

AYLIK POPÜLER BİLİM DERGİSİ

BİLİM ve TEKNİK



YENİ UFUKLAR

KENTLER

ARALIK 2002 SAYISININ ÜCRETSİZ EKİDİR

HAZIRLAYANLAR : PROF. DR. GÖNÜL TANKUT
ARAŞTIRMA GÖREVLİLERİ: OLGU ÇALIŞKAN, TOLGA LEVENT, FİKRET ZORLU
ODTÜ Mimarlık Fakültesi - Şehircilik Bölümü

YENİDEN TANIMI



Dünya son birkaç on yıldır çok hızlı ve çok kolay kavramsallaştırılmayan bir gelişim ve dönüşüm sürecinin içerisinde girmiş durumda. Ekonomik, sosyal, kültürel ve politik alanlardaki yapısal değişimler, mekan, kent ve bölge kavramlarının anlamlarını ve algılama biçimlerini değiştirdi, planlama disiplininin yeni sorun ve olanaklar çerçevesinde yeniden üretilmesi zorunluluğu ortaya çıktı.

20. yüzyılın ilk yarısındaki hakim üretim sistemlerinin çözülmeye başlaması, küreselleşmeyle birlikte yeniden örgütlenmesi, planlamanın temel girdisi olan coğrafya ve mekan kalıplarını değiştirdi; sosyal ve kültürel değişimler, kamusal mekan tartışmaları yanında “kamu yararı” kavramını da gündemin önemli maddesi haline getirdi; yaşanan ve gözlemlenen durumlara bağlı olarak ortaya çıkmaya başlayan yeni hak alanları ve politik önermeler, uygulama sorunlarının temel girdisi olan yönetim kavramının yeniden tanımlanmasını ve yeni örgütlenme modelleri aranmasını gerektirdi. İç içe geçmiş ve birbirini etkileyen tüm bu değişimler, makro mekansal stratejilerin kuramsal altyapısının ve bilgi temelini yeniden ele alınması gerekliliğini ortaya çıkardı.

Bir diğer gelişme, takip edilemez bir hızla teknoloji alanında gerçekleşmekte. Teknolojik gelişme, kuşkusuz kentlerin her alanında büyük dönüşümleri, yenilikleri ve ilişkileri ortaya çı-

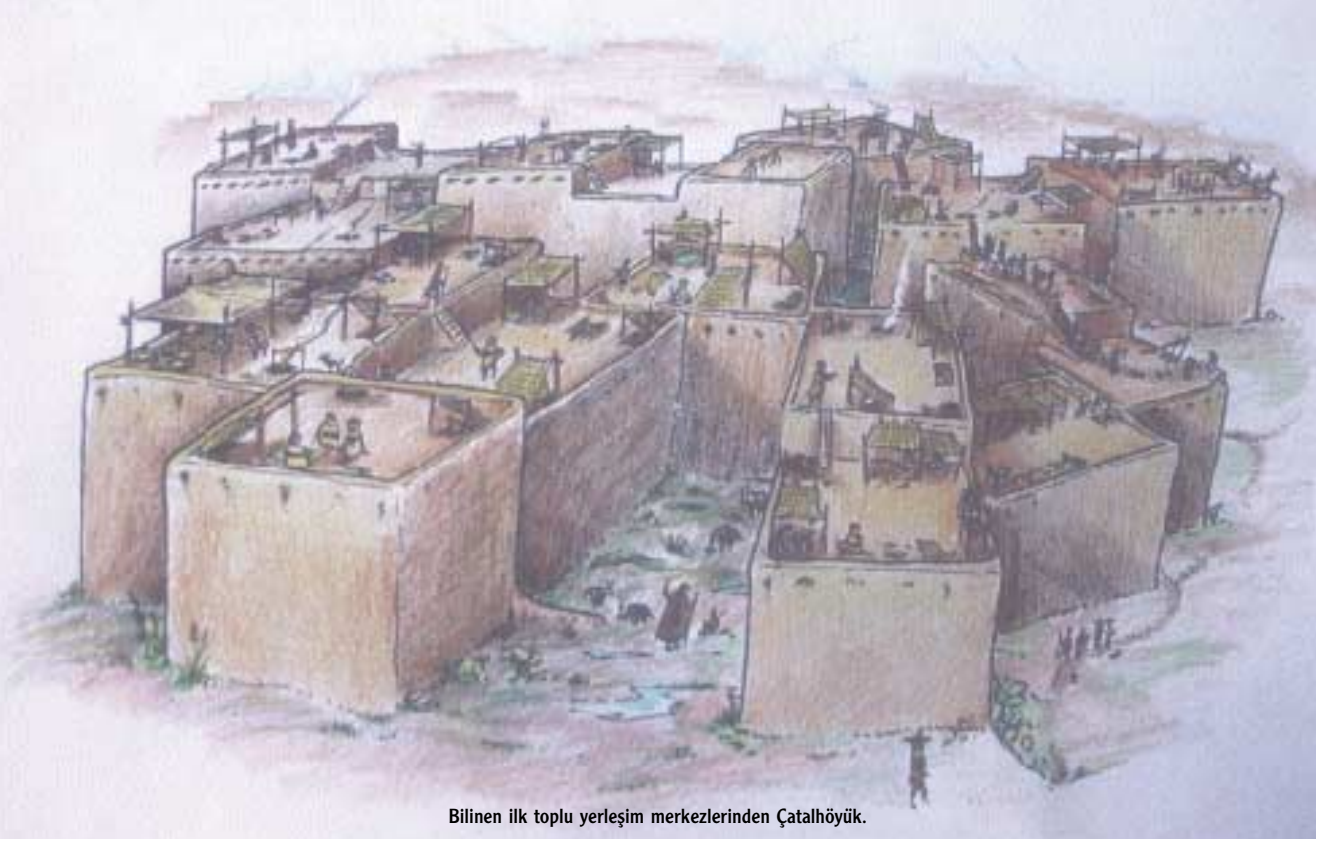
MLANAN KENT

kariyor. Topluma kazandırılan her yeni buluş ve ilerlemeyle, toplumsal yaşam, farklı düzeylerde kolaylaşıyor. Bireylerin günlük rutin işlerine ayırdıkları zaman azalırken, özel yaşamlarına zaman ayırma olanakları artıyor. Bununla birlikte, farklı alanlardaki üretkenliklerine fırsat tanınıyor. Bu süreçler içinde, kent mekanının rolü yeniden önem kazanıyor.

Gündelik yaşam pratiklerinin bu şekilde değişmesinin bir yansıması da, kentte hem mekanın yeni kullanım biçimlerinin ortaya çıkması, hem de mevcut arazi kullanım biçimlerinin yeni önceliklere göre, değişmesi oldu. Bu süreçler içinde daha önceden hayal edilemeyen birçok yeni yapı, araç ve mekan, kente kazandırılmakta. Bir yandan, yapı endüstrisindeki gelişmeler üretim, çalışma ve yaşam alanlarının yeniden kurgulanmasını gerektirirken, diğer yandan iletişim teknolojisindeki gelişme ve beraberinde ortaya çıkan daha az insan hareketi ve daha çok meta dolaşımıysa toplumda bireylerin yüzyüze ilişkilerini azaltmakta. Ancak kent mekanı, kentlerin ortaya çıkışından beri toplumdaki her türlü iletişimin mekanı olma rolüne devam ediyor. 21. yüzyılda kentlerin planlamasıysa bu noktalardan hareketle, teknoloji-çevre-birey-toplum ilişkilerinin yeniden tanımlanmalarına, ve bu ilişkileri kapsayan yeni mekan kurgularına dayanıyor. Kentlerin rolleri de yeniden tanımlanırken, her kent yeni bir “uygarlık projesi”nin merkezi olmaya hazırlanıyor.



KENT, KENTLEŞME



Bilinen ilk toplu yerleşim merkezlerinden Çatalhöyük.

Kent ve kentselliğe ilişkin tanım ve kuramlar hakkında Aristo'dan 19. yüzyıla kadar pek çalışma olmamasına karşın, sanayi devriminden günümüze kadar kent, toplumsal düşünce alanında önemli bir çalışma alanını oluşturmuş durumda.

Aristo, "kent farklı tür bireylerden oluşur; aynı tür bireyler kenti oluşturamaz" demiş. Aristo'ya göre Yunan kenti "synoikismos", ticari amaçla ve karşılıklı korunma amacıyla bir araya gelişin sonucudur. Kent, çevresindeki kırsal birlikte bir bütündür.

Kentleşme, sanayileşme ve modernleşme süreçlerinin sonucu olarak ortaya çıkan mekansal ve toplumsal yaşamdaki yapısal dönüşümü ifade eder. Modernizm, sanayileşmeyle birlikte ortaya çıkan ekonomik ve toplumsal dönüşümün mekansal yansımalarını, kenti, bir toplumsal projenin parçası olarak algılar. Buna göre kentleşme, sanayileşme ve sanayi sonrası kentsel alanlarda yoğunlaşan kamusal ve özel

aktivitelerle bu aktivitelerin çevresel etkilerinin bir bütünü olarak tanımlanabilir. Söz konusu faaliyetler, süreç içerisinde artan sanayileşme ve yerleşim kaynaklı çevresel etki maliyetlerinin düşük düzeyde tutulması amacıyla, coğrafyada belirli noktalarda yoğunlaşsa da, kentleşmenin etkileri çeperde ve kırsal alanlarda da doğrudan ya da dolaylı olarak gözlemlenebilir.

Çevresel etkileri yerel, bölgesel ve ulusal ölçekte görülen kentleşme, yapısal çevre (yerleşim alanları) kadar, doğal ve toplumsal çevredeki dönüşümün de hem nedeni hem sonucudur. Toplumsal yapıdaki değişim kentleşmeye neden olurken; kentleşme süreciyse yerleşik yapıdaki toplumsal yapının dönüşümü için ortam sunabilir.

Yapısal çevre bağlamında kentleşme, kent mekanının kullanım biçimi, işlevleri, ulaşım teknolojileri ve altyapı sistemlerinin karşılıklı etkileşimiyle gerçekleşir. Kentleşmenin düzeyiyse ulusal/bölgesel ölçekte kabul gören

kentleşme politikaları, nüfus artış hızı ve toplumun üretim/tüketim düzeyiyle doğrudan ilintilidir. Bu anlamda,



VE KENTLİLEŞME



20. yüzyılın megapollerinden Hong Kong

nüfus artış hızı yüksek, ekonomik bakımdan dinamik bir yapıya sahip toplumlarda kentleşme hızı ve düzeyi de

yüksek olur. Günümüzde hızlı bir kentleşme süreciyle karşı karşıya olan dünyamızda, yakın bir gelecekte nüfusun yarısı kentsel alanlarda barınacak. Bu nedenle Birleşmiş Milletler belgelerinde yeni binyıl "Kentsel Binyıl" (Urban Millenium) olarak adlandırılmakta.

Kentleşme toplumsal yaşamda, farklılık, çeşitlilik, yoğunluk, karmaşıklık, yabancılaşma ve benzeşme, bireyleşme ve toplumsallaşma kavramlarıyla da açıklanabilir. Kent mekanı:

1-Farklılıkların çeşitlilik içinde anlamlı olduğu mekanlardan oluşur.

2-Yoğun ilişkiler yumağının yaşandığı bir mekandır.

3- Kendiliğinden ortaya çıkan, kestirilemeyen ya da sürprizleri barındıran, yeniliklere açık, ama aynı zamanda kendi kurallarını üreten bir mekandır.

4-Toplumsal paylaşım ve korunma yanında yabancılaşma ve yalıtılma sorunlarını da barındırır.

Kentleşmeye, temelde bireylerin kentsel yaşam içindeki etkileşimleriyle ortaya çıkan bir kültür değişmesidir. Kentleşme için gereken etkileşimin varolan kentten, kentsel yaşamdan yana sonuç vermesi, kent kültürünü geliştirmesi ve kentte yaşayanların hem fiziksel, hem de davranış olarak uyum içinde bulunması, bir dizi toplumsal, ekonomik ve fiziksel öğenin bir araya gelmesine, toplumun örgütlenmiş ve bilinçlenmiş olmasına bağlıdır. Örgütlenme ve bilinçlenme kent kültürünün bağımsız değişkenleridir.

Kentleşme; bilginin edinilmesi, sorgulanması ve benimsenmesi, geçmişin olumlu değerlerine sahip çıkılması, bu değerlerden akıllıca ve eleştirel bir yaklaşımla yararlanılması, bugünkü durumun ve koşulların doğru olarak değerlendirilmesi bağlamında, kenti kent olarak algılama, kent mekânını deneyimleme ve onunla bütünleşme sürecidir. Kentleşmenin ürettiği ortak değerler bütünü, kent kültürünü oluşturur.



Görkemli imparatorluğun görkemli merkezi Roma

KÜRESEL METROPOLLER



Günümüz küreselleşme sürecinde, uluslararası politika düzeyinde karar alma mekanizmalarındaki dönüşümün mekandaki yansıması, küresel kentlerdir. Coğrafi konumları, nüfus kapasiteleri ve kentsel işlevleri açısından “süper kentler” olarak da nitelenen küresel metropoller, günümüz kentleşme yazınına yeni bir kavram sunar: Yarışan Kentler.

Bu bağlamda, piyasa mekanizması içerisinde yarışan ekonomik aktörler gibi, kentler de uluslararası ekonomik sistem içerisinde öncelikli konuma gelmek için çaba harcarlar. Bu çaba, diğer küresel metropoller arasında ekonomik, politik ve kültürel anlamda belirleyici ve karar verici konuma gelmek içindir. Bugün Londra, New York, Paris, Tokyo ve Sydney gibi metropoller, bu süreçte “kazananlar” konumundaki metropoller olarak kabul ediliyor. Uluslararası ve bölgeler üstü finans gruplarının yönetim ve karar alma merkezleri, Ar-Ge merkezleri ve stratejik yatırımları bu kentlerde yer seçmekte. İdeal kentsel yerleşimler tanımında yer alan niteliklerin ötesinde bu kentler, uluslararası yatırımları çekmek için kararlı ekonomileriyle güvenilirliği sağlarken, özgün kentsel mekan ve yaşam imgelemleriyle beyaz yakalı kalifiye işgücü için birer cazibe merkezi olma durumundalar. Bu

süreç içinde kentin ön plana çıkması, üretim kapasitesiyle doğrudan ilintili. Yeni üretim biçimleri söz konusu olduğunda sağlam bir üretim altyapısı kadar, işgücünün uzmanlaşma düzeyi de önem kazanıyor. Kaldı ki, üretim biçiminin dönüşümü, üretim altyapısının da değişimine neden olmuş durumda. Artık uluslararası ölçüde hitap eden kentler için merkezi destekleyen geniş hammadde bölgesi, büyük limanlar ve geniş işgücü gerekli değildir. Bilgi-yoğun üretimin öncelik kazandığı yeni gelişim stratejilerinde metropoller, anında değişen taleplere hızlı yanıtlar verebildikleri oranda lider kent oluyorlar. Bu nedenle yeni yüzyılın üretim altyapısı artık, kenti doğrudan küresel iletişim ağına bağlayan uzun mesafe fiber sistemlerin oluşturduğu iletişim altyapısı ve hızlı, yoğun mal ve insan taşınımını sağlayan hava-



alanları ve transit toplu taşıma sistemleriyle ulaşım altyapısıdır. Bu altyapıların varlığı, kente yeni ofis bölgelerinin, araştırma laboratuvarlarının ya da uzmanlaşmış tasarım ve üretim birimlerinin eklenmesi sağlarken söz konusu metropoller, küresel ekonominin üsleri olarak kendilerini yeniden üretiyorlar.

1999 verilerine göre Chicago'nun iletişim ağı üzerinden günlük yedi tera-bayt veri aktarılmakta; ki bu, dakikada 60.000 sayfa metne karşılık geliyor. New York'un kent ekonomisindeki birincil dışsattım ürününün hukuk hizmetleri olduğu da göz önünde bulundurulursa değişen üretim biçimleri ve altyapıları özelinde yeni küresel enformasyon kenti imgesi belirginlik kazanıyor.

Bu durumda söz konusu metropoller için gereksinim duyulan kentsel altyapı hizmetlerinin karşılanması için büyük kentsel projeler, ardı ardına gündeme geliyorlar. Yerel ve merkezi otoritenin, altına tereddütsüz imza attığı bu projeler bugün, küresel kent olma koşullarını yerine getirme adına kentleri yeniden biçimlendiren etmenler haline gelmiş durumda. Mayıs 1999'da Madrid'de düzenlenen Global Süper Projeler konferansında 21. yüzyılın küresel kentleri için öngörülen yeter koşullardan bazıları şunlar:

Gelecekte stratejik ve yaşamsal derecede önem kazanacak su kaynakları;

Diğer büyük metropollerle doğrudan bağlantı kuracak, yolcu ve kargo taşımacılığında uzmanlaşmış uluslararası havaalanı (Bugün uluslararası havaalanlarının, kendi içlerinde yeterli teknoloji yoğun yerleşim birimlerine dönüşümleri bile söz konusu. Örnek: Hollanda Schipol Havaalanı);

Üretimin geleneksel sanayi dizgesi dışına kayışıyla, yazılım üretim (soft production) mekanları olan teknoloji merkezleri (araştırma yerleşkeleri, teknoloji parkları vb.);

Kenti uluslararası veri iletişim ağına bir üssü haline getiren güçlü telekomünikasyon altyapısı;

Her türlü mevsim koşullarında uluslararası kitleselele etkinliklere ola-

VE ENFORMASYON KENTİ

nak sağlayan kapalı stadyum, kongre turizminin üsleri konumundaki kongre merkezleri;

Artan ziyaretçi sayısını karşılayabilecek sayı ve nitelikte konaklama merkezleri;

Yoğun nüfusa yanıt verebilecek gelişmiş su ve kanalizasyon altyapısı;

İş gücünün yeniden üretimine yönelik gereksinimleri karşılamak üzere kentsel park, kentsel orman ve kalıcı açık alanların oluşturduğu yaygın yeşil yapı.

Kentsel mekana yönelik beklentiler de bu dönüşümden payını almakta. Hizmet sektörünün gereksinim duyduğu mekan kurgusu “akıllı mekanları” üretmekte. Bu kurguda yüksek hızlı iletişim sistemine uyarlanmış ofis ve konut grupları, yüksek fiber optik taşıma kapasitesine sahip yapı stokunun oluşturduğu merkezler ve bilgisayar ve veri terminallerindeki (teleportlar) yüksek güvenilirlik, öncelikler sıralamasında yerini almış durumda.

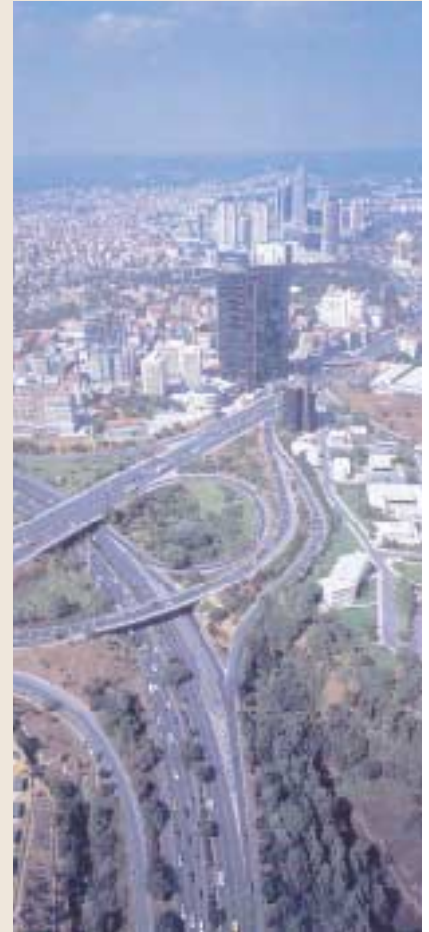
Bu dönüşümün kent mekanındaki yansımaları, kent merkezleri ve kamu mekanlarının işlevlerindeki değişimle kendini gösterir. İletişim altyapısındaki gelişimin, mesafenin caydırıcılığını (friction of space) azaltıcı etkisi nedeniyle kentlinin kenti kullanma alışkanlıkları ve kentin gelişim dinamikleri değişti. 19. yüzyıl sanayileşme sürecinde kentsel gelişimi yönlendiren sanayi kuruluşlarının, ulaşım kanalları boyunca yer seçmesi gibi, bugün, yeni “dijital endüstriler” iletişim ağları üzerinde konumlanmaktalar. Bilgisayar sistemlerinin sağladığı, kullanıcıya iş yerine gitmeden çalışmaya olanak verici ortam nedeniyle de, çalışma ve yaşama mekanlarının birlikteliği artmaktadır. Ofis ve konut birlikteliği merkezi iş alanlarının işlevselliğini de ortadan kaldıracı nitelikte. Ağ bağlantılı, bilgisayar donanımlı evlerden oluşan alt-kentler kentin çeperine doğru dışsallaşma sürecini desteklemektedir. Amerikan kentlerinde yapılan araştırmalara göre kent merkezlerinde yer alan ofislerin, toplam içindeki payı 1970’te %75’ken bu oran 1990’da %43’e inmiştir.

Çevre Ülkelerdeki Metropolitenleşme...

Modernizmin makine imgesiyle özdeşleştiği kent, yeni binyılda bilgi-kent’e dönüşürken yaşanan süreç oldukça ayrıntılı ve uzun. Bu nedenle, tüm bu koşullar göz önünde bulundurulduğunda herhangi bir gelişmiş coğrafyada bir süper kentin kurulması oldukça güç. Söz konusu kentler, tarihsel gelişim süreçlerinin bir parçası olarak bu aşamaya gelmiş durumdadır. Dünyada yaşanan siyasal devinimlerle uluslararası ekonomik sistemdeki dengeler yeniden tanımlanırken gelişmiş merkez ülkeleri dışında çevre coğrafyalarda da bu tür altyapıya sahip kentler, olası dünya kentleri olarak ön plana çıkmaktalar. Nitekim dünya nüfusunun önemli bir bölümünü barındıran Avrasya bölgesi, bu nitelikte metropollere sahip olmaya aday bir coğrafya konumunda. Hindistan’da Bagalore, Çin’de Wuhan ve Şangai, Tayland’da Bangkok bu tip şehirler arasında sayılıyorlar ve uluslararası finans kapitalin ilgi odağı durumundalar. 1950’lerde nüfusu 1 milyonun üzerinde kent sayısı birken (New York), bu sayının on yıl içerisinde yirmiyeye çıkacağı tahmin ediliyor. Avrasya coğrafyasında stratejik konumlanışı, var olan ve gelişmekte olan finans altyapısı ve beklentileri nedeniyle İstanbul bu sürece konu olan metropollerden biri. İstanbul’un bu sürece ne şekilde eklenileceğiyle politik bağlamda ele alınması gereken bir sorunsal.

Öyle ki, çevre ülke metropollerinde yaşanan kentsel dönüşümün içeriği ve nesnel sonuçları, yukarıda değindiğimiz tipte metropollerde yaşananlardan farklı. Dolayısıyla, uluslararası siyasal düzlemde yaşanan merkez-çevre farklılaşması kentleşme/metropolleşme sürecinde de kendini gösterir. Merkez ülke metropollerinde karşı karşıya kalınan sorunlar çoğunlukla teknik altyapıya yönelik kentsel sorunsallarken; gelişmekte olan çevre metropollerinde sürecin sosyal boyutu ön plana çıkar.

Büyük çoğunluğunda konut, ulaşım, su ve kanalizasyon altyapısının yetersiz olduğu çevre metropollerinde, çevreyle ilişkilerini sürdürmek isteyen uluslararası sermaye, belirli nitelikte kentsel mekan ve altyapıya gereksinim duymaktadır. Bu süreç içerisinde yerel, tarihsel, doğal ve kültürel değerler göz ardı edilebilmekte ve yerel özgünlükler tek-tipleştirilmekte. Bu gerilim, kentte ikili/kırılğan bir yapıya da neden oluyor. Akıllı yapı kompleksleri, çevresinden yalıtılmış getto tipi yerleşkeler ve prestij alanları gibi yeni kent mekanlarıyla sosyal mekandaki tabakalaşma, parçalanma ve dışlama, kentsel mekanda kendini gösteriyor. Bu ikili yapı kentteki günlük yaşamı “kentsel gerilime” dönüştüren bir etmen. Öyle ki, hızla metropolleşen kentlerden biri olan Sao Paulo’da günlük kent içi trafiğin üçte biri, yola yaya olarak koyulan insanlarca gerçekleştiril-



rilirken; dünyanın ikinci büyük sivil helikopter filosu aynı kentte yer alıyor.

Kenti bir bütün olarak, sosyal boyutlarıyla birlikte ele alan bir planlama yaklaşımı yerine kentsel gelişme, birbirinden bağımsız ve yatırım kaygısı öncelikli olan tekil projelere terk edilmekte. Kentin toplumsal dokusunu dikkate alan, kamu yararını ön plana çıkaran bir planlama pratiği işlevsizleştirilmekte. Bu koşullar altında planlama ve plançının gündem maddesi de dönüşüme uğramakta.

Bu durumda, Türkiye’nin en büyük kentsel yerleşimi olan İstanbul’un bu sürece ne şekilde eklenileceği salt ekonomik bir sorun değil; bir o kadar da toplumsal ve mekansal boyutları olan bir planlama sorunsalıdır. Önümüzdeki on-on beş yıl içerisinde yerbilim verileriyle söz konusu bütünleşme senaryoları yeniden ele alınmak durumunda. Bu, İstanbul’un yakın geleceğindeki rolünü belirleyecek öncelikli gündem maddesi konumunda.

TÜRKİYE'DE KENTLİ



1930'larda kent planma örneği: Ankara

Her ülkede olduğu gibi Türkiye'de de kentleşme ve planlama, ülkenin genel siyasal ve sosyo-ekonomik dönüşüm süreciyle birlikte ve eşgüdüm halinde evrildi. Bu çerçevede, büyük toplumsal dönüşümlerin yaşandığı dönemlerde, bütüncül dönüşümü hedefleyen siyasal bakışlar sürece egemen olmuş ve bu noktada planlama kurumu tarihinin en geniş işlev alanına sahip oldu. Bu alandaysa fiziksel planlama, kayda değer bir öncelik kazandı. Sonuçta, söz konusu toplumsal devinimler her zaman kentleşme süreciyle birlikte yaşandı ve kent planlama, bu süreci denetleyen ve yönlendiren bir kurum oldu.

Osmanlı ekonomisinin dünya kapitalizmiyle eklemlenmeye başlaması ve dolayısıyla yeni ticari ilişkilerin ortaya çıkması, Türkiye'de kentleşme ve kentleşmeye bağlı sorunların ortaya çıkmasına neden oldu. Yönetici elitler tara-

findan modernleşme yönünde yapılan reformlar, kamusal ve özel alanın ayrılmaya ve özel mülkiyetin kurumsallaşmaya başlaması sonucunu doğururken, bu değişimler sosyal, politik, ekonomik ve mekansal yapılarda çözümlere ve dönüşümleri başlattı.

Bu sürecin kentleşme üzerindeki temel etkileri, yeni kentsel kullanışların, özellikle bankalar, sigorta kurumları ve yeni resmi kurumları bünyesinde barındıran ve geleneksel olmayan ticaret merkezlerinin ortaya çıkmasıdır. Konut alanlarında da sınıfsal tabanlı bir farklılaşmanın gözlemlenmeye başlaması bu döneme rastlar ve bu değişim banliyöleşme gibi yeni büyüme örüntülerini ortaya çıkarır. Kentsel arazi kullanım biçiminin değişmeye başlaması, yeni altyapı ve ulaşım olanaklarının gelişmesini de olumlu etkiler.

Ancak Cumhuriyet'in ilan edilmesiy-le yeni bir yasal ve kurumsal çerçevede

radikal bir çağdaşlaşma projesinin hayata geçirilme hedefi, kentleşmenin nitel ve nitel özelliklerini değiştirdi. Bu çağdaşlaşma projesinin en belirgin ifadesi "batıya karşın batılılaşma" ve "halka karşın halk için"dir. Aslında bu dönem genel itibarıyla kentleşme hızının düşük olduğu bir dönemdir. 1929 Büyük Bunalımı ve dış kaynak bulmanın güçleşmesi, 1930'lardan itibaren devletçilik ve otarşik bir planlı kalkınma modelinin benimsenmesini gerektirdi, bu model çerçevesinde 1933 yılında beş yıllık bir plan hazırlanarak, sanayileşme temel hedef olarak benimsendi. Cumhuriyet kadroları makro-ekonomik hedefler çerçevesinde bu modernleşme misyonunu yerine getirirken, mekansal makro stratejilere de önemli yer verdiler. Bu anlamda 1. Sanayi Planı, salt bir kalkınma planı olarak değil; aynı zamanda bir makro-mekan strateji bütünü olarak değerlendirilmeli. Söz

EŞME VE PLANLAMA

konusu bütüncül bakışın temelinde, bölgelerarası dengeli bir gelişim şemasını temel alan ulusal kalkınmacı yaklaşım yatıyor.

Bu stratejinin iki önemli ayağı var. Bunlardan birincisi, ülkeyi ulus-devlet alanına dönüştürmek, ikincisiyse kentleri modernleşmenin mekanı haline getirmekte. Cumhuriyet kadroları tarafından bu strateji, ulusal demiryolu ağı ve sanayinin yer seçim kararlarıyla ilişkilendirilmesiyle yaşama geçirildi. Bu sayede kalkınma için gerekli sanayi kuruluşlarının ülke genelinde konumlandırılmalarıyla geniş kapsamlı bir ekonomik kalkınma sağlandı. İkinci makro mekansal strateji çerçevesinde, Ankara gerçek bir çağdaşlaşma modeli ve modern kültürün sahnesi olarak olarak görüldü ve planlama deneyiminin diğer kentler için model oluşturmasına önem verildi.

Bu çerçevede tüm kurumsal mevzuat yeniden ele alınmaya çalışıldı ve Osmanlı döneminden gelen yasal çerçeve değiştirildi. Ülke genelinde kırsal kalkınmanın en yoğun olduğu dönemde kent planlama, 1930 yılında çıkartılan Belediye Kanunu'yla tüm belediyeler için zorunlu bir işlev alanı olarak tanımlandı. Ankara'da başlatılan planlama ve imar hareketi tüm ülkeye yayılmaya çalışılırken, benimsenen temel yaklaşım, "güzel kent" anlayışı oldu. Bu anlayış temelde, var olan kent do-

kularına çok fazla dikkat etmeden, bütüncül ve modernist bir bakış açısıyla, "bahçeli evler" düzeninin tüm kentte ve gelişme alanlarında uygulanmasına dayanıyor. Ancak irili ufaklı birçok kent için hazırlanan bu planlar, mevcut kentsel yapılarla uyum sağlayamamaları, dönemin şehircilik anlayışının bir sonucu olarak estetik kaygıların ağırlıklı omaları ve ekonomik ölçütlere ve uygulama sorunlarına yanıt verememelerinden dolayı eleştirilere neden olarak, sınırlı kaynaklar nedeniyle yalnızca yeni gelişme alanlarında kısmen gerçekleştirilebildiler.

İkinci Dünya Savaşı'na kadar Türkiye'deki kentleşme süreçlerini yönlendiren bu planlama yaklaşımı, bu dönemde birlikte radikal bir biçimde değişmeye başladı. Savaşın ardından Avrupa ve Amerika ekonomik bir yeniden yapılanma sürecine girdi, bu ekonomik yeniden yapılanmayı insan haklarına saygılı bir demokrasi ve refah devletiyle tamamlamaya çalıştı. Bu değişimlerin Türkiye'de en temel politik yansıması, tek partili dönemden çok partili döneme geçiş oldu. Siyasal açıdan yaşanan liberalleşme süreciyle birlikte mekansal stratejilerde de önemli değişimler oldu. En temel makro mekansal strate-



1960'larda İstanbul...



...ve günümüz İstanbul'u.

ji değişikliği, demiryoluna dayalı ulaşım ve gelişim politikalarının terk edilerek, karayoluna geçiş başlaması. Ayrıca Marshall yardımının doğal bir sonucu olarak, tarımda hızlı makineleşmenin gerçekleşmesi, kırdan ciddi nüfus kopmaları, hızlı kentleşmenin tüm kentlere yayılmaya başlamasıyla yeni kentleşme sorunları gündeme geldi. Her ne kadar 1928'lerden sonra Ankara'da görülmeye başlansa da, gecekondu nun ülke gündemine girmesi bu dönemde oldu. Bununla birlikte, Cumhuriyetin ilk dönemlerinde kenti bir bütün olarak ele alan kent planlama yaklaşımı, yerini tekil imar operasyonlarına bıraktı. Bu durumda Kentler, geleceksel-modern eksenli katı bir ikili yapı kazandı. Kent içi ulaşım da ağırlıklı bir paya sahip olan dolmuşların ortaya çıkması da, yine bu döneme rastlar.

Bu tarz yapısal değişimlerin olduğu bu dönem, planlamanın ve plancının niteliklerini de dönüştürdü. Ortaya çıkan sorunların, dışarıdan gelen uzmanlar tarafından çözülemeyeceği, ancak toplumun kendi içinden çıkarabileceği uzmanlar tarafından çözülebileceği düşüncesinin egemen olması, ve hemen arkasından bu tip düşün ve teknik eleman tipini yetiştirmek üzere Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Şehir ve Bölge Planlama Bölümünü'nün kurulması, yine bu döneme rastlar. Aslında kent planlama pratiğinin mimarlık alanının bir uzantısı olmaktan çıkması ve kendine özerk bir alan tanımlamasının

temel adımı da bu. Yapılan planlama çalışmalarını yönlendiren yaklaşım, kapsamlı planlama oldu. Bu planlama yaklaşımı, salt fiziksel biçimleniş üzerinde durmak yerine, çok yönlü ve çok kapsamlı araştırmalara yer veren, sosyal ve ekonomik değişkenleri dikkate almaya çalışan, ve kuramsal kökenlerini akılcılıktan alan bir yaklaşım. Eski planlama yaklaşımının büyüme konusunda yetersiz kalması, bu yaklaşıma geçiş hızlandırdı ve kolaylaştırdı. Ancak tüm bunlara karşın bu planlama anlayışı da, hızlı dönüşümü tam anlamıyla kontrol altına alabilen, parçacı müdahalelere izin vermeyen ve esnek olmayan bir planlama yaklaşımı.

1961 Anayasası, yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Sosyal devlet anlayışı gündeme geldi ve sol bakış açısı politika arenasına girdi. Bu, Cumhuriyetin ilk zamanlarından sonra, planlamanın en ciddi biçimde kurumsallaştığı dönem. Buna göre, Devlet Planlama Teşkilatı kuruldu, beş yıllık kalkınma planları yeniden gündeme geldi. Popülist politikalarla kırsal kesimin desteklenmesi ve dış göçler, kentleşmenin artış hızını görece olarak yavaşlattı, kentleşmenin yarattığı sorunlar nitelik değiştirmeye başladı. Otomobil kullanımının yaygınlaşması, değişen ekonomik ilişkiler metropoliten kent olgusunu ortaya çıkarırken, kente yeni gelenlerde kentsel bütünleşme problemi yaşanmaya, arabesk kültür, araştırma konuları arasına girmeye başladı. Katılımcı plan he-

deflerini gerçekleştirmek adına büyük kentlerde Nazım Plan Büroları kuruldu, planlama eylemi bu sayede daha kontrollü bir hale getirilmeye çalışıldı.

Kontrolsüz biçimde büyüyen kentler, sürekli olarak yaşam kalitelerini düşürücü sonuçlar doğurmaya, küçük üretim faaliyetleri merkezi iş alanları çevresinde yoğunlaşmaya başladı, bu süreçlerin yarattığı olumsuz koşullar, kent dışında kurulan organize sanayi bölgeleri, küçük sanayi siteleriyle üretim alanında, kooperatif yoluyla konut alanında aşılmaya çalışıldı. Kentlerin büyük parçalar halinde büyümesi, kentsel ulaşım meselesinin ve toplu taşıma politikalarının önemini arttırdı, buna bağımlı olarak yaya bölgeleri oluşturma ve kentsel canlandırma projeleri gündeme geldi. Bir parselde çok sahipli yapıların yapılmasına olanak veren kat mülkiyeti yasası, apartmanlaşma, kentsel boşlukların dolması ve düşey yoğunlukların artması anlamına geldi, Gecekondu Yasası'yla da gecekondu olgusu yasal olarak tanınarak, gerçekleştirilen imar aflarıyla gecekondu alanları ranta dayalı bir yatırım aracı haline geldi.

1980'le birlikte temel hedefi küresel ekonomiye eklemlenmek olan dışa açık büyüme, ekonomi politikalarını değiştirdi. Demografik yapıda ve kentleşmede doygunluğa erişilmesi, kent planlamasında da beklenenleri değiştirdi. Gecekondu alanları dönüşmeye başladı, toplu konut önemli bir üretim süreci haline geldi. 1984 yılında çıkarılan İmar Yasası'ysa bir paradigma değişikliği önermedi ve köktenci olmayan, piyasanın kendi parçacı kontrol düzeyeklerini öngören bir planlama paradigmasına devam edildi.

Günümüzde Türkiye mekansal planlama sistemi, imarı temel alan bir yasal çerçeve içerisinde tanımlanmakta. Ancak, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de kentleşme gündemi, imar sorunlarından öte kapsam ve içerikte, çok boyutlu bir yapıda karşımıza çıkıyor. Bu nedenle, mevcut imar sistemimizin bugünün çağdaş kentleşme dinamiğine yeterli yanıt veremediği, planlama yazınında yine kabul gören bir saptama. Olası Doğu Marmara Depremi'yle kentleşme, ülke için yaşamsal bir sorunsal durumuna gelmişken; var olan planlama sistemimizin ivedilikle yeniden ele alınması kaçınılmaz.



KENT PLANÇISI KİMDİR?

Ekonomik, sosyal ve yönetsel planlamada olduğu gibi mekansal planlamada da karar alma ve yönetim süreçlerine hakim, veri tabanı oluşturma, bu veri tabanını çözümleyici (analitik) bakışla değerlendirme, sorunsal formüle etme yetisine sahip ve olguları çok boyutlu irdeleyebilen plançı kimliği geçerlidir. Bununla birlikte kent plançıları, kenti oluşturan ve dönüştüren süreçleri, araçları ve onların olası sonuçları konusunda uzman olan ve söz konusu süreci yönlendirmek için yeni araçlar geliştiren plançı tipini temsil ederler. Çok-aktörlü bir süreç olan kentleşme söz konusu olduğundan, kent plançıların, farklı toplum kesimleri ve kurumsal kişiliklerle bir araya gelmek durumunda oldukları için görsel, metinsel ve doğrudan iletişim yetileri yüksektir.

Sorun tespiti ve çözüme yönelik stratejilerin saptanması aşamasında plançı, çok boyutlu bir sistem olan kent bağlamında mekansal, ekonomik ve sosyal boyutları bir arada düşünmek zorundadır. Bunu yaparken geçmiş ve bugünkü yapı, geleceğe yönelik eğilim saptaması için plançya girdi sunar. Bu çözümlenmeye konu olan başlıklar, sorunun tipine bağlı olarak nüfus, arazi kullanımı, ulaşım, kamusal açık alanlar, doğal ve kültürel kaynaklar, kamusal servisler ve ekonomik yapıdır. Birden fazla tip-te veri tabanı oluşturulup kendi aralarında ilişkilendirilirken amaç, gelecekteki eğilimi ortaya koyup bunu dönüştürme/geliştirmeye yönelik farklı stratejik seçenekleri, sorunu sahiplenen kuruma ve kamuoyuna sunmaktır.

Plançılar, planlama süreci boyunca kentte yaşayanların sosyal, ekonomik ve mekansal gereksi-



mlerine yanıt veren politika tasarımı aşaması sonrasında bu siyasaları yaşama geçirecek stratejileri belirli programlar kapsamında belirlemek durumundadırlar. Bu noktada plançının misyonu, toplumsal problemlerin çözümü kadar, toplumun ve kurumların önüne yeni gelecek kurguları da koymak ve bu kurguları yaşama geçirecek uygula-

ma süreçlerini tasarlamaktır. Plançılar, halkın istemine yanıt verebilmek için farklı büyüklük ve nitelikteki yerleşimlerde (bölge, metropol, kent, mahalle ve köyler) farklı toplum kesimleriyle iletişim kurmak ve birlikte çalışmak durumundadırlar. Bu koşul kentsel sorunların ilk elden saptanması ve çözüme gidilebilmesi açısından önemlidir.

Plançı, planlama süreci öncesi alanı birebir inceleyen görgül (ampirik) veriler toplan, çözümleme aşamasında verileri sorunsala yönelik olarak dizgeselleştirir (sistemleştirir) ve geleceğe yönelik eğilimleri tespit eder. Bu, plan alternatiflerinin geliştirilmesi için önemlidir.

Birçok konuda olduğu gibi planlama konusunda da uzmanlaşma, kent ve bölge planlaması içinde farklı plançı tiplerinin ortaya çıkmasına neden oldu. Buna göre, teknik çözümleyici, araştırmacı, tasarımcı, programlama uzmanı, işletmeciler gibi farklı nitelikteki plançılar, kentsel sorunun niteliğine göre planlama çalışmalarını yönetmekte ve örgütlemekte.

Toplumların önüne yeni vizyonlar koyan plançılar, teknik olarak yeterli, yaratıcı çözümler üreten buluşçu düşünüşe sahip profesyoneller olma durumundadır. Bununla birlikte plançının, kitlelerin ve grupların üstünde ve onlardan bağımsız faaliyet gösteren kimseler olduğu anlaşılmalıdır. Kent plançıların, kent mekânında birbiriyle karşı karşıya olan farklı toplumsal çıkarları bir araya getirecek arabuluculuk özelliğiyle sorunlara çözümler sunan profesyonel kimliği, bir bütündür.

Böyle bir çerçevede kent plançıların sahip olması gereken profesyonel yetiler:

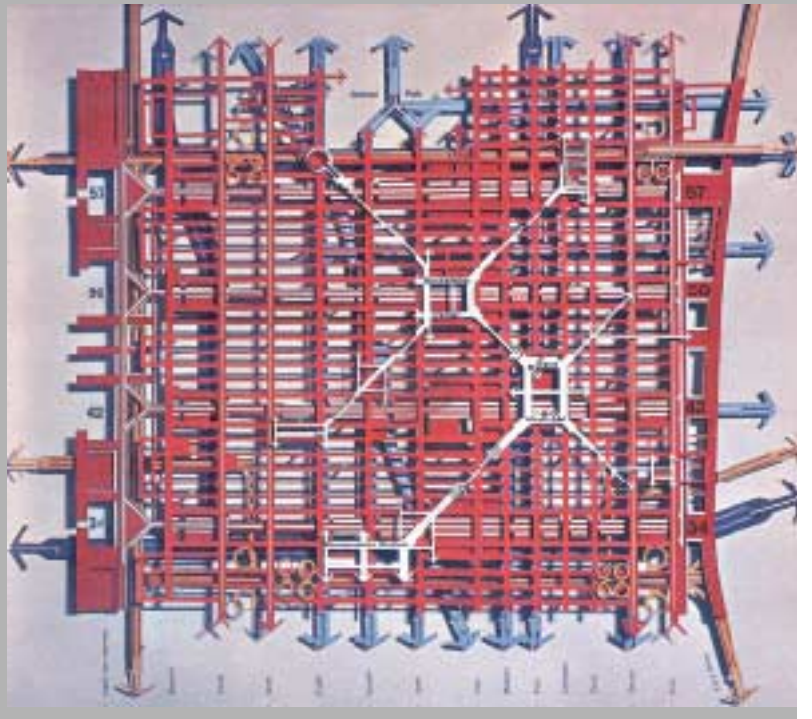
Kentin fiziksel yapısını ve onu oluşturan süreçleri bilmek, Nüfus, işgücü gibi konularda geleceğe yönelik eğilimi saptayabilmek,

Farklı kişi ve grupları planlama sürecine dahil edebilmek, Politik ve yönetsel karar alma süreçlerindeki merkezi ve yerel otoritenin yasal yapılarına ve programlarına hakim olmak, Toplumsal süreçleri ve onların kent mekânına doğrudan/dolaylı etkilerini tespit edebilmek,

Planın sorunsal başlıkları konusunda mümkün olduğu kadar geniş bir kesime ulaşabilmek, onları bilinçlendirmek,

Ekonomi, ulaşım, kentsel servisler, altyapı ve arazi kullanımı konularını ilişkilendirebilmek.

Ancak bu yetiler yanında, plançı, planlama anlayışlarındaki değişimlere bağlı olarak, rolünü gözden geçirmek durumunda. Özellikle son dönemlerde, süreç tasarımı ön plana çıkaran stratejik planlama yaklaşımının doğal ve doğrudan sonucu olarak plançılar, bazı ek yetilere sahip olmak durumunda kaldılar. Bunlardan birincisi plançının müzakereci olması. Farklı çıkar gruplarıyla çalışabilmek ve ikna edici olabilmek için müzakereci olmak durumunda kalan plançı, ortaya koyduğu müzakere platformunda, kentlilerin taleplerini dile getirdikleri sosyal ve politik ilişkilerini yeniden üretebildikleri bir katılım sağlamalıdır. Plançılarda, ek olarak, toplumdaki güç ilişkilerini değerlendirebilmeleri ve arabulucu olmaları beklenir. Plançıların uzman, tartışmacı ve örgütleyici özelliklerini, planlamanın her aşamasında kullanmaları da gerekir.



BÖLGE PLANLAMA

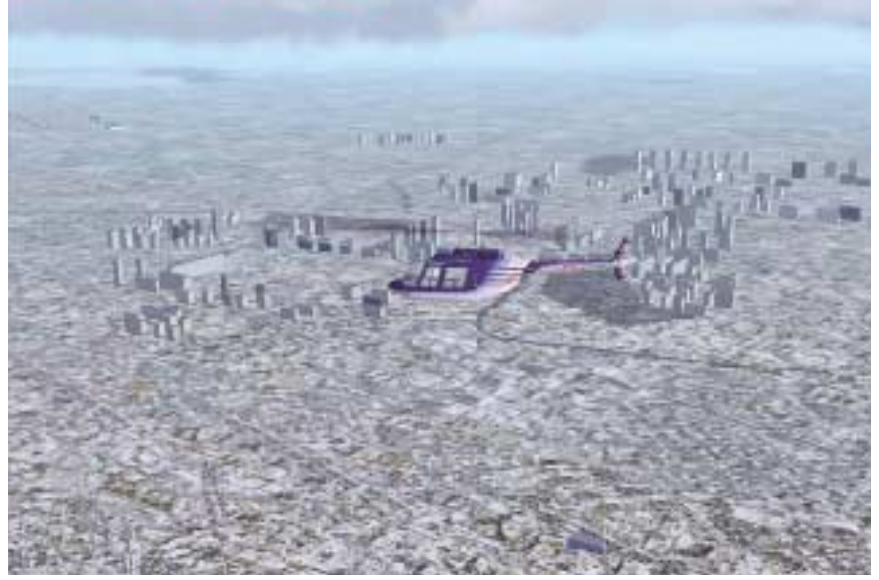
Bölge, esnek bir kavram. Genel olarak, yerel (kent) ile ulusal (ülke) arasında yer alan bölge, kendi içinde sosyal, ekonomik ve çevresel olarak benzerlik gösteren kentlerin oluşturduğu planlama alanı ya da yönetsel bütün olarak tanımlanabilir.

Ulusal düzeydeki ekonomik gelişim politikalarını bölge ölçeğine taşıyan ve onları mekansallaştıran planlama pratiği, bölge planlama olarak adlandırılıyor. Günümüzde bölge planlamanın, ekonomik ve fiziksel gelişimi düzenlemek kadar bölgesel doğal kaynak yönetimi konusunda da işlevsel olduğu görülüyor.

Kentsel alanların coğrafyadaki yayılımının ve kentler arası nüfus hareketliliğinin hızla arttığı bugünkü kentleşme sürecinde, bölge kavramı fiziksel planlamanın öncelikli gündem maddelerinden biri. Küreselleşme süreciyle birlikte salt kent düzeyinde değil, daha yaygın olarak bölgesel düzeyde yaşanan ekonomik gelişimler, bugün bölge planlarıyla yönlendirilmekteler.

Bölge planlarını kent planlarından ayırtan özelliği, yalnızca ölçek değil. Bölge planlama sürecinde, kente göre çok daha fazla toplumsal çıkar grupları ve mekansal sorunsal gündeme gelmekte. Bu nedenle bölge planlama çalışmalarında kaynak kullanımı problemi çok-ölçütlü bir analiz ve karar alma süreci içerisinde ele alınmakta.

Bölge planlarıyla amaçlanan, piyasa sistemi içerisinde coğrafyada yer seçen sermaye yatırımlarının, toplum yararı ölçütüne göre bölge içinde yönlendirilmesi ve kontrol altına alınması. Bu anlamda, ulaşım ya da altyapı gibi dışsal etkisi büyük kamu yatırımlarıyla sanayi gibi özel büyük sermaye yatırımlarının ilişkilendirilerek aralarında eşgüdüm sağlanması, bölge planlarının öncelikli hedefi. Özellikle bölgelerarası eşitsiz gelişimin gündemde olduğu ülkelerde, bölge planlama etkin bir araç niteliğinde. Bu anlamda, ekonomik ve bölgesel bütünleşme süreci içerisindeki Avrupa Birliği genelinde yapılan uluslara-



rası projeler arasındaki eşgüdüm, bölge planlarıyla gerçekleştirilmekte. Böylece yerel ekonomilerin, birliğin belirlediği sistemle bütünleşmeleri mekansal anlamda da sağlanmakta.

Yeryüzündeki doğal kıt kaynakların, sürdürülebilirlik tanımı çerçevesinde etkin kullanımının araçlarından biri de kaynak planlaması özelinde, bölge ve alt bölge planları. Bölgesel ekonomik gelişimi doğal ve biyolojik çeşitliliğe zarar vermemeden yaşama geçirme amacıyla hazırlanan alt-bölge planları, kır ve kent bütünleşmesini sağlamaktalar. Buna göre, ekolojik bütünlük arz eden havzaları eylem alanı olarak tanımlayan havza planları, fiziksel planlamaya biyolojik bölge tanımını getirmekte. Böylece toprak, su yatakları, orman alanları ve doğal kıyı alanlarının oluşturduğu ekosistemin yeniden üretimine olanak sağlanırken, koruma ve gelişme arasında denge de kurulabilmekte.

Bölge planlarının uygulama aşamasında ulusal ve bölge yetkililerinin uyguladığı farklı vergilendirme politikaları, dışsallığı olan büyük sanayi ve altyapı yatırımlarının bölge içerisinde yer seçimi, bölgenin kentleşme kapasitesini ve yönelimini kontrol altına almaya yönelik araçlar arasında.

Ulusalı bölge ölçeğine taşıyan bölge planlarının bir diğer işlevi de, yerel planları (kent ve metropol alan

planları) yönlendirmek. Bu anlamda bölge planları, kent ölçeğindeki planlara girdi ve verinin yanısıra çerçeve de sunmakta. Kurumsal anlamda bölge ve ulusal ölçekte faaliyet gösteren büyük yatırımcıyla yerel otorite arasında iletişime olanak veren bölge planları, yerel halkın kenti doğrudan etkileyen bölgesel yatırımlar konusundaki duyarlılığını artırıcı katılımcı planlama sürecini uygulamak durumunda.

Kentsel Politika Planlaması ise kentsel siyasa çözümlemesi ve geliştirilmesi, kent yönetimi ve kentsel proje yönetimi alanlarında çalışmaları kapsıyor. Kent yönetimi, kent sorunları ve bunlara yönelik siyasaların geliştirilmesi çok boyutlu, kapsamlı ve disiplinler arası bir yaklaşımı zorunlu kılıyor.

Kentleşme sürecinin karmaşık ve kapsamlı niteliği düşünüldüğünde, bu sürecin yönlendirilmesi, düzenlenmesi ve ilişkili sorun alanlarının denetlenmesi, kent planlamanın politik süreçlerine hakim, kentsel süreçlerin yasal, ekonomik ve idari boyutlarının yönlendirilip tasarlanması konularında yeterli uzmanlara olan gereksinimi artırmakta. Bu kapsamda, Türkiye’de farklı disiplinlerin bulunduğu ortak uygulama alanları bulunmakla birlikte, bu alanlardaki uzmanlaşma sınırlı düzeyde gerçekleşiyor.



KENTSEL TASARIM

Kentleşme süreciyle doğrudan ilintili olan sosyal aktörlerin çeşitliliği söz konusu olduğunda; mimarlığın tekil müşteriye ve mülk sahibine karşı sorumlu olduğu tasarım süreciyle, öncelikli işlevi mülk sahipleri, yatırımcı, bürokrat, yerel yönetim ve halkı bir araya getiren bir süreç tasarımı olan planlama arasındaki bütünleşme, uygulamada yetersiz kalabilmekte. Bu boşluğu bugün, disiplinlerarası bir yapıda hareket eden kentsel tasarım alt-disiplini dolduruyor.

Kentsel tasarımla hedeflenen, tekil mimari projelerin, kent alt-bölgeleriyle bütünleştirildiği fiziksel, sosyal, psikolojik ve estetik ölçütleri yerine getiren kentsel mekan tasarımları. Buna göre, kent planlamada, yasal bağlamda araziye arsaya dönüştüren üst kararlarla yetinilmeyip; kentsel mekan üç boyutta ele alınarak yeniden kurgulanmakta. Bu kurguda belirleyici olan, kütle-me-

kan ilişkileri. Böylece mimari tasarımın arsa bazlı bakış açısı, bir üst ölçeğe taşıyor. Bununla birlikte kentsel tasarım, planlamayla mimarlık arasında bir çeşit ara ölçek çalışması olarak da yorumlanmamalı. Kentsel tasarım için tek bir arsa da, kent formu da, ölçeğinden bağımsız olarak tasarım konusu olabilmekte.

Kentsel tasarımı, sonuç ürünü ortaya koyan bir süreç haline getiren, onun profesyonel faaliyet alanı. Nitekim, proje bazlı kentsel tasarım çalışmalarında üç boyutlu mekan çözümlerinin yanı sıra projeyi uygulanabilir kılabilecek mülkiyet, altyapı, maliyet çözümlerleri ve programlamaları etaplar halinde, “Kentsel Tasarım Planları” dahilinde ele alınır. Bu çalışmalarda, sorunsalın cinsine göre plancı ve mimarların yanı sıra mühendisler, sosyologlar, peyzaj mimarları, haritacılar ya da ekonomistler bir araya gelmek durumundalar.

Son otuz yıl içerisinde planlama anlayışlarında bir dizi değişim yaşanmış ve kentsel tasarım da bu dönüşümden doğrudan etkilenmiş bulunuyor. Bu süreç sonucunda genel kabul gören planlama tanımı artık, kent mekanının tümünü aynı derecede kontrol etmeyi amaçlayan “kapsamlı planlama” yerine, kentsel alanı yapı içinde birbiriyle ilintili alt-proje alanları olarak ele alan ve bu projeleri yaratıcılığa açık, esnek planlama ve tasarım programlarıyla yönlendirmeyi ilke edinen “yapısal planlama”. Bu yeni planlama anlayışı içinde kentsel tasarımın rolü, kent mekanı inşasının ötesinde, mekana yönelik kamu politikası tasarımı olarak tanımlanıyor. Nitekim kent mekanı artık, modernite öncesinin “urbanist” olarak adlandırılan, kent mimarlarının bireysel tasarım ürünleri değil; birden fazla aktörü tasarım ve uygulama aşamalarında bir araya getiren kamusal bir uğraş olan planlama sürecinin ürünü.

Kamusal Alanın İnşası Olarak Kentsel Tasarım

Kentsel tasarım için asıl olan, kentsel yapıların kendisi değil, bu yapıların bir araya gelmesinden ortaya çıkan ara mekanlar olan kentin kamusal açık alanlarıdır. Bu nedenledir ki, değişen kentleşme dinamikleriyle değiştiğimiz, kentin ve kamusal mekanların kullanım örüntüsündeki dönüşüm, kentsel tasarım yazınının birincil gündem maddesidir. Nitekim, kentli bireyin ofis ve konut merkezli yaşam biçimi, kentteki kamusal mekanların işlevselliğini doğrudan etkiler.

Bu noktada, bugüne dek kentsel tasarımdaki salt biçimsel arayışlar günümüzde yetersiz kalmakta ve “programatik tasarım” yaklaşımı önem kazanmakta. Programatik tasarım yöntemiyle, kentsel tasarımda form-odaklı düşünüşe, yoğun bir aktivite tasarım süreci eklenmektedir. Buna göre kentsel tasarım, artık dönüşen kentli tipine hitap eden yeni aktivitelerin kent mekanında nasıl bir biçimsellikte kurgulanması gerektiğini öngören bir disiplin olarak kabul edilmekte.

Günümüzde tüm kentsel tasarım uygulamalarının ortak ereği, “kamusal insan”ın ortadan kalktığına yönelik toplumbilim tartışmaları temelinde, kamusal yaşam bulduğu kentsel mekanları işlerliğe kavuşturarak, bunları günlük yaşam pratiğinin bir parçası durumuna getirmek. Böylece, karşıt seçeneği olarak kabul edilen “veri mekanı” (datascape) karşısında fiziksel kent mekanı (townscape), yeniden tanımlanabilecek.

Diğer yandan, kentsel tasarım, kentte bireylerin olağan yaşam koşulları içinde soyut düşünme, algılama ve aktarma becerilerinin bir ifadesi. Toplumdaki düşünsel ve kültürel değişim, ilk anda kendini kent mekanındaki değişimlerle, mekana yeni tasarım ürünlerinin sunulmasıyla gösterir. Bu arada, mekandaki tasarım dili, kurgu ve mesajlar, bireylerin yaşamlarında doğrudan ya da dolaylı yollarla birtakım izler/etkiler bırakabilir.





ULAŞIM VE KENTLER

Sanayi devrimiyle birlikte ulaşım ve iletişim araçlarındaki hızlı gelişme hem toplumsal üretkenliği artırdı, hem de bu teknolojilerin yoğunlaştığı merkezlerin (kentlerin) yapısını dönüştürdü. Bu altyapılar günümüzde yeni biçimleriyle kent yaşamının vazgeçilmez araçları ve hatta değerleri olmaya devam ediyor. Dünyada uluslararası düzeyde üretimin ve dağıtım gibi ekonomik faaliyetlerin yönetildiği, bilgi, kültür ve toplumsal hizmetlerin yoğunlaştığı kentler, aynı zamanda önemli ulaşım ve iletişim merkezleri konumunda. Uluslararası ve kentlerarası rekabette kentsel teknik ve sosyal altyapı, artık en az parasal sermaye kadar önemli üstünlükler sağlıyor. Bu alanlardaki yeni teknolojilerin kazandırıldığı kentler, her zaman ön plana çıkıyor.

Günümüzde büyük kentlerimizde 40 milyonu bulmayan kent içi araçlı yolculuk sayısının, 20 yıl içinde (kent nüfuslarındaki artışla birlikte) 100 milyona yaklaşması beklenmekte. Bu süreç içinde yol altyapısının yeterli olmaması durumunda, otomobile bağımlı kentlerle uluslararası düzeyde kentsel yaşam kalitesi ve standartlarına ulaşmak, dünya kentleriyle rekabet etmek olanaklı değil.

Dünyada kentler arası hızlı tren sistemleri hızla yaygınlaşırken, kentiçi raylı sistemler de yenileniyor. Bu değişimlerle, kent mekanı daha verimli kullanılabilir. Kentin ekonomik kaynakları ve mekanları, asfalt yollar yerine, ortaya çıkan yeni gereksinimler için değerlendiriliyor. Bunlarla birlikte, dolaylı olarak çevre kirliliği azaltılıyor, çevreye daha duyarlı yaşamın adımları atılıyor. Başlangıç maliyetleri geleneksel sistemlere göre daha pahalı olan raylı sistemlerin, toplam maliyetleri uzun erimde daha az, toplumsal ve çevresel yararlıysa daha fazla.

Dünyada son yıllarda yapılan çalışmalarda, ulaşım planlaması için aşağıdaki öncelikler benimsenmiş durumda:

-Kentlerarası ve kentiçi yolcu taşımada ulaşım sisteminin omurgasını, yüksek kapasiteli ve hızlı raylı sistemlerin oluşturması;

-Yolcuların hızlı ve güvenli ulaşımını sağlamak için hız, kapasite ve konfor yönünden otomobillerden daha avantajlı bir kullanım olması için, toplu taşıma sistemlerine öncelik verilmesi;

-Ulaşım sisteminin parçaları olan, ancak birbirlerine alternatif olarak planlanan farklı ulaşım hatlarının (otobüs, raylı sistem, deniz otobüsü vb) birbirini tamamlayan entegre bir sistemin parçaları olarak planlanması;

-Kentsel gelişimin ulaşım olanakları çerçevesinde yönlendirilmesi ve ulaşım maliyetlerinin daha az olduğu kent gelişme biçimlerine öncelik verilmesi;

-Daha az enerji tüketen, doğal çevreye daha az zarar veren yaşam alanlarının ve kent parçalarının oluşturulması;

-Kentlerin, gelecekteki ulaşım sistemlerinin

araçlara değil, insanlara öncelik verecek biçimde tasarlanması; yol ve toplu taşıma hatlarının uzun erimli gelişmeleri kavrayabilecek bir yaklaşımla tasarlanması;

-Kent merkezlerinde, hava kirliliğini azaltmak ve yaya güvenliğini artırmak amacıyla araç erişiminin sınırlandırılıp, yaya ulaşımına öncelik verilmesi.

Ulaşım teknolojilerindeki gelişme, bir yandan bireylerin daha hızlı ve güvenli seyahat etmelerini sağlamakta, diğer yandan sistemlerin eklenmesi ve terminal noktaları, kentin tasarımına ve mimarlığına yeni zenginlikler kazandırmakta. Birçok Avrupa kentinde ve Türkiye’de, 20. yüzyıl başından beri araç ulaşımı için inşa edilen birçok asfalt yol, toplu taşıma sistemlerinin gelişmesiyle kent merkezlerindeki önceliğini kaybetmiş durumda. Bu mekanlar, yeniden yaya kullanımına kazandırılmış, toplumsal kullanım ve görsel açıdan daha başarılı duruma gelmiş bulunuyor.



YENİ PLANLAMA YAKLAŞIMI ÜZERİNE...

Kent planlama pratiğinin projeciliğe indirildiği gelişmiş metropollerde, kent planlama görece teknik bir uğraşırken, toplumsal yapının çok daha kırılğan olduğu gelişmekte olan ülke kentlerinde planlama kurumu, “kamu yararı” ve “toplum çıkarı” kavramlarını yeniden tanımlamak durumunda. Bu tanım, aynı zamanda “yaşanabilir kent mekanı”nın içeriği açısından stratejik bir öneme sahip.

Bu nedenle bugün planlama kurumu, amaç, hedef ve stratejinin kademeli birlikteliğini çağdaş gereksinimlere göre kurgulamakta. Bu kurguda esas, ülke, bölge ve kent ölçeğindeki politikaların, planlamanın kapsayıcılığında, bütünü birer parçası olan projelerin süreç yönetimiyle bir bütün olarak ele alınması.

Uzun dönemli akılcılıkların dizgeselleştirilmesi (sistemize edilmesi) anlamına gelen planlama, günümüz toplumları için gelişme-koruma dengesini sağlamak durumunda. Bu denge, gerek gelişmiş gerekse de gelişmekte olan toplumların sosyo-ekonomik, siyasal ve kültürel sürdürülebilirlikleri açısından önemli. Bu yönde geliştirilecek stratejilerin, küreselleşmenin yıkıcı toplumsal yan etkilerini ortadan kaldırmaya yönelik arayışlara somut katkıda bulunması bekleniyor.

Bu nitelikte bir mekansal planlama hareketi gelecekte de, kentsel mekandaki yaşam kalitesini yükseltmeye yönelik bir çaba olarak, ayrıca, kent, bölge ve ülke ölçeğinde mekansal adaleti sağlayacak bir disiplin olarak karşımıza çıkacak.

Kentselleşmeyi arazi kullanımını, mekansal form, altyapı, ulaşım, servis sunumu ve sosyal hareketlilik bütünü olarak ele aldığımızda, mekansal planlamayı da bu sürecin, bütünü örgütleyen karar alma, programlama, uygulama ve işletme süreci olarak tanımlayabiliriz. Sürecin her bir aşamasının ortak noktası, toplumsal olanla mekansal olan kent sorunları arasında ilişki kurmak; sosyal, ekonomik ve kültürel konuların mekan boyutunu ortaya çıkarmak. Çünkü tüm insan eylemleri, belirli bir mekan kurgusu içerisinde belirginlik kazanmakta ve yaşam geçmekte.

Kent planlama, kentsel toplumlarda yaşam kalitesinin artması yönündeki sosyal dönüşüm çabalarını kentsel mekana yansıtılabilmek ve süreci süreklilikle kılmacıyla uygulanan bir profesyonel di-



siplindir. Kent planlama disiplini sosyal sorunları çözümlerken ve çözüm önerileri üretirken, kentli insanın yaşam, çalışma, eğlenme, dinlenme ya da eğitim alanlarını bir bütün olarak değerlendirir. Bu bütüncül bakışın amacı, kentsel kaynakların kullanımında etkinlik ve hakçılığın bir arada sağlanmasıdır. Bu noktada belirleyici olan kavram “kamu yararı”dır. Kamu yararı, kent planlama özelinde kentsel kaynakların ve hizmet sunumunun tüm toplum yararına gerçekleştirilmesidir.

Uygulamalı disiplinler arasında kent planlama, insan kaynağı belki de en fazla olan ve etkisi doğrudan toplum olan bir disiplindir. Bu anlamda pratikteki yansımaları bireysel değil, toplumsaldır.

Toplumların gönenç düzeyini yükseltmenin ön- de gelen araçlarından olan kent planlamada, kurgulanmaya çalışılan kent mekanları, sosyal bağlamda güvenilir, eşitlikçi, sağlıklı, estetik kalitesi yüksek ve işlevsel açıdan etkin mekanlardır.

Bu çerçevede kent ve bölge planlama, malze-

mesi mekan olan diğer disiplinlerden (coğrafya, yerbilim, mimarlık, vb.) bağımsız ama onlarla iletişim halinde; kendi disipliner kimliğiyle hareket eden bir üst disiplin olarak kabul edilir. Buna göre kapsamlı, katılımcı ve disiplinlerarası bir sürecin parçası olan mekansal planlamanın temel işlevi, tüm bu disiplinlerin bakış açılarını kent ve bölgelere yönelik vizyon üretmekte kullanmaktır. Sürece doğrudan ya da dolaylı katılan uzman gruplar, yerel halk ve politikacılar arasında plancının işlevi, sorunu tanımlamak (gündem belirlemek), farklı bakış açılarını bütüncül vizyona en uygun biçimiyle yansıtılabilmek, probleme yönelik çözüm seçeneklerini ortaya koymak ve karar alma-uygulama süreçleri arasındaki sürekliliği sağlamaktır.

Planlama sürecinde sonuç, ürün plandır. Plan, sorunu anlamaya yönelik çözümlerinin ve buna yönelik alternatif stratejilerin bir araya getirildiği, yol gösterici yazılı ve görsel belgenin adıdır. Kent ve bölge planları, sorunsala ve içeriğe göre (gelişim, yenileme, koruma planları vb.) farklılaşır. Planlar, sonrasında uygulamayı üstlenen ilgili kurumlara sunularak onların eylem planını yönlendirir ve yeniden gözden geçirmeye yönelik çerçeve sunar. İster kent parçaları (konut alanı, kent merkezi vb.) ister bölge ölçeğinde çalışsın; kent ve bölge plancıları gelecek tasarımlarını görselleştirmek durumundalar. Bunun için, plan metniyle birlikte sunulan halihazır haritalar üzerine işlenmiş görsel plan paftaları, planlama süreci sonrasında hedeflenen sonucu mekansal olarak betimlemek amacıyla hazırlanır.

Ancak sonuç ürün olarak plan dokümanının tamamlanmış olması, plancının görevinin bitmiş olduğu anlamına gelmez. Bu noktadan itibaren plancı, uygulamada farklı ekipler arası eşgüdüm sağlayıcı, örgütleyici, sürece yön veren bir aktör konumundadır.

Sonuç: Kent Planlamada Genel Kabul Gören Kentleşme Hedefleri

Genel ilke, birey ve toplumun temel gereksinimlerini (barınma, dinlenme, ulaşım vb.) karşılayan yaşanabilir bir çevreyken; öncelikli alt hedefler, şunlar:

- Kentteki yerli halk için sağlıklı, güvenli ve estetik yaşama mekanları,
- Kenti çevreleyen ve ona karakter veren doğal değerleri göz önünde bulunduran bir kentsel gelişim,
- Yerel kültür açısından önemli tarihi yapı ve alanları koruyan bir kentsel dönüşüm,
- Kent için kıt kaynak konumundaki fiziksel kaynakların (kent toprağı) toplumsal olarak hakça, ekonomik olarak verimli bir biçimde kullanımı,
- Yaşamak, üretmek ve algılamak için çekici bir kent imgesi,

- Kent ekonomisinin gelişimi için yeterli altyapı, uygun arazi kullanımı ve servis sunum düzeyi,
- Etkin bir çalışma ve yaşama alanları birlikteliği,
- Kent bütününde yüksek ulaşılabilirlik,
- Farklı kent alt bölgelerinde farklı yaş grupları ve farklı kesimlere hitap edebilen etkinlik merkezleri ve yaşam alanları.
- Çevre dostu kent-içi ulaşım sistemi/toplu taşıma.

Günümüzde kentler finans ve haberleşme alt yapıları ve zengin kültürel değerleriyle, ön plana çıkıyorlar. 21. yüzyıl kentlerinde yenir uygarlık projesinin hayata geçirilebilmesi için kent yönetimleri ve planlamaya önemli roller düşmektedir.