekli politikalarla dengelenememesine dayanmaktadır. İstanbul üzerinde oluşan aşırı talebin yerel yönetimlerce de karşılanamaması, kentin kontrolsüz bir biçimde büyümesi sonucunu doğurmuştur. Sürdürülebilir ve planlı gelişmenin

⁶² İstanbul Metropolitan Planlama (İstanbul yerleşim analizleri)

önündeki en önemli engel olarak görülen söz konusu süreç bugün de devam etmekte olup; gerek ülke ölçekli, gerekse de bölge ölçekli dinamikler İstanbul'u şekillendirmektedir. İstanbul yerleşiminde özellikle 1950'ler ile birlikte önemli değişimler görülmektedir.

1950–1980 dönemi

1950–1980 döneminde İstanbul'un gelişiminde etkin olan en önemli unsur sanayi alanları olmuştur (Şekil 3.6). Anılan dönemde sanayi ana ulaşım aksları boyunca gelişerek; kentin makroform yapısını, gerek yerleşik alanın uzandığı sınırlar açısından gerekse iç düzen açısından önemli ölçüde değiştirmiştir. Yine bu dönem içinde sanayi Anadolu Yakası'nda E5 boyunca gelişerek Gebze'ye kadar uzanırken, Avrupa Yakası'nda ise; özellikle Zeytinburnu ve kuzeyinden hareketle TEM' e doğru bir gelişme göstermiş ve göller arasında kalan bölgede de Atatürk Havaalanı kuzeyine doğru gelişimini sürdürmüştür.



Şekil 3.6: İstanbul'un Sanayi Alanlarının Gelişmesine Bağlı Gelişimi

Söz konusu sanayi gelişmelerine uyumlu bir şekilde, kentin Merkezi İş Alanı da Eminönü ve Şişli bölgesi üzerinden TEM'e doğru uzayarak Maslak bölgesine doğru ilerleyen eksensel bir gelişme gerçekleştirmiştir. Sanayi alanlarının gelişimine paralel olarak da yasa dışı yerleşimler kendini göstermiş ve kentin makroformunun sağlıksızca gelişmesinde etkili olmuştur.

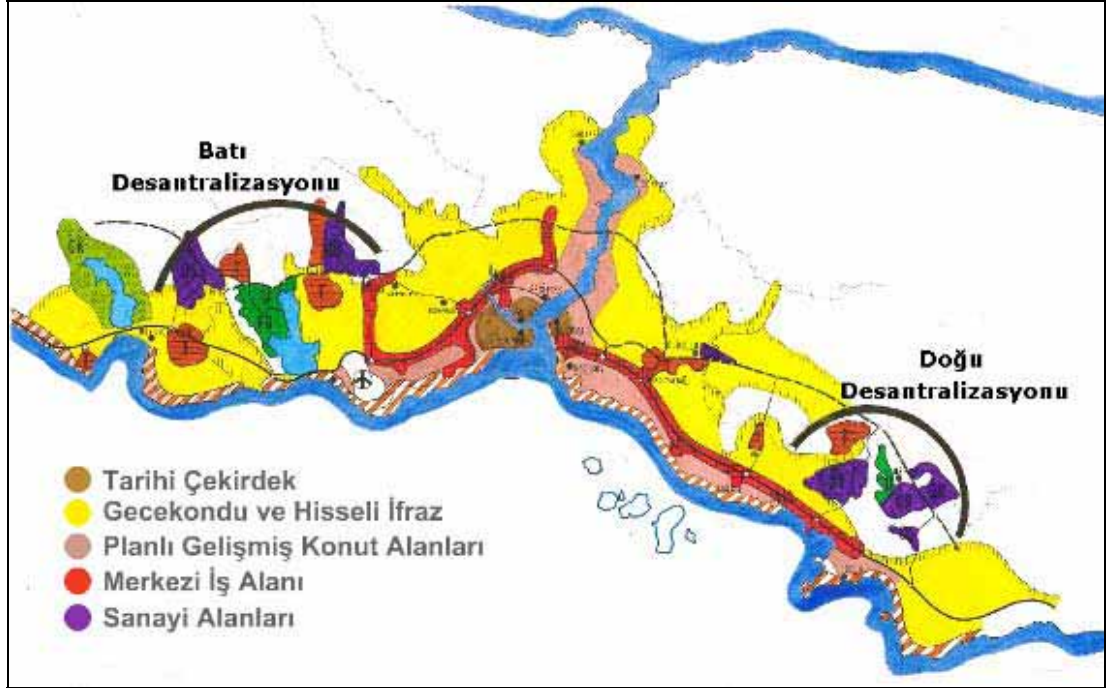
1970'lerde İstanbul aşırı nüfus yığılmasının etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde önemli boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu, Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa zamanda kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

1980 dönemi

İstanbul 1970–1975 döneminde Silivri ve Gebze sınırları arasında, merkezden 50 km. yarıçaplı bir yüzeye yayılmış bir yerleşim iken, bu sınırlar 1980'de 60 km yarıçapında bir alanı kapsar hale gelmiştir. Anılan sınırlar, batıda Tekirdağ İl ve doğuda Hereke İlçe sınırlarına dayanmıştır.

1980'lerden sonraki dönemde, çeşitli desantralizasyon faaliyetleriyle sanayi tesisleri İstanbul'un Anadolu ve Avrupa Yakaları'nda öngörülen ve planlanan Organize Sanayi Bölgeleri'nde toplanmaya çalışılmıştır (Şekil 3.7).

Anılan desantralizasyon girişimleri çerçevesinde; Avrupa Yakası'nda İkitelli ve Hadımköy ile Anadolu Yakası'nda Dudullu, Tuzla ve Gebze önemli desantralizasyon merkezleri olarak ön plana çıkmıştır. Bu dönemde ana ulaşım aksları boyunca gelişmiş sanayi alanları, yerlerini ticaret ve hizmet alanlarına bırakmaya başlamış ve kentin Merkezi İş Alanı'nın gelişimini yönlendirmiştir.



Şekil 3.7: İstanbul İçinde Sanayi Desantralizasyonu

1990 dönemi

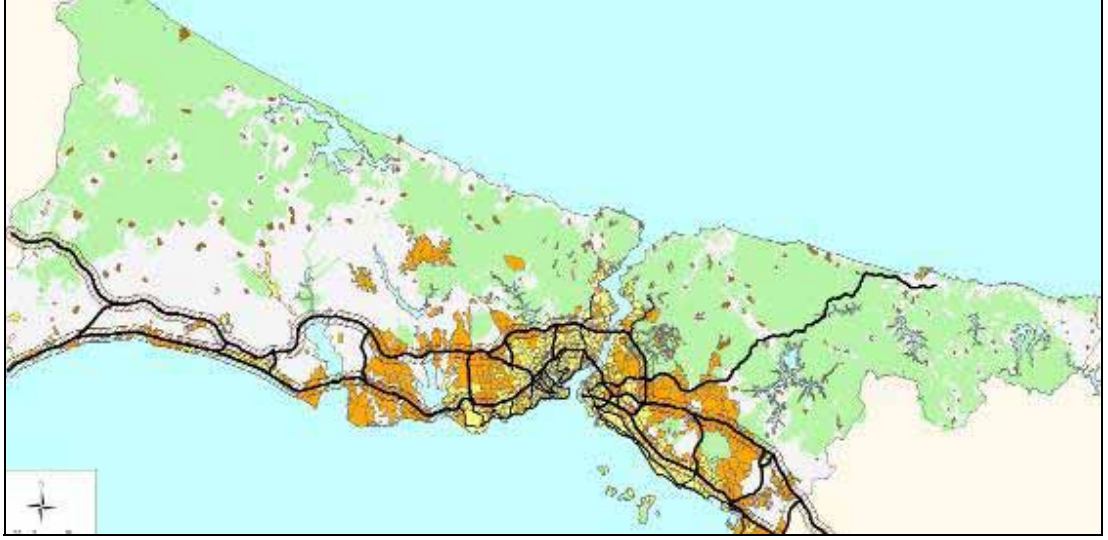
İstanbul'un son yıllarda gözlenen nüfus artışı ve buna doğrudan bağlantılı olarak yerleşme eğilimleri, kentin makroformunu belirleyen ana etmen olmuş ve yerleşim alanlarının dışa doğru yayılması ve saçaklanmasında, dönem başlangıcında oluşan karayolu ve ulaşım ağı yönlendirici olmuştur.

2000 dönemi

İstanbul bu dönem içinde de yayılma ve saçaklanma şeklinde gelişimini devam ettirmiştir. Gelişim yer yer su havzalarına, yer yer de orman alanlarına doğru yönelmiş ve kentin yaşam destek sistemlerini ciddi boyutlarda tehdit eden bir yapılaşma eğilimi içine girmiştir.

Sonuç olarak, kent makroformunun şekillenmesinde en önemli etkenlerden biri ulaşım kararları olmuştur. Ulaşım yatırımlarının arazi kullanım kararlarının destekleyici ve tetikleyicisi olarak kullanımı ve talep yönetiminin etkinleştirilmesi

gerekirken ne yazık ki bu güne kadar bu süreç ters işlemiştir. Tek merkezlilik, Boğaz geçişi talebini arttırmakta ve bu durum geçmişte olduğu gibi Boğaz'ın üçüncü defa karayolu köprüsü ile geçişini gündeme getirmektedir. Özellikle I ve II. köprüler sonrasındaki gelişmeler izlendiğinde, bu yatırımların kent makroformunu kuzeye ve orman alanlarına doğru geliştirerek 2B sorununa yol açtığı ve su toplama havzaları içerisinde kaçak yapılaşmalar ile halen çözümler üretilmeye çalışılan sorun alanlarının (Çekmeköy, Alemdağ, Taşdelen, Ömerli, Sarıgazi, Samandıra, Sultanbeyli vb.) ortaya çıkmasına neden olduğu görülmektedir (Şekil 3.8).



Şekil 3.8: Otoyol ve Boğaz Geçişlerinin yerleşim alanlarının Şekillenmesinde Etkileri

3.3.1. İstanbul'da Yerleşim Alanlarının Mevcut Durum Ve Sorunları⁶³

İstanbul'un konut alanları ile ilgili temel özelliklerden biri hızlı nüfus artışı baskısı altında olmasıdır. Bu hızlı ve yüksek nüfus artışını barındıracak planlı konut alanlarının üretilmesindeki güçlükler sonucunda kent; plan dışı, parçacı ve düşük maliyetli bir büyüme süreci içine girmiştir.

Günümüze kadar geçen sürede sanayi, ticaret, iş merkezi ve toplu konut alanlarının yer seçimleri geniş kapsamlı planlama ve genel gelişme stratejileri ile politikalarına

⁶³ 100.000 ÇDP Plan Notları

dayandırılmamıştır. Dolayısıyla, arazi kullanım kararları bireysel kararlara bağlı olarak oluşmuştur. Bu durum konut alanlarını temelde şöyle etkilemiştir; 1980 öncesi dönemde bir yandan mevcut konut alanlarında yeni nüfusu barındırmak amacıyla yoğunluklar arttırılırken, diğer yandan kente yeni göç edenler sanayi alanlarının çevresinde gecekondü bölgeleri oluşturmuşlardır.

1980 sonrasında benimsenen ekonomik politikalar ile 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu, 3194 sayılı İmar Kanunu gibi yasal düzenlemeler sonucunda, İstanbul'da planlı ve plansız konut alanlarında yeni gelişmeler gözlenmiştir. Bu dönemde büyük ölçekli toplu konut projeleri teşvik edilmiş, ancak bu alanların yer seçimleri de parçacı ve gelişigüzel olmuştur. Arazi değerleri ve kentsel donatı maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle çok katlı ve yoğun, ancak kimliksiz konut alanları üretilmiştir. Mevcut konut alanlarında daha önce yeşil olan dere yatakları, drenaj hatları, yüksek eğimli yerler yapılaşma baskısı altında kalmış ve yüksek yoğunluklu konut alanlarına dönüşmüştür. Büyüyen konut sektörü ve nüfus baskısı altında kentsel arazi rantı giderek artarken, kaçak yapılaşmaların da spekülative kazançlara kaynak olmasına yol açmıştır.

1981 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin alanı 320 km²'den 1100 km²'ye çıkmış ve yapılaşmış alanların en az %60'ının yasa dışı olarak gelişmiş olduğu 1995 tarihli 1/50 000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Plan Raporu'nda açıklanmıştır (İBB, Şehir Planlama Md.). Yasa dışı bölgeler İslah İmar Planları yapılarak yasallaştırılmıştır. Yapılaşmaya uygun olmayan bu alanlarda yoğunluklar arttırılmış, fakat kentsel donatılar standartların çok altında tutularak sağlıksız alanlar üretilmiştir. Günümüzde de belde belediyelerinde, orman alanları ve içme suyu havzalarını tehdit eden kaçak yapılaşmalar yasallaşmayı beklemektedir. Tarihi konut alanlarındaki konut stoku bakımsız kalmış olup, nüfus kaybetmektedir. 1999 yılı Marmara Depremi sonrasında düşük yoğunluklu az katlı konutlara talebin artması ile toplu konut olarak üretilen düşük yoğunluklu siteler İstanbul'un orman ve tarım alanları ile içme suyu havzalarını tehdit etmektedir. Giriřleri dışa kapalı sitelerin yaygınlaşması toplumsal ayrışmaya yol açarak toplumsal barışı riske atabilir.

2000’li yıllarda, İstanbul’un konut alanlarının büyük bir bölümünün düzensiz yerleşmelerden oluştuğu, planlı kalkınma dönemlerinde hedeflenen politikaların uygulanamadığı, mekansal ve toplumsal sorunlara çözüm bulabilme açısından planlamanın yetersiz kaldığı görülmektedir. Bu yetersizliğin ana sebebi temelde iki süreçtir;

- Mevzii planlar yoluyla planların aşılması
- Kaçak yapılaşma ve imar affı.

Planlamanın böyle etkisiz kaldığı bir ortamda, konut piyasasına yönelik olarak mevcut konut talebini karşılamayı amaçlayan konut üretiminde, büyük eksiklik ve boşluklar görülmektedir.

3.3.2. Farklı Plan Dönemlerinde Konut Alanlarının Gelişimi

İstanbul’un tüm metropoliten alanına yönelik olarak gerçekleştirilmiş olan 1980 onanlı Metropoliten Planı ile 1995 tarihli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı ve bugünkü konut alanları karşılaştırıldığında, İstanbul için gelişme konut alanları olarak önerildiği halde yapılaşmamış alanlar bulunurken, önerilmediği halde yapılaşmış alanların bulunduğu ortaya çıkmaktadır.

1980 planında Silivri, Büyükçekmece, Küçükçekmece, Güngören, Ümraniye ve Pendik İlçeleri’nde yoğunlaşma önerilirken, Esenler ve Gaziosmanpaşa İlçeleri’nde küçük ölçekte gelişme konut alanları önerilmiştir. 1995 Planı’nda, Silivri, Büyükçekmece, Küçükçekmece ve Pendik İlçelerine gelişme konut alanı (toplu konut alanları dahil) önerilmiştir.

İstanbul’da DİE 2000 Bina Sayımları verilerine yapılaşmanın yıllara göre ve mekandaki dağılımını inceleyen çalışma 1950 ile 2000 yılları arasında İstanbul’da farklı bölgelerin yapılaşmaya açılma aşamalarını göstermektedir.

1950 yılı öncesinde ve 1950 yılından 1980 yılına kadar olan dönemde yapılmış olan yapılar en fazla Eminönü, Beyoğlu gibi İstanbul'un tarihi çekirdeğini oluşturan ilçelerinde yoğunlaşmaktadır. Bunun dışında 1950 ile 1980 yılları arasında yapılmış olan yapıların yoğun olduğu yedi ilçe bulunmaktadır. Bu ilçeler Bakırköy, Beşiktaş, Eyüp, Fatih, Kadıköy, Kağıthane, Şişli'dir.

1980 yılı ile 2000 yılı arasında yapılmış olan yapılar daha çok Bağcılar, Bahçelievler, Esenler, Güngören, Maltepe, Pendik, Zeytinburnu ve Büyükçekmece ilçeleri olmak üzere merkezi çevreleyen bölgede yoğunluk göstermektedir.

1990–2000 yılları arasında yapılmış olan yapılar ise Avcılar, Gaziosmanpaşa, Küçükçekmece, Tuzla, Ümraniye, Çekmeköy, Silivri, Şile ve Sultanbeyli ilçelerinde, çoğunlukla havza, orman ve tarım alanları üzerinde bulunmaktadır. Bu son dönem İstanbul'da yapılaşmanın kentin ekolojik açıdan hassas bölgelerini yoğun olarak tahrip etmeye başladığı dönem olmuştur.

3.4. İSTANBUL 1/100.000 ÇDP MEKANSAL GELİŞİM HEDEFLERİ

Hedef: İstanbul'un Mekansal Gelişiminde, Çevresel, Ekonomik Ve Toplumsal Sürdürülebilirlik Doğrultusunda Kentsel İşlevsel Bütünleşmeyi Sağlamak ⁶⁴

1. Kentin Doğu ve Batı Eksenlerinde Doğrusal, Çok Merkezli ve Kademeli Gelişimini Sağlamak

- İstanbul'un yağ lekesi biçimindeki mekansal yayılmasının; doğu-batı aksında, çok merkezli ve sıçramalı gelişme yapısına dönüştürülerek yönlendirilmesi
- Kentin ağırlıklı kuzeyinde yer alan ekolojik kaynaklara yönelik eğilim gösteren kent gelişiminin önlenmesi

⁶⁴ ÇDP 1/100000 Plan Özetleri

- İstanbul il sınırları içerisinde sürdürülebilirlik çerçevesinde, kentin gelişme potansiyelleri ve iç dinamikleri dikkate alınarak, yeni çekim merkezleri ve buna bağlı olarak yerleşmeler kademelenmesinin oluşturulması
- Nüfus-istihdam dağılımının; İstanbul bütününde ve her iki yakada dengelenebilmesi için yeni odakların belirlenmesi
- Plan kararları doğrultusunda, çevreleri ile etkileşimi kuvvetli mekansal alt bölgelerin tanımlanması

2. İstanbul İl Sınırları Dahilinde İhtisaslaşmış, Katma Değer ve Verimliliği Yüksek Merkezler Geliştirmek

- Merkez Bölgenin çevre ve yaşam standartlarını yükseltecek mekansal dönüşüm projelerinin geliştirilmesi
- Merkez alanlarının düzenli konut alanlarına doğru yayılmasının engellenmesi

3. Sanayi Sektörünün Kent Genelindeki Yapısını Sıhhileştirerek, Yapısal Dönüşümünü Sağlamak

- Yer seçim kararları açısından, yerleşik alan içinde kalması uygun olmayan sanayilerin, öncelikle atıl kapasiteye sahip mevcut organize sanayi bölgelerinde değerlendirilmesi
- Yer seçim kararları açısından yerleşik alan içinde kalması uygun sanayi alanlarının sağlıklılaştırılması
- Yetersizlikleri, uyumsuzlukları ve değer artışları nedeniyle sanayiden farklı kullanımlara dönüşmesi öngörülen sanayi alanlarının uygun işlevlere dönüşümünün sağlanması

4. Yerleşmelerin Yaşam Destek Sistemlerine ve Hassas Ekosistemlere Duyarlı Gelişmesini Sağlamak Orman Alanlarının ve Barındırdığı Biyolojik Çeşitliliğin Korunması

- Mevzuatta yer alan orman alanı tanımının Çevre ve Orman Bakanlığı ve taşra teşkilatı, bilim kuruluşları, sivil toplum örgütleri ve diğer ilgili kurum ve kuruluşların işbirliği ile ekosistem içindeki yeri göz önüne alınarak öneminin vurgulanmasına yönelik yeniden ele alınması
- İstanbul İli ormanlarının daha da iyi korunabilmesi amacıyla, tümünün “muhafaza ormanı” statüsüne alınması yönünde girişimlerde bulunulması
- Kadastro ile ilgili tutarsızlıkların çözümlenmesi
- Orman kadastro su kesinleşmemiş orman vasfı bulunan alanların da orman kapsamında değerlendirilerek, mutlak korunacak alanlar olarak kabul edilmesi
- Ormanların toprak ve su rejimi bakımından mutlak koruma altına alınması
- Orman alanlarının tahribine yönelik baskıları önleyici tedbirlerin alınması
- Orman içerisinde olmayan, sürdürülebilirlik açısından ormanla bütünleştirilemeyen ve üzerinde yapılaşmanın olmadığı orman vasfını kaybetmiş alanların; tarım, rekreasyon ve ihtiyaç duyulan kamuya ait donatı alanları olarak değerlendirilmesi
- Özel ormanlarda yapılaşmanın kısıtlanması İstanbul’un Yeraltı ve Yerüstü Su Kaynaklarının Korunması ve Akılcı Yönetimlerinin Sağlanması
- İçme suyu havzalarında koruma-kullanma dengesini düzenleyen “Havza Yönetim Modeli”nin oluşturulması
- İSKİ Master Planı’nın revize edilmesi
- İçme suyu havzalarına yönelik kentsel gelişme baskılarını engelleyecek tedbirlerin alınması
- İçme suyu havzalarının mutlak ve kısa mesafe koruma kuşaklarının yapılaşmadan arındırılması
- İçme suyu havzalarını besleyen derelerin mutlak koruma kuşaklarının yapılaşmalardan arındırılması
- İçme suyu havzalarının orta ve uzun mesafedeki yapılaşmaların rehabilite edilmesi
- Yapılaşma ve denetimsiz kullanım nedeni ile niteliklerini kaybeden yeraltı suyu taşıyan ortamların tekrar yararlanılabilir kapasiteye kavuşturulması

5. Afetlere Karşı Duyarlı Kentsel Gelişmeyi Sağlamak

6. Yerleşmelerin Tarihsel-Kültürel Değerlere Duyarlı Gelişmesini Sağlamak

7. Ulaşım Kararlarını Plan Kararları ile Uyumlu Olarak Geliştirmek

- Öncelikle araçların değil insanların ekonomik ve hızlı ulaşımının sağlanması
- İstanbul genelinde demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, yüksek kapasiteli, kaliteli ve ulaşım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması
- Doğu-batı yönündeki doğrusal gelişmeye paralel olarak raylı ulaşım sistemlerinin planlanması
- Kentin merkez bölgelerindeki araç trafiği sınırlandırılarak, yaya ve bisiklet ulaşımının desteklenmesi

8. Kent Genelinde Dağılmış Lojistik Fonksiyonların Mekansal Organizasyonunu Yaparak, Çevreye ve Ulaşıma Olan Zararını Azaltmak

Hedef: Yaşam Kalitesini Yükseltmek⁶⁵

1. Yerleşim Alanlarında Mekansal Kaliteyi Yükseltmek

- Plansız ve sağlıksız gelişmiş yerleşim alanlarının mekan standartları yükseltilerek planlı ve düzenli yerleşim alanlarına dönüştürülmesi
- Konut gelişme alanlarının; orman alanları, içme suyu toplama havzaları, tarım alanları ve jeolojik sakıncalı alanlar gibi yerleşime uygun olmayan alanların dışında seçilmesi
- Konut alanlarının fiziki dönüşüm sürecine sosyal boyutun kazandırılması
- Yapılaşmada mimari estetiğin ve yerel mimarinin dikkate alınması
- İstanbul'da yaşayan tüm kesimleri kentle bütünleştiren kentsel donatı alanlarının ve kamusal açık alanların kent bütünü içinde yeterli, dengeli ve kaliteli hale

⁶⁵ ÇDP 1/100.000 Plan Özetleri

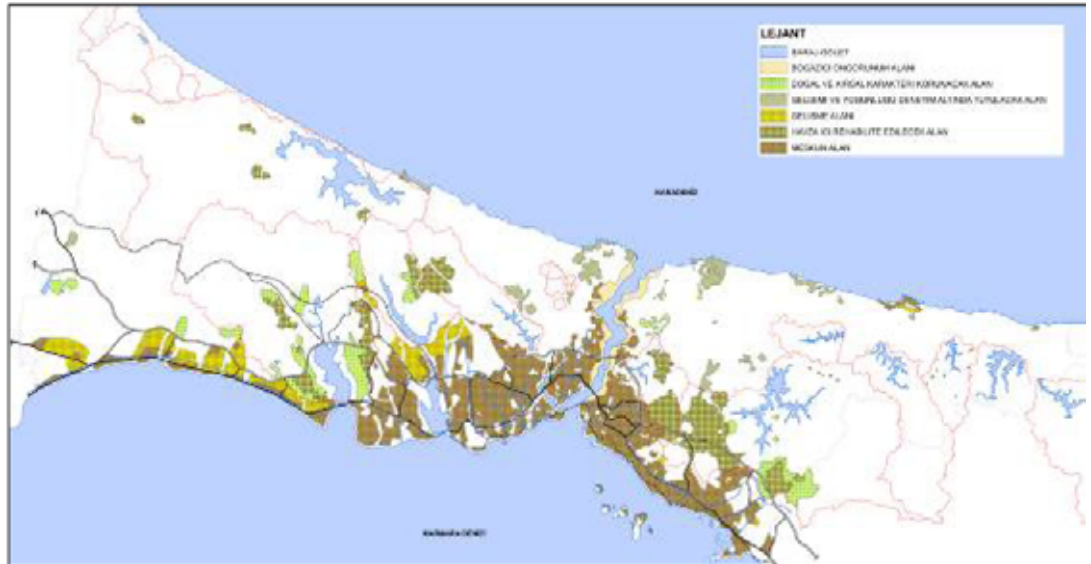
getirilerek; kentsel hizmet ve fırsatlardan toplumun tüm kesimlerinin yararlanabilme olanaklarının arttırılması

- Kentin doğu-batı doğrultusundaki gelişimine paralel olarak, farklı ulaşım türlerinin entegre olduğu ve ortalama seyahat süresini azaltan hızlı, güvenilir, temiz, konforlu toplu taşıma hatlarının planlanması

3.4.1. İstanbul 1/100.000 ÇDP Yerleşim Alanları

Kentsel Ve Kırsal Yerleşim Alanları

Plan'da, eşitlik ilkesi çerçevesinde yaşam kalitesi yüksek sağlıklı yaşam alanlarının oluşturulması amaçlanmaktadır. Kentsel ve kırsal yerleşim alanları, özelliklerine göre; meskun alanlar, gelişme alanları, kırsal yerleşim alanları ile gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alanlar olmak üzere dört gruba ayrılmaktadır (Şekil 3.9).



Şekil 3.9: Kentsel ve Kırsal Yerleşim Alanları (EK-4)

Meskun Alanlar

Meskun alanların, yoğunluğu ve bu yoğunluğa bağlı olarak donatı eksiklikleri, deprem riski gibi etkenlerin yanı sıra kentin jeolojik yapısı ve doğal eşiklere konu olma düzeyi değerlendirildiğinde ancak 1 milyon kişilik ek bir nüfus kapasitesi olduğu saptanmıştır. Bu kapasite, mevcut doku içindeki boş konut stokunun değerlendirilmesi ile gelebilecek toplam nüfustur. Bu nüfus büyüklüğünün aşılması, mevcut yoğunlukların ve buna bağlı olarak yaşam kalitesi sorunlarının artmasına neden olacaktır. Bu doğrultuda, plansız ve sağlıksız yapılaşmış alanların sıhhileştirilmesi ve gerekli bölgelerde tasfiyelerin yapılmasına yönelik sağlıklaştırma ve yenileme projelerinin alt ölçekli plan aşamalarında gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Gelişme Alanları

İstanbul'da yeni konut alanlarının açılması önem arz etmekte olup; aksi takdirde büyük ölçüde doygunluğa ulaşmış mevcut konut alanlarının yoğunluğu artacak, doğal eşikler (su toplama havzaları, orman alanları, mutlak korunması gerekli tarım toprakları vb.) tehlike altında kalacaktır. Plan çalışması kapsamında doğal yapı sentez çalışmaları ve yapılaşmış eşikler verilerinden yararlanarak yerleşilebilir alanların tespiti yapılmıştır. Bu alanlardan mevcut yerleşik doku çıkarılarak, gelişme alanlarının önerilebileceği yerleşime uygun alanlar belirlenmiştir. Avrupa Yakası'nda Silivri-Büyükçekmece Gölü aksında D-100 ve TEM otoyolları arasında kalan bölgede, Silivri'nin batısında Değirmenköy ve Çanta'da, Hadımköy'de ve Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde Kayabaşı ve İspartakule bölgelerinde; Anadolu Yakası'nda ise Maltepe, Orhanlı, Şile ve Ağva'da gelişme alanları önerilmiştir.

Kayabaşı ve İspartakule dışında, TEM Otoyolu eşik kabul edilerek, gelişme kararları TEM Otoyolu'nun güneyinde, yeraltı su rezervleri ve depremsellik kriterleri de dikkate alınarak belirlenmiştir.

Kırsal Yerleşim Alanları

Kırsal yerleşim alanları, orman köyü statüsündeki yerleşmeler ile 5216 sayılı yasa gereği mahalle statüsüne alınmış eski köy yerleşme alanlarını kapsamaktadır. Plan'da, kırsal yerleşim alanlarının, sahip olduğu doğal ve tarihi değerlerinin korunarak rekreasyonel amaçlı kullanılması, köy yerleşik alanlarının doğal gelişimi dışında genişlemesinin sınırlandırılması ve düşük yoğunluklu kırsal karakterlerinin korunması öngörülmüştür.

Gelişimi Ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanlar

Su toplama havzaları dışında kalan, ancak gelişmesi durumunda çevresindeki doğal değerler üzerinde risk oluşturacak alanlar gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alanlar olarak tanımlanmıştır. Bu alanların gelişiminin ve yoğunluğunun denetim altında tutulmasına yönelik kararlar, çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

Avrupa Yakasında; Kemerburgaz, Bahçeköy, Kilyos, Demirciköy, Rumelifeneri, Zekeriyaköy ve Büyükçavuşlu'da, Anadolu Yakası'nda ise Şile Merkez ve Alacalı Köyü çevresi, Riva, **Ömerli ve Alemdağ**'da gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alan kararı yer almaktadır

3.5. BÖLÜM SONUCU

Çevre sorunlarını en şiddetli biçimde yaşayan kesim, kuşkusuz nüfus yoğunluğunun barındığı ve sanayi kuruluşları bakımından zengin kentlerin insanlarıdır. Ülkemizde genel olarak artan nüfusun yanında kırsal alanlardan kentlere doğru olan nüfus göçü, belirgin bir biçimde sürmektedir. Öte yandan son yıllarda hızlanan toplu konut inşaatları yeni yerleşim yerlerinin açılmasına yol açmaktadır. Böylelikle kentler hızla genişlemekte ve bir yandan gecekondu mahalleleri, diğer yandan büyük ve çok katlı yapılar, geniş yollar ve sanayi kuruluşlarıyla belirgin bir değişime uğramaktadır.

Kentlerde bu gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkan önemli sorunlardan biri de doğal ortamlar üzerindeki baskının artmasıdır. Doğal ortamlar üzerindeki baskı, gerek doğal alanlar ve tarım arazilerinin yapılarla örtülmesi ve gerekse ortam kirlenmesinin zararlı etkilerine bağlı olarak ortaya çıkmakta ve dolayısıyla giderek yoğunluk kazanan yapay bir yaşama ortamının oluşmasına yol açmaktadır.

Ülkemizde 1950'li yıllara kadar durağan, 1950–1970 yılları arasında hızlı ve 1970 sonrasında bir yavaşlama sürecine girmiştir. 1980'li yıllarda tekrar hızlı bir artış göstermeye başlamıştır. Bu nüfus artışının etkenleri olarak hızlı kentleşme kent sınırlarının büyümesi ve çepere doğru genişlemesi takip etmiştir. Bu genişleme hareketliliğinin nedenleri, idari sorunlar, coğrafi farklılıklar, demografik ve ekonomik yapıya bağımlı olarak değişmektedir.

İstanbul, özellikle 1950'lerden sonra girdiği hızlı büyüme süreci içinde, kısmen planlı olmakla beraber, büyük oranda yasa dışı yapılaşmalarla şekillenen bir gelişme göstermiştir. Bu genişleme ve hızlı büyüme kentin çarpık plansız yapılaşmasına neden olmuştur.

İstanbul'un yasa dışı ve kontrolsüz gelişmesi temelde; kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçekli politikalarla dengelenememesine dayanmaktadır. İstanbul üzerinde oluşan aşırı talebin yerel yönetimlerce de karşılanamaması, kentin kontrolsüz bir biçimde büyümesi sonucunu doğurmuştur. Sürdürülebilir ve planlı gelişmenin

önündeki en önemli engel olarak görülen söz konusu süreç, bugün de devam etmektedir

İstanbul kentinin gelişimini, sanayi yerleşim alanlarının ana ulaşım aksları boyunca gelişerek; kentin makroform yapısını, gerek yerleşik alanın uzandığı sınırlar açısından gerekse iç düzen açısından önemli ölçüde değiştirmiştir. 1970'lerde İstanbul aşırı nüfus yığılmasının etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde önemli boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu, Boğaz'ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa zamanda kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

İstanbul'un son yıllarda gözlenen nüfus artışı ve buna doğrudan bağlantılı olarak yerleşme eğilimleri, kentin makroformunu belirleyen ana etmen olmuş ve yerleşim alanlarının dışa doğru yayılması ve saçaklanmasında, dönem başlangıcında oluşan karayolu ve ulaşım ağı yönlendirici olmuştur. Bu yayılma ve saçaklanma şeklinde gelişim yer yer su havzalarına, yer yer de orman alanlarına doğru yönelmiş ve kentin yaşam destek sistemlerini ciddi boyutlarda tehdit eden bir yapılaşma eğilimi içine girmiştir.

Sonuç olarak, kent makroformunun şekillenmesinde en önemli etkenlerden biri ulaşım kararları olmuştur. Ulaşım yatırımlarının arazi kullanım kararlarını destekleyici ve tetikleyicisi olarak kullanımı ve talep yönetiminin etkinleştirilmesi gerekirken ne yazık ki bu güne kadar bu süreç ters işlemiştir. Tek merkezlilik, Boğaz geçişi talebini arttırmakta ve bu durum geçmişte olduğu gibi Boğaz'ın üçüncü defa karayolu köprüsü ile geçişini gündeme getirmektedir. Özellikle I ve II. köprüler sonrasındaki gelişmeler izlendiğinde, bu yatırımların kent makroformunu kuzeye ve orman alanlarına doğru geliştirerek 2B sorununa yol açtığı ve su toplama havzaları içerisinde kaçak yapılaşmalar ile halen çözümler üretilmeye çalışılan sorun alanlarının (**Çekmeköy, Alemdağ, Taşdelen, Ömerli, Sarıgazi, Samandıra, Sultanbeyli vb.**) ortaya çıkmasına neden olduğu görülmektedir.

4. YENİ YERLEŞİM VE GELİŞİM ALANI ÇEKMEKÖY İNCELENMESİ

4.1. ÇEKMEKÖY'ÜN KONUMU

Çekmeköy, İstanbul'un Anadolu Yakasında yer alan, ilçe olmadan önce güneyde Sarıgazı beldesi kuzeyde Alemdar ve Taşdelen beldeleriyle komşu, etrafı orman işletmesine bağlı ormanlarla çevrili bir belde belediye idi. (Şekil 4.1) 21 Mart 2008 tarihinden itibaren düzenlenen yeni ilçe sınırlarıyla birlikte Taşdelen, Ömerli ve Alemdar beldeleri ile birleşerek sınırlarını genişletmiş ve ilçe belediyesi olmuştur. Böylelikle yeni ilçe güney sınırı Şile yolu olarak düzenlenmiştir.⁶⁶ (Şekil 4.2)



Şekil 4.1: İstanbul İli Yeni İlçe Sınırları⁶⁷

Belde belediyesi Çekmeköy'un nüfusu 2000 yılı nüfus sayımına göre 41.700, 2005 yılı için yapılan çalışmalarda 70.000'in üzerinde olduğu ortaya çıkmıştır. 2008 tarihinde ilçe belediye olmasının ardından nüfusu 135,603, yüz ölçümü 148,08 km²,

⁶⁶ www.emlakgundemi.com

⁶⁷ Çekmeköy Belediyesi

4.2. TARİHSEL GELİŞİMİ VE NÜFUSU YAPISI

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethettiğinde kurulu bir köy olduğu söylenen Çekmeköy, 1987 yılına kadar Üsküdar'a 16 km uzaklıkta bir sayfiye yeri konumundaydı.

1960'lı yıllarda 249 kadın ve 171 erkek toplam 420 kişilik nüfusu, 1970 genel nüfus sayımında ise (200 erkek 181 kadın) toplam 381 nüfusa sahip olan Çekmeköy, 1970'li yıllardan itibaren İstanbul'a yönelen yoğun göç dalgasından nasibini almış. Sonraki yıllarda da hızlı bir nüfus artış grafiği sergileyen belde, 1980'de 1938, 1990'lı yılların ilk yarısında 13 bin 824, 1997 genel nüfus tespitinde 22 bin 521, 2000 yılı genel nüfus sayımında 41 bin 155, güncel verilere göre ise bugün 62 bin 779 nüfusa sahiptir.

1990'lı yıllara kadar görülen hızlı nüfus artışının en önemli sebebi, yeni bir yerleşim bölgesi olan Çekmeköy'ün Anadolu'dan gelen göç gerçeğiyle karşı karşıya kalması olmuş. İstanbul'un diğer yerleri gibi gelişigüzel, düzensiz ve çarpık yapılaşmadan nasibini bir dereceye kadar almıştır. Ancak 1994 yılında seçilen Belediye Başkanı, gerekli imar düzenlemelerini yaptırarak çarpık yapılaşmanın daha da ilerlemesinin önüne set çekmiştir. Böylece düzenli gelişme ve planlı yapılaşmayla artık arsa vasfını alan araziler üzerinde, İstanbul'un genelinde yaygınlaşan toplu konut ve kooperatifleşme yoğunlaşmış. Ve böylece kendini iyice belli eden Çekmeköy, İstanbul'da fark edilen bir belde olmuş ve villa siteleri yoğunlaşmıştır.⁷⁰

4.3. SOSYAL VE EKONOMİK YAPISI

Çekmeköy'de yaşayan nüfusun büyük çoğunluğunu Karadeniz, İç Anadolu ve Doğu Anadolu bölgesi doğumlu nüfus oluşturmaktadır. Son 20 yılda bu bölgelerden göçle İstanbul'a gelen bu nüfus, zamanında İstanbul'dan uzaklığından dolayı fazla rağbet

⁶⁹ (<http://www.turkiye-rehberi.net/istanbul-haritasi.asp>)

⁷⁰ www.emlakgundemi.com

görmeyen bu yüzden de arsaların ucuz olduğu Çekmeköy'e yerleşmiş ve bu beldenin yerlilerini oluşturmuşlardır.

1999 Marmara depreminden sonra site şeklinde yapılaşmanın hızla arttığı Çekmeköy, İstanbul doğumlu yüksek gelir grubu kesimin yaşamak için tercih ettiği bir alan haline gelmiş ve beldede yüksek gelir grubuna mensup nüfusun oranı bu tarihten sonra hızla atmaya başlamıştır. Günümüzde Çekmeköy'de nüfusun büyük çoğunluğu sitelerde yaşamaktadır. Sitelerde yaşayan bu nüfusun çalışma alanı genelde Avrupa yakası olduğundan bu nüfus, Çekmeköy'ü sadece barınmak amacıyla kullanmaktadır. Bu durum kapalı sitelerde yaşayan nüfusla beldenin eski sakinleri arasında bir kopukluğa neden olmuş ve Çekmeköy, neredeyse bu iki kesimin birbirinden tamamen bağımsız yaşadığı bir kent konumuna bürünmüştür.

Çekmeköy'ün yerlilerini oluşturan kesim, ekonomik olarak genelde dar ve orta gelir grubu oluşturmaktadır. Bu nüfusun büyük çoğunluğu, civar kesimlerde yer alan sanayi tesislerinde işçi olarak çalışmakta ve esnaf kesimini oluşturmaktadır. Buna karşı sitelerde yaşayan nüfusun büyük çoğunluğu da genelde Avrupa yakasında çalışan yüksek gelir kesimini oluşturmaktadır.

Bu kesim ekonomik olarak Çekmeköy ile pek ilişkiye girmemektedir. İhtiyaçlarını site içlerindeki sosyal tesislerden ve alışveriş merkezlerinden karşılamaktadırlar. Bu durum da ekonomik olarak sitelerde yaşayan nüfusla diğer kesim arasında bir ayrışmanın olduğunu göstermektedir.

4.4. ÇEKMEKÖY'ÜN GELİŞİM SURECİ

Köy çehresini 10 yıl öncesine kadar koruyan Çekmeköy, lüks konut siteleri, depreme dayanıklı zemini ve doğasıyla son yıllarda orta ve ortanın üstü gelir seviyesine sahip olanların gözde yerleşim merkezlerinden biri haline gelmiştir.

Önceleri geniş araziler içinde tipik Osmanlı tipi küçük köy evlerinde yaşayan tarım ve hayvancılıktan başka hiçbir mesleği olmayan köy sakinleri bu gelişimin

çekiminden kurtulamamış, ettikleri tarlaları emlakçılara parselleterek hisseli tapu ile arsaları satmışlardır. Bu yüzden dar gelirlilerin alt yapısı olmayan bu yerden arsa olarak kaçak da olsa ev yapma imkanları olmuştur. Daha sonra hisseli tapu satışlarının yasaklanmasıyla tarlalarını kooperatiflere satmış veya daire karşılığı vermişlerdir. Site ağırlıklı bir yerleşim bölgesi olmaya başlamıştır.⁷¹

Çekmeköy'un bu hızlı gelişimini sürdürmesinde ilk önemi etken Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve bağlantı yollarının inşası olmuştur. Bu ulaşım bağlantıları Çekmeköy'e ulaşım oldukça kolaylaştırmıştır. Çekmeköy'ün Ümraniye ilçe merkezine uzaklığı 10km, Üsküdar ve Kadıköy'e uzaklığı ise 17 km'dir. Özellikle şile otobanı sayesinde Mecidiyeköy'den Çekmeköy'e trafik sıkışıklığı olmadığı surece 15–20 dk gidilebilmektedir.⁷²

Çekmeköy'un gelişimini hızlandıran bir diğer etkende 17 Ağustos 1999 Marmara Depremidir. Çekmeköy için bir bakıma dönüm noktası olmuştur. Çekmeköy'ün zemininin İstanbul il sınırları içindeki en sağlam zeminlerden biri olduğu fark edilmiştir. Aynı zamanda en fazla 4 kata kadar izin verilen yeni imar planı doğrultusunda gelişen villa tipi site yerleşimleri yoğun talep görmüştür. Bu dönemde Çekmeköy, İstanbul'un merkezi yerlerinden, özellikle de Kadıköy, Bostancı, Acıbadem, Beşiktaş gibi sahilde, çoğunlukla dolgu zemine sahip olduğu için deprem korkusunu hisseden yerlerden yoğun göç almaya başlamış.

Günümüzde Çekmeköy planlı bir şekilde kuruluyor. Son birkaç yılda bölgeye yatırım yapan Ekşioğlu, Ağaoğlu, Dumankaya, Sinpaş gibi büyük inşaat firmaları bölgeyi cazibe merkezi haline getirmiştir. Tüm bunlarla birlikte Çekmeköy'ün yüzde 42'si doğal orman örtüsüyle kaplıdır. Bu yüzden de havası oldukça temiz. Değirmenbayırı, Havuztepe ve Keçibayırı tepeleriyle Alemdar ormanları da Çekmeköy'e yeşiller içinde bir belde görünümü veriyor.

⁷¹ Çekmeköy Gönüllüleri Derneği- <http://www.cekmekeygonulluleri.com/anasayfa.php>

⁷² www.emlakgundemi.com

Yapılaşması bu tercihler doğrultusunda şekillenen Çekmeköy`de inşaatı devam eden binlerce konut bulunuyor. Bu konutların tamamlanması ile nüfusunun birkaç kat artması beklenen bölgede ulaşım sorunlarının yaşanması kaçınılmaz görünüyor. Yakın zamana kadar Çekmeköy mevkiinde yer yer daralan Şile otobanının arıza şeridinde sahip olmaması, kaza gibi olağan üstü durumlarda bölge sakinlerine zor anlar yaşatırken, TEM otoyoluna tek bir bağlantısı olması da Çekmeköy`ün başka bir ulaşım dezavantajı olarak gösteriliyordu. Ancak Şile otoyolunda halihazırda devam eden yol genişletme ve kavşak çalışmaları ile projesi tamamlanan ve ihalesi yapılmak üzere olan Üsküdar-Çekmeköy metro projesi trafiği büyük ölçüde rahatlatacağı belirtiliyor. 4 yıl sonra metro Çekmeköy`e gelmesi planlanan Üsküdar –Altunzade-Ümraniye-Dudullu- Çekmeköy Metrosu ulaşımı oldukça rahatlatacağı düşünülmektedir. İhale aşamasında olan metro hattının Sultanbeyli bölgesi üzerinden Sabiha Gökçen Havaalanına uzatılması planlanmaktadır.⁷³ (Şekil 4.4) (Şekil 4.5)



Şekil 4.4: Üsküdar-Çekmeköy metro hattı⁷⁴

`Konut açığı` kavramına çok uzun yıllardır aşina olan Türkiye, `nitelikli konut açığı` kavramı ile 1999`daki büyük Marmara depremiyle tanıştı. Milat olarak kabul edilen bu tarihten itibaren modern, güvenli ve nitelikli konutlara olan talep katlanarak artmaya başladı. Kent merkezindeki yaşlı konutların bir anlamda gözden düşmeye

⁷³ www.ibb.gov.tr

⁷⁴ <http://www.istanbul-ulasim.com.tr>

başlaması ile birlikte İstanbul'un merkeze uzak yerleşimlerinin de yıldızı parladı. Özellikle Çekmeköy gibi zemini sağlam bölgelerde büyük konut yatırımlarına giren inşaat firmaları, 2001 yılında yaşanan ekonomik krizden etkilenseler de yatırımlar durmadı.



Şekil 4.5: Üsküdar-Çekmeköy metro hattı etaplandırma paftası⁷⁵

Bu yıllarda ertelenen konut alımlarının 2005'te büyük bir talep patlamasına neden olmasıyla birlikte yatırımlarına hız veren konut firmaları, İstanbul'un uzak yerleşimlerini şantiye alanına çevirdi. Bu yatırımlardan en çok payını alan bölgelerin başında ise Çekmeköy geliyor. Daha 15 yıl öncesine kadar İstanbul'un uzak köylerinden biri olma özelliğini koruyan Çekmeköy'ün ulaşım problemi Üsküdar'ı Şile sahiline bağlayan Şile otobanının yapılması ve TEM otoyolu bağlantılarının tamamlanması ile aşıldı. Böylece hem Maslak, Levent ve Mecidiyeköy'e, hem İstanbul'da geleceğin ofis bölgeleri olarak gösterilen Kavacık ve Kozyatağı'na, hem de Anadolu yakasındaki organize sanayi alanlarına birkaç adım birden yaklaşan Çekmeköy, cazip bir konut bölgesi olma yolunda ilk adımını atmış oldu.

Çekmeköy'de küçük çaplı birçok konut uygulaması yapılmış ve inşaatı devam eden birçok konut projesi bulunmaktadır. Yapılan siteler genelde Şile Yolu'na yakın alanlarda bulunmaktadır. Ulaşım açısından Anadolu yakasının önemli arterlerinden

⁷⁵ (<http://wowturkey.com>)

biri olan şile yolunun açılması da Çekmeköy'ün gelişmesinde önemli paya sahiptir. Şile yolu Çekmeköy'ü İstanbul merkeze çok yakın kılmaktadır ve bu bakımdan beldenin konut edinme açısından cazibesini önemli ölçüde artıran bir etken oluşturmaktadır.

Özellikle depremde sonra yapılan konutların hızla prim yaptığı bölgede yapımına başlanan her yeni ve lüks konut projesi, bölgenin rayicini yükseltiyor. Gayrimenkul uzmanlarının verdiği bilgiye göre, bölgede konut almak isteyenler yüksek rayiçlerden şikâyet etmesine rağmen talep hızlanarak artıyor. Bölgede konut fiyatları 2 milyon dolara kadar çıkıyor. Çekmeköy'de en çok tercih edilen konut tiplerinin başında 130 metrekarenin üzerindeki dubleks daireler ve villalar geliyor.

Çekmeköy'de yaşanan bu hızlı kentleşme süreci çerçevesinde yaşayan grupların yapısal değişimi de söz konusudur. Önceleri köy yerleşmesi olan bu bölge kentleşme süreciyle birlikte ucuz arazi fiyatlarından dolayı alt gelir gurubuna yönelik bir yerleşmeydi. Daha sonra kooperatifleşmenin başlamasıyla alt-orta gelir grubuna hitap eden bu yerleşme en sonunda da site yerleşiminin başlamasıyla üst gelir grubuna yönelik bir yapıya bürünmüştür. Günümüzde bu bölgede üst gelir grubuyla alt ve orta gelir grubu birlikte yaşamaktadırlar. Bu birlikte yaşamının bir takım mekansal farklılaşmaları beraberinde getirmesi de kaçınılmazdır.

Söz konusu hızlı kentleşme süreci Çekmeköy için ciddi bir tehlike oluşturmaktadır. Tehlike, doğal kaynaklarla çevrili olan Çekmeköy'ün sınırlarını zorlayarak ilçeye baskı yapmaktadır. Çekmeköy'ün büyük bölümünün orman alanı olması nedeniyle yapılaşma kentin çeperlerine doğru gelişmemiştir. Nitekim bu alanların zamanla 2B ormanı arazisi(orman vasfını yitirmiş alanlar) statüsüne geçmesiyle özellikle inşaat şirketleri tarafından bu alanlarda site yapılarak yerleşme tehlikeli biçimde orman alanlarına doğru yönelmeye başlamıştır.

İstanbul'un yeni yerleşim alanlarından biri olan Çekmeköy yeni kentçilik anlayışına en uygun gelişen ilçe konumundadır. İlçe genelde villa tipi konutlardan veya çok katlı, içinde birçok fonksiyonu barındıran lük apartmanlardan oluşmaktadır.

Çekmeköy 'de bireysel ölçekte konut yapımına az rastlanmaktadır. Yapılan konutlar da genelde yüksek fiyatlardan alıcı bulduğundan, Çekmeköy giderek lüks bir yaşam merkezi haline dönüşmektedir.

Yapılan sitelerde sosyal, kültürel, ekonomik, eğitim, olarak tüm hizmetlere yer verildiğinden sitelerde yaşayan nüfus, Çekmeköy ile pek ilişki içinde değildir. Bu durum site dışında yaşayan nüfus ile sitelerde yaşayan nüfus arasında bir uyum sorunu oluşturmaktadır. Özellikle arsaları değerli olan fakat ekonomik açıdan dar gelirli olan insanların konutlarını satarak başka yerlerde yaşamayı tercih etmeleri de bu durumun doğurduğu bir sonuçtur.

Yeni kentçilik akımına göre Çekmeköy incelediğinde birçok yönden akımı destekleyici etkenle karşılaşmaktayız. Bu etkenler;

- Ulaşım odaklı gelişen bir ilçe olması
- Yerleşmelerin yeşil alan içinde genelde müstakil villa veya çok çeşitli karma kullanımlardan oluşuyor olması
- Yapılan projeler kendi sosyal, kültürel, ekonomik, eğitim gibi hizmetlerini kendi içlerinde karşılamaktadır. Ve yürüme mesafesinde bir hayat sunmaktadır.

4.5. İMAR PLANLARI⁷⁶

Çekmeköy ilk kademe belediyesi; 21 Mart 2008 tarihinden itibaren düzenlenen yeni ilçe sınırlarıyla birlikte **Taşdelen, Ömerli ve Alemdar** ilk kademe belediyeleri ile birleşerek sınırlarını genişletmiş ve ilçe belediyesi olmuştur. Böylelikle yeni ilçe güney sınırı şile yolu olarak düzenlenmiştir. Yüz ölçümü 148,08, mahalle sayısı 17 ilçeye bağlı köy sayısı 5 olarak değişmiştir. Yeni kurulan bir belediye olduğu için yapılan araştırmalar sonucu mevcut birleşmiş bir Nazım İmar Planı bulunamamıştır. (Şekil 4.6) (Şekil 4.7) (Şekil 4.8) (Şekil 4.9) (Şekil 4.10)

⁷⁶ Çekmeköy Belediyesi Planlama Şefliği

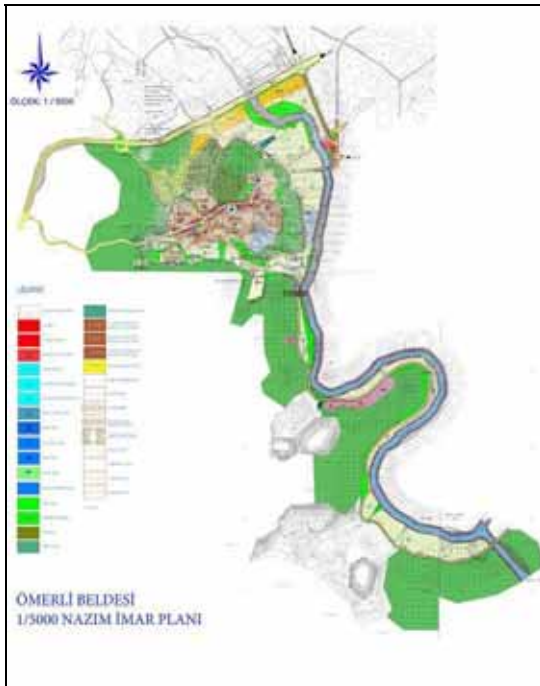
4.5.1. 1/5000 NAZIM İMAR PLANLARI

ÇEKMEKÖY BELDESİ



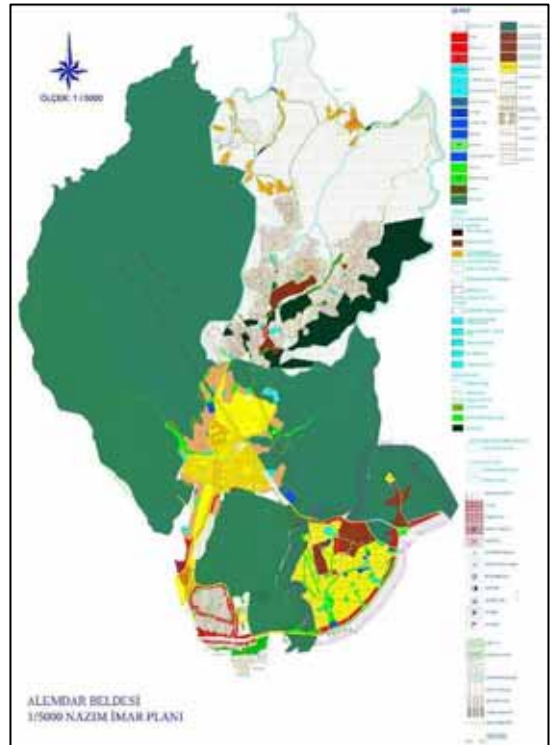
Şekil 4.6: Çekmeköy Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/5000 Uygulama İmar Planı ⁷⁷ (EK-6)

ÖMERLİ BELDESİ



Şekil 4.7: Ömerli Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/5000 Uygulama İmar Planı ⁷⁸ (EK-10)

ALEMDAR BELDESİ



Şekil 4.8: Ömerli Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/5000 Uygulama İmar Planı ⁷⁹ (EK-9)

⁷⁷ Çekmeköy Belediyesi Harita Şefliği

⁷⁸ Çekmeköy Belediyesi Harita Şefliği

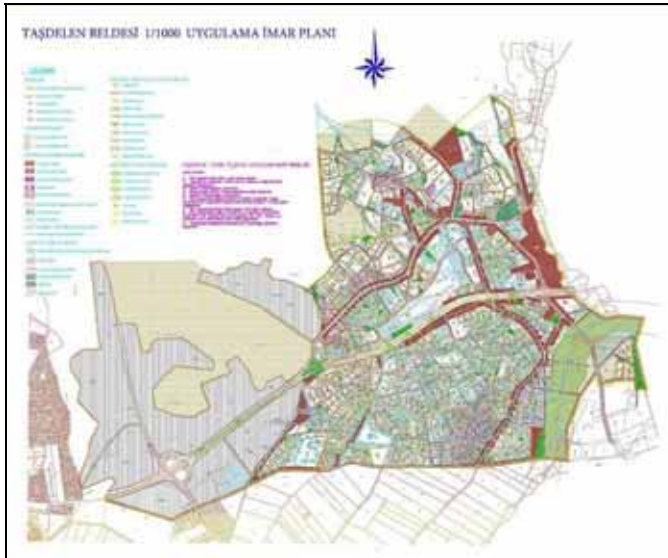
4.5.2. 1/1000 UYGULAMA İMAR PLANLARI

ÇEKMEKÖY BELDESİ



Şekil 4.9: Çekmeköy Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/1000 Uygulama İmar Planı⁸⁰ (EK-7)

TAŞDELEN BELDESİ



Şekil 4.10: Taşdelen Beldesi 22/7/2003 Tarihli 1/1000 Uygulama İmar Planı⁸¹ (EK-8)

⁷⁹ Çekmeköy Belediyesi Harita Şefliği

⁸⁰ Çekmeköy Belediyesi Harita Şefliği

⁸¹ Çekmeköy Belediyesi Harita Şefliği

4.5.3. 1/5000 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ İMAR PLANI NOTLARI⁸²

- Planlama alanında İSKİ İçme Suyu Havza Koruma Yönetmeliği esaslarına göre uygulama yapılacaktır.
- Orman alanları, orman yasası hükümlerine dahil alanlardır. Orman Bakanlığının Orman Bölge Müdürlüğü yetkili olup kurum görüşü doğrultusunda uygulama yapılacaktır.
- Plan tasdik sınırları içerisinde yer alan orman alanları Orman Bakanlığı'nın tasarrufundadır. Bu alanlarda imar uygulaması yapılamaz.
- İSKİ dere mutlak sınırları dahilinde yer alan rekreasyon alanlarında İSKİ yönetmelik hükümlerine göre düzenleme yapılabilir. (Şekil 4.11)

4.5.4. ÇEKMEKÖY 1/100.000 ÇDP



Şekil 4.11: Çekmeköy 1/100.000 ÇDP⁸³ (EK-11)

⁸² Çekmeköy Belediye plan notları özeti

⁸³ İstanbul 1/100.000 ÇDP alıntısıdır. (İMP)

İstanbul 1/100.000 ÇDP hedef ve uygulama stratejileri 2. bölümde ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Çekmeköy Belediye sınırları ÇDP da görüldüğü gibi orman alanı ve su havza sınırına yakın bir alanda yer almaktadır. Çekmeköy – Taşdelen – Alemdar ve Ömerli bölgelerindeki yerleşimler yoğunluğu kontrol altına tutulacak alanlar olarak belirlenmiştir. Ayrıca Ömerli bölgesi su havza sınırına yakın bir alanda yer aldığı için koruma alanı olarak belirlenmiştir. Bölgedeki tarım alanları Riva deresi ve Ömerli barajı da koruma sınırları dahilinde kalan alanlardır.

4.6. ÇEKMEKÖY - ÖMERLİ YERLEŞMESİNİN YENİ KENTLEŞME AKIMI KRİTERLERİ ÇERÇEVESİNDE İNCELENMESİ

İstanbul hızlı kentleşme sürecinden şüphesiz en çok etkilenen ilimizdir. Bu süreç doğrultusunda İstanbul kent çeperlerine doğru yoğun bir akış söz konusudur. (Şekil 4.12) Kent çeperlerinde oluşan bu yerleşmelerden bir örneği de Çekmeköy'dur. Çekmeköy'ün böyle bir örnek teşkil etmesi sosyo-ekonomik ve fiziksel açıdan diğer yerleşmelerden farklı bir konumda olmasıdır. 17 Ağustos depremi ve 2. Boğaz köprüsünün inşaatından sonra bölgede yoğun bir yapılaşma görülmüştür.

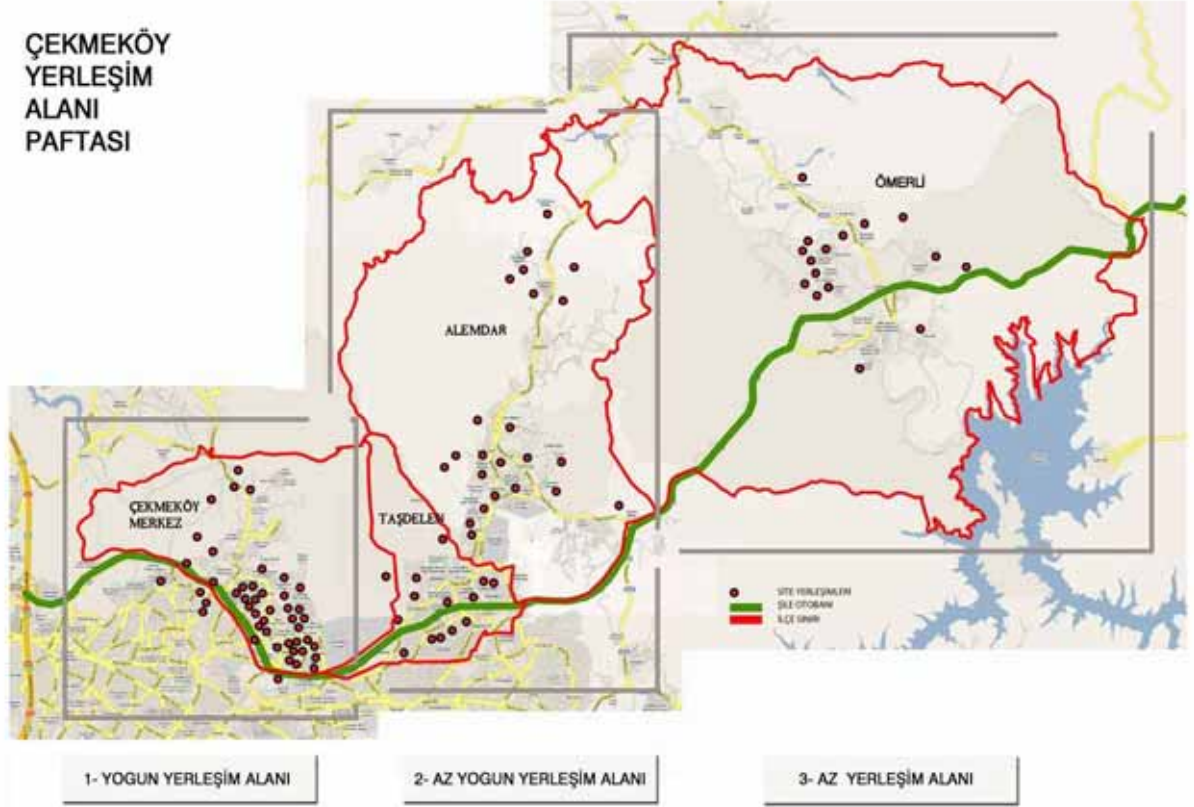


Şekil 4.12: Çekmeköy ulaşım ve konum haritası⁸⁴

Çekmeköy'ün fiziki olarak sakin ve huzurlu bir yaşam anlayışını yansıtacak orman alanları içinde bulunması da bu gelişimin etkenlerindedir. Bölgedeki yapılaşmalar genelde üst gelir grubuna hitap eden sitelerden oluşmaktadır. Siteler genelde

⁸⁴ (<http://maps.google.com>)

merkezden uzak alanlar içerisinde inşa edilmiş fakat zamanla aynı bölgede site inşaatları devam ettikçe bölge kalabalıklaşmıştır. 1999 ve 2000 yıllarında hızlanmaya başlayan yapılaşma bugün bile birçok inşaatla sahasıyla yeni yerleşim alanları oluşturmaya devam etmektedir.



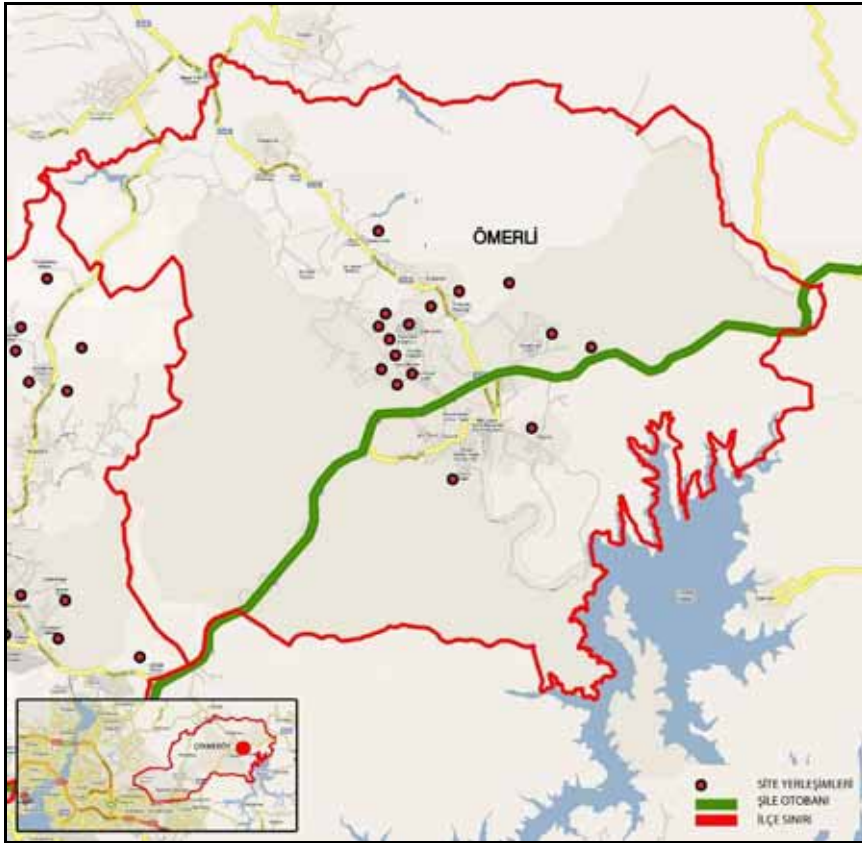
Şekil 4.13: Çekmeköy Konut yerleşim alanları ⁸⁵ (EK-12)

Çekmeköy konut yerleşim alanları paftada görüldüğü gibi merkezde yoğunlaşarak kırsal kesime doğru saçaklanmaktadır. (Şekil 4.13) Çekmeköy’de ilk site olgusunun başlamış olduğu Çekmeköy merkezi artık yoğun yapılaşmasıyla sakin ve huzurlu ortamdaki uzaklaşmaktadır. Yapılaşma giderek orman ve su havzalarına doğru ilerlemekte ve bu koruma alanlarını tehdit etmektedir. Bu tehdit dikkate alınarak çalışma alanı olarak Ömerli Ormanı ve Ömerli Barajı koruma alanı sınırına yakın konumlanmış site yerleşimlerinin bulunduğu Ömerli bölgesi çalışma alanı olarak belirlenmiştir.

⁸⁵ Altılık (<http://maps.google.com>)

4.6.1. Çekmeköy- Ömerli Yerleşmesinin Konumu

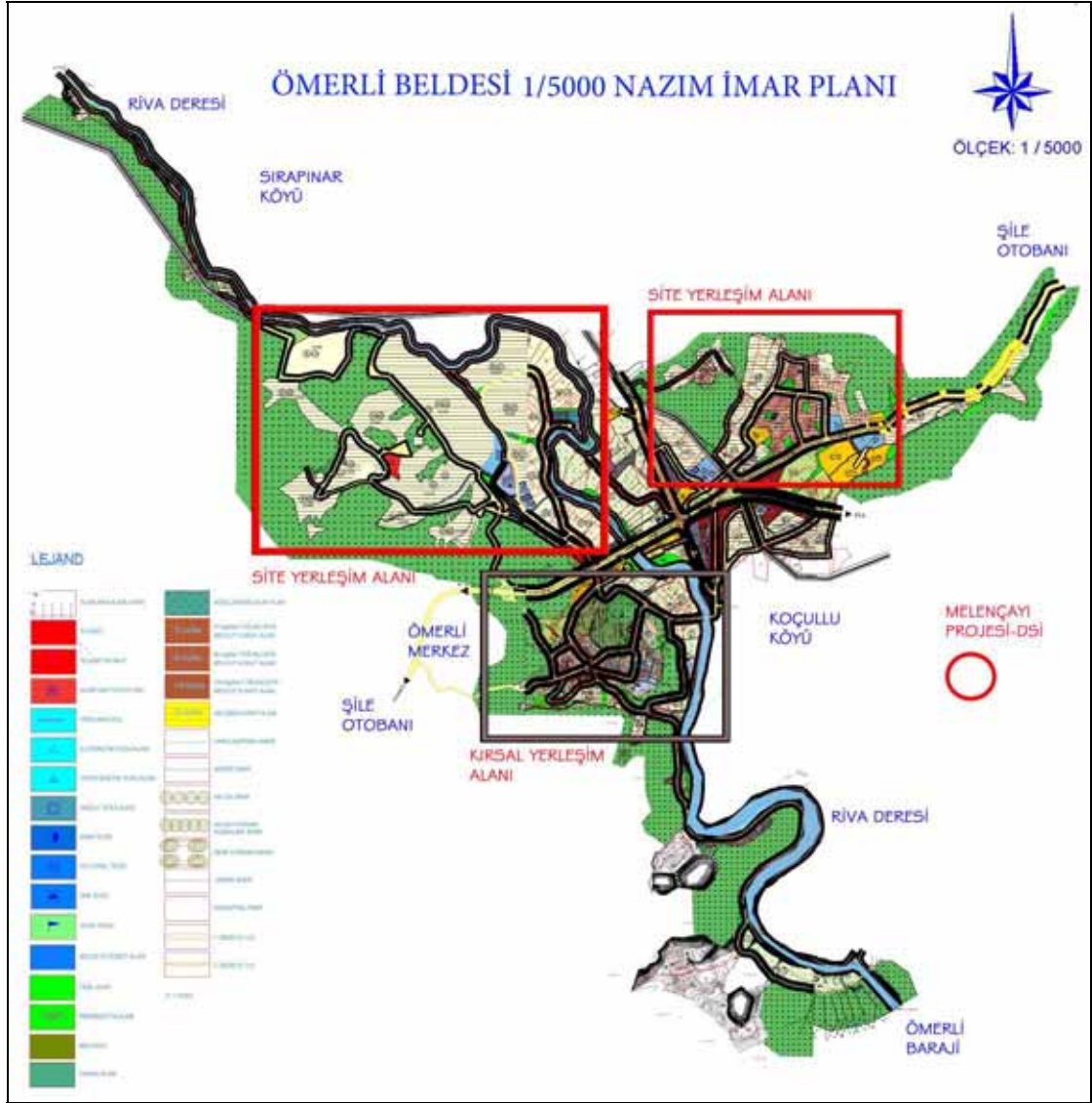
Ömerli; 21 Mart 2008 tarihinden itibaren düzenlenen yeni ilçe sınırlarıyla birlikte Çekmeköy, Taşdelen ve Alemdar ilk kademe belediyelerini kapsayan Çekmeköy İlçe Belediyesi olmuştur. Ömerli bölgesi; Hüseyinli Köyü, Sırapınar Köyü, Koçulu Köyü ve Ömerli Merkez olmak üzere 4 bölümden oluşmaktadır. Ömerli bölgesi, Ömerli Ormanı ve Ömerli Barajı ile doğal sınırlandırılmış bir bölgedir. Yerel yaşam kırsal köy yaşantısı olarak tanımlanabilir. (Şekil 4.14)



Şekil 4.14: Çekmeköy-Ömerli yerleşmesi konum paftası(EK-13)⁸⁶

Şile otobanı sayesinde ulaşımı rahatlayan bölge şehirden uzak sakin ve huzurlu bir yaşam arayanların gözde merkezi olmuştur. Ömerli bölgesi Boğaz Köprülerine 30 dk, Kadıköy'e 25 dk. araç mesafesindedir. Ayrıca Şile otobanından geçen toplu taşıma (İ.E.T.T.) bağlantısı ile kolay ulaşılabilir bir alanda yer almaktadır.

⁸⁶ Altılık (<http://maps.google.com>)



Şekil 4.16: Ömerli Beldesi 1/5000 uygulama imar planı ⁸⁸(EK-15)

Şile otopanı Ömerli'yi 2 bölgeye ayırmaktadır. (Şekil 4.16) Güney kısımda Koçullu Köyü(Şekil 4.17), Ömerli Merkezi ve Ömerli barajı bulunmaktadır. Şile otopanın güney kısmı İSKİ su toplama havzası koruma sınırına yakındır ve kırsal köy hayatının daha yoğun olduğu bu bölgede site kurgusu çok gelişmemiştir. Koçullu Köyünde 1 adet (Hederapark-1996), Ömerli Merkez de 1 adet (Ömerli Evleri) villa site bulunmaktadır. Ayrıca bölgede DSİ'nin yürütmekte olduğu Melen Çayı Projesi Hamidiye Tünel çıkışı bulunmaktadır. (Şekil 4.18)

⁸⁸ Pafta altlığı; Çekmeköy Belediyesi Harita Şefliği (Net Cad yardımı; Harita Müh. Ertan KOÇ)



Şekil 4.17: Ömerli kırsal yerleşim fotoğrafları (Koçullu köyü)



Şekil 4.18: Melen Çayı Projesi Hamidiye Tünel Çıkışı (Koçullu köyü)

Şile otobanının kuzey kısmında bulunan bölge, Riva deresiyle tekrar bölünmektedir. Kuzey kısmında Sırıpınar köyü, Hüseyinli köyü bulunmaktadır. Riva deresinin batı kısmında Kasaba İstanbul evlerinin inşaatıyla site yerleşimi gelişmeye başlamıştır. Ömerli'nin gelişmesinde en önemli etkenlerden birisi şüphesiz İş / Koray'ın kurduğu 750 villalık Kasaba sitesidir. Kasaba ve çevresindeki çok sayıda site ile tamamen dolmuş ve buralarda yazlık/kışlık hayat başlamıştır. Bu bölge Ömerlide en yoğun site kurgusunun yaşandığı alandır ve 12 adet site bulunmaktadır. Orman alanlarına, Riva deresine, Şile otobanına yakınlığından dolayı bölge yeni yerleşim alanı arayan yatırımcılar için cazip hale gelmiştir.

Riva dersinin batı kısmında kalan alanda ise 5 adet site yerleşimi bulunmaktadır ve konum olarak birbirlerinden uzak bölgelerde uygulanmışlardır. Sırıpınar köyü, kırsal köy yaşantısını merkez haricinde kaybetmiştir., site kurgusunun oluşumundan sonra bölgede müstakil villa yerleşimi oluşmuştur. (Şekil 4.19)



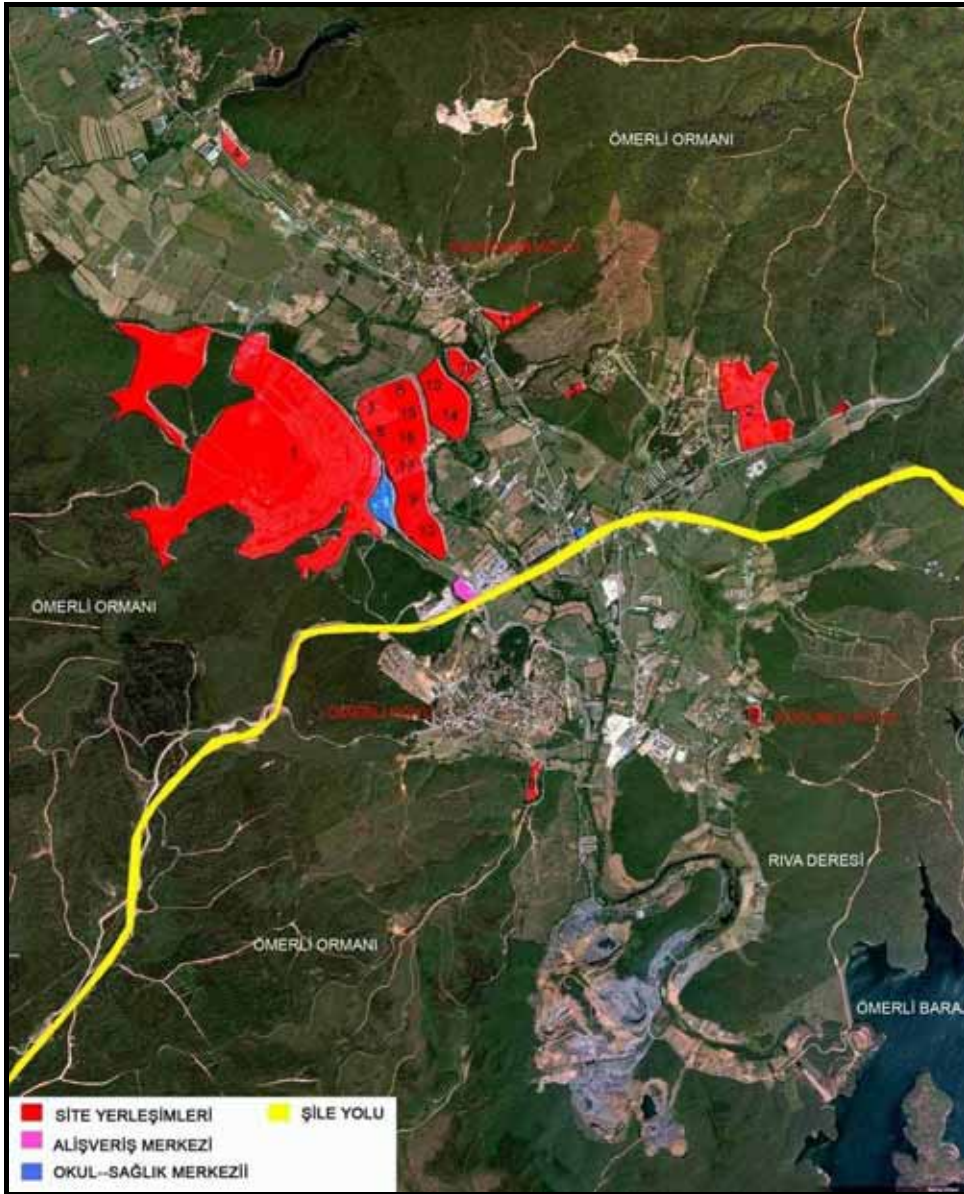
Şekil 4.19: Sırapınar köyü hava fotoğrafı⁸⁹

Ömerli Bölgesinin gelişimiyle birlikte sosyal ve kültürel yaşam alanı donatıları da gelişmeye başlamıştır. Bölgedeki eğitim birimleri Özel Avusturya (ALEV) Lisesi, Erdal Yılmaz İlköğretim Kurumu, Hikmet Teyfik Ataman Lisesi, Küçük Prens ilköğretim okulu-Saint Joseph Vakfı yerleşim alanındaki çocukların yaşam alanından uzaklaşmadan eğitim görmelerini sağlamaktadır. Bölgede açılacak olan Lilyum Alışveriş merkezi bölge halkının ihtiyaçlarına daha kolay ulaşmalarını sağlayacaktır. Bunların yanında bölgede; mesire yerleri, çok sayıdaki binicilik tesisleri ve kulüpler, kurulmakta olan H20 aquapark ve eğlence merkezi, Ömerli rock festivali, çok sayıdaki kapalı ve açık hava lokantaları ve piknik mekanları, ralli pistleri, trekking pistleri ve doğa sporları, sayıları hızla artan Country Club'ler, Paint Ball sahası, köpek otel ve çiftlikleri karaca çiftliği ve hayvan hastanesi Sağlık Umut Vakfı, Çocuk Hastanesi, Yaşlılar Huzur Evi Ömerli'yi cazip kılan en yapılar ve işlevlerdir. SSK dispanseri, helikopter pistli Acil Yardım merkezi, İtfaiye merkezi gibi tesisler de Ömerli'nin gelişiminde önemli katkılara sahiptir.

⁸⁹ <http://earth.google.com/>

4.6.2. Ömerli Bölgesi'ndeki Site Yerleşim Alanlarının İncelenmesi

Bölgede çeşitli büyüklüklerde benzer ve farklı konseptlerde 19 site yerleşimi bulunmaktadır. (Tablo 4.1) Bu site yerleşimlerinin kasaba evleri çevresinde yoğunlaştığını görmekteyiz. Şile yolunun güneyinde ise çok fazla site yerleşmesi görülmemektedir. Riva deresinin doğusunda daha çok, dağınık site yerleşmeleri görülmektedir. (Şekil 4.20)



Şekil 4.20: Ömerli Hava Fotoğrafi⁹⁰ (EK-16)

Tablo 4.1: Ömerli Bölgesi Site Yerleşim Bilgileri (EK-16)

⁹⁰ Harita Altlığı, www.googlemap.com

Site no	Site isimleri	Firma
1	Kasaba Evleri	Koray yapı end.
2	Optimum Evleri	Emta
3	Ömerli Park -1-2-	Odc inşaat
4	Yamaç Evleri	Metay yapı
5	Cihannüma	Metay yapı
6	Riverside	İzmir tur. İnş.
7	Tilia Evleri	Balat inş.
8	Yeşil Vadi Evleri	Teknik inş.
9	Meşeli Evler	Kantaşı inş.
10	Mavi Yeşil Evler	Metay yapı
11	Sırapınar Evleri	Özel mülk.
12	Mutluhan Evleri	Mutluhan a.s.
13	Portavilla	Özel mülk.
14	Park Flora	-
15	Sunflower	Saral yapı
16	Sedir Evleri	-
17	Ömerli Konakları	Sezer-eren inş
18	Ömerli Evleri	-
19	Hederapark	Canöz inş.

Çalışma alanı sınırları içinde bulunan bu siteler yeni kentleşme akımı kriterlerince incelenmiş ve farklı konseptlere sahip siteler değerlendirilmeye alınmıştır. Bölgede, yapı yoğunluğu ve yerleşim alanı büyüklüğü ile en büyük proje Kasaba Evleridir, bu projeyi farklı tasarım anlayışı ve farklı yaklaşımları ile Optimum Evleri takip etmektedir. Ömerli Park, Yeşil Vadi Evleri, Meşeli Evler, Sırapınar Evleri, Mutluhan Evleri, Park Flora, Sedir Evleri, Ömerli Konakları, Ömerli Evleri, Hedera Park projeleri kısmen aynı özelliklere sahip site yerleşmeleridir.

Ömerli Bölgesindeki yeni yerleşim alanlarını yeni kentleşme akımı kriterlerince incelemek ve değerlendirmek üzere farklı konsept tiplerini temsil edebilecek nitelikte 5 adet site yerleşimi tespit edilmiştir.

4.6.2.1. Kasaba Evleri

Çekmeköy- Ömerli bölgesinin en büyük konut projesidir. Bölgede, sosyal donatıları ve site yerleşmesi en gelişmiş olan yerleşim birimidir. (Tablo 4.2)

Tablo 4.2: Kasaba Evleri Genel Bilgi⁹¹

Yerleşme Adı:	Kasaba Evleri
Firma:	Türkiye İş Bankası ve Koray Yapı Endüstrisi'nin
Yapım Yılı:	2001
Ulaşım:	Boğaz Köprülerine 30 dk, Kadıköy'e 25 dk.
Konum:	Anadolu Yakası, Ömerli
Konut Adedi:	750
Alan:	1860 ha
Yeşil Alan:	Yapı bahçeleri ve rekreasyon alanları
Otopark:	Her yapının kendine ait otoparkı vardır, ortak otopark alanları da ayrılmıştır.
Kamusal Alan:	Meydan, sosyal tesis, spor alanlar, binicilik parkuru
Konut Tipleri:	Villa –Daire
Konut Büyüklükleri:	145–345 m2

Planlama Süreci Ve Genel Yerleşim İlkeleri



Şekil 4.21: Kasaba Evleri vaziyet planı



Şekil 4.22: Kasaba Evleri hava fotoğrafı

Kasaba Evleri inşaatına 1998–99 senelerinde başlanılmıştır. Amaç şehir dışında sakin ve huzurlu bir ortamda yaşam alanı yaratmaktır. Yerleşme Ömerli ormanı, Ömerli barajı su havzası sınırları içindedir.(Şekil 4.21) Yerleşme içinden Riva deresi

⁹¹ <http://www.kasaba.net/>

geçmektedir. Yerleşme ruhsatlı konut alanı içinde yer almaktadır. (Şekil 4.22) Kasaba evleri farklı etaplarda projelendirilen bir yerleşmedir. 2001 yılında İSKİ su havzası sınırında yapılaşma izni olmadığı için inşaat bir süre durdurulmuştur.

Bölge ve Kent Ölçeği

Kent Bütünü İçindeki Yeri: Yerleşme, Çekmeköy belediyesi sınırları içinde Ömerli bölgesinde Ömerli Barajı havza sınırları içinde ve ruhsatlı konut alanında bulunmaktadır. Yerleşmenin içinden Riva deresi geçmektedir.

Mevcut Gelişmeler İle Uyum: Yerleşim biçimi ve konut tipleri, doğal karaktere uygundur ancak mevcut Ömerli yerleşmesine uyum göstermemektedir. Riva deresinin sınırları yerleşme içinden geçmektedir. Ve tasarımlar doğal çevre ile uyumludur.

Ulaşım Bağlantıları: Araç yolu bağlantısı ile Boğaz Köprülerine 30 dk, Kadıköy'e 25 dk.'da ulaşılma olanağına sahiptir. Bunun yanı sıra Çekmeköy 'e kadar gelmesi planlanan metro hattına ve mevcut (İ.E.T.T) toplu taşıma imkanlarında sahiptir.

Geleneksel, Yerel ve Doğal Özellikleri ile Uyum: Kasaba Evleri konut tipleri, İç Anadolu köy evlerini andırmaktadır. Konut tasarımı gelenekselliği; yerleşmenin yeşil ve dere ile bütünleşmesi doğallığı yansıtmaktadır. (Şekil 4.23) - (Şekil 4.24)



Şekil 4.23: Kasaba Evleri yerleşmesi genel görünüm



Şekil 4.24: Kasaba Evleri yerleşmesi genel görünüm

Büyüklik: Yerleşme 1860 ha arazi üzerinde 750 adet yapı bloğundan (daire ve villa) oluşmaktadır.

Komsuluk Birimi Ölçeği

Bölge Özellikleri: Yerleşme merkezden sınırlara doğru saçaklanma göstermektedir ve yoğunluk farklılıkları ile tanımlanmıştır. Kentsel kırsal çeşitlenme uygulanmıştır.

Merkez Özellikleri: Yerleşmenin merkez kullanımları yerleşme sakinlerine hizmet verilecek şekilde tasarlanmıştır. Merkez özellikleri yüzme, spor, rekreasyon ve eğlence alanları olarak tanımlanmıştır. Ayrıca Kasaba Evleri projesi içinde yer alan Avusturya Liselileri Vakfı İlköğretim Okulu; oyun sınıfı, kreş ve anaokulu ile Kasaba sakinlerinin çocukları için eğitim olanakları sağlamaktadır. (Şekil 4.25)

Sınırlar: Yerleşme araç yolları ve yeşil alanlar ile sınırlandırılmıştır.



Şekil 4.25: Kasaba Evleri hava fotoğrafları

Büyüklik: Yerleşme merkezden 800 m ye yakın bir mesafede bulunmaktadır.

Ağ Tipleri: Yerleşme organik ağ tipleri ile tanımlanmıştır. Dolaşım sistemi araç yolları kaldırımlar, yaya yürüme yollarından oluşur. Yeşil alanlar yaya ve araç yolları arasında sınırlayıcı özellik sağlamaktadır, bu sistem süreklilik içermektedir.

Alternatif Ulaşım: Yerleşme içinde alternatif bir ulaşım ağına ihtiyaç vardır, ama yerleşme içinde böyle bir hizmet verilmemiştir. (Şekil 4.26)

Otopark Alanları: Otoparklar yapı bloklarının yanlarında kapalı alanlar oluşturularak çözümlenmiştir. Araç yollarının kenarlarına da araç park etme yerleri bırakılmıştır. Ortak park etme alanları sosyal tesisin çevresinde bırakılmıştır.



Şekil 4.26: Kasaba Evleri sokak, otopark ve yeşil alan dağılımları

Yeşil Alan: Yerleşmede yeşil alanlar, yapılara ulaşan araç yolları dışında ki alanda kullanılmıştır. Ömerli bölgesinin fiziksel güzelliği yaşatılmaya çalışılmıştır. 1.etabın ortasından geçen nehir doğal bir yaşam alanı oluşturmuştur. Etaplar arasında kalan orman arazileri, doğal sınırlayıcı olarak tanımlanmıştır. Bu sistem, yerleşmenin bulunduğu çevrenin doğal yapısına uyması amaçlanarak tasarlanmıştır. (Şekil 4.27)



Şekil 4.27: Kasaba Evlerinin doğal ortam ile uyumu

Kentsel Tasarım Bütünlüğü: Yerleşme; ağaçlık alanlar, kamusal bahçeler ve tasarımda su ögesinin kullanımı ile doğal bir ortam yaratılarak tasarlanmıştır. Konut tipleri geleneksel İç Anadolu köy evi tarzını yansıtmaktadır. Binaların ön ve arka bahçelerinde yeşil alanlar oluşturulmuştur. Her binanın kendi kapalı otoparkı, yüzme havuzu bulunmaktadır. Farklı bina tipleri oluşturularak çeşitlilik sağlanmıştır. Bina cephelerinde kemer, tonoz, çıkma, cephelerde taş ve ahşap kaplamalar kullanılarak geleneksel bir çizgi ile tasarım yapılmıştır. (Şekil 4.28)



Şekil 4.28: Kasaba Evlerinin geleneksel yaklaşımlı tasarım örnekleri

Konut ve Yakın Çevresi Ölçeği

Sokaklar: Yerleşmenin sokaklarında kentsel-kırsal ölçekler sistemi özellikleri ile bağlantılı bir farklılaşma yaratılmamıştır ve sokaklar arasında bir hiyerarşi içermemektedir.

Sokak Silueti: Yerleşmede sokak silüetleri tanımlanmıştır. Yapı bloklarına göre farklı sokak silüetleri tanımlanmıştır. Bitişik nizam, ayrı nizam yapı blokları farklılık ve çeşitlik sağlamaktadır.

Kamusal Mekanlar: Kamusal mekanlar, sosyal aktive ve rekreasyon alanı olarak tanımlanmıştır. Bu tanımlamalar yerleşmenin doğal karakterine uygun tasarımlar ile yapılmıştır. (Şekil 4.29)



Şekil 4.29: Kasaba Evlerinin kamusal mekan, merkez fotoğrafı

Yapı Adası Tipleri: Yerleşme, organik yapı adası olarak tanımlanmıştır. Yaya ve araç yolları, tasarımda kullanılan nehir ve yeşil alanlarla yapı adaları oluşturulmuştur.

Konut Tipleri: Yerleşmede çeşitliliği artırmak için 12 farklı konut tipi kullanılmıştır. Kasaba evleri 4 etapta inşa edilmiştir. 1. ve 2. etaplar teslim edilmiş, 3. ve 4. etapların yapımına henüz başlanılmamıştır. Konutlar villa ve villa daire olarak tasarlanmıştır. Konutlarda geleneksel mimariye ve bulunduğu ortama uyum sağlaması amaçlanmıştır. (Şekil 4.30)

1. D2 (145 m2)



ZEMİN KAT PLANI
(BAHÇE KATI)



2. D3A (238,6 m2)



ZEMİN KAT PLANI



3. D3B (220,3 m2)



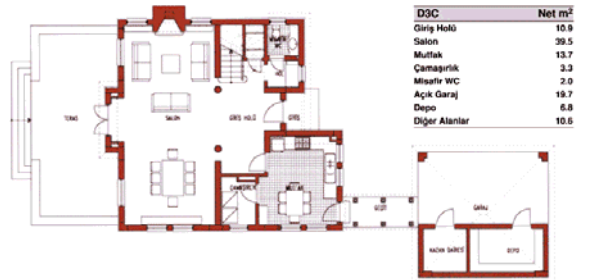
ZEMİN KAT PLANI



4. D3C (169,9 m2)



ZEMİN KAT PLANI



5. D4A (309 m2)



ZEMİN KAT PLANI



6. D4B (342,6 m2)



ZEMİN KAT PLANI



7. D4C (273,4 m2)



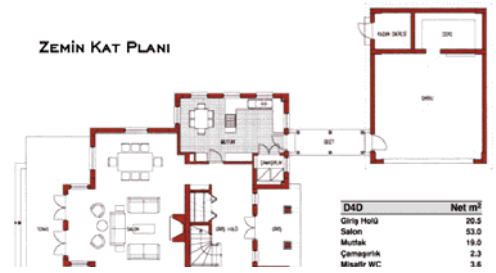
ZEMİN KAT PLANI



8. D4D (275,6 m2)



ZEMİN KAT PLANI



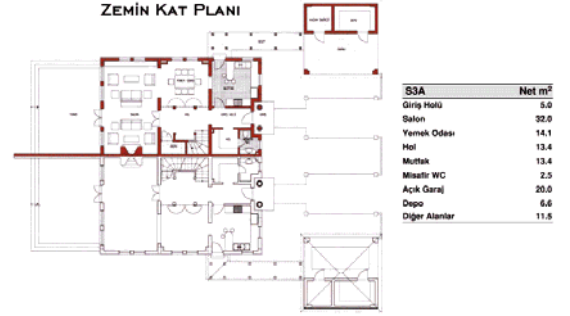
ZEMİN KAT PLANI



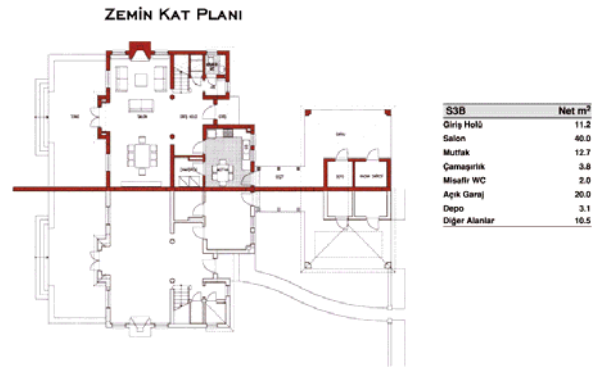
9. D5 (342,2 m2)



10. S3A (175,8 m²)



11. S3B (208,9 m²)



12. T3A (147,2 m²)



Şekil 4.30: Kasaba Evlerinin konut tipleri

Konut Büyüklükleri

Yerleşmedeki konut büyüklükleri 145 m², 147,2 m², 169,9 m², 175,8 m², 208,9 m², 220,3 m², 238,6 m², 273,4 m², 275,6 m², 309 m², 342,2 m², 345 m² olarak belirlenmiştir. Konut büyüklüklerinde gereksiz alan kullanımından kaçınılmış ve çeşitlilik yaratılmaya çalışılmıştır.

Kasaba Evleri Yerleşmesi Değerlendirme

Yerleşme;

- Kimliğini tanımlayan sakin, huzurlu yaşama ortamı sağlamayı hedefleyen geleneksellik içermeyi amaçlamıştır.
- Orman alanında ruhsatlı konut alanında yer almaktadır.
- Konut tipleri 1) çevresindeki yerleşmeler 2) doğal karakteri ile 3) doğal çevre ile uyum göstermektedir.
- Hem toplu taşıma hem araç yolu bağlantısı içermektedir.
- Geleneksel ve doğal özellikleri içerir, fakat yerel özellikleri içermemektedir.
- 750 adet yapı bloğundan oluşmaktadır.
- Kentsel kırsal arası ölçekler sisteminin merkez ve yoğunluk farklılıkları özelliklerini yansıtmaktadır.
- Kullanımları tanımlı, sadece yerleşme sakinlerine hizmet eden bir merkezi vardır.
- Yapay ve doğal sınırları vardır.
- Konut yerleşmeleri kamusal mekandan (merkezden) 800–1200 m yakın bir yarıçapa sahiptir. Yürüyüş mesafesinden fazladır.
- Ağ tipleri tanımlanmış yaya dolaşımı desteklenmiştir. Ve süreklilik içerir.
- Alternatif bir ulaşım sistemi yoktur.
- Her konutun kendine ait bir otoparkı vardır ve ortak otopark alanları da tasarlanmıştır.
- Yeşil alanlar, konutların bahçeleri ve rekreasyon alanlarından oluşmaktadır.
- Vaziyet planında ve konut tiplerinde kentsel tasarım modelleri tanımlanmıştır.
- Farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmamıştır. Yaya yolları ve araç yolları birbirinden ayrılmıştır.
- Sokak silüetlerinde farklılaşma yapılmıştır. Silüet tanımlamaları yapılmıştır.
- Kamusal mekanlar meydanlar, parklar, spor alanları tanımlanmıştır.
- Yapı adaları organik yapı adası olarak tanımlanmıştır.
- Konut tipleri çeşitlilik ve geleneksellik içermekte ancak yerellik içermemektedir.
- Her aile için 400 m² den büyük konut kullanılmamıştır ve çeşitlilik içermektedir.

4.6.2.2. Optimum Evleri

Yerleşme, Çekmeköy-Ömerli bölgesindeki yerleşmeler içinde mimari yaklaşımı konut tipleri, kullanılan malzemeler yerleşim planları ve çevreyle olan ilişkileri açısından farklı bir konseptte sahiptir. (Tablo 4.3)

Tablo 4.3: Optimum Evleri Genel Bilgi⁹²

Yerleşme Adı:	Optimum Evleri
Firma:	Emta
Yapım Yılı:	1. Etapı Aralık 2001
Ulaşım:	Boğaz Köprülerine 30 dk, Kadıköy'e 25 dk.
Konum:	Anadolu Yakası, Ömerli
Konut Adedi:	160
Alan:	250 ha
Yeşil Alan:	Her villanın 4 tarafı yeşil alan
Otopark:	Her villaya ait kapalı garaj
Kamusal Alan:	Açık kapalı rekreasyon alanları
Konut Tipleri:	Villa
Konut Büyüklükleri:	236–360 m ²

Planlama Süreci Ve Genel Yerleşim İlkeleri

Optimum evleri Türkiye İş Bankası- Emta işbirliği ile hayata geçirilen bir projedir. 2001 yılı aralık ayında 1.etap satışa sunulmuştur. Amaç kent dışında sakin ve huzurlu bir ortamda yeşilliğin ortasında müstakil 4 tarafı bahçe ile çevrili villalardan oluşan bir yerleşme tasarlamaktır. Çağdaş bir konutta yaşamak isteyen, modern hayatın beklenti ve gereksinimlerine cevap arayan, evinde 4 mevsim de oturabilmeyi isteyen, işinden döndüğünde gevşeyebilmeyi ve değişik hobilerine zaman ayırabilmeyi arzulayan, bir apartmanın içinde ve kaosun ortasında yaşamak istemeyen, alışlageleni değil farklı olanı arayan, ailesi ve dostları ile zaman geçirmekten hoşlanan ama özel yaşamına da önem veren, mimari tasarımda fonksiyonların yanı sıra estetiğin de üzerinde duran bir anlayış ile projeye başlanılmıştır. Mimari ve tasarım Ağa Han ödüllü mimar Han Tümertekin tarafından modern bir anlayış ile tasarlanmıştır. (Şekil 4.31)

⁹² <http://www.optimum-tr.com/>



Şekil 4.31: Optimum Evlerinin vaziyet planı

Bölge Ve Kent Ölçeği

Kent Bütünü İçindeki Yeri: Optimum evleri Çekmeköy Belediyesi Ömerli mevkiinin Sırapınar Köyünde bulunmaktadır. Şile otobanına, Ömerli ormanına ve Ömerli barajına çok yakın bir konumdadır. Yerleşme su havzasına ve orman arazisine yakın olmasına rağmen ruhsatlı konut alanında yer almaktadır.

Mevcut Yerleşmeler İle Uyum: Optimum evleri bölgede bulunan diğer villa yerleşmelerine ve mevcut köy dokusuna gerek mimari yaklaşımı gerek planlama yaklaşımı ile uyum sağlamamaktadır. (Şekil 4.32)



Şekil 4.32: Optimum Evlerinin hava fotoğrafı ve genel görünüm⁹³

⁹³ <http://www.optimum-tr.com/>

Ulaşım Bağlantıları: yerleşme şile otopanına 5 dk, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü gişelerine 25 dakikalık mesafede bulunmaktadır. Toplu taşıma (İ.E.T.T) hattı bulunmaktadır.

Geleneksel Yerel ve Doğal Özellikler ile Uyum: Optimum evleri yapılar asarında geniş mesafeler ve yeşil alanlar bırakılarak yapılmış; rekreasyon alanlarına geniş yerler ayrılmıştır. Bu yönüyle bulunduğu fiziksel çevre ile uyum içindedir. Fakat bölgenin mevcut yerleşim dokusuna uyum sağlamak hedef alınmamış, yapılar modern bir mimari anlayışla tasarlanmıştır.

Büyükük: Optimum evleri 160 adet villadan oluşmaktadır.

Komşuluk Birimi Ölçeği

Bölgeleme özellikleri: Optimum evleri 3 etaptan oluşan bir projedir. Mavi ile taralı alan 1.etap, kırmızı ile taralı alan 2. etap, yeşil ile taralı alan 3. etap yapılarını göstermektedir. Çekirdek kısımda sosyal tesisler bulunmaktadır. (Şekil 4.33)



Şekil 4.33: Optimum Evlerinin etaplandırma planı⁹⁴

Merkez Özellikleri: Sadece site sakinlerine hizmet veren açık-kapalı havuz, futbol, tenis, basketbol, voleybol, jakuzi, orman parkuru, exercise trail, çocuk bahçesi, tenis, solaryum, sauna, buhar odası, masaj odası, squash, cafe-bar, bilardo, oyun salonu, ağırlık salonu, masa tenisi, çocuk oyun salonu, video-game odası, home theatre, orman evi gibi çok geniş imkanlı bir merkezi bulunmaktadır

⁹⁴ <http://www.optimum-tr.com/>

Sınırlar: Yerleşme dışta araç yolu ve yeşil alan ile sınırlanmaktadır. Yapı etapları birbirinden ara yollarla sınırlandırılmıştır. Yapılar ise yeşil alanlar ve bahçe duvarları ile birbirinden ayrılmıştır.

Büyüklik: Merkez 1–2 etap yapılarına eşit uzaklıklarda tasarlanmasına rağmen 3. etap yapılarına uzak kalmaktadır. Bu da merkezin yerleşmedeki yapıların hepsine aynı ölçekte yakın olmadığını göstermektedir.

Ağ tipleri: Yerleşmenin dolaşım sistemi; araç dolaşımını sağlayan yollar, yaya dolaşımı için kaldırımlar, yapı içlerine giren ve rekreasyon alanlarında dolaşımı sağlayan yaya bağlantıları ile tasarlanmıştır. Yayaların rahat ve güvenli hareket etmesine önem verilmiştir. Araç yolları çok geniş tasarlanmıştır. Yapıların arka bahçelerinden geçen yaya yürüyüş yolları bırakılmıştır.

Alternatif Ulaşım: Yerleşme içinde alternatif bir ulaşım sistemi bulunmamaktadır.

Otopark Alanları: yerleşmede otopark alanları yapıların yanlarında yarı kapalı bir alan oluşturularak çözümlenmiştir. Her yapının 2 arabalık yarı kapalı otoparkı bulunmaktadır. (Şekil 4.34)



Şekil 4.34: Optimum Evlerinin otopark yerleşimi

Yeşil Alan: Yerleşmede, yeşil alanlar sisteminin bütünü ele alınarak tasarlanmıştır. Yeşil alanlar yapılar arasında sınırlayıcı bantlar olarak kullanılmıştır. Otoparkların, sosyal yapılarının, yürüme bantlarının genelinde yeşil alanlar oluşturularak tasarım planlanmıştır. (Şekil 4.35)



Şekil 4.35: Optimum Evlerinin bahçe düzeni⁹⁵

Kentsel Tasarım Bütünlüğü: Yerleşmede ayrıntılı nizamlı müstakil villaları içeren konut grupları, merkezde ortak rekreasyon alanları ile tanımlanmıştır. Yapılar alçak bahçe duvarları ve yeşil bantlarla birbirlerinden ayrılmıştır. Araç yolları, kaldırımlar, yapı bahçe duvarları yeşil bantlar bahçe ve yapı olarak tasarlanmıştır. Otoparklar yapı yanlarında yarı kapalı alanlar olarak tasarlanmıştır. Konut tipleri modern bir mimari anlayışla tasarlanmış geniş pencere açıklıkları bırakılarak gün ışığından yararlanmasını amaçlanmıştır. (Şekil 4.36)



Şekil 4.36: Optimum Evlerinin sokak ve yol sistemi⁹⁶

⁹⁵ http://www.sahibinden.com/optimum_evleri_

⁹⁶ Mimar Sümeyye İstif

Konut ve Yakın Çevresi Ölçeği

Sokaklar: Yerleşmede sokak kullanımları yapıların otopark girişini sağlayan ara yollar, yapı adalarını bölen yan yollar ve yerleşmenin ana ulaşımını sağlayan ana yollarla tanımlanmıştır. Rekreasyon alanı yerleşmenin merkezinde düşünülmüş ve ana yol üzerinde tasarlanmıştır. (Şekil 4.37)



Şekil 4.37: Optimum Evlerinin sokak ve yol sistemi⁹⁷

Sokak Silüetleri: Sokak silüetleri arazinin eğimine ve yapı farklılıklarına göre değişiklik göstermektedir. (Şekil 4.38) Yapı blokları arazi eğimi düşünülerek yerleştirilmiştir.

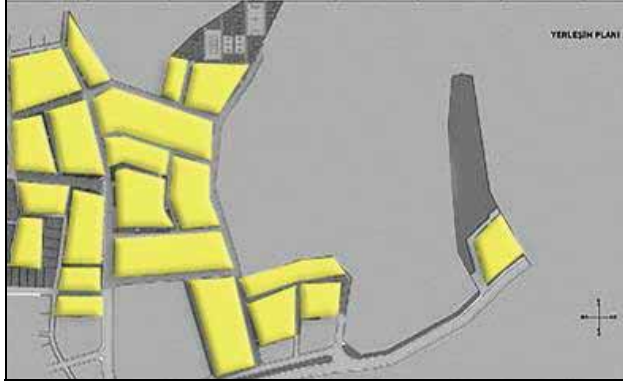


Şekil 4.38: Optimum Evlerinin sokak silüeti

Kamusal Mekanlar: Kamusal mekanlar yerleşme merkezi ve rekreasyon alanları olarak tanımlanmıştır. Bu mekanlar spor ve sosyal aktivite kullanımları ile tasarlanmıştır.

⁹⁷ Mimar Sümeyye İstif

Yapı Adası Tipleri: Yerleşme içindeki yapı adaları dikdörtgen yapı adası olarak tanımlanmıştır. Yapı adası tipleri tasarımın ve arazi koşullarının özelliklerine göre tasarlanmış ve çeşitlilik göstermektedir. Yapı adaları araç yolları ve kaldırımlarla sınırlandırılmıştır. Yapı adalarının içleri de yaya yolları ve yapı bahçe duvarları ile sınırlandırılmıştır. (Şekil 4.39)



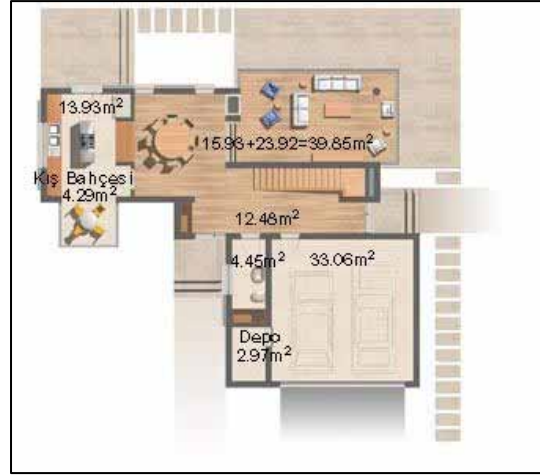
Şekil 4.39: Optimum Evlerinin yapı adası sistemi

Konut Tipleri: Optimum evleri yerleşmesinde 7 farklı tipte konut bulunmaktadır. Evler eski Şile yoluyla ormanın sınırladığı eğimli bir arazide yer alırlar. Her parselin yüzölçümü ve geometrisi değişkendir. Yönelişleri ve ulaşimleri da farklılaşıp çeşitlenir. Evlerin temel kurguları ise değişmez. Her ev, içinde yer aldığı yakın çevreye uyulanır, önü arkası yoktur. Bahçe ile çevrili üç birimi vardır;

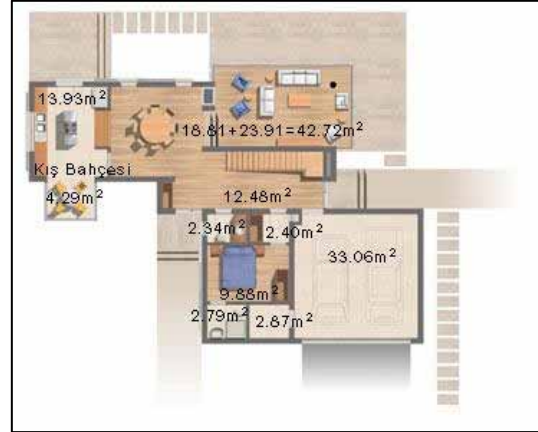
- Gündelik yaşantının sürdüğü oturma, yemek, mutfak ve üst katta ebeveyn bölümü,
- Garaj, depo, yardımcı odası ya da ev-ofis gibi destek birimler ve üst katta çocuk odaları.
- Farklı giriş ve dağılım seçenekleri sunan mafsallı.

Böylece evler bölünür, ayrışır, odalar uzaklaşır, yaklaşır, bakışları değişir ve tek çatı altında anne babaya ayrı, çocuklara ayrı evler kurulur. İki ev, iki katlı boşluğa, iki katlı boşluk da manzaraya bakar. Odalar balkonlarla dışa açılırlar. Yataydaki açılma, saçaktaki güneş kırıcı kesintileriyle düşeyde devam eder. Saçak cepheyi korurken odaların ışığını engellemez. Zemin kat bahçeye verandalar ve kış bahçesiyle açılır. Gün boyunca yer değiştiren güneşe bağlı olarak bahçenin tümü ev tarafından kullanılır. Bahçe evin dışı değil, uzantısıdır. (Şekil 4.40)

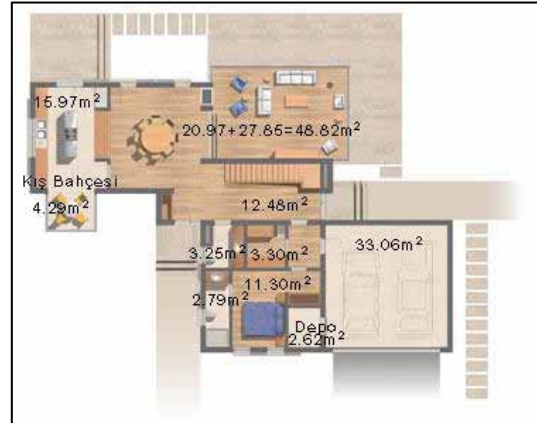
1- Optimum **A** (236 M2)



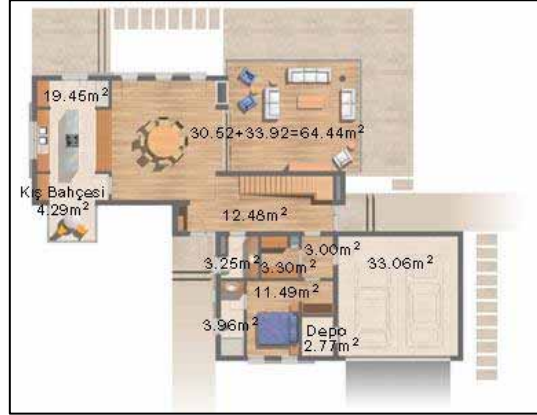
2- Optimum **B** (269 M2)



3- Optimum **C** (324 M2)



4- Optimum **D** (360 M2)



5- Optimum **COMPACT** (201 M2)



6- Optimum **B1** (245 M2)



7- Optimum C1 (290 M2)



Şekil 4.40: Optimum Evlerinin konut tipleri

Konut Büyüklükleri: Yerleşmede konut büyüklükleri 201–360 m2 arasında değişmektedir. Farklı konut büyüklüklerine yer verilmesinin yanında bütün konutlar villa olarak tasarlanmıştır ve konut çeşitliliği sağlanmamıştır.

Optimum Evleri Yerleşmesi Genel Değerlendirme

Yerleşme;

- Kent dışında sakin ve huzurlu bir ortamda, kentte kolay ulaşılabilen bir alanda, doğa ile bütünleşmek amaçlanmıştır.
- Ömerli ormanı ve su havzası sınırlarında ruhsatlı konut alanında yer almaktadır.
- Bulunduğu çevredeki konut gelişmeleri ile uyumlu fakat bölgenin mevcut yapılaşmasıyla uyumsuzluk göstermektedir.
- Araç bağlantı yolu ve toplu taşıma bağlantısı içermektedir.

- Mimari tasarım kendine özgü bir özellik göstermektedir. Doğal çevre ile uyum göstermemektedir.
- 160 adet müstakil villa bulunmaktadır.
- Bir merkez etrafında toplanmıştır. 1. ve 2. Etaplar merkeze aynı uzaklıkta fakat 3. etap daha uzakta yer almaktadır.
- İçindeki sosyal donatılar sadece site içinde yaşayanlara hizmet vermektedir.
- Araç yolları ve doğal yeşil sınırlayıcı bir bantla sınırlanmıştır.
- Büyüklüğü yapıların merkeze uzaklıkları düşünüldüğünde orantılıdır.
- Yaya dolaşım ağı yapıların 4 tarafından dolaşmaktadır. Ve süreklilik içermektedir.
- İçinde alternatif bir ulaşım yoktur.
- Konutların otoparkları binaların yanlarında misafir otoparkları da yollardaki cep otoparklarında çözülmüştür.
- Yeşil alanları konut bahçelerinden ve rekreasyon alanlarından oluşmaktadır.
- Kentsel tasarım bütünlüğü sağlamaya yönelik tanımlamalarda modern bir mimari üslup yakalamaya çalışılmıştır.
- Sokaklar farklı büyüklüklerde tasarlanmıştır. Geniş ana yollardan daralan ara yollara doğru bir tanımlamaya gidilmiştir.
- Farklı bina tipleri ve arazi yapısı doğrultusunda birbirine benzer sokak silüetleri oluşturulmuştur.
- Kamusal mekanlar tanımlanmıştır.
- Yapı adası tanımlanmıştır.
- Konut tipleri bölgedeki fiziksel yapı dokusuna uyumlu değildir. Modern bir mimari anlayışla tasarlanmıştır.
- Konut tipleri çeşitli büyüklükler içermektedir. Fakat yapılar müstakil villalar olarak tasarlanmıştır. Konut çeşitliliği içermemektedir.

4.6.2.3. Ömerli Park Vilları 1–2

Ömerli Park Villaları bölgedeki site yerleşmesine örnek teşkil edebilecek niteliktedir. Kamusal bir alan ve çevresinde konumlanmış yapı bloklarından oluşan bir yerleşim sistemi ile planlanmışlardır. (Tablo 4.4.) (Şekil 4.41.)

Tablo 4.4: Ömerli Park Evleri Genel Bilgi⁹⁸

Yerleşme Adı:	Ömerli Park 1–2
Firma:	ODC İnşaat
Yapım Yılı:	2006 -2007
Ulaşım:	Boğaz Köprülerine 30 dk, Kadıköy'e 25 dk.
Konum:	Anadolu Yakası, Ömerli
Konut Adedi:	34 adet + 12 adet
Alan:	43.5 ha + 12,3 ha
Yeşil Alan:	728 m ² ile 1107 m ² arası
Otopark:	Yapı bloklarına ait kapalı otopark
Kamusal Alan:	Merkez ile tanımlı rekreasyon alanı
Konut Tipleri:	Villa
Konut Büyüklükleri:	279–420 m ²

Planlama Süreci Ve Genel Yerleşim İlkeleri



Şekil 4.41: Ömerli Park 1–2 evleri yerleşim planları

⁹⁸ <http://www.odcinsaat.com>

Ömerli Park 1 projesi 2000–2001 yılları Ömerli Park 2 projesi 2006–2007 yıllarında tamamlanmıştır. Yerleşme Ömerli ormanı ve Riva deresi yakınındadır. Ömerli evleri yerleşmesinde kentten uzak, sakin ve huzurlu bir yaşama ortamı yaratmayı hedeflemişlerdir.

Bölge Ve Kent Ölçeği

Kent Bütünü İçindeki Yeri: Yerleşme Ömerli ormanı yakınında ruhsatlı konut alanında yer almaktadır.

Mevcut Gelişmeler ile Uyum: Ömerli Park bulunduğu çevredeki yerleşmeler ve doğal çevre ile uyumludur. Mimari tasarım yaklaşımları bölgedeki diğer yerleşmelerle ortak özellikler taşımaktadır. (Şekil 4.42.)



Şekil 4.42: Ömerli Park evleri yerleşim genel görünümün fotoğrafları

Ulaşım Bağlantıları: Araç yolu bağlantısı ile Boğaz Köprülerine 30 dk, Kadıköy'e 25 dk. ulaşabilme olanağına sahiptir. Bunun yanında Ömerliye gelen toplu taşıma hattı da yerleşmeye yakın bir mevkidedir.

Geleneksel, Yerel Ve Doğal Özellikler İle Uyum: Ömerli Park konut tipileri geleneksel bir tasarım içermemektedir. Fakat yerel mimariye uygun ve çevredeki diğer yerleşim yerleri ile uyumludur.

Büyükülüğü: Yerleşmede 55,8 ha üzerinde 46 adet villa tipi konut bulunmaktadır.

Komsuluk Birimi Ölçeği

Bölgeleme Özellikleri: Ömerli park yerleşmenin büyükülüğü bakıldığı zaman merkez özelliği taşımaktadır.

Merkez Özelliği: Yerleşmenin kullanımı tanımlı bir merkezi vardır. Merkezde sadece yerleşme sakinlerine hizmet veren, açık havuzu, çocuk havuzu, çocuk parkı ve sosyal tesis binası, basketbol sahası ve tenis kortu bulundurmaktadır.

Sınırlar: Yerleşmenin yapay sınırları tanımlanmıştır. Yapay sınırın bir tarafında araç yolu bir tarafında yeşil bant bulunmaktadır.

Büyükük: Yerleşme merkezden 400m çapında büyüküktektir.

Ağ Tipleri: Yerleşmenin ağ tipleri kısmen gırt ağ tipine uymaktadır. Dolaşım sistemim süreklilik içermektedir. Konut grupları arasında yaya yolları bulunmaktadır.

Alternatif Ulaşım: Yerleşmenin büyükülüğüne bağılı olarak alternatif bir ulaşım sistemine gerektirmemektedir.

Otopark Alanları: Yerleşmede her yapıya ait yapıların yanlarında kapalı otoparkları bulunmaktadır. Ortak bir otopark noktası bulunmamaktadır.

Yeşil Alanlar: yerleşmenin yeşil alan sistemi konutların bahçeleri ile tasarlanmıştır. Konutların aralarındaki sınırları bitki bantları ile tasarlamışlardır. (Şekil 4.43.)



Şekil 4.43: Ömerli Park evleri yeşil alan dağılımı

Kentsel Tasarım Bütünlüğü: Ömerli Park-1- konutların özel bahçeleri, yapı bloklarının yanında kapalı otoparkları ve yaya yolları olarak tasarlanmıştır. Yerleşmenin merkezinde açık yüzme havuzu bulunmaktadır. (Şekil 4.44.) Ömerli Park-2- açık yüzme havuzu etrafında toplanmış konut gruplarından oluşmaktadır. Konut mimarisinde gelenekselciliği yansıtmamaktadır. Konutlar 2 katlı alt katları verandalı çıkıntılarla tanımlanmıştır. Konut bahçeleri yeşil bantlarla birbirinden ayrılmıştır.



Şekil 4.44: Ömerli Park evleri yerleşimi genel görünüm

Konut Ve Yakın Çevresi Ölçeği

Sokaklar: Yerleşmede kullanım amaçlarına ve kentsel kırsal ölçekler sistemine göre bir sokak tanımlaması yapılamamıştır. Sokaklar arasında herhangi bir hiyerarşi tanımlanmamıştır.

Sokak Silüetleri: Yerleşmede sokak silüet tanımlaması yapılmamıştır. Binalarda herhangi bir cephe çeşitlemesi yapılmamıştır.

Kamusal Mekanlar: Ömerli Park-1- de merkez olarak tanımlanan yönetim binası kamusal bir alan olarak tanımlanabilir. Ömerli Park-2- de herhangi bir kamusal alan tanımlaması yoktur.

Yapı Adası Tipleri: Yerleşmenin yapı adaları ırt sistemle tanımlanmıştır.

Konut Tipleri: Ömerli Park -1- de 3 farklı konut tip bulunmaktadır. Konutlar geleneksel özellikleri içermemektedir. Çevredeki diğer yerleşmelerle benzerlik göstermektedir. (Şekil 4.45.)

Tıp-1- (279 m²)



Tıp-2- (370 m²)



Tıp-3- (420 m²)



VİLLA TİP 3

Zemin Kat

Salon ve Yemek Odası:	78,82 m ²	Hizmetli Odası:	14,52 m ²
Mutfak:	26,73 m ²	Hizmetli Banyosu:	3,43 m ²
Teknik Oda:	5,47 m ²	Giriş ve Koridor:	10,97 m ²
Depo ve Çamaşır:	8,10 m ²	WC:	4,70 m ²
Kiler:	4,54 m ²	Merdiven ve Koridor:	22,24 m ²

1. Kat



Ebeveyn Yatak Odası:	22,27 m ²	Hol:	18,75 m ²
Ebeveyn Banyosu:	10,94 m ²	Garaj:	51,73 m ²
Giyinme Odası:	6,39 m ²	Teras:	34,88 m ²
Banyo:	5,20 m ²	Teras:	18,29 m ²
Yatak Odası:	16,62 m ²	Balkon:	2,40 m ²
Yatak Odası:	14,36 m ²		
Yatak Odası:	11,84 m ²		

Şekil 4.45: Ömerli Park-1 evleri konut tipleri

Ömerli Park -2- de 2 farklı konut tip bulunmaktadır. Konutlar geleneksel özellikleri içermemektedir. Çevredeki diğer yerleşmelerle benzerlik göstermektedir. (Şekil 4.45.)

Tıp-1- (249 m²)



TİP 1 ZEMİN KAT PLANI

SALON	31,05 m ²	GARAJ	51,73 m ²
MUTFAK	15,25 m ²	YARALI TERAS	18,75 m ²
YATAK ODASI	10,94 m ²	GÜNEŞLİNE TERAS	34,88 m ²
BANYO	3,59 m ²		
WC	3,48 m ²		
DEPO	3,24 m ²		
GİRİŞ+KORİDOR	19,35 m ²		



TİP 1 ÜST KAT PLANI

EBEVEYN YATAK ODASI	18,37 m ²
EBEVEYN BANYOSU	4,78 m ²
GIYINME ODASI	3,34 m ²
YATAK ODASI	10,26 m ²
YATAK ODASI	10,53 m ²
BANYO	3,76 m ²
HOL	10,26 m ²
BALKON	3,60 m ²

Tıp-2- (302 m²)



Şekil 4.46: Ömerli Park-2 evleri konut tipleri

Konut Büyüklükleri: Yerleşmenin konut büyüklükleri 249 m², 279 m², 302 m², 370 m², 420 m² olarak değişmektedir. Konut büyüklüklerinde çeşitlilik sağlanmıştır. 400 m² den büyük konut alanları bulunmaktadır.

Ömerli Park-1-2- Yerleşmesi Değerlendirme

Yerleşme;

- Kentten uzak ve sakin bir alanda huzurlu bir yaşama ortamı yaratmak amaçlanmıştır.
- Ömerli ormanına yakın fakat ruhsatlı konut alanıdır.
- Çevredeki yerleşmelerle uyumlu bir tasarımdır.
- Hem toplu taşıma hem araç yolu bağlantısı vardır.
- Geleneksel ve yerel özellikleri içermemekte ancak doğal çevre ile bütünleşmektedir.
- 46 adet villa bulunmaktadır.
- Kentsel kırsal arasındaki ölçekler sisteminin merkez özelliğini göstermektedir.
- Kullanımları kısmen tanımlı bir merkezi vardır.

- Sınırları yapay sınır özellikleri ile tanımlanmıştır.
- Merkezden 400m yarıçapında yürüyüş mesafesindedir.
- Ağ tipleri tanımlanmıştır.
- Alternatif ulaşım sistemi tanımlanmamıştır. Fakat gerekte görülmemektedir.
- Her konutta ait kapalı otopark sistemi bulunmaktadır. Ortak otopark alanı tanımlanmamıştır.
- Yeşil alanlar sistemin konut bahçeleriyle tanımlanmıştır.
- Vaziyet planında ve konut tiplerinde kısmen kentsel tasarım kriterleri oluşturulmaya çalışılmıştır.
- Farklı amaçlara hizmet eden sokak sistemi tanımlanmamıştır.
- Farklı silüetler oluşturulmamıştır.
- Tanımlı kamusal mekanı vardır.
- Ada yapısı tipleri tanımlanmıştır.
- Konut tipleri sadece plan tiplerinde çeşitlilik içermektedir.
- 400m² üstünde konut kullanılmıştır. Fakat çeşitli büyüklüklerde konutlarda kullanılmıştır.

4.6.2.4. Yamaç Evleri

Yamaç Evleri vaziyet planı yerleşiminde diğer yerleşmelerden farklı olarak arazi kriterleri göz önünde tutularak planlanmıştır. Yapı blokları arazi eğimine uygun teras evler olarak yerleştirilmiştir. (Tablo 4.5.) (Şekil 4.47.)

Tablo 4.5: Yamaç Evleri Genel Bilgi⁹⁹

Yerleşme Adı:	Yamaç Evleri
Firma:	Metay Yapı
Yapım Yılı:	2003–2004
Ulaşım:	Boğaz Köprülerine 35 dk, Kadıköy'e 30 dk.
Konum:	Anadolu Yakası, Ömerli
Konut Adedi:	32 adet ikiz–4 adet müstakil villa
Alan:	1100 M ²
Yeşil Alan:	Rekreasyon alanı ve çocuk parkı
Otopark:	Her binanın önünde
Kamusal Alan:	Tanımlı bir merkez
Konut Tipleri:	Villa
Konut Büyüklükleri:	230–287 m ²

Planlama Süreci Ve Genel Yerleşim İlkeleri



Şekil 4.47: Yamaç Evleri Yerleşim Planı

Yamaç Evleri kent dışında, doğal bir ortamda yaşama imkanı sunmak amacı ile planlanmıştır. Metay yapının bu bölgede yaptığı 3 projeden ilkidir. Mavi yeşil evler ve Cihanuma 2da aynı yapı şirketi tarafında bölgede uygulanmış olan projelerdir. (Şekil 4.48.)

⁹⁹ <http://www.yamacevleri.com/>



Şekil 4.48: Yamaç Evleri genel görünüm

Bölge ve Kent Ölçeği

Kent Bütün İçindeki Yeri: Yamaç Evleri Ömerliye bağlı Sırapınar köyünde bulunmaktadır. Ruhsatlı konut alanıdır.

Mevcut Gelişmeler İle Uyum: Yerleşme konut planları ve çevresindeki yerleşmeyle özellikleri ile uyumludur. Arazi eğimi göz önünde tutularak tasarım yapılmıştır. Doğal çevre ile uyumludur. (Şekil 4.49.)



Şekil 4.49: Yamaç Evleri hava fotoğrafı

Ulaşım Bağlantıları: Yerleşme Boğaz Köprülerine 35 dk, Kadıköy'e 30 dk. mesafe uzaklıktadır. Yerleşmenin otoyol bağlantısı yanı sıra toplu taşıma bağlantıları da bulunmaktadır.

Geleneksel, Yerel ve Doğal Özellikler ile Uyum: Yerleşmenin tasarımları geleneksel özellik göstermemektedir. Ancak yerel özelliklere uyum göstermektedir. Tasarımda arazi eğimi ve yeşil alanlar korunarak doğal çevreye ile uyum sağlanmak hedeflenmiştir.

Büyüklik: Yamaç Evleri 32 adet ikiz 4 adet müstakil olarak 36 adet villa tipi konut yapısı olarak tasarlanmıştır.

Komsuluk Birimi Ölçeği

Bölgeleme Özellikleri: Yerleşme kentsel kırsal arası ölçekte kenar ve kırsal ölçek özelliği göstermektedir.

Merkez Özellikleri: Yerleşmenin merkez kullanımları yüzme, spor, eğlence ve ticaret olarak tanımlanmıştır.

Sınırlar: Yerleşmenin tanımlı yapay bir sınırı vardır. Bunun yanında ön taraftan geçen otoyol ve arka taraf da bulunan orman arazisi doğal sınır olarak tanımlanır.

Büyüklik: Yerleşme merkezden 400 m yarıçapında yürüme mesafesindedir.

Ağ Tipleri: Yerleşmenin ağ tipleri girt olarak tanımlanmıştır. Dolaşım sistemi araç dolaşımını temel almıştır. Süreklilik içermemektedir. Yaya dolaşımını desteklememektedir.

Alternatif Ulaşım: Alternatif bir ulaşım bağı yoktur. Yerleşme büyüklüğü bunun için gerekli değildir.

Otopark Alanları: Yerleşmede her yapı bloğu için otopark alanı kapalı otopark alanı tanımlanmıştır.

Yeşil Alan: Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları olarak tanımlanmıştır. (Şekil 4.50)



Şekil 4.50: Yamaç Evleri yeşil alan dağılımı

Kentsel Tasarım Bütünlüğü: Yerleşme planında yeşil alanların tasarımına önem verilmiştir. Arazinin fiziksel özellikleri tasarımda etkili olmuştur.(Şekil 4.51) Site duvarları yeşil bantlar olarak kullanılmıştır. Yapıların mimarisinde geniş saçaklar verandalar kullanılmıştır. Bölgedeki yerleşmelerle uyumlu bir tasarım oluşturulmuştur.



Şekil 4.51: Yamaç Evleri yeşil alan-site duvarları ve peyzaj kullanımı

Konut ve Yakın Çevresi Ölçeği

Sokaklar: Yerleşmede farklı amaçlar hizmet veren sokaklar tanımlanmamıştır. Sokaklar yapı adalarının etrafından dolaşarak ring yapacak şekilde tasarlanmıştır.

Sokak Silüetleri: Yerleşmede sokak silüetleri yapı çeşitliliği ile tanımlanmamıştır. Fakat peyzaj öğeleri ile silüet oluşturmak hedeflenmiştir. (Şekil 4.52)



Şekil 4.52: Yamaç Evleri sokak sistemi ve sokak silüetleri

Kamusal Mekanlar: Yerleşmede kamusal mekanlar yüzme havuzu tenis kortu, çocuk oyun alanı ve sosyal tesis binası olarak tanımlanmıştır.

Yapı Adası Tipleri: Yapı adası tipleri girt yapı adası olarak kısmen tanımlanmıştır.

Konut Tipleri: Yerleşmede 2 adet farklı konut tipi bulunmaktadır. İkiz villalar ve müstakil villalar planlanarak çeşitlilik tasarlanman hedeflenmiştir. (Şekil 4.53)

İkiz villa	
zemin kat	
	<ul style="list-style-type: none"> Giriş Holü : 4.77 M² Vestiyer : 3.46 M² WC - Duş : 3.51 M² Merdiven Holü : 12.48 M² Salon : 41.30 M² Mutfak : 14.30 M² Oda : 11.30 M² Kapalı Teras : 15.60 M²
	<ul style="list-style-type: none"> Toplam : 106.72 M²
<p>Zemin katta ferah bir antreye bağlı, geniş bir salon, aydınlık bir mutfak çeşitli ihtiyaçlara cevap verecek tarzda bir oda, vestiyer nişi ve tesisat odası mevcuttur. Salonun ve mutfaktan açılan teraslarla zemin kat bahçe ile içiçe konumlandırılmıştır.</p>	
üst kat	
	<ul style="list-style-type: none"> Yatak Odası-1 : 11.35 M² Yatak Odası-2 : 13.30 M² Banyo : 4.59 M² Çamaşır : 2.31 M² Ebeveyn Yatak Od : 16.44 M² Ebeveyn Banyosu : 4.65 M² Soyunma Nişi : 3.61 M² Sofa : 9.04 M²
	<ul style="list-style-type: none"> Toplam : 65.29 M² Toplam Net Alan : 172.01 M² Toplam Brüt Alan : 230.00 M²
<p>Üst katta banyolu-soyunma odalı ebeveyn yatak odası ve farklı büyüklükte 2 oda, ortak banyo ve çamaşır odası yer almaktadır.</p>	

Tek villa																									
zemin kat	<table border="0"> <tr><td>Giriş Holü</td><td>5.67 M²</td></tr> <tr><td>Vestiyer</td><td>3.52 M²</td></tr> <tr><td>WC - Duş</td><td>3.86 M²</td></tr> <tr><td>Merdiven Holü</td><td>10.23 M²</td></tr> <tr><td>Salon</td><td>47.00 M²</td></tr> <tr><td>Mutfak</td><td>26.61 M²</td></tr> <tr><td>Çok Amaçlı Oda</td><td>15.00 M²</td></tr> <tr><td>Kapalı Teras</td><td>19.07 M²</td></tr> <tr><td>Net Kullanılır Alan</td><td>130.96 M²</td></tr> </table>	Giriş Holü	5.67 M ²	Vestiyer	3.52 M ²	WC - Duş	3.86 M ²	Merdiven Holü	10.23 M ²	Salon	47.00 M ²	Mutfak	26.61 M ²	Çok Amaçlı Oda	15.00 M ²	Kapalı Teras	19.07 M ²	Net Kullanılır Alan	130.96 M ²						
Giriş Holü	5.67 M ²																								
Vestiyer	3.52 M ²																								
WC - Duş	3.86 M ²																								
Merdiven Holü	10.23 M ²																								
Salon	47.00 M ²																								
Mutfak	26.61 M ²																								
Çok Amaçlı Oda	15.00 M ²																								
Kapalı Teras	19.07 M ²																								
Net Kullanılır Alan	130.96 M ²																								
üst kat	<table border="0"> <tr><td>Ebeveyn oda</td><td>20.00 M²</td></tr> <tr><td>Ebeveyn banyo</td><td>4.75 M²</td></tr> <tr><td>Ebeveyn giyinme</td><td>4.20 M²</td></tr> <tr><td>Yatak odası-1</td><td>15.82 M²</td></tr> <tr><td>Yatak odası-2</td><td>13.82 M²</td></tr> <tr><td>Çok amaçlı oda</td><td>8.16 M²</td></tr> <tr><td>Genç banyo</td><td>5.84 M²</td></tr> <tr><td>Hol</td><td>8.65 M²</td></tr> <tr><td>Teras</td><td>14.55 M²</td></tr> <tr><td>Toplam</td><td>95.79 M²</td></tr> <tr><td>Toplam Kullanılır Alan</td><td>226.75 M²</td></tr> <tr><td>Toplam Brüt Alan</td><td>287.75 M²</td></tr> </table>	Ebeveyn oda	20.00 M ²	Ebeveyn banyo	4.75 M ²	Ebeveyn giyinme	4.20 M ²	Yatak odası-1	15.82 M ²	Yatak odası-2	13.82 M ²	Çok amaçlı oda	8.16 M ²	Genç banyo	5.84 M ²	Hol	8.65 M ²	Teras	14.55 M ²	Toplam	95.79 M ²	Toplam Kullanılır Alan	226.75 M ²	Toplam Brüt Alan	287.75 M ²
Ebeveyn oda	20.00 M ²																								
Ebeveyn banyo	4.75 M ²																								
Ebeveyn giyinme	4.20 M ²																								
Yatak odası-1	15.82 M ²																								
Yatak odası-2	13.82 M ²																								
Çok amaçlı oda	8.16 M ²																								
Genç banyo	5.84 M ²																								
Hol	8.65 M ²																								
Teras	14.55 M ²																								
Toplam	95.79 M ²																								
Toplam Kullanılır Alan	226.75 M ²																								
Toplam Brüt Alan	287.75 M ²																								

Şekil 4.53: Yamaç Evleri konut tipleri

Konut Büyüklükleri: Yerleşmenin konut büyüklükleri 172 m², 226 m² olarak tanımlanmıştır. Yerleşmenin büyüklüğü göz önünde tutularak çok fazla çeşitliliğe gidilememiştir.

Yamaç Evleri Yerleşmesi Değerlendirme

Yerleşme;

- Sakın ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturmak amaçlanmıştır.
- Ruhsatlı konut alanında yer almaktadır.
- Mevcut gelişmeler ile benzerlik göstermektedir.
- Otoyol ve toplu taşıma bağlantısı vardır.
- Geleneksel ve yerel özellikleri içermemekte ancak doğal çevre ile uyum içindedir.
- Yerleşme 46 adet villa tip yapıdan oluşmaktadır.
- Kentsel kırsal arası ölçekler sisteminin kırsal özelliğine uymaktadır.
- Merkez kullanımları sadece yerleşmeye hizmet edecek biçimde tasarlanmıştır.
- Tanımlı yapay sınırları vardır. Araç yolu ve orman arazisi ile doğal sınırları oluşmuştur.
- Merkezden 400 m yarıçapı mesafede büyüklüktedir.
- Ağ tipleri tanımlanmamıştır.
- Alternatif ulaşım gerektirmemektedir.
- Her konutun kendine ait otopark alanı bulunmaktadır.

- Yeşil alanlar yerleşme içinde dengeli dağıtılmıştır.
- Kentsel tasarım bütünlüğünü kısmen yakalamaya çalışmıştır.
- Farklı amaçlara hizmet eden sokak çeşitliliği yoktur. Tanımlı araç yolu bulunmaktadır.
- Farklı silüetler tanımlanmamıştır.
- Tanımlı kamusal mekanlar vardır.
- Yapı adası tipleri tanımlanmıştır.
- Konut tipleri plan bazında çeşitlilik içermektedir. Geleneksellik içermemektedir.
- Her aile büyüklüğü için 400 m2 üstünde konut büyüklüğü kullanılmamıştır.

4.6.2.5. Cihannüma Evleri

Cihannüma Evleri, butik bir site yerleşimi olarak tasarlanmıştır. Bölgede bulunan ve yeni tasarlanan butik site yerleşmelerine örnek teşkil etmesi amaçlanarak incelenmiştir. (Tablo 4.6.) (Şekil 4.54.)

Tablo 4.6: Cihannüma Evleri Genel Bilgi¹⁰⁰

Yerleşme Adı:	Cihanuma
Firma:	Metay yapı
Yapım Yılı:	2007 -2009
Ulaşım:	Boğaz Köprülerine 30 dk, Kadıköy'e 25 dk.
Konum:	Anadolu Yakası, Ömerli
Konut Adedi:	40 adet villa daire
Alan:	2 ha
Yeşil Alan:	Villa bahçeleri
Otopark:	Açık otopark
Kamusal Alan:	Yüzme havuzu, yönetim binası
Konut Tipleri:	Villa daire
Konut Büyüklükleri:	91 m2

Planlama Süreci Ve Genel Yerleşim İlkeleri



Şekil 4.54: Cihannüma Evleri yerleşim planı

Cihannüma yerleşmesi şehrin stresinden uzak sakin huzurlu bir ortamda yaşam alanı oluşturmayı hedeflemiştir. Tasarım butik bir konut projesidir. Yerleşme sakinleri genelde hafta sonu evi olarak yerleşmeyi tercih etmişlerdir. (Şekil 4.55)

¹⁰⁰ <http://www.cihannuma.com.tr/>



Şekil 4.55: Cihannüma Evleri site içi genel görünüm

Bölge ve Kent Ölçeği

Kent Bütünü İçindeki Yeri: Yerleşme orman alanı ile komşu gelişme konut alanı olarak belirlenmiş bir alanda yer almaktadır. Yerleşmenin çevresindeki konut gelişmeleri de bahçe için müstakil villalar şeklindedir.

Mevcut Gelişmeler ile Uyum: Yerleşme çevresindeki müstakil villa olgusu ile uyum içindedir. Fakat köy yerleşmesi ile aynı oranda uyumlu değildir. Yerleşme bölgenin konut kalitesinin artmasına yarar sağlamaktadır.

Ulaşım Bağlantıları: Yerleşme şile otobanına 15 dk araç mesafesindedir. Ayrıca Boğaz Köprülerine 40 dk, Kadıköy'e 35 dk. araç mesafesindedir. Şile otobanından geçen toplu taşıma bağlantıları da ulaşımaya yardımcı etkenlerdir.

Geleneksel, Yerel ve Doğal Özellikleri ile Uyum: Yerleşme yerel özellikleri içermemektedir. Ancak geleneksellik içermektedir. Tasarımlar Akdeniz mimarisini yansıtmaktadır. Çevredeki yeni gelişmelerle de uyumludur. (Şekil 4.56.)



Şekil 4.56: Cihannüma Evleri site içi genel görünüm

Büyükük: Cihannüma butik bir konut projesidir. 5 adet ikiz villa yapısından oluşmaktadır. 40 adet daire olarak tasarlanmıştır. (Şekil 4.55.)

Komsuluk Birimi Ölçeği

Bölgeleme Özellikleri: Yerleşme kentsel kırsal arası ölçekte kırsal ölçek özelliklerine uygundur.

Merkez Özellikleri: Yerleşmenin tanımlı bir merkezi yoktur. Yüzme havuzu, spor salonu ve yönetim binası bulunmaktadır. (Şekil 4.57)

Sınırları: Yerleşmenin tanımlı yapay sınırları bulunmaktadır. Bunun yanında orman alanı ile doğa sınırlandırılmıştır.



Şekil 4.57: Cihannüma Evleri site sınırları - kamusal mekanları-çocuk oyun alanları

Büyükük: Merkezden yürüyüş mesafesi büyüküğündedir. Belde merkezinden 15 dk araç mesafesi uzaklığındadır.

Ağ Tipleri: Tanımlı bir ağ tipi yoktur. Yerleşmenin giriş kısmında 1 araç yolu tasarlanmıştır. Site içindeki diğer yollar yayalara özeldir.

Alternatif Ulaşım: Alternatif bir ulaşım sistemi gerektirmemektedir.

Otopark Alanı: Site girişinde her daireye yetecek büyüklükte açık otopark alanı bulunmaktadır.

Yeşil Alan: Yerleşmede araç ve yaya kullanımları dışındaki bütün alanlar yeşil olarak tasarlanmıştır. Yerleşme bulunduğu alanında etkisiyle yeşillikler ile sınırlandırılmış bir bölgededir. (Şekil 4.58)



Şekil 4.58: Cihannüma Evleri yeşil alan dağılımı

Kentsel Tasarım Bütünlüğü: Yerleşme planında kentsel tasarım bütünlüğü konutların yola yakın konumlandırılması ve bahçelerin arkada kalması ile sağlanmıştır. Arazi durumuna göre yamaçta kalan yerleşmede bina yüzleri yamaca karşı çevrilmiştir ve bütün blokların manzara hakim olarak yerleştirilmesi hedeflenmiştir. (Şekil 4.59) Ortak alanlar ile araç yolu bağlantısı yaya yolları ile sağlanmıştır. Konut tiplerindeki tasarımlar ise minimal bir anlayış içindedir. Balkonlar oldukça geniş düşünülmüştür. Bina cephelerinde ise geleneksel çıkmalar saçaklar baca detayları dikkat çekmektedir. Sitede beyaz-yeşil ve mavi ana temayı oluşturmaktadır.



Şekil 4.59: Cihannüma Evleri konut ve site tasarım

Konut ve Yakın Çevre Ölçeği

Sokaklar: Yerleşmede tanımlanmış bir sokak sistemi bulunmamaktadır.

Sokak Silüetleri: Silüetlerde farklılaşma yaratılmamıştır.

Kamusal Mekanlar: Tanımlı kamusal mekanları vardır. Kafeterya, yüzme havuzu, fitnees salonu, tenis kordu alanları bulunmaktadır.

Yapı Adası Tipleri: Tanımlanmış yapı adası tipleri yoktur.

Konut Tipleri: Yerleşmede tek tip konut bulunmaktadır. Bu konut tipi ikiz villa yapısının 1 katını oluşturmaktadır. (Şekil 4.60)



• Ebeveyn yatak odası	14 m ²
• Yatak Odası	11 m ²
• Salon - Açık Mutfak	32 m ²
• Banyo - WC	3 m ²
• Teras	14 m ²
Bürüt	92 m ²

Şekil 4.60: Cihannüma Evleri plan tipleri

Konut Büyüklükleri: Yerleşmenin konut büyüklüğü 92 m²'dir. Konut büyüklükleri çeşitlilik içermemektedir.

Cihannüma Yerleşmesi Değerlendirme

Yerleşme;

- Sakın ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturmak amaçlanmıştır.
- Ruhsatlı konut alanında yer almaktadır.
- Mevcut gelişmeler ile benzerlik göstermektedir.
- Otoyol ve toplu taşıma bağlantısı vardır.
- Geleneksel özellikleri içermektedir ve doğal çevre ile uyum içindedir.
- 40 adet daireden oluşmaktadır.
- Kentsel kırsal arası ölççekler sisteminin kırsal özelliğine uymaktadır.
- Merkez kullanımları sadece yerleşmeye hizmet edecek biçimde tasarlanmıştır.
- Tanımlı yapay sınırları vardır. Araç yolu ve orman arazisi ile doğal sınırları oluşmuştur.
- Merkezden 400 m yarıçapı mesafede büyüklüktedir.
- Ağ tipleri tanımlanmamıştır.
- Alternatif ulaşım gerektirmemektedir.
- Ortak otopark alanı bulunmaktadır.
- Yeşil alanlar yerleşme içinde dengeli dağıtılmıştır.
- Kentsel tasarım bütünlüğünü kısmen yakalamaya çalışmıştır.
- Tanımlı bir sokak sistemi bulunmamaktadır.
- Farklı silüetler tanımlanmamıştır.
- Tanımlı kamusal mekanlar vardır.
- Yapı adası tipleri tanımlanmamıştır.
- Konut tipleri çeşitlilik içermemektedir.
- Her aile büyüklüğü için 400 m2 altında konut büyüklüğü kullanılmamıştır.

4.7. BÖLÜM SONUCU

İstanbul hızlı kentleşme surecinden şüphesiz en çok etkilenen ilimizdir. Bu süreç doğrultusunda İstanbul kent çeperlerine doğru yoğun bir akış söz konusudur. Kent çeperlerinde oluşan bu yerleşmelere bir örnek de Çekmeköy'dür.

Çekmeköy, İstanbul'un Anadolu Yakasında yer alan, ilçe olmadan önce güneyde Sarıgazı beldesi kuzeyde Alemdar ve Taşdelen beldeleriyle komşu, etrafı orman işletmesine bağlı alanlara çevrili bir belde belediye durumundaydı. 21 Mart 2008 tarihinden itibaren düzenlenen yeni ilçe sınırlarıyla birlikte Taşdelen, Ömerli ve Alemdar beldeleri ile birleşerek sınırlarını genişletmiş ve ilçe belediyesi olmuştur. Böylelikle yeni ilçe güney sınırı Şile yolu olarak düzenlenmiştir.¹⁰¹

Köy çehresini 10 yıl öncesine kadar koruyan Çekmeköy, Tem ve II. Boğaz Köprü bağlantı yollarının açılması, Şile otobanın yapılması, depreme dayanıklı zemini ve bozulmamış doğasıyla son yıllarda orta ve ortanın üstü gelir seviyesine sahip olanların gözde yerleşim merkezlerinden biri haline gelmiştir.

Son birkaç yılda bölgeye yatırım yapan Ekşioğlu, Ağaoğlu, Dumankaya, Sinpaş gibi büyük inşaat firmaları bölgeyi cazibe merkezi haline getirmiştir. Tüm bunlarla birlikte Çekmeköy'ün yüzde 42'si doğal orman örtüsüyle kaplıdır.

Söz konusu hızlı kentleşme süreci Çekmeköy için ciddi bir tehlike oluşturmaktadır. Tehlike, doğal kaynaklarla çevrili olan Çekmeköy'ün sınırlarını zorlayarak ilçeye baskı yapmaktadır. Çekmeköy'ün büyük bölümünün orman alanı olması nedeniyle yapılaşma kentin çeperlerine doğru gelişmemiştir. Nitekim bu alanların zamanla 2B ormanı arazisi(orman vasfını yitirmiş alanlar) statüsüne geçmesiyle, (özellikle) inşaat şirketleri tarafından bu alanlarda siteler yapılarak yerleşme tehlikeli biçimde orman alanlarına doğru yönelmeye başlamıştır.

¹⁰¹ www.emlakgündemi.com

Günümüzde, Çekmeköy’de üst gelir grubu ile alt ve orta gelir grubu birlikte yaşamaktadırlar. Bu birlikte yaşamanın bir takım mekansal farklılaşmaları beraberinde getirmesi de kaçınılmazdır. Bu durum, site dışında yaşayan nüfus ile sitelerde yaşayan nüfus arasında bir uyum sorunu oluşturmaktadır. Özellikle arsaları değerli olan fakat ekonomik açıdan dar gelirli olan insanların, konutlarını satarak başka yerlerde yaşamayı tercih etmeleri de bu durumun doğurduğu bir sonuçtur.

İstanbul’un yeni yerleşim alanlarından biri olan Çekmeköy, yeni kentçilik anlayışına en uygun gelişen ilçe konumundadır. İlçe genelde villa tipi konutlardan veya çok katlı, içinde birçok fonksiyonu barındıran lüks apartmanlardan oluşmaktadır. Çekmeköy ‘de bireysel ölçekte konut yapımına az rastlanmaktadır. Yapılan konutlar da genelde yüksek fiyatlardan alıcı bulunduğundan, Çekmeköy giderek lüks bir yaşam merkezi haline dönüşmektedir.

Çekmeköy Belediye sınırları ÇDP da görüldüğü gibi orman alanı ve su havza sınırına yakın bir alanda yer almaktadır. Çekmeköy – Taşdelen – Alemdar ve Ömerli bölgelerindeki yerleşimler yoğunluğu kontrol altında tutulacak alanlar olarak belirlenmiştir. Ayrıca, Ömerli bölgesi su havza sınırına yakın bir alanda yer aldığı için koruma alanı olarak belirlenmiştir. Bölgedeki tarım alanları Riva deresi ve Ömerli barajı da koruma sınırları dahilinde kalan alanlardır.¹⁰²

Çekmeköy konut yerleşim alanları merkezde yoğunlaşarak kırsal kesime doğru saçaklanmaktadır. Çekmeköy’de ilk site olgusunun başlamış olduğu Çekmeköy merkezi artık yoğun yapılaşmasıyla sakin ve huzurlu ortamdan uzaklaşmaktadır. Yapılaşma giderek orman ve su havzalarına doğru ilerlemekte ve bu koruma alanlarını tehdit etmektedir. Bu tehdidi dikkate alarak çalışma alanı olarak Ömerli Ormanı ve Ömerli Barajı koruma alanı sınırına yakın konumlanmış site yerleşimlerinin alanı olan Ömerli bölgesini çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Çekmeköy – Ömerli yerleşmesini yeni kentleşme akımı kriterleri çerçevesinde değerlendirildiğinde bunu bir tabloyla özetleyebiliriz. (Tablo 4.7)

¹⁰² 1/100.000 ÇDP analizi

Tablo 4.7: Çekmeköy-Ömerli Yerleşmesinin Yeni Kentleşme Akımı Kriterleri Çerçevesinde Değerlendirilmesi (EK-17)¹⁰³

ÇEKMEKÖY- ÖMERLİ YERLEŞMESİNİN YENİ KENTLEŞME AKIMI KRİTERLERİ ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ					
DEĞERLENDİRİLEN SİTE YERLEŞMELERİ	KASABA EVLERİ	OPTİMUM EVLERİ	ÖMERLİ PARK EVLERİ	YAMAÇ EVLERİ	ÇİHANNUMA EVLERİ
Planlama Süreci ve Genel Yerleşim İlkeleri	Sakın ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturulmak. Orman ve su havzası içinde ruhsatlı konut alanı	Sakın ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturulmak. Orman ve su havzası içinde ruhsatlı konut alanı	Sakın ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturulmak. Orman ve su havzası içinde ruhsatlı konut alanı	Sakın ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturulmak. Orman ve su havzası içinde ruhsatlı konut alanı	Sakın ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturulmak. Orman içinde ruhsatlı konut alanı
Kent Bütünü İçindeki Yeri	Mevcut gelişmelerle uyumlu	Mevcut gelişmelerle uyumlu	Mevcut gelişmelerle uyumlu	Mevcut gelişmelerle uyumlu	Mevcut gelişmelerle uyumlu
	Toplu taşıma ve araç bağlantı yolu	Toplu taşıma ve araç bağlantı yolu	Toplu taşıma ve araç bağlantı yolu	Toplu taşıma ve araç bağlantı yolu	Araç bağlantı yolu
Ulaşım Bağlantıları	Geleneksel ve doğal özellik	Geleneksel ve doğal özellik	Geleneksel ve doğal özellik	Geleneksel ve doğal özellik	Geleneksel ve doğal özellik
	Yerleşme, yerel özellikler	Yerleşme, yerel özellikler	Yerleşme, yerel özellikler	Yerleşme, yerel özellikler	Yerleşme, yerel özellikler
Bölge ve Kent Özeği	750 adet	160 adet	46 adet	46 adet	5 adet
	Merkez ve yoğunluk farkı	Merkez ve yoğunluk farkı	Merkez ve yoğunluk farkı	Merkez ve yoğunluk farkı	Merkez ve yoğunluk farkı
Bölgeleme Özellikleri	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez
	Yapı ve doğal unsur	Yapı ve doğal unsur	Yapı ve doğal unsur	Yapı ve doğal unsur	Yapı ve doğal unsur
Merkez Özellikleri	Merkezin yitirilmiş mesafesinden büyük	Merkezin yitirilmiş mesafesinden büyük	Merkezin yitirilmiş mesafesinden büyük	Merkezin yitirilmiş mesafesinden büyük	Merkezin yitirilmiş mesafesinden büyük
	AG sistemi ve yaya bağlantı yolları	AG sistemi ve yaya bağlantı yolları	AG sistemi ve yaya bağlantı yolları	AG sistemi ve yaya bağlantı yolları	AG sistemi ve yaya bağlantı yolları
Sınırları	Alternatif ulaşım	Alternatif ulaşım	Alternatif ulaşım	Alternatif ulaşım	Alternatif ulaşım
	Her konuta ve ortak kullanıma ait otopark alanı	Her konuta ve ortak kullanıma ait otopark alanı	Her konuta ve ortak kullanıma ait otopark alanı	Her konuta ve ortak kullanıma ait otopark alanı	Ortak kullanıma ait otopark alanı
Büyüklik	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları
	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük
AG Tipleri	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar
	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar
Alternatif Ulaşım	Meydanlar, ortak mekanlar, çocuk parkları	Meydanlar, ortak mekanlar, çocuk parkları	Meydanlar, ortak mekanlar, çocuk parkları	Meydanlar, ortak mekanlar, çocuk parkları	Ortak mekanlar, çocuk parkları
	Ortasokak ada yapısı	Gri ada yapısı	Ada yapısı	Ada yapısı	Ada yapısı
Otopark Alanı	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
Yeşil Alan	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
Kentel Tasarım Bütünlüğü	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
Sokaklar	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
Sokak Sıhhatleri	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
Kamusal Mekanlar	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
Yapı Adası Tipleri	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
Konut Tipleri	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
Konut Büyüklükleri	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik
	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik	Çeşitlilik

¹⁰³ Not: Gri fondaki kutular akımın desteklediği kriterleri göstermektedir.

Çekmeköy Ömerli bölgesinde site yerleşimlerini sınıflandırırken yapılaşma, planlama kentsel donatılar ve konumları itibari ile 5 site yerleşmesi seçilmiş ve yeni kentleşme akımı kriterlerince planlama süresi ve genel yerleşim ilkeleri, kent ve bölge ölçeği, komşuluk birimi ölçeği, konut ve yakın çevresi ölçeği olmak üzere 4 ana bölümde detaylı olarak incelenmiştir.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda Ömerli bölgesindeki site yerleşimleri ‘sakin ve huzurlu bir ortamda yaşama alanı oluşturma’ hedeflerini yakalamışlardır. Site yerleşmelerinde yoğunluk ve yapı bloğu sayısı azaldıkça akım kriterlerinden uzaklaşıldığı sonucuna varılmıştır. Yerleşmeler belli ölçeklerde yeni kentleşme akımı kriterlerini destekliyor olsalar da kentsel tasarım projesi olarak bütünlük sağlayamamışlardır.

Bölgedeki sitelerin kapalı site mantığı ile inşa edilmiş olması buldukları kırsal yerleşmeye herhangi fayda sağlamamıştır. Bu lüks kapalı siteler bölgeyi gelir gruplarına bölmektedirler. Bölgedeki arazi fiyatlarını yukarı çekmeleri, bölgedeki yerel halkın arsalarını inşaat firmalarına satmak zorunda bırakmaktadır.

Bu site yerleşim alanları Orman ve İSKİ su havzasında olan Ömerli bölgesini koruma alanlarına doğru genişletmektedir. Zaman içerisinde bu alanda yapılacak olan yeni yatırımlar bu koruma alanları için tehdit niteliği kazanacaktır. Bölgeye yapılacak olan yatırımların kontrol altında tutulması gerekmektedir.

4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Ülkemizde genel olarak artan nüfusun yanında, kırsal alanlardan kentlere doğru nüfus göçü, belirgin bir biçimde sürmektedir. Öte yandan son yıllarda hızlanan toplu konut inşaatları yeni yerleşim yerlerinin açılmasına yol açmaktadır. Böylelikle kentler hızla genişlemekte ve bir yandan gecekondu mahalleleri, diğer yandan büyük ve çok katlı yapılar, geniş yollar ve sanayi kuruluşlarıyla belirgin bir değişime uğramaktadır.

Ülkemizde nüfus artışı, 1950 yıllarına kadar durağan, 1950–1970 yılları arasında hızlı ve 1970 sonrasında bir yavaşlama sürecine girmiştir. 80’li yıllarda tekrar hızlı bir artış göstermeye başlamıştır. Bu nüfus artışının etkenleri olarak hızlı kentleşmeyi kent sınırlarının büyümesi ve çeperlere doğru genişlemesi takip etmiştir.

Bu değişime bağlı olarak ortaya çıkan önemli sorunlardan biri de doğal ortamlar üzerindeki baskının artmasıdır. Bu baskı, doğal alanlar ve tarım arazilerinin yerleşim alanlarına dönüşmesi ve çevre kirlenmesine neden olmakta ve giderek yoğunluk kazanan yapay bir yaşama ortamının oluşmasına yol açmaktadır.

İstanbul kentinin bu süreci yaşamasındaki en temel sorun; kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçekli politikalarla dengelenememesine dayanmaktadır. İstanbul üzerinde oluşan aşırı talebin yerel yönetimlerce de karşılanamaması, kentin kontrolsüz bir biçimde büyümesi sonucunu doğurmuştur.

Sanayi yerleşim alanlarının ana ulaşım aksları boyunca gelişerek yayılması, İstanbul kentinin kontrolsüz gelişimini önemli ölçüde etkilemiştir. Yerleşim alanları İstanbul’un çeperlerine doğru bir saçaklanma göstermiştir. 1970’lerde İstanbul aşırı nüfus yığılmasının etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinmelerinde önemli boyutlara varan sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu, Boğaz’ın iki yakasının bir köprü ile bağlanması olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa zamanda kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

2.Boğaz Köprüsünün ve TEM bağlantısının açılmasıyla İstanbul hızlı büyüme ve saçaklanma sürecine girmiştir. Bu süreç günümüzde planlı ve plansız bir biçimde şekillenmekte ve İstanbul kentinin çehresini her sene biraz daha değiştirmektedir.

Ulaşım yatırımlarının arazi kullanım kararlarının destekleyici ve tetikleyicisi olarak kullanımı ve talep yönetiminin etkinleştirilmesi gerekirken ne yazık ki bu güne kadar bu süreç ters işlemiş, ulaşım yatırımlarını fırsat bilen arazi yatırımcıları bu alanları rant kazanmak için kullanmışlardır. Özellikle I ve II. köprüler sonrasındaki gelişmeler izlendiğinde, bu yatırımların kent makroformunu kuzeye ve orman alanlarına doğru geliştirerek 2B (vasıfsız orman alanlarının yerleşmeye açılması) sorununa yol açtığı ve su toplama havzaları içerisinde kaçak yapılaşmalar ile halen çözümler üretilmeye çalışılan sorun alanlarının (**Çekmeköy, Alemdar, Taşdelen, Ömerli**, Sarıgazi, Samandıra, Sultanbeyli vb.) ortaya çıkmasına neden olduğu görülmektedir.

Bu süreç doğrultusunda İstanbul kent çeperlerine doğru yoğun bir akış söz konusu olmuştur. Kent çeperlerinde oluşan bu yerleşmelerden bir örneği de Çekmeköy'dür.Çekmeköy sınırları orman ve su toplama havzaları içinde bulunmakla birlikte ulaşım aksları yönünden kente yakın bir konumdadır. Bu ulaşım rahatlığı Çekmeköy'ün son 10 yılda çok hızlı bir yapılaşma yaşamasına neden olmuştur. 10 yıl öncesine kadar İstanbul'un uzak kırsal yaşam alanı olan bölge TEM ve II. Boğaz Köprüsü bağlantı yollarının açılması, Şile otopanının yapılması, depreme dayanıklı zemini ve doğasıyla son yıllarda orta ve ortanın üstü gelir seviyesine sahip olanların gözde yerleşim merkezlerinden biri haline gelmiştir.

İstanbul kentinin yaşadığı bu değişim, bir biçimde A.B.D.'deki ilk banliyöleri anımsatmaktadır. Zenginler aşırı kalabalık olan şehir merkezlerini terk ederek geniş araziler üzerinde inşa edilmiş büyük evlere doğru kaymaktadır. Aradaki tek fark, A.B.D.'deki ilk banliyölerde yollar yeterince genişti ve orada hala bir trafik sıkışıklığı yaşanmamakta, İstanbul'da ise şehrin dışına çıkmak, giderek daha da sıkışan trafikte daha çok zaman harcamak anlamına gelmektedir. Bir diğer fark da, Amerikan banliyöleri kapalı topluluklar değildi, İstanbul'dakilere nazaran daha

organik şekilde geliştirilmişti. Aynı zamanda dikkati çeken bir diğer konu da, kent çeperlerindeki bu yeni yerleşim alanlarında yaşamayı tercih eden insanlar zamanla yeniden şehir merkezine dönmeye başlamıştır.

Şehrin içindeki ve dışındaki bu yeni gelişmelere bakıldığında, bu modellerin çoğunlukla A.B.D.'den kopya edildiği ileri sürülebilir. Bu kısmen doğru olmakla birlikte, modellerin birçok bakımdan değiştirildiği dikkati çekmektedir. Amerika Birleşik Devletlerinde yaklaşık yüz yıl önce ilk kurulan banliyöler ilk olarak zengin insanları çekmişti. Bu insanlar geniş araziler üzerine kurulu daha büyük evlerde yaşamak için şehir merkezlerini terk ettiler.

Amerika'da 20. y.y başlarında oluşan bu süreç, II. Dünya savaşı sonlarında yeni bir tasarım yaklaşımının ortaya çıkmasıyla değişmeye başlamıştır. Yeni tasarımcılar, Mevcut banliyö tipi yaşamın toplumu parçalara böldüğünü, insanları arkadaşlarından ve akrabalarından ayırdığını, toplum arasındaki bağları kopardığını ve kirlilik, sağlık sorunları, artan suç oranına, doğanın yok edilmesine ve özgürlüğün sınırlanmasına yol açtığını ve 20. Yüzyılın sonlarında önemli bir sorun haline geldiğini savunmuşlardır.

Kentsel alanlarda meydana gelen bu bozukluklara çözümler üretmek amacıyla yeni planlama biçimleri bulmak için çalışmalar başlamış, yaşam biçimlerine göre planlama yapmak hedeflenmiştir. Eski yıllarda yapılan geleneksel kent planlarına bakılarak yeni planlama anlayışları geliştirilmeye çalışılmıştır.¹⁰⁴

Bu çalışmalar sonunda, kentsel yerleşmelerin sosyal ilişkileri sağlayacak, yerel özellikleri taşıyacak, kullanıcıların kendilerini ait hissedebilecekleri, geçmişle bağlantı kurabilecekleri kültürel simgelerin yer alacağı bir planlama akımı üzerinde durulmuştur. Yeni kentleşme akımı bütün bu çalışmaların sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

¹⁰⁴ <http://www-ref.usc.edu/~pgordon/urbanism.html/>

Yeni kentleşme akımı, II. Dünya Savaşı sonrasındaki gelişmelerin kentlerin fiziksel ve toplumsal yapısındaki olumsuz etkilerini düzeltmek amacıyla gelişmiştir. Bu etkiler kent içi ve kent dışı yerleşmelerde insan ölçeğinin kaybolması ve doğal alanların zarar görmemesi doğrultusunda fiziksel ve sosyal çevrenin bütünlüğünün bozulması olarak tanımlanmıştır.

Yeni kentleşme akımı bu sorunların çözülmesinde insan ölçeğinde bireylerin arasındaki etkileşimin sağlanabileceği, kullanımlarda ve nüfusta çeşitliliği içeren, yürünebilir ölçekte, yaşam alanları inşa etmeyi hedeflemiştir.

Yeni kentleşme akımı, yeni yerleşim yaratmanın ötesinde mevcut yerleşmelerde de yaşam kalitesini yükseltmeyi hedeflemekte, geleneksel 'yaşam için mekân' yaratma anlayışına yeniden sahip çıkmaktadır.¹⁰⁵

Yeni kentçiler, kentsel tasarımdaki hataların yanlış kamusal politikalara ve iyi düşünülmemiş yatırım uygulamalarına bağlı olduğunu ifade ederek, kamusal politika uygulamalarının içermesi gereken kuralları tanımlamışlardır. Bu kurallar: mahallelerin kullanımını ve nüfusta çeşitliliği içermesi; yerleşmelerin araba için olduğu kadar yayalara yönelik düzenlenmesi; kentler ve kasabaların fiziksel yapılarının, kamusal mekânlarının ve kamusal kurumlarının tanımlanması; kentsel mekânların mimari ve peyzaj tasarımı ile biçimlenmesi ve yerel tarihin, iklimin, ekolojinin ve tarihi yapıların değerinin bilinmesi gerektiği olarak tanımlamışlardır.

Yeni kentleşme akımı transit ulaşım merkezleri aktarımlı kentsel gelişim proje uygulamaları ekolojik prensipleri içeren yerleşmelerin bölgesel ölçekte oluşturulmuş bir ulaşım sistemi boyunca konumlandırılmasının farklı örneklerini oluşturmaktadır. Bu ulaşım sistemi metropoliten alan bütününde tanımlanmaktadır.

Kent merkezlerinde yeniden fonksiyon verilerek düzenlenecek alanlarda ve doldurulması gereken alanlarda, kent dışında yer alan yeniden düzenleme ya da yeni

¹⁰⁵ KELBAUGH,D.,(2002)The New Urbanism,Reading In Urban Theory

yerleşme alanlarında metropoliten bütünlüğün sağlanması amacıyla aynı kuralların uygulanması gerektiği ortaya koyulmuştur. Bunun için bölge-metropolis-kent, yerleşme-mahalle-koridor ve sokak-yapı adası- bina ölçeklerinde tanımladıkları kurallar ile kentin bu üç farklı ölçekte benzer tasarım kurallarına göre düzenlenmesi hedeflenmiştir.

Yeni kentleşme akımı kapsamındaki ilkeler çerçevesinde; İstanbul yeni yerleşim ve gelişim alanlarından Çekmeköy - Ömerli örneği incelendiğinde aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır:

I. Bölge-Metropolis-Kent ölçeğinde;

- **İnsanlar arasındaki ilişkilerin yeniden yapılandırılmasına önemlidir. Bunun için bir yere ait olma duygusu, bir topluma ait olma hissinin yeniden yaratılması hedeflenmeli**

Çekmeköy- Ömerli yerleşmesi kimliğini tanımlanırken, sakin ve huzurlu yaşama ortamı sağlamak ve geleneksellik içermeyi hedeflediği tespit edilmiştir.

- **Sadece gelenekselliğin yansıtılmasının ötesinde metropoliten bölgelerinde bir bütün olarak var olmasına yönelik öneriler de geliştirilmeli**

Çekmeköy – Ömerli yerleşmesinde seçilen yerleşim alanlarının orman ve su toplama havzasında ya da yakınlarında gelişmekte olduğu görülmüştür. Seçilen yerleşimlerin mevcut gelişmeler ile uyumlu bir gelişme gösterdiği ve çevreye farklı bir nitelik kazandırdığı saptanmıştır. Ulaşım bağlantıları olarak hem toplu taşıma sistemine yakın konumlarda buldukları hem de araç yolu bağlantısı içermektedirler.

- **Yerleşmelerin geleneksel, yerel ve doğal özellikler ile uyum göstermeleri kent bütünlüğünün sağlanması ve doğal alanların korunması açısından önemlidir**

Seçilen yerleşme alanında yerleşim planları ve konut yapılarının, geleneksel ve doğal özelliklerle uyum gösterdikleri ancak yerel özellikler ile uyumlu olmadıkları tespit edilmiştir.

II. Yerleşme-Mahalle-Koridor;

- **Yerleşmelerde, temel kentsel tasarım kurallarının komşuluk birimi ölçeğinin yeniden düzenlenmesi ve kendine has bir şekilde yerleştirilmeli**
- **Yerleşmelerin parçalarını düzenlemeye yönelik olarak insan çevresinin tüm elemanlarını kentselden kırsala giden ölçekler çeşitliliğinde organize edilmeli**

Çekmeköy- Ömerli yerleşmesinde bu ölçek, kentsel ve kırsal yaklaşımli plan tasarımlarından birkaç özelliğini yerleşme planı büyüklükleri ile bağlantılı olarak içermektedir.

- **Yerleşmelerde merkez ana kamusal mekanlardan biri olarak tanımlanmıştır. Merkezlerin tanımlanması, toplulukların sosyal kimliğinin oluşmasındaki için önemli bir etkidir.**

Seçilen yerleşmelerde merkez ve kullanımları tanımlanmış, merkezlerin yerleşme sakinlerine hitap eder biçimde tasarlandığı görülmüştür.

- **Yeni kentleşme akımında sınırın her zaman bir ihtiyaç değildir.**

Seçilen yerleşmelerde ise, doğal ve yapay sınırlara önem verilen tasarımlar yapılmıştır.

- **Yerleşmelerin dolaşım ağları organik ve grid olarak, yaya dolaşımını destekler biçimde ve süreklilik oluşturmalı**

Seçilen yerleşmelerde ağ sistemleri yerleşmenin büyüklüğüne göre tanımlanmıştır. Organik ve grid ağlar görüldüğü gibi tek bir sosyal donatı etrafında şekillenen yerleşim alanları da bulunmaktadır.

- **Yerleşmelerde alternatif ulaşım olanakları sağlanmalı ve yerleşmenin otomobil hakimiyetinden kurtarılması açısından bir gereklilik olarak tanımlanmalı**

Seçilen yerleşim alanlarında alternatif bir ulaşım sistemi tanımlanmamıştır.

- **Otopark alanlarının kamusal mekanların önüne geçmesi ve kentlerde kayıp alanların oluşumunu engellenmeli**

Seçilen yerleşmelerde otopark alanları, kamusal mekanlar ve kayıp alanların oluşmamasına önem verilerek tasarlanmıştır.

- **Yeşil alan sistemi; parklar, parsel içi yeşil alanlar, oyun alanları, topluluk parkları olarak çeşitlilik içeren bir sistem olmalı ve bu sistemin yerleşme içinde dengeli bir biçimde dağıtılması**

Seçilen yerleşim alanlarında ise yeşil alanlar parsel içlerinde ve kamusal mekanlarda dengeli olarak dağıtılmıştır. Bölgenin orman alanı içinde olduğu düşünüldüğünde tasarımda yeşil alan oluşturmaları çok zor olmamıştır.

- **Yerleşmelerin tasarlanmasında, kentsel tasarım bütünlüğü oluşturulmalı**

Seçilen yerleşim alanları yerleşim planlarında ve konut tiplerinde bir kentsel tasarım bütünlüğü yakalamayı hedeflemişlerdir. Ancak bu kentsel tasarım bütünlüğü sadece site içlerinde kalmış ve yerel bir bütünlük sağlanamamıştır.

III. Sokak-Yapı Adası- Bina;

- **Sokaklar, yapı adaları ve binalar iyice düşünülerek bir araya getirilmeli, sokaklar ve kamusal mekanlar ortak kullanım alanları olarak tanımlanmalı, sokaklar ve meydanlar yayalar için güvenli olmalı ve yerleşme içinde yaşayanlara karşılaşma olanağı verecek biçimde tasarlanmalıdır.**

Seçilen yerleşmelerde sokak kullanımları arasında bir farklılaşma yaratılmamıştır. Sokaklar genelde araç kullanımları için tasarlanmıştır. Ayrıca, kamusal mekanlar tanımlanmıştır. Genelde bu tanımlamalar meydanlar, spor alanları, rekreasyon alanları, sosyal ve kültürel alanları içermektedir.

- **Sokak silüetlerinin tanımlanması ve farklılaşma yaratılmasına yerleşme içinde çeşitlilik oluşturmak açısından önem verilmelidir.**

Seçilen yerleşmelerin genelinde farklılaşma yapılmadığı ve sokak silüeti içermediği görülmüştür.

- **Yapı adaları şehrin bina dokusu ve kamusal alanını ortaya koyan öğeler olarak yerleşme tasarımında yer almalıdır. Yapı adası biçimleri organik ya da köşeli (kara, dikdörtgen) biçimlerde tasarlanmalıdır.**

Seçilen yerleşmelerde organik ve köşeli yapı adalarının yanı sıra yerleşme büyüklüğüne bağlı olarak mevcut bir yapı adası oluşmamış yerleşimlerde gözlenmiştir.

- **Hem kullanımda, hem de nüfusta çeşitlilik içermesi açısından yerleşme kimliğinin tanımlanması ve aidiyet hissinin oluşturulması önemlidir.**

Seçilen yerleşmelerde kullanım fonksiyonları ve nüfus yapısı olarak bir çeşitlilik gözlenmemiştir. Yerleşmeler genelde üst gelir gruplarına hitap eder niteliklerdedir. Çeşitlilik sadece plan ve cephe bazında yapıldığı görülmüştür.

Çekmeköy – Ömerli yerleşmesinde yapılan değerlendirmeler sonucunda yerleşmeler belli ölçeklerde yeni kentleşme akımı kriterlerini destekliyor olsalar da kentsel tasarım projesi olarak bütünlük sağlayamadıkları görülmüştür.

Bölgedeki yerleşmelerin kapalı site mantığı ile inşa edilmiş olması buldukları kırsal yerleşmeye herhangi fayda sağlamamıştır. Bu lüks kapalı siteler bölgeyi gelir gruplarına bölmekte, arazi fiyatlarını yukarı çekmekte ve yerel halkın arsalarını inşaat firmalara satmak zorunda bırakmaktadır.

Çekmeköy – Ömerli yerleşmesinin Orman ve İSKİ su havzasın içinde bulunmakta ve koruma alanlarına doğru genişletmektedir. Zaman içerisinde bu alanda yapılacak olan yeni yatırımlar bu koruma alanları için tehdit niteliği kazanacaktır. Bölgeye yapılacak olan yatırımların kontrol altında tutulması gerekmektedir.

Yeni yerleşim alanlarının oluşum sürecinin kentin büyümesi ve yayılmasına önemli derecede etkisi vardır. Bu sürecin kontrolsüz gerçekleşmesi kentin bütünlüğünün bozulmasına neden olmakta ve doğal alanları tehlike altına sokmaktadır. Bu kontrolün sağlanmasında en önemli rol bölgesel ölçekte planlardır.

Yeni yerleşim alanları, mevcut kentin boş alanları ve fonksiyonlarını kaybetmiş alanları kullandıktan sonra artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılayamazsa oluşmalıdır. Ancak bizdeki bu yöneliş kentin kalabalığından, gürültüsünden ve kirliliğinden uzak, doğal ortam içinde, sakin bir alanda yaşamak arzusu ile oluşmaktadır. Bu da kentlerin dışındaki ya da kenarlarındaki doğal alanların hızla konut yerleşmeleri ile dolması sürecini ortaya çıkarmaktadır.

Çekmeköy- Ömerli’de yaşanan bu süreç orman alanları, su havzaları gibi doğal alanlarda da konut yerleşmelerinin oluşmasına neden olmaktadır.

Yeni yerleşim alanlarının yer seçiminde kentin doğal kaynaklarının ve kent bütünlüğünün korunması ve sürdürülebilir bir çevre yaratmak açısından oldukça hassas davranılmalıdır. Yer seçimini belirleyen etkenler metropoliten planın

belirlediği fonksiyon dağılımları olmalıdır. Ayrıca, kent içinde kullanılmayan ve fonksiyonunu yitirmiş alanların yeniden ve etkin bir şekilde yeni fonksiyonlar verilerek kullanılması da kentin yayılma ve büyüme sürecinin kontrol altına alınmasında etkin bir yöntemdir.

KAYNAKLAR

Bressi, T., 2002. The Seaside Debates: A Critique Of The New Urbanism

Tanrı verdi G. B., ‘Bahçe-Kent’in Amerika’da Yeni-Geleneksel Doğuşu: Yeni kentleşme’

Bölen, F., Giritlioğlu, C., Türkoğlu, H.D., Korça, P., Yirmibeşoğlu, F., 1993. İstanbul’da Arazi Değeri.Yoğunluk Aşamaları ve Konut Yerseçimi Dinamikleri.

Calthorpe, P., 1993. The Next American Metropolis: Ecology,Community,and the American Dream,Priceton Architectural Pres,New York

Congress For The New Urbanism, 2000.Chater Of The New Urbanism. Mc Graw Hill, Usa

Çekmeköy Belediyesi , Harita Birimi., 2009 Çekmeköy İlçe Sınırları – Nazım İmar Planları - Uygulama İmar Planları – Plan Notları

Dutton,J.A., 2000, New American Urbanism,Reforming The Suburban Metropolis

Hall, A.C., 1996 , Desing Controll, Towards A New Approach

İ.D.M.M.A.,1979. Döner Sermaye İşletmeleri Çalışma Grubu

İstanbul Metropolitan Planlama., 2006. İstanbul Metropolitan Kentin Tarihsel Gelişimi

İstanbul Metropolitan Planlama., 2006. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı-Plan Notları

İstanbul Metropolitan Planlama., 2008. İstanbul Yerleşim Alanları-Konut Yoğunlukları Analizleri

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Ulaştırma Daire Başkanlığı., 2009 İstanbul Ulaşım Güzergâhları

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı., 1980. 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı-Plan Notları

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı., 1995. 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı-Plan Notları

Kaptan, H., 2006 İstanbul Metropolitan Alan Gelişme süreci İçinde İşgücü Desantralizasyonu Doğu Yakası Analizleri

Katz,P., 1993 New Urbanism,Toward an Architecture of Community.

Kelbaugh, D., 2002 The New Urbanism,Reading In Urban Theory

Kunstler, J.H., 1994 The Geograpy of Nowhere, A Touchstone Book Published by Simon&Schuster Pres,New York.

Jacobs, J., 1993. The Death and Life of Great American Cities, The Modern Library, New York

Joseph, E. B., 2005. The Code of The City, MIT Press,Cambridge-Maine

Langdon, P., 2006. A Decade of Challenges,New Urban New Pres

Langdon, P., 2004 Transit- Oriented Development Readies For The Next Leap, New Urban News Pres,

Shannon, K., 1997 New Urbanism in America, <http://pro.archis.org/plain/objectt>

Steuteville .Vd., 2001. New Urbanism: Comprehensive Report&Best Practies Guide.New Publications Inc., Ithaca,NY

Özdemir,D., 2006 İstanbul'da Yerleşim Alanlarının Yeni Şehircilik Akımına Göre Değerlendirilmesi, http://www.itudergi.itu.edu.tr/tammetin/itua_2006

<http://www-rcf.usc.edu/~pgordon/urbanism.html/>

<http://www.newurbanism.org>

<http://www.hud.gov/>

<http://www.cnu.org/index.cfm>

www.itudergi.itu.edu.tr

www.dpz.com

<http://www.calapa.org>

<http://www.idyll-by-the-sea.com/one/seaside.html>

<http://www.eslarp.uiuc.edu/la/LA338-S01/groups/c/>

<http://www.kemercountry.com/index.asp?lan=tr>

<http://www.fatih.edu.tr/~mkarakuyu/Tezler.htm>

www.emlakgundemi.com

<http://www.arkitera.com/h26945-istanbulun-yeni-ilce-haritasi-cizildi.html>

<http://www.turkiye-rehberi.net/istanbul-haritasi.asp>

<http://www.cekmekoygonulluleri.com/anasayfa.php>

<http://www.istanbul-ulasim.com.tr>

<http://www.cekmekoy.bel.tr/>

www.ibb.gov.tr

<http://wowturkey.com>

<http://maps.google.com>

<http://earth.google.com/>

<http://www.kasaba.net/>

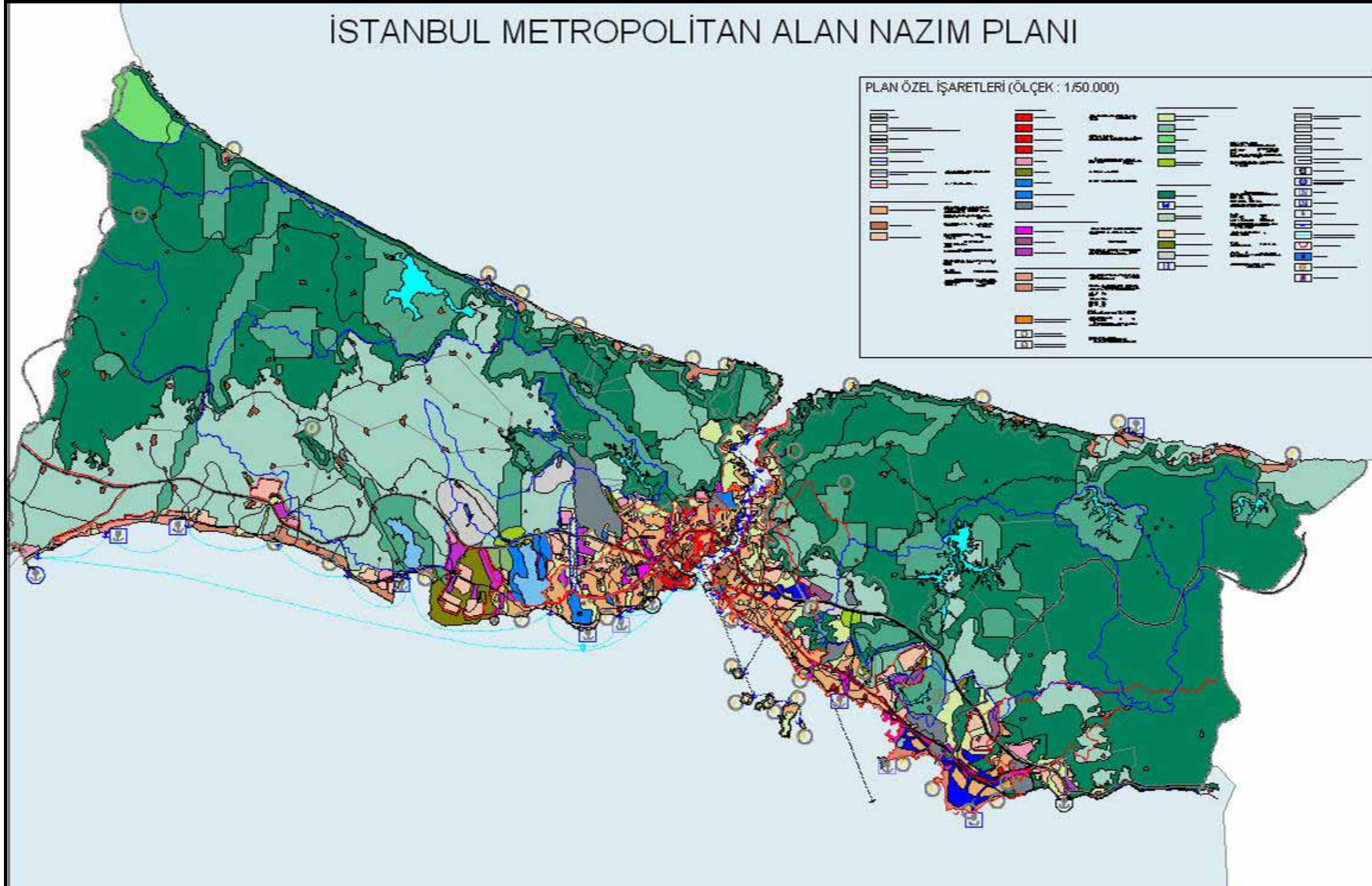
<http://www.optimum-tr.com/>

<http://www.odcinsaat.com>

<http://www.yamacevleri.com/>

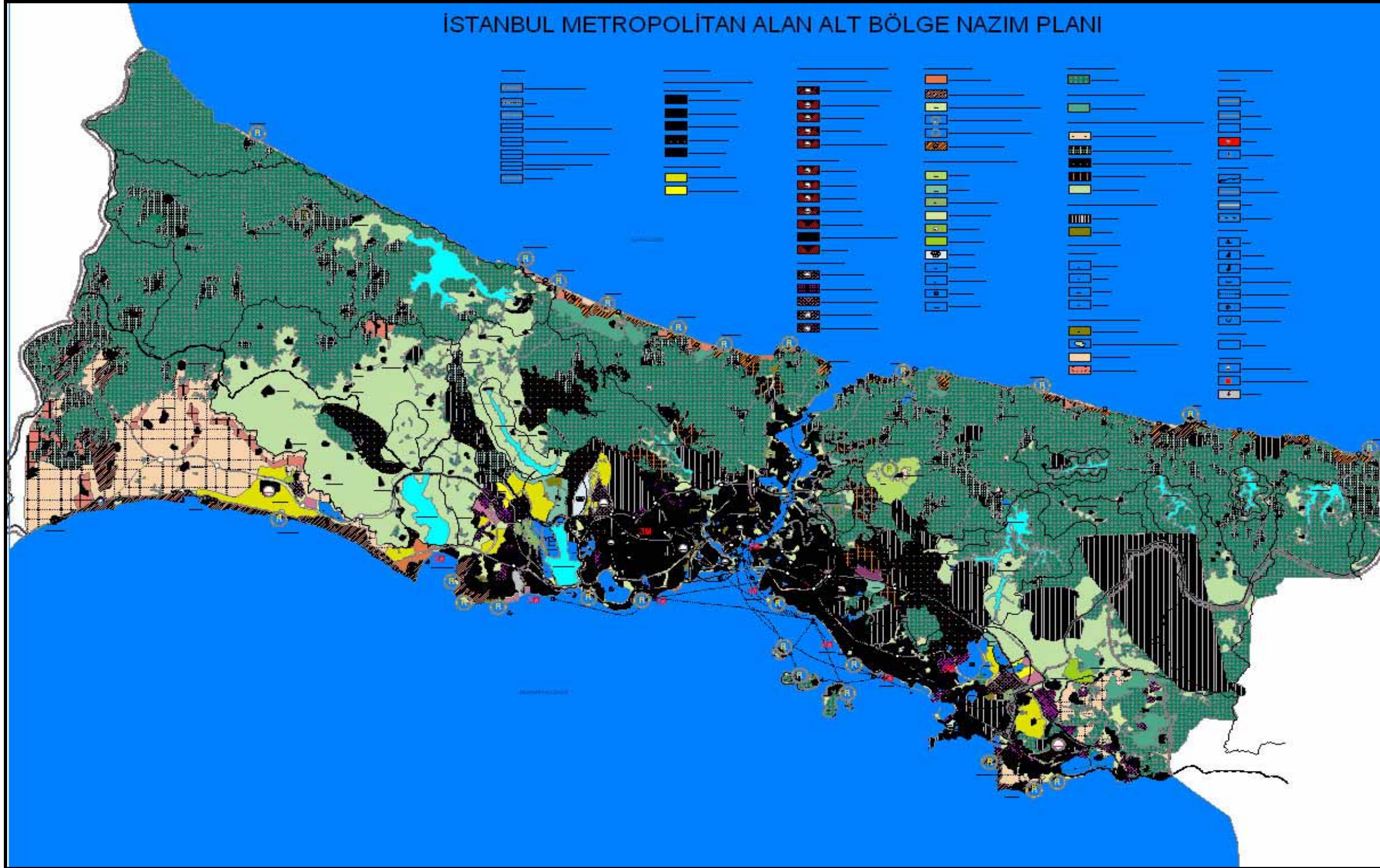
<http://www.cihannuma.com.tr/>

EK – 1. 1980 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı¹



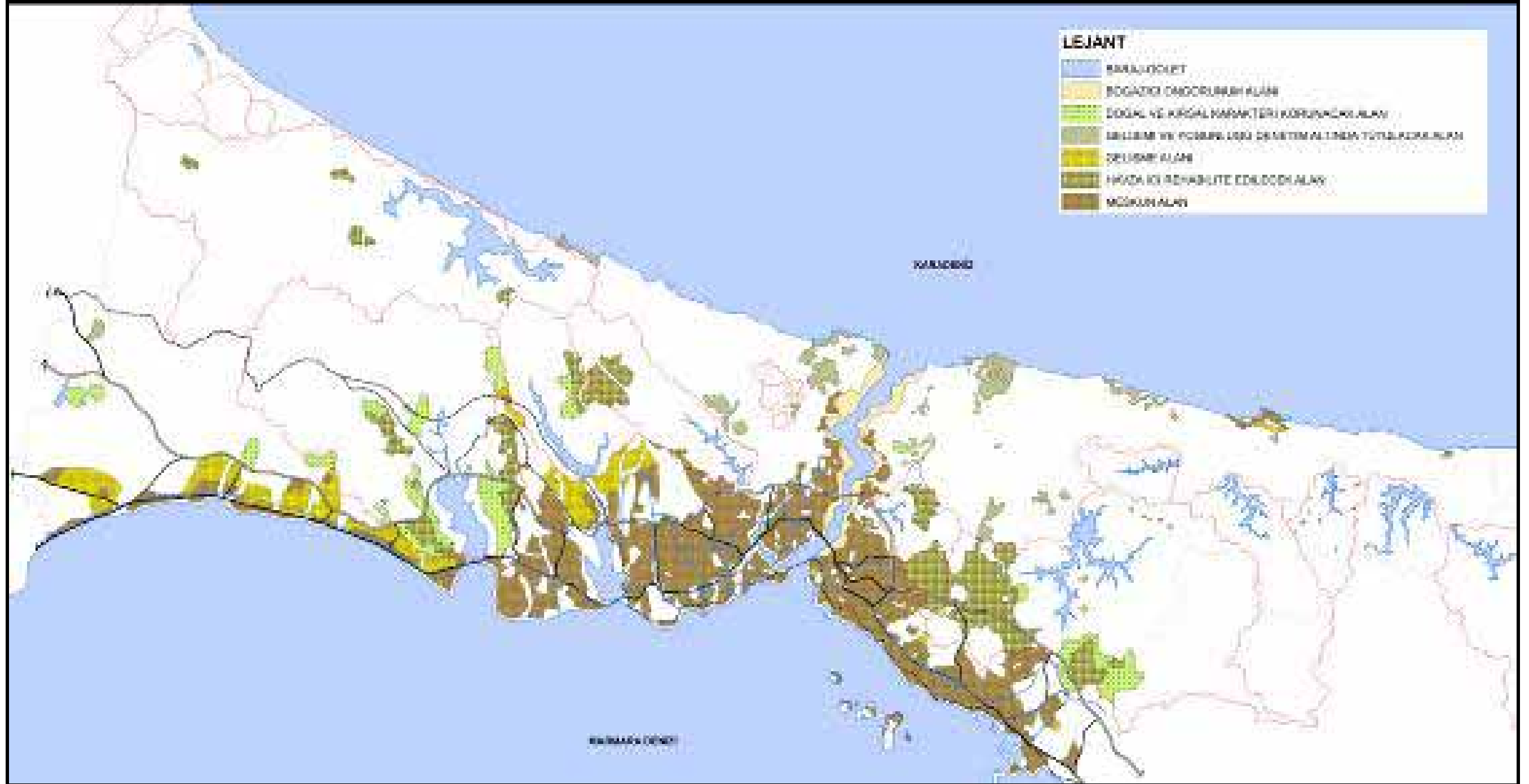
¹ İ.B.B. Planlama Müdürlüğü

EK – 2. 1995 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı²



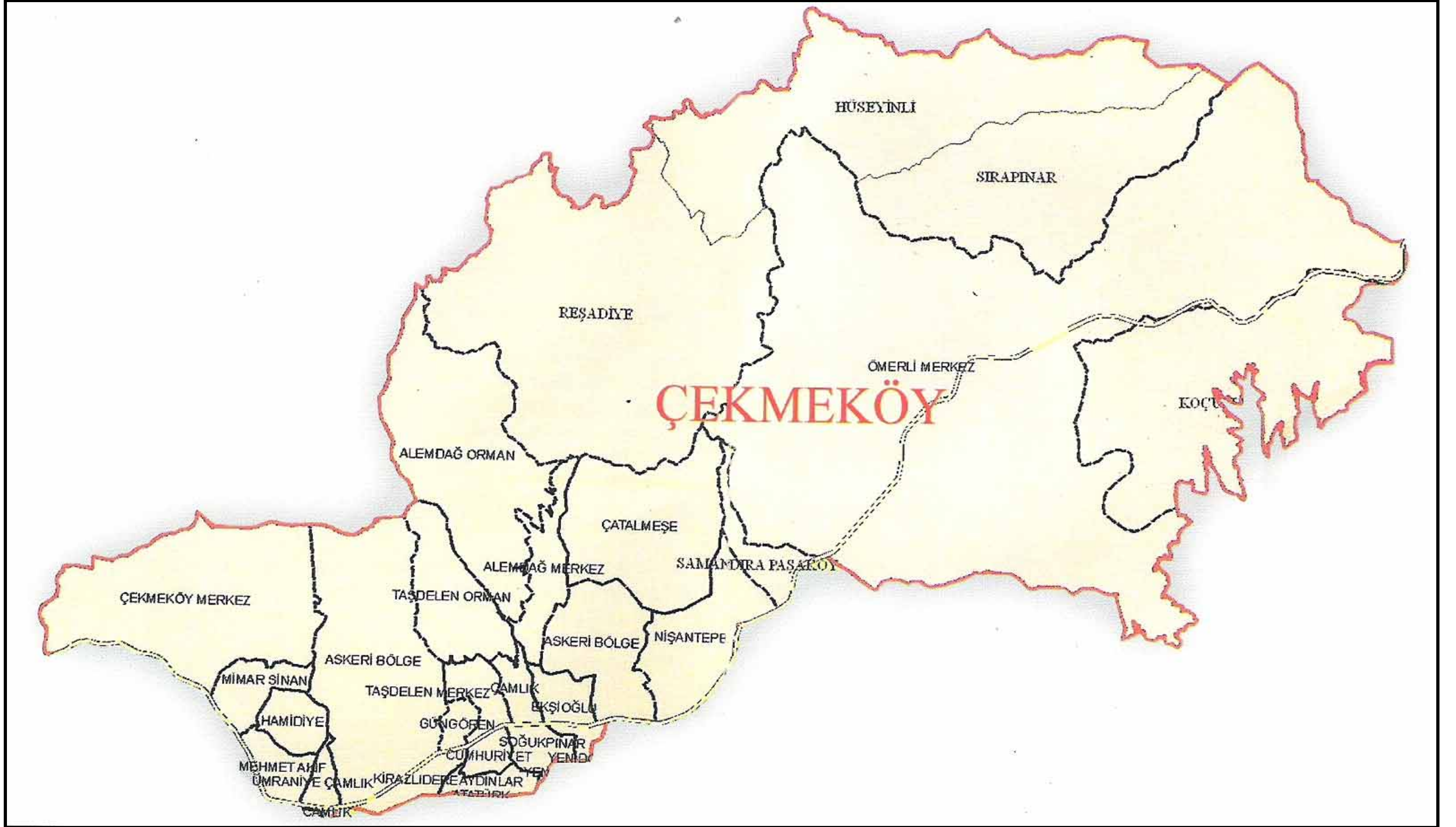
²² İ.B.B. Planlama Müdürlüğü

EK – 4. Kentsel Ve Kırsal Yerleşim Alanları⁴



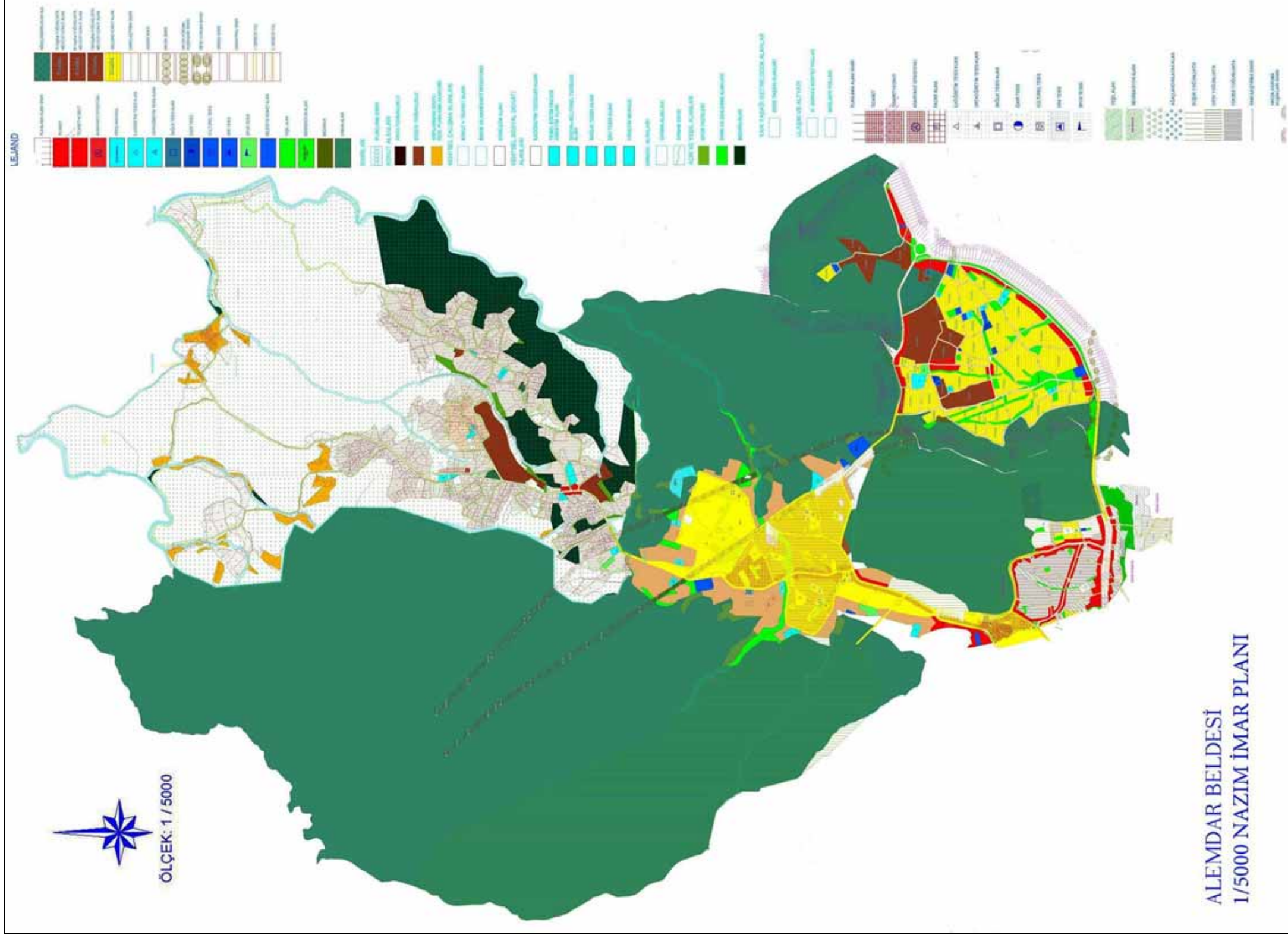
⁴i.M.P.

EK – 5. Çekmeköy Belediyesi Mahalle Sınırları⁵



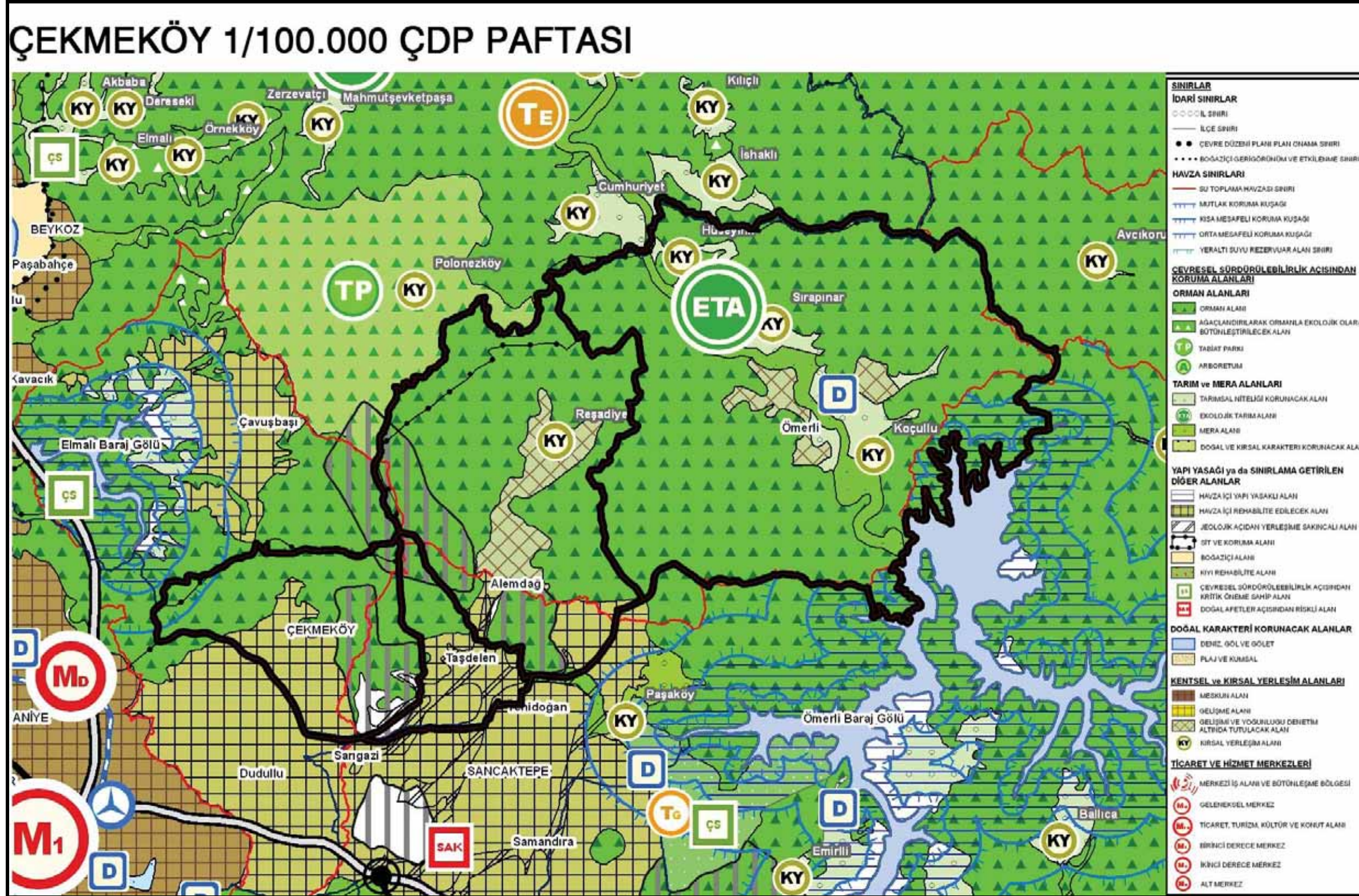
⁵ Çekmeköy Belediyesi

EK – 9. Alemdar Beldesi 1/5000 Nazım İmar Planı⁹



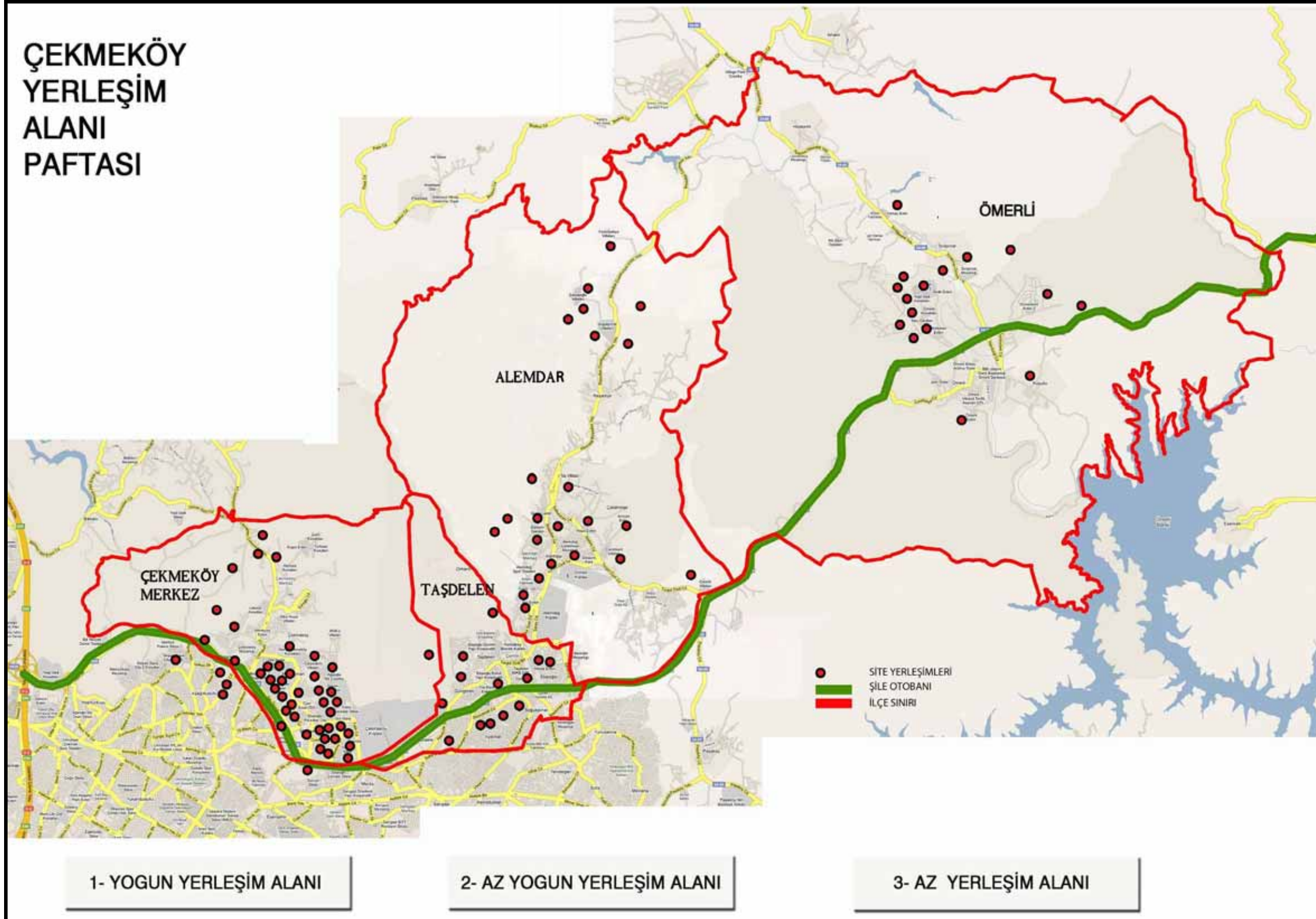
⁹ Çekmeköy Belediyesi

EK – 11. Çekmeköy Belediyesi 1/100.000 ÇDP Paftası¹¹



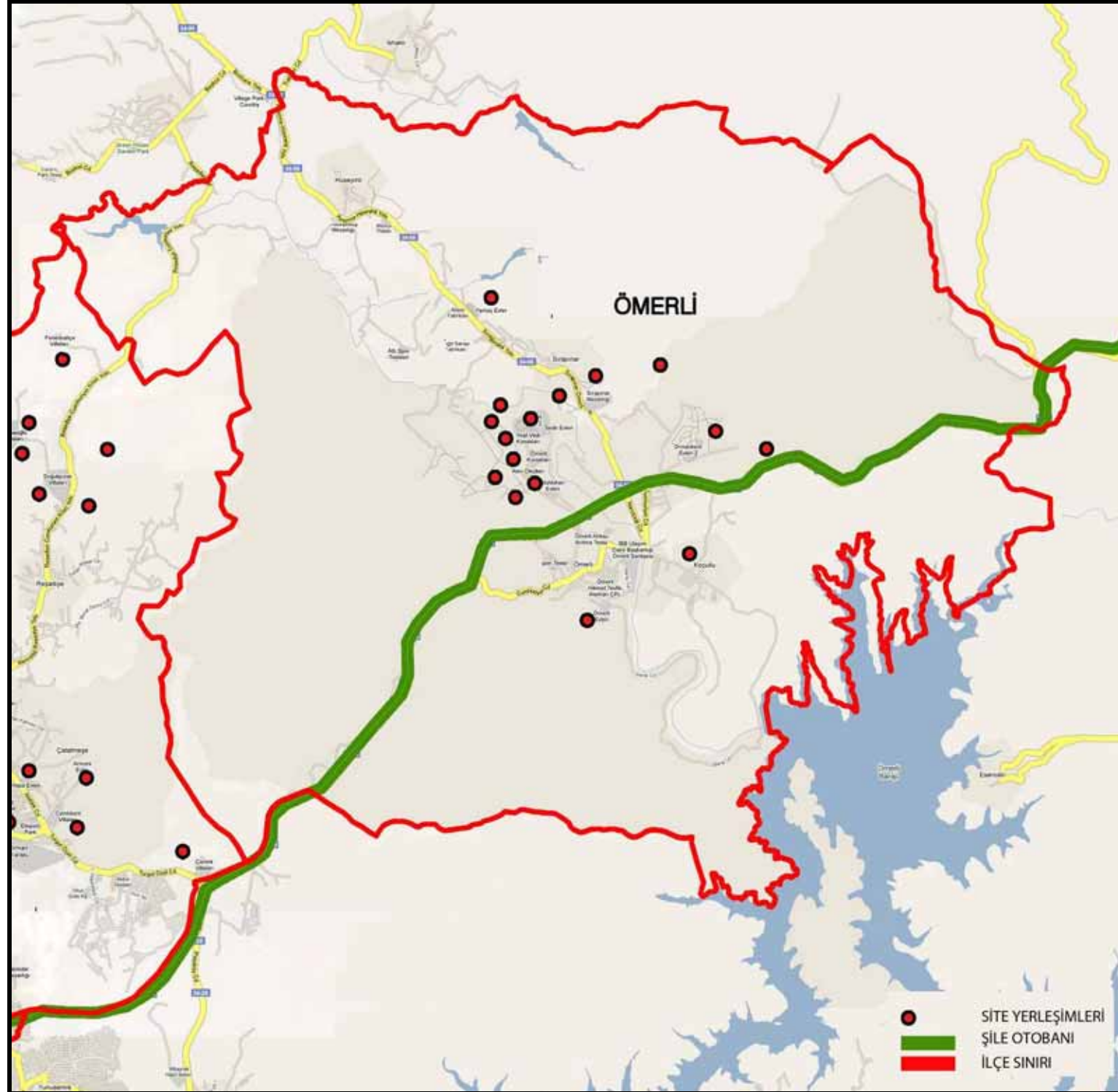
¹¹ Altılık, 1/100.000 ÇDP- İMP

EK – 12. Çekmeköy Yerleşim Alanı Paftası¹²



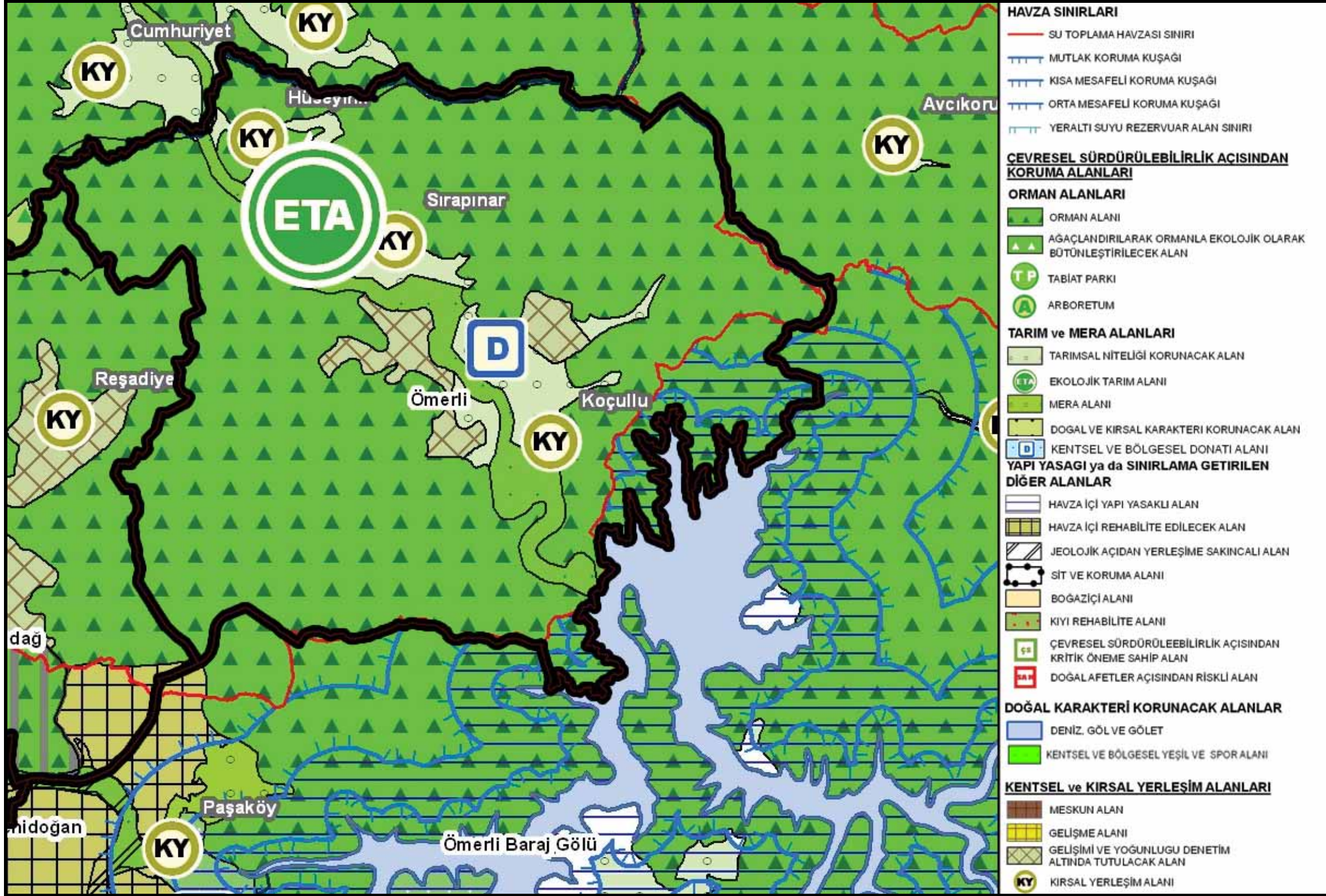
¹² Altılık, www.googlemap.com.tr

EK – 13. Ömerli Yerleşim Alanı Paftası¹³



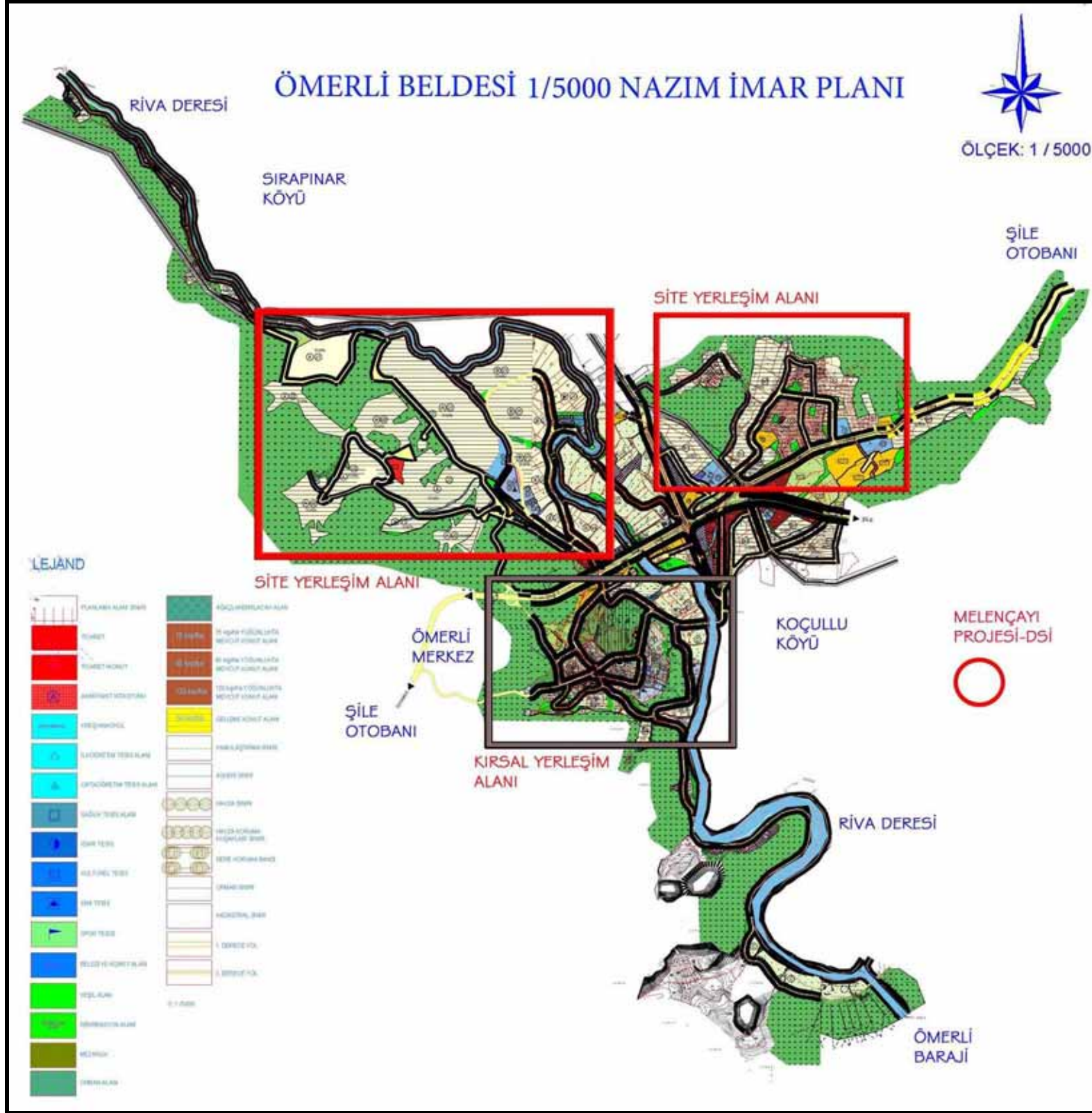
¹³ Altılık, www.googlemap.com.tr

EK – 14. Çekmeköy-Ömerli Bölgesi 1/100.000 ÇDP Paftası¹⁴



¹⁴ Altılık, 1/100.000 ÇDP- İMP

EK – 15. Çekmeköy – Ömerli Bölgesi Yerleşim Analizi Paftası -1¹⁵



¹⁵ Altlık 1/5000. Nazım İmar Planı – Çekmeköy Belediyesi

EK – 17. Çekmeköy-Ömerli Yerleşmesinin Yeni Kentleşme Akımı Kriterleri Çerçevesinde Değerlendirme Tablosu¹⁷

ÇEKMEKÖY- ÖMERLİ YERLEŞMESİNİN YENİ KENTLEŞME AKIMI KRİTERLERİ ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ						
DEĞERLENDİRİLEN SİTE YERLEŞMELERİ	KASABA EVLERİ	OPTİMUM EVLERİ	ÖMERLİ PARK EVLERİ	YAMAÇ EVLERİ	CİHANNUMA EVLERİ	
Planlama Süreci ve Genel Yerleşim İlkeleri	Sakin ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturmak	Sakin ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturmak	Sakin ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturmak	Sakin ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturmak	Sakin ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturmak	
Bölge ve Kent Ölçeği	Kent Bütünü İçindeki Yeri	Orman ve su havzası içinde ruhsatlı konut alanı	Orman ve su havzası içinde ruhsatlı konut alanı	Orman içinde ruhsatlı konut alanı	Orman içinde ruhsatlı konut alanı	
	Mevcut Gelişmeler ile Uyum	Mevcut gelişmelerle uyumlu	Mevcut gelişmelerle uyumlu	Mevcut gelişmelerle uyumlu	Mevcut gelişmelerle uyumlu	
	Ulaşım Bağlantıları	Toplu taşıma ve araç bağlantı yolu içermekte	Toplu taşıma ve araç bağlantı yolu içermekte	Toplu taşıma ve araç bağlantı yolu içermekte	Toplu taşıma ve araç bağlantı yolu içermekte	Araç bağlantı yolu içermekte
	Geleneksel, Yerel ve Doğal Özellikleri ile Uyum	Geleneksel ve doğal özellik içeren,yerel özellik içermeyen	Geleneksel,yerel ve doğal özellik içermeyen	Geleneksel ve doğal özellik içeren,yerel özellik içermeyen	Geleneksel ve doğal özellik içeren,yerel özellik içermeyen	Geleneksel ve doğal özellik içeren,yerel özellik içermeyen
	Büyüklik	750 adet	160 adet	46 adet	46 adet	5 adet
Komşuluk Birimi Ölçeği	Bölgeleme Özellikleri	Merkez ve yoğunluk farkı içermekte	Merkez ve yoğunluk farkı içermemekte	Merkez ve yoğunluk farkı içermemekte	Merkez ve yoğunluk farkı içermemekte	Merkez ve yoğunluk farkı içermemekte
	Merkez Özellikleri	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez içermekte	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez içermekte	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez içermekte	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez içermekte	Yerleşme sakinlerine hitap eden merkez içermekte
	Sınırları	Yapay ve doğal sınır içermekte	Yapay ve doğal sınır içermekte	Yapay ve doğal sınır içermekte	Yapay sınır içermekte	Yapay sınır içermekte
	Büyüklik	Merkezden yürüyüş mesafesinden büyük	Merkezden yürüyüş mesafesinde	Merkezden yürüyüş mesafesinde	Merkezden yürüyüş mesafesinde	Merkezden yürüyüş mesafesinde
	Ağ Tipleri	Ağ sistemi ve yaya bağlantı yolları içermekte	Ağ sistemi ve yaya bağlantı yolları içermekte	Ağ sistemi ve yaya bağlantı yolları içermemekte	Ağ sistemi ve yaya bağlantı yolları içermemekte	Ağ sistemi ve yaya bağlantı yolları içermemekte
	Alternatif Ulaşım	Alternatif ulaşım içermemekte	Alternatif ulaşım içermemekte	Alternatif ulaşım içermemekte	Alternatif ulaşım içermemekte	Alternatif ulaşım içermemekte
	Otopark Alanı	Her konuta ve ortak kullanıma ait otopark alanı içermekte	Her konuta ve ortak kullanıma ait otopark alanı içermekte	Her konuta ait otopark içermekte,ortak kullanıma ait otopark içermemekte	Her konuta ait otopark içermekte,ortak kullanıma ait otopark içermemekte	Ortak kullanıma ait otopark içermekte
	Yeşil Alan	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları	Konut bahçeleri ve rekreasyon alanları
Kentsel Tasarım Bütünlüğü	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük içermekte	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük içermekte	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük içermekte	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük içermekte	Konut tiplerinde ve genel yerleşimde bütünlük içermekte	
Konut ve Yakın Çevre Ölçeği	Sokaklar	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar içermekte	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar içermekte	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar içermemekte	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar içermemekte	Farklı amaçlara hizmet eden sokaklar içermemekte
	Sokak Silüetleri	Farklılaşma içermekte	Farklılaşma içermemekte	Farklılaşma içermemekte	Farklılaşma içermemekte	Farklılaşma içermemekte
	Kamusal Mekanlar	Meydanlar,ortak mekanlar,çocuk parkları içermekte	Ortak mekanlar,çocuk parkları içermekte	Ortak mekanlar,çocuk parkları içermekte	Ortak mekanlar,çocuk parkları içermekte	Ortak mekanlar,çocuk parkları içermekte
	Yapı Adası Tipleri	Organik ada yapısı içermekte	Grif ada yapısı içermekte	Ada yapısı içermemekte	Ada yapısı içermemekte	Ada yapısı içermemekte
	Konut Tipleri	Çeşitlilik içermekte	Çeşitlilik içermekte	Çeşitlilik içermemekte	Çeşitlilik içermemekte	Çeşitlilik içermemekte
	Konut Büyüklükleri	Çeşitlilik içermekte	Çeşitlilik içermekte	Çeşitlilik içermemekte	Çeşitlilik içermemekte	Çeşitlilik içermemekte

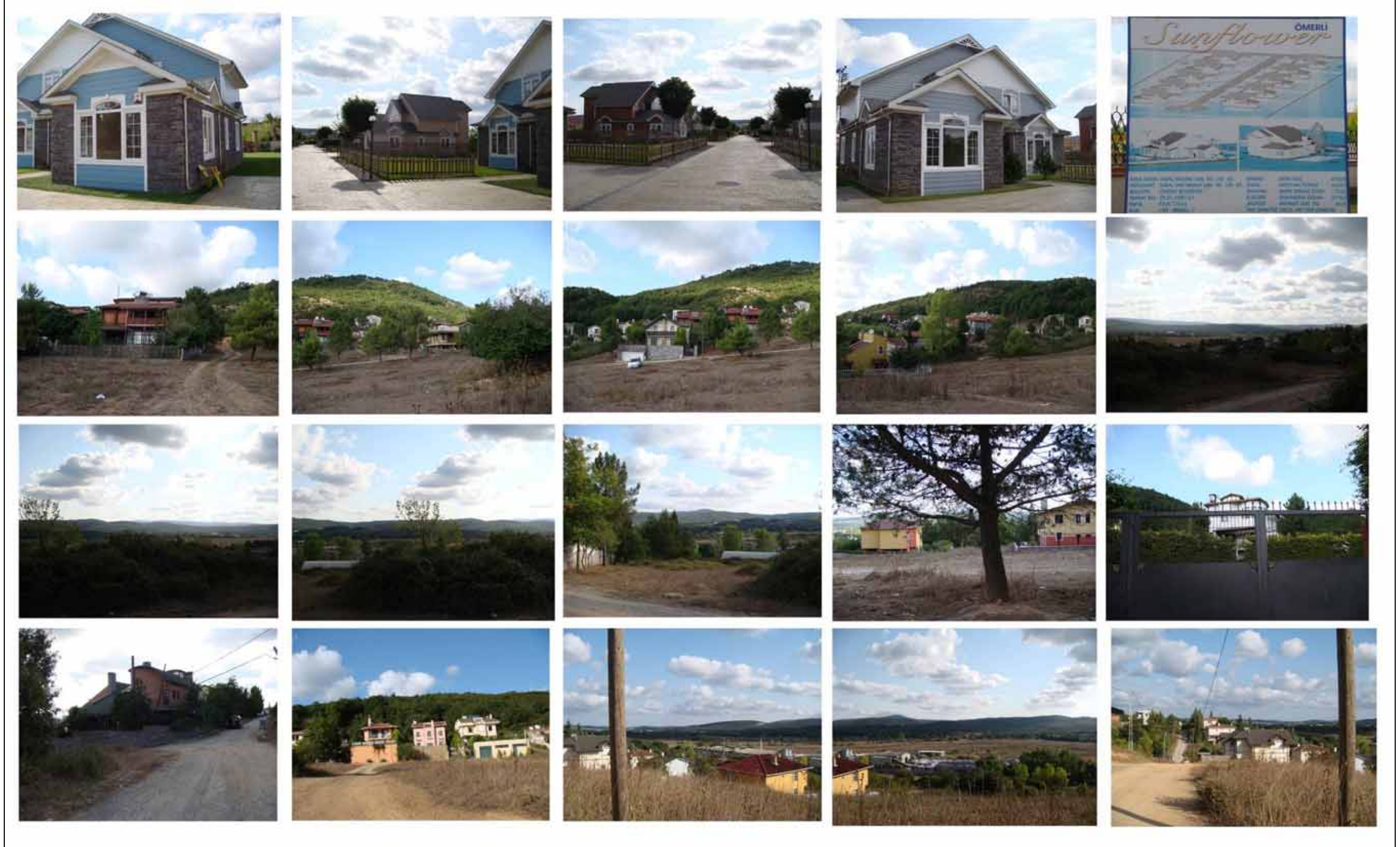
¹⁷ Sümeyye İstif

EK – 18. Çekmeköy – Ömerli Bölgesi Arazi Gezisi Fotoğrafları ¹⁸



¹⁸ Sümeyye İstif

EK – 19. Çekmeköy – Ömerli Bölgesi Arazi Gezisi Fotoğrafları ¹⁹



¹⁹ Sümeyye İstif

EK – 20. Çekmeköy – Ömerli Bölgesi Arazi Gezisi Fotoğrafları ²⁰



²⁰ Sümeyye İstif

ÖZGEÇMİŞ

Mimar Sümeyye İSTİF

Eğitim

- 2006 – 2009** Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir Ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı
- 2001 – 2005** Haliç Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü
- 1997 – 2001** Özel Sultan Fatih Lisesi

Akademik Deneyimler

- 2004 Mayıs** Muğla Üniversitesi Kampusu Kentsel Tasarım Çalışması Muğla Üniversitesi
- 2004 Haziran** Ağva Beldesi Sahil Düzenlemesi Workshop Çalışması Ağva Belediyesi
- 2004 Aralık** Budapeşte Eski Kent Dokusu İçinde-Erzsebetvaros Kentsel Yenileme Workshop Çalışması Budapeşte Teknik Üniversitesi

Mesleki Deneyimler

- 2002 Ocak - Şubat** Gür Yapı - Miniaturk Ofis Binası Projesi Şantiyesi
- 2003 Haziran – Ekim** Seg İnşaat - Gülhane Parkı Yenileme Projesi Şantiyesi
- 2004 Haziran – Ekim** Fom Mimarlık - Süleymaniye Camii Röleve ve Restorasyon Projesi
- 2005 Kasım**
2007 Mayıs Bimtaş - Deprem Odaklı Kentsel Dönüşüm Projesi
- 2007 Mayıs**
2008 Haziran İstanbul Metropolitan Planlama - Fatih-K.Çekmece Kentsel Tasarım Projeleri
- 2008 Haziran** Server Holding- Necat İnşaat – Konut, Eğitim ve Hastane Projeleri ve Uygulamaları

Proje Deneyimleri

Medipol Sağlık Grubu Hastane Projesi
Serrapark Evleri Uygulama Projesi
Fatih Kentsel Tasarım Projesi
Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi
Süleymaniye Camii Rolove ve Restorasyon Projesi
Kartal Sahil Düzenleme Projesi
Erzurum Oltulular Derneği Sosyal Tesis Projesi
Çaykur-Rize Spor Kulübü Sosyal Tesis Projesi
Konut ve İç Dekorasyon Tadilat Projeleri
3d Model Ve Animasyon Projeleri

Özel Kurslar

2002	Autocad -Bilişim Eğitim Kurumları
2004	3d Viz – Mimarlar Odası
2005	Arc Cis - Bimtaş Eğitim Semineri
2005	Probina - Bimtaş Eğitim Semineri
2005	3d-Max- Bilişim Eğitim Kurumları
2005	İlk Yardım Kursu-Kalite İlk Yardım Semineri
2006	English Time