

T.C  
YILDIZ ÜNİVERSİTESİ  
FENBİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MİM 1515

# KENTSEL MERKEZLERDE İMAR PLANLAMA İLKELERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ  
KENT PLANCI MÜJDE YAVUZ



İSTANBUL-1990

T.C  
YILDIZ ÜNİVERSİTESİ  
FENBİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL MERKEZLERDE  
İMAR PLANLAMA İLKELERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
KENT PLANCI MÜJDE YAVUZ**



İSTANBUL-1990



## İÇİNDEKİLER

.TÜRKÇE ÖZET

.İNGİLİZCE ÖZET

GİRİŞ----- 1

### 1.BÖLÜM

1.1.KENTLEŞME SÜRECİ İÇİNDE MERKEZLER----- 8

1.2.KENT MERKEZLERİNİN TANIMI VE ÖZELLİKLERİ----- 9

1.3.KENT MERKEZLERİNİN OLUŞUM SÜRECİ----- 13

### 2.BÖLÜM

KENT MERKEZLERİNİN SORUNLARI----- 20

2.1.ESKİ KENT MERKEZLERİNDEKİ SORUNLAR----- 23

2.1.1.ÇÖKÜNTÜYE UĞRAMA----- 23

2.1.2.MÜLKİYET DURUMU----- 22

2.1.3.UYUMSUZ FONKSİYONLAR----- 26

2.1.4.ULAŞILABİLİRLİK----- 30

2.1.4.1.ARAÇLI ULAŞIM----- 30

2.1.4.2.YAYA ULAŞIMI----- 31

2.1.4.3.OTOPARK SORUNU----- 32

2.2.YENİ GELİŞEN KENT MERKEZLERİNDEKİ SORUNLAR-- 33

2.2.1.DOĞRUSAL GELİŞME----- 33

2.2.2.SERVİS GEREKSİNİMİ VE DAĞITIM  
SORUNLARI----- 35

2.2.3.İMAR PLANLARININ VE YÖNETMELİK-  
LERİN GETİRDİĞİ SORUNLAR-----37

### 3.BÖLÜM

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ----- 53

3.1.SIHHİLEŞTİRME(REHABİLİTASYON)----- 53

3.2.YAYA-ARAÇ TRAFİĞİNİN KESİŞMESİ

DURUMUNDA ÇÖZÜMLER----- 58

3.3.ÇOK DÜZLEMLİ ÇÖZÜMLER----- 59

3.4.YAYALAŞTIRMA----- 63

3.5.ORGANİZE ALIŞ-VERİŞ, MERKEZLERİ----- 75

### 4.BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER----- 80

KAYNAKÇA----- 91

## ÖZET

Bu araştırma da,planlama bütünü içinde, kentnin fizik mekanının en önemli alt sistemi özelliğine sahip olan kent merkezlerinde yaşanan sorunların çözümüne,tasarımına etken planlama ilkeleri ortaya konmaya çalışılmıştır.

Endüstri devrimi ile ortaya çıkan nüfus,teknoloji ve kentsel gelişme sonucu toplumsal,ekonomik,kültürel değişmeler hızlanmış,kentlerin özellikle merkezlerinde çeşitli dönüşümler izlenmektedir.Yapılan bu çalışma kent merkezlerinde yaşanan bu dönüşümlerin mekana getirdiği sorunları inceleyerek çözüme ulaşmayı amaçlamaktadır.

Dört bölümden oluşan bu çalışmanın birinci bölümünde:ticaret eyleminin ve kent merkezlerinin tarihsel süreç içindeki geli-

şimi incelenmeye çalışılmıştır.

İkinci bölümde:kent merkezlerinin sorunları,"Eski kent merkezlerinde"ve "Yeni gelişen kent merkezlerinde " olmak üzere iki ana başlık altında incelenmiştir.Eski kent merkezlerinde çöküntüye uğrama,mülkiyet sorunu,uyumsuz fonksiyonlar,araçlıyaya trafik sorunları ve otopark gereksinimi konularıaraştırılmıştır.Doğrusal gelişme,servis gereksinimi ve dağıtımı,imar planlarının ve yönetmeliklerin getirdiği sorunlar ise yeni gelişen kent merkezlerindeki sorunlar başlığı altında incelenmiştir.

Üçüncü bölüm ise, ikinci bölümde belirlenip açıklanmaya çalışılan sorunların çözümüne yönelik önerileri kapsamaktadır.

Dördüncü bölüm de ise tezin giriş bölümünde saptanan varsayımlar ile ulaşılan sonuçlar karşılaştırılıp değerlendirilmiştir. Somut bir örnek olması amacıyla, öneriler Kırklareli kent merkezinden alınan bir grup yapı adası üzerinde kentsel tasarım nitelikli düzenlemede sunulmaya çalışılmıştır.

## SUMMARY

What is aimed to put forward in this research is the group of planning principles which are influential on the solution of the problems belonging to the city centers which have great importance to have interrelational system of the physical site of the city and its design within the entire body of planning.

In consequence of population, technological and rural improvement that emerged after the industrial revolution, social, economic, cultural development have increased and especially in the city centers various conversions have been observed. This work aims to reach the solutions by studying the problems that these conversions bring to the site experienced in the city centers.



This study is made up of four parts. In the first part, the development of the trade action and the city centers have been searched in a chronological order.

In the second part, the problems of city centers have been studied under two different topics which are "Early City Centers" and "New Developed City Centers".

In the early city centers, collapse of the city, ownership problems, unsuitable functions, vehicular or pedestrian traffic and parking problems are investigated. Linear development, service needs and distribution, building plans and administration and the problems that they cause are studied under the topic of "Problems of newly developed City centers".

The third part contains the proposals to solve the problems that are mentioned in the second part.

In the fourth part, the conjectures pointed out at the beginning and the conclusions at the end are compared and evaluated.

In order to give a concrete example, the proposals are given on the basis of an arrangement which has a rural design characteristic and which belongs to a group of building island of Kirklareli city center.

## GİRİŞ

### KONUYA YAKLAŞIM

Kentler, her çağ ve toplumda kapsamında; "Yönetim", "Eğitim", "Din", "Eğlence", "Kültür", "Alış-veriş" v.b. işlevlerin yoğunlaştığı, odaklaştığı kuruluşlardır. Kentlerin varlık nedeninin kişiler ve işlevler arasındaki ilişkileri güçlendirmek, mal-hizmet ve düşünce alışverişini desteklemek ve böylece toplumun yaşamını yöneltten kararlar üretilmesini sağlamak olduğu söylenebilir. Genellikle bu işlevlerin gereği olan bu yapılar tek başlarına ya da birleşerek, kentlerin belirli kesimlerinde yer almaktadırlar. Alış-veriş işlevine ilişkin yapılar ise işlevin gereği olarak, diğer işlevlerle birlikte onları saran onlarla bütünleşen, kendine özgü dokular oluşturmakta ve gelişmektedirler. Kent merkezleri ilişkilerin ve alışverişin en yoğunlaştığı alanlar olarak karşımıza çıkmak-

tadırlar.

Kent merkezleri; toplumsal işlevler dinamiğinin daha duyarlı ve belirgin olduğu, yönetsel ve siyasal yetkinin daha yoğun bir biçimde kullanıldığı, bilimsel ve hareketli yaşamın gerçekleştirildiği, beşeri ve üstün nitelikteki değerlerin birarada bulunduğu mekansal ve toplumsal birimlerdir.

Alış-veriş kavramı genel anlamıyla; "Belirli bir yarar karşılığı, bir hizmetin sağlanması veya bir malın el değiştirmesi" biçiminde tanımlanabilir. Kavramın temel öğeleri olan; satıcı, mal ve alıcının yanısıra, işlevin olduğu mekanlar, en ilkel örneğinden en çağdaş örneğine değin, aynı amaca yönelik tasarım ürünleridir.

İnsanoğlu tarihin ilk çağlarından beri "Değiş-tokuş" veya "Trampa" diye tanımlanabilecek bir işlevi sürdürmektedirler. Önceleri tüm gereksinmeler, kişisel veya aile ölçüsündeki çabalar ile sağlanırken giderek elde edilen ya da üretilen mallardan arta kalanı, elde edilemeyen mallar karşılığı değiştirilmektedir.

Zaman içerisinde yönetim, savunma, din, eğitim gibi doğrudan üretici olmayan, bazı değişik meslek dallarına olan gereksin-



melerin ortaya çıkması sonucu, "Alış-veriş" kavramı ve öğeleride daha belirgin bir biçimde ayrılır olmuşlardır.

Alıcı-satıcı ve işlevin gereği olan ortamlar, mekanlar belirmiş, üretimde uzmanlaşmalar ve çeşitler meydana çıkmıştır. Ulaşım konusundaki aşamalar, savaşlar ve sömürgecilik değişik iklimlerin ve yaşamların ürünü olan malların giderek diğer toplumlarca da bilinmesine ve kullanılmasına yol açmıştır.

Endüstrileşme olayı ve iletişim konusundaki gelişmeler ise toplumlararası ilişkilerin daha da yoğunlaşmasına, yaşam biçimlerinin birbirini etkilemesine neden olmuştur.

Günümüze kadar, alış-veriş işlevi ve temel öğeleri olan, alıcı-satıcı ve malın yanısıra, işlevin gerçekleştiği mekanlar da çağının yaşam koşullarından ve toplum gereksinmelerinden kaynaklanan, niteliksel, niceliksel değişiklikler göstermişlerdir.

#### ÇALIŞMA KONUSUNUN SEÇİMİ

Kentleşme, hızla artan nüfus, sosyo-ekonomik ve kültürel yapıdaki değişmeler ve teknolojik gelişmeler sonucu kent merkezlerinde pek çok sorun yaşanmaya başlanmıştır.

Bu sorunları ; Eski kent merkezleri ve yeni gelişen kent mer-

kezlerindeki sorunlar olarak iki ana başlıkta incelemek olasıdır.Eski kent merkezlerindeki sorunlar; günümüz yaşam koşullarından doğan gereksinmelerin tarihsel dokuya uyum sağlayamaması ile ortaya çıkmıştır.Bu sorunlar; Çöküntüye uğrama, mülkiyet,uyumsuz fonksiyonlar, yaya-araçlı trafik akımları sorunu gibi başlıklar altında incelenebilir.Yeni gelişen merkezlerdeki sorunlar ise genellikle; Çağdaş alış-veriş kuruluşlarınının tasarımına etken gereksinimlerden kaynaklanmaktadır.Servis gereksinimi-dağıtımı, doğrusal gelişen merkezlerde yaşanan sorunları gibi.Gerek eski gerekse yeni gelişen kent merkezlerinde olsun pek çok sorunun halen süregelmesi imar planları ve yönetmelikler ile ilişkilidir.Yönetmeliklerde yer alan koşullara göre hazırlanan imar planlarında kent merkezinin simgesel özelliğini vurgulayacak yaşanan sorunlara çözüm sunabilecek koşulların bulunmaması, söz konusu alanların sıradan bir planlama yaklaşımı ile ele alınması, çözümsüzlüğün başlangıç noktasını oluşturmaktadır.

Ülkemizde yapılan ve yapılmakta olan imar planlarında kent merkezlerine getirilen kararlar da diğer fonksiyon alanlarında olduğu gibi 1/1000 ölçekli paftalar üzerinde hazırlanmakta ve yönetmeliklerin öngördüğü tarama tekniği ile karara bağlanmaktadır.Bu ölçekteki planlama çalışmaları kent merkezlerine gereken önemi verebilecek, nitelikli(kentsel tasarım ağırlık-

lı) planların yapılması için yeterli olamamaktadır.

İmar planlarında belirlenen kent merkezi sınırı, imarın merkez fonksiyonlarının söz konusu alanın dışına taşmasını engelleyecek etken bir tutumu ve olanağı bulunmaması nedeni ile, geçersiz kalmaktadır. İmar planlarından bağımsız olarak kamu tarafından alınan otonom kararları, kent merkezinin önerilen sınırlar dışında gelişmesine neden olmaktadır.

Doğrusal(lineer) gelişen kent merkezlerinde izlenen en önemli sorun, imar planlarında önerilen sınırın, oluşan baskılar ve yetersiz denetimin sonucu aşılması ile yaya yürüme mesafelerinin fazlalaşması ve alıcı-sunucu arasındaki ilişkilerin kopması şeklinde olmaktadır. Özellikle doğrusal gelişen merkezlerdeki yapılanma düzeninin ayırık düzen olduğu durumlarda yaya boyutları daha da büyümektedir.

Kent merkezlerinde artan rantın bir sonucu olarak merkez fonksiyonlarının konutları(önce katlarda ve giderek yatayda)itmesi sonucu yapılar yapılış amacı dışında kullanılmaktadır. Böylece kent merkezlerinde gece-gündüz yoğunluklarında farklılaşmalar ve bina-fonksiyon uyumsuzluğundan doğan sorunlar ortaya çıkmaktadır. İmar kurumunun yalnız binaların yapım sürecini denetlemesi, yapımı tamamlanan yapıların fonksiyon değişimi



mini denetleyememesi sorunun başlıca kaynağıdır.

Kent merkezlerinde yeralan yapı adalarının arka avluları, her ne kadar zaman zaman imar planlarında otopark, yeşil alan, ticaret gibi çeşitli fonksiyonlar ile değerlendirilmeye çalışılıyorsa da, gerçekte bu alanlar fonksiyonel olmaktan uzaklaşarak giderek çöplük haline dönüşmektedirler. Toprak değerinin çok yüksek olduğu kent merkezlerinde bu tür alanların rasyonel kullanımı ancak daha detaylı planlar ile sağlanabilir.

Bu nedenlerle kent merkezlerinde yaşanmakta olan sorunlar ve imar planlama ilkeleri tez konusu olarak seçilmiştir.

#### ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

Kentlerin simgesi niteliğinde olan kent merkezlerinde var olan sorunlara kesin çözümler bulunamaması sonucu, kent merkezleri giderek yoğun bir karmaşanın içine girmiş, önemini, özelliğini, çekiciliğini yitirmeye başlamıştır. Bu sorunlara ve sorunların giderek büyümesine neden olarak imar planları ve yönetmeliklerin söz konusu alanlara gereken önemi vermemesi, sıradan bir planlama içinde tutması gösterilebilir.

Bu düşüncelerden hareketle sorunların belirlenerek, imar plan-

lama ilkeleri doğrultusunda çözümlenmesine çalışılmıştır.Çalışmalara yerli-yabancı dökümanları arama ile başlanmıştır. Elde edilen kaynaklar ve kent merkezlerinde yapılan gözlemlerle, öncelikle sorunlar ortaya konulmuştur.Bu sorunlara çözüm olarak sıhhileştirme(rehabilitasyon), yayalaştırma, çok düzlemlili çözümler, organize alış-veriş merkezleri ve imar planlarında kent merkezlerine özel planlama koşulları getirilmesi gibi öneriler ve imar planlama ilkeleri belirlenmiştir.

Kent merkezlerinde imar planlama ilkeleri;

- Eski kent merkezlerinin sıhhileştirilmesi,
- Kent merkezlerinde yer alacak fonksiyonların belirlenmesi,
- Kent merkezini çok fonksiyonlu hale getirmek,
- Ulaşım sorunlarını gerek yayalar, gerekse araçlı trafik açısından çözüme ulaştırmak,
- Otopark gereksinmesini karşılamak,
- Kent merkezi ile ilgisi olmayan trafiği dışarı almak,
- İç avluların ve arka bahçelerin kullanılabilirliğini sağlamak,
- Fonksiyonların yer seçimini ve dönüşümlerini denetim altına almak,
- Kent merkezlerinde uygulanacak planların kentsel tasarım özelliği taşıyacak şekilde yapılmasını sağlamak, olarak ortaya konulmuştur.

## 1. BÖLÜM

### KENTLEŞME SÜRECİ İÇİNDE KENT MERKEZLERİ

Ticaret denilince aklımıza,günlük periyodik gereksinmelerimizden,ömürlük gereksinmelerimize kadar olan her türlü eşya ve malın satılması-satın alınması gelir.

Ticaret,kentin kuruluşundan günümüze kadar,şehirlere eşlik etmiş bir fonksiyondur.Kentlerin ilk kurulduğu yıllarda,mal değişimi halinde başlayan bu eylem,Ortaçağ'da kentin sahip olduğu politik-kültürel ve dini ağırlığına denk bir öneme sahipti. Eski çağlardan beri ticaret, kenti simgeleyen bir eylem olmuştur.Bu nedenle, o yılların en önemli kentleri ticaret yolları boyunca dizilmişler ve hatta en büyük kentler bu yolların kesiştiği yerlerde konumlanmışlardır.

Kentlerin gelişmesi ticaretin gelişmesi sonucu oluşmuş, hatta uzak ülkeler ile ticaret yapan kentler hem mekan hemde politik ve toplumsal yönden en çok gelişen kentler haline gelmiş-



lerdir. Kentler, Ortaçağ'da pazar meydanı etrafında gelişmiş, bu alanlar ticaretin yoğunlaştığı bir merkeziyete kavuşmuştur.

Zamanla pazar meydanının dolması, gelişmeye olanak vermemesi üzerine, ticaret eylemi kentin her noktasına yayılmıştır. Belirli malları satan dükkanlardan (Keresteciler, bakırcılar vb.) oluşan sokaklar ortaya çıkmış, giderek ticaret yapan kişiler kuruluşları meydana getirmişlerdir. Bu güçlü organizasyonlar, kentin ortasında yer alarak, hem ticaretin ve hemde toplumsal aktivitenin toplandığı kaplar haline gelmişlerdir. (1) (şekil:1-2)

## 1.2. KENT MERKEZLERİNİN TANIMI VE ÖZELLİKLERİ

Kent mekanı "süreklilik", "Değişkenlik" ve "Çeşitlilik" gibi üç ana özelliğe sahiptir ve yaşamını devam ettirebilmek için bu özelliklerini koruyabilmesi gerekmektedir.

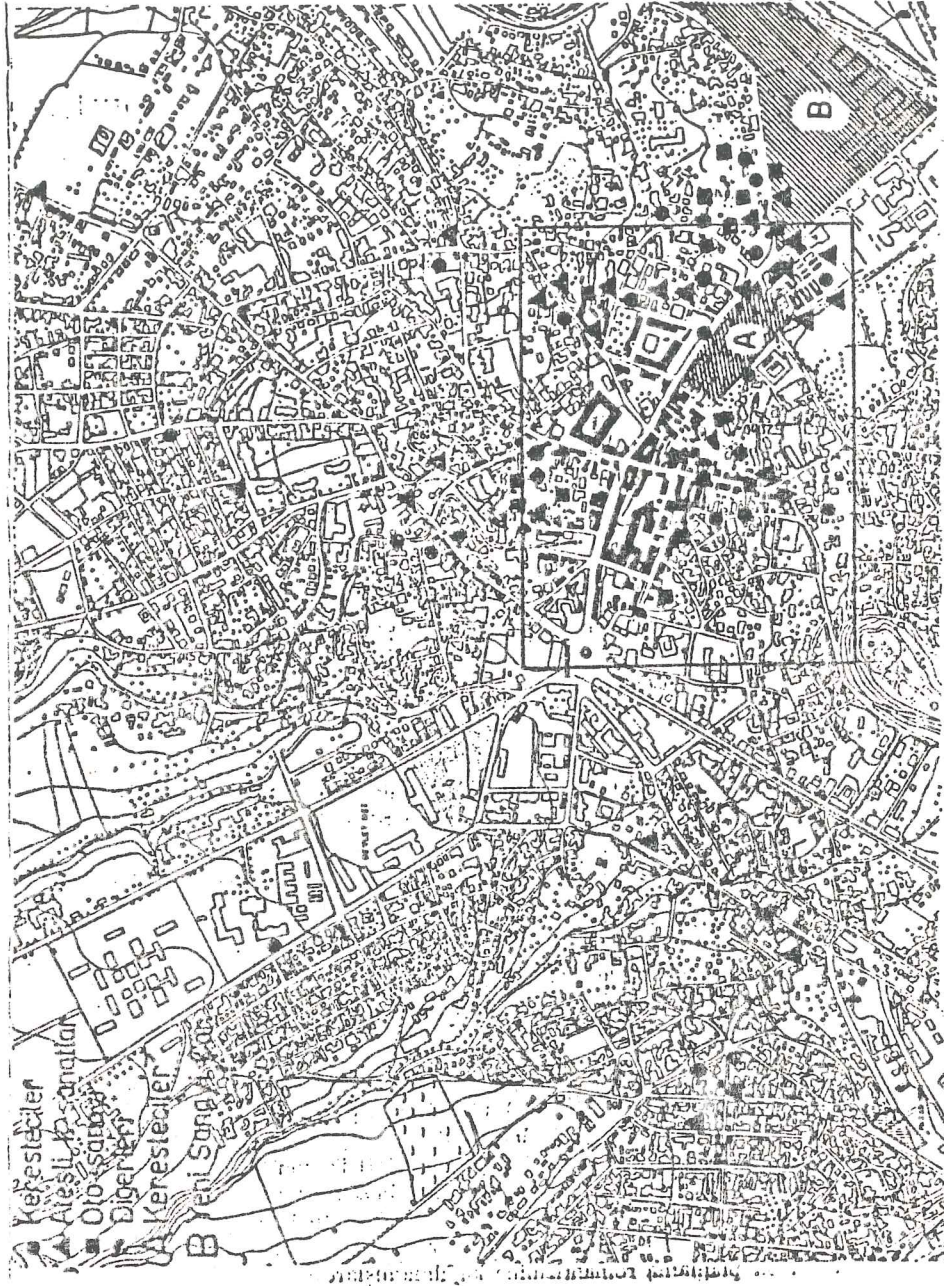
Kentin devingen ( dinamik ) yapısı, her alanda sözkonusu olabilecek gelişmeleri hızlandırıcı bir sahiptir ve bu gelişmeler kent mekanını ve toplumsal yaşamı değiştirirken kentin "Çeşitlilik" özelliğindedir sahip olmasını olanaklı kılmaktadır.

Eski ve yeni öğelerin bütünleşerek kent mekanını şekillendirmesi çeşitli dönemlere ilişkin değerlerin tarihsel süreklilik



Şekil:1. Sivas' ta kent merkezi.Ticaret bölgesi  
Dikdörtgen içinde gösterilen alandır.





Şekil: 2. Sivas' da şehir içinde mevcut küçük zenaat ve el zenaatı işlerinin yapıldığı yerler. Bu tespite göre Ticaret bölgesi ile zenaatın (küçük sanayi) arasında yakın bir bağıntı vardır.

kazanmasında sağlamaktadır. Kentin sözkonusu edilen üç temel özelliği (süreklilik, değişkenlik, çeşitlilik) tarihsel değerlerinin en yoğun olduğu "Kent Merkezi"nde ağırlık kazanmaktadır.

Kent Merkezi:

- Toplumsal işlevler dinamiğinin daha duyarlı ve belirgin olduğu,
- Yönetimsel ve siyasal yetkinin daha yoğun bir biçimde kullanıldığı,
- Tekdüze yaşamdan uzaklaşmaya çalışan kişilerin yöneldiği,
- Bilimsel ve hareketli yaşamın özendirildiği,
- Beşeri ve üstün nitelikteki değerlerin birarada bulunduğu mekansal ve toplumsal bir birimdir. (3)

Doğal, içsel (manevi) ve ruhbilimsel (psikolojik) özelliklere sahip ve simgesel bir varlık olan merkez, kentin süreç içinde gerçekleştirmek zorunda olduğu işlevleri kapsamakta ve uygulanabilirliklerini sağlamaktadır. (4)

Tarihsel süreç içinde "Toplumsal katılımın öncelikli mekanı" olarak tanımlanmış olan kent merkezi farklı koşullardaki kişilerin, yaşayan, canlı bir ortamda yoğunlaşmasını, bilinçli olarak ortak yaşama katılmalarını olanaklı kılmaktadır. Görül-

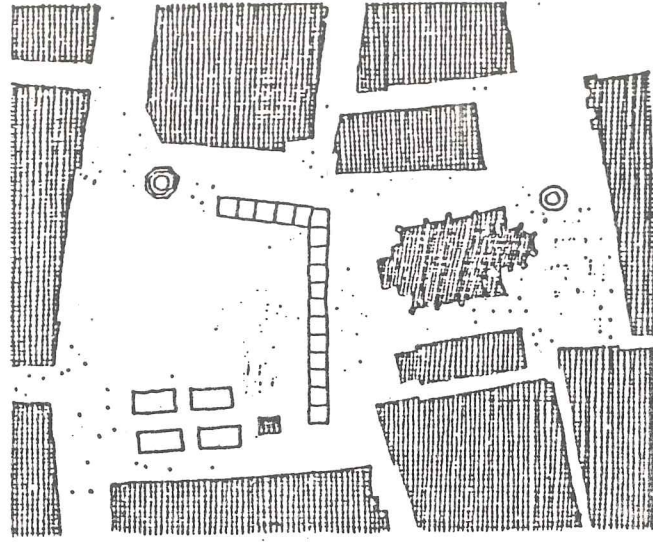


düğü gibi, merkezler "İşlevsel rolleri" nin yanısıra "Kültürel" ve "Yön gösterici" rolleri ilede ağırlık kazanmaktadır. Kentin bu rollerinin, özellikle, merkez işlevlerinin bütünleşmesine bağlı olarak geliştiği söylenebilir. Bir kent merkezinin "İşlevsel, kültürel ve yön gösterici roller"e sahip olabilmesi, kentin süreç içinde "Süreklilik"- "Değişkenlik" ve "Çeşitlilik" kazanması ile olanaklıdır.(5)

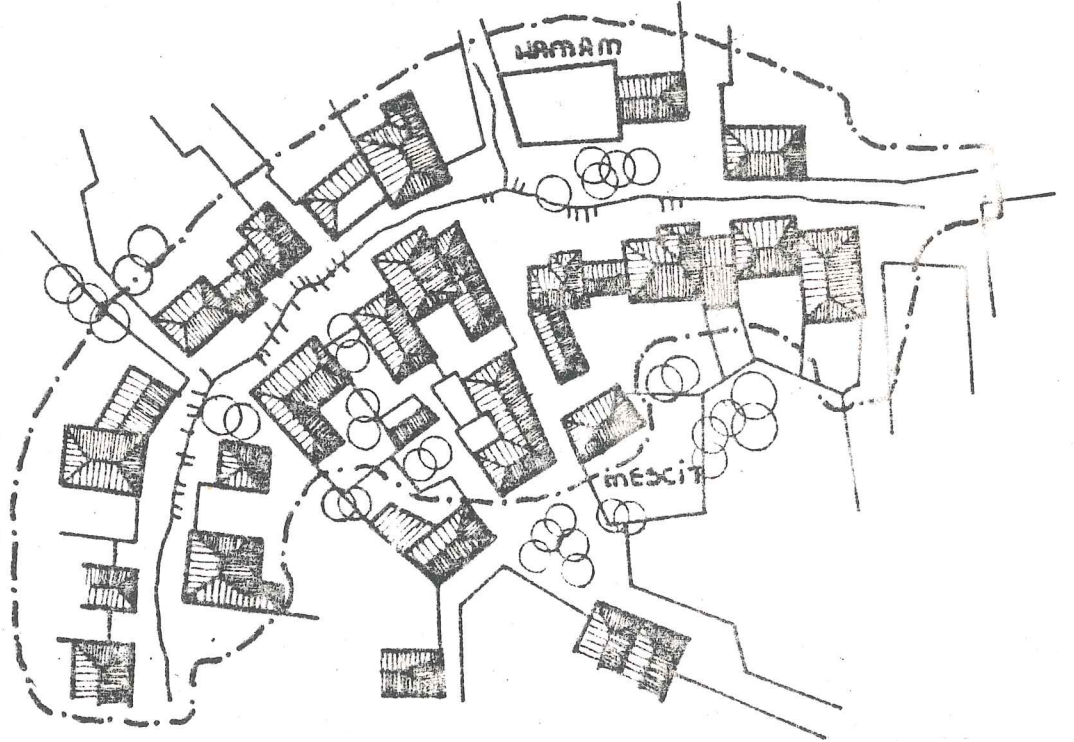
### 1.3. KENT MERKEZLERİNİN OLUŞUM SÜRECİ

Kentsel merkezlerin oluşum sürecini incelediğimizde, söz konusu alanın çoğu zaman, iki ana ulaşım aksının kesişmesiyle oluşan bir odakta meydana geldiğini ve ticari değiş tokuş eylemlerine olanak sağladığını görmekteyiz.

Kentlerde pazarın gelişmesi, bu mekanın çevresinde, kentsel yaşantının başlamasında ve kuruluşundaki yalın dokunun karmaşık bir yapıya dönüşmesinde etken rol oynamıştır. Ortaçağ kentinde merkez, yönetim ve ticaret yapılarının birbirleri ile sıkı ilişkiler içinde olması, politika ve ticaret beraberliğinin mekanda yanyana gelmeleri ile simgelenmiştir. Ticaret ile ekonomi ve toplumsal gelişmeler arasındaki bu ilişkiler, Endüstri Devriminde kent mekanında çok etkili olmuş ve bu etkiler günümüze kadar süregelmiştir. (şekil:3-4)



Şekil:3.Meissen.Almanyanın bu şehrinde pazar meydanı antik çeğların Agora veya Forum'u gibi muntazam değildir.Çeşitli büyüklükteki özel ve resmi binaları ile dini yapılar ve abideler birlikte bağdaştırılmıştır.Asıl pazar meydanı ile diğer meydancıkları kilise binası ayırmış, dış mekanların çevresini tamamlamıştır.



Şekil:4.Yukarıdaki şekilde Osmanlı kentinde merkezden bir örnek verilmektedir.Burada merkez meydancık ve sokak başları ile perakende ticaretin kümелendiğı ve temelde yaya kesimi olarak kullanılan bir odak noktasıdır.

Endüstri Devrimi'nden sonra kentlerde gözlenen en önemli fiziksel öge oluşan sanayi bölgeleridir. Başlangıçta sanayi ve ticaret alanları birarada bulunurken zaman içinde gelişme gereksinimi duyan sanayi ayrı bir alana taşınmak durumunda kalmıştır. Hizmet sektörü ise kent merkezindeki konumunu korumuştur.

Bu dönemde yaşanmaya başlanan kırdan kente göç sonucu yerleşmelerde değişime uğramıştır. Kentler hızla yayılmaya başlamış iç kentin dışında yeni mahalleler ve banliyöler meydana gelmiştir. Böylelikle kent merkezinden ayrı olarak yeni bir merkez oluşmuş, yeni oluşan bu banliyö alanlarında orta ve üst gelirli kişiler yaşarken kent merkezinde ise alt gelir grubu yerleşmiştir.

Sınıfsal farklılaşmanın belirginleştiği bu dönemde farklı gelir grupları farklı konut mahallelerine yerleşmekte ve ticaret bölgelerinin, iş alanlarının, eğlence yerlerinin ve ulaşım araçlarının kullanımında da bu grupların farklı alanlardan yararlandıkları gözlenmektedir. (6) Bunun sonucunda oluşan merkezlerdeki hizmetlerin farklılaştığı izlenmektedir. Zanaat faaliyetleri, geleneksel ve toptan ticaret, alt gelir grubunun yer aldığı eski merkezde, büyük mağaza, banka ve büro binaları ise yeni gelişen orta ve üst gelir grubunun yaşadığı merkezde



konumlanmıştır.

Toplumsal yapıdaki bu değişimler kent mekanına, sanayi devrimi öncesi tek merkezde odaklaşmanın aksine, birden fazla merkezin oluşması, üretimde, ticaretle ve arazi kullanışta farklılaşma ve ihtisaslaşma şeklinde yansımıştır.

19. yüzyılın sonlarına doğru kent merkezlerinde yer alan fonksiyonlar özellikle ticaret birimleri daha büyük ve çok katlı yapılara dolayısıyla daha geniş alanlara gereksinim duymuşlardır.(7) Batı Ülkelerinde yaşanan değişim ve gelişmelerde benzerlikler göstermektedir.19. yüzyıldan sonra ortaya çıkan Endüstri Devriminin etkisi ile ticaret olayıda sosyal, toplumsal, ekonomik ve teknolojik gelişme lere paralel olarak değişmeye başlamış, geleneksel zemin kat ticaret birimleri zaman içerisinde yerlerini ticaret sokaklarındaki daha büyük mağazalara bırakmıştır.(8)

20. yüzyılda elektronik aletlerle haberleşme, jet motorları ile ulaşım olanakları ve diğer teknik gelişmeler ekonomik faaliyetlerin fiziksel mekana bağlılığını zayıflatmış, kent merkezindeki arazi değerlerinin artışıyla birimlerin gelişme olanakları sınırlanmıştır.Bunlara birde motorlu taşıt trafiğinin eski merkezlere getirdiği yük eklenince kent merkezleri çekiciliğini yitirmeye başlamıştır.Sonuçta kent merkezlerinde

yeralan fonksiyonlar çevre yerleşmelere yönelmişler ve oluşan banliyö yerleşmeleri alışveriş merkezleri(shopping centre)ile kent merkezlerine alternatif oluşturmuşlardır.

Banliyölerde kurulan ticaret merkezlerinin rekabetine yanıt verebilmek için kent merkezlerinde çeşitli düzenlemelere ağırlık verilerek öncelikle Amerikan kentlerinde başlayan ve daha sonra batı ülkelerinde de uygulanan kent merkezlerinin yaylaştırılması ile çekicilik kazanması olayı gündeme gelmiştir. Kent dışında oluşturulan alış-veriş merkezleri giderek perakende ve toptan ticaretim dışında eğlence, kültür, dinlenme ve benzeri gereksinmelerde yanıt verecek özellikler kazanmışlardır.

Gelişmiş batı metropoliten merkezleri, dünya kentleri ve metropoliten bölgeyi denetleyen ve buradaki ekonomik etkinlikleri örgütleyen büyük ve karışık(kompleks)işyerleri yada firmaları barındırmaktadır. Kamu hizmetleri ve yönetim örgütlerinin çok büyük sayılara ulaşması metropoliten kentte çalışan beyaz yakalılardada sayıca büyük artışlara neden olmuş, merkezlerde sayısız katlar halinde yükselen, kentlerin simgesi haline gelen büro binaları yığılmaya başlamıştır.(9)

Kentsel merkezlerin sundukları hizmetler günümüzde artık bilgi, kredi elde etme ve yönetsel kararlar vermeyele çok daha

fazla, buna karşın üretimde vedepolamayla ise daha az ilgilidir."Merkezi pazar" daki malların ve işlemlerin çeşitliliği daha önceki dönemlerden farklıdır.Bunlar giderek daha soyut bir karakter almaktadır.Büro işlevlerinin hacmi önemini korumakta, kendilerine çektikleri yada bu faaliyetlerde çalışan işçilerin nitelikleri nedeniyle büyük merkezler çok daha fazla avantaj kazanmaktadırlar.(10)

Kent merkezleri, sundukları olanaklar nedeniyle hertür işlev için çekicidirler, ancak alanlarının sınırlı oluşu bir eşik yaratmaktadır.Dikey ve yatay yoğunlaşmanın da (K.A.K.S' in yükselmesi ve belirli bir kat alanına daha çok etkinliğin yerleşmesi), teknolojinin verdiği esnekliğe karşın sınırları vardır.Böylece, kent merkezi geliştikçe, ancak merkezde bulunmak için en fazla nedene sahip işlevler burada bulunabilmekte, diğerleri dışa itilmektedir.Piyasa ekonomisinin egemen olduğu toplumlarda bu mekanizma taşınmazlardaki fiyat artışları yolu ile yürümektedir.(11)

Ana merkezde yer alan işlevler iki grub ta ele alınmaktadır: Karar vericiler ve bunlara yardımcı iş hizmetleri ile kentin tümüne ve bölgesine hizmet eden farklılaşmış, uzmanlaşmış, yoğun ticaret ve kişi hizmetleri, karar vericiler ve bunlara bağımlı iş hizmetleri(Modern toplumlarda banka ve şirket merkez-



leri, kamu yönetimi, teknik bürolar, acentalar, komisyoncular, iş avukatları, maliye uzmanları, değişik danışmanlar, v.b...) ana merkezde bulunmak için özellikle çaba göstermekte, ancak ulaşım ve iletişimdeki gelişme ile bunların ana merkez dışında, belirli alanlara yerleştikleri de görülmektedir. Nüfusa dönük ticaret ve hizmetler ise, daha esnek ve karmaşık bir yerleşme düzeni sunmaktadırlar. Küçük bir kent veya kasabada ana merkezde yoğunlaşmalarına karşılık, kent büyüdükçe yatay ve dikey bir dağılma ve basamaklaşma olmaktadır. Önemli alt-merkezler ve otomobile yönelik Batı kentlerinde "Shopping Center" lar, nüfusa yönelik en uzmanlaşmış işlevlerde bile ana merkez ile yarışmakta, ayrıca işlevlerin uzmanlaşma ve farklılaşma derecesine göre ana merkezden mahalle bakkalına kadar uzanan bir skala oluşmaktadır. Ana merkezde olmak isteyen fakat buna olanak bulamayan mobilya ve mefruşat, yapı malzemesi ticareti, otomobil galerisi türü daha az yoğun işlevler ise, ülkemiz kentlerinde genellikle merkezin etrafına veya uzantılarına yerleşmektedir. En önemlisi merkez içinde bulunan konut, belirli bir evreden sonra yerini daha yoğun etkinliklere bırakmaktadır. (12)

## 2. BÖLÜM

### KENT MERKEZLERİNİN SORUNLARI

Her çağ ve toplumda, insanoglunun sürekli değişen ve gelişen yaşam koşulları, bundan kaynaklanan gereksinmeleri, beğenileri, ürettiği ve içinde yaşadığı "Fiziksel çevre" ile olan ilişkilerinde etkilemektedir.(13)

Tarih süresince, insanlar arası ilişkilerin en yoğun olduğu, "İnsan - Çevre" ilişkilerinin en olumlu, en bütüncü örneklerinin görüldüğü "Eski kent merkezleri", toplumun orf, adet ve geleneksel yaşam özelliklerinin sergilendiği, uygarlık düzeyinin en çarpıcı biçimde algılandığı "Fiziksel ortamlar" dır(14).Bu alanlarda, zamanla çağdaş gereksinmelerin sonucu olarak bazı yeni tasarımlar söz konusu olabilmektedir.Önemli olan,bu tasarımları yaparken insan ögesinin çevresiyle,eskiden olduğunca, bütüncüleşmesini ve alışveriş ortamıyla gerekti-

## 2. BÖLÜM

### KENT MERKEZLERİNİN SORUNLARI

Her çağ ve toplumda, insanoğlunun sürekli değişen ve gelişen yaşam koşulları, bundan kaynaklanan gereksinimleri, beğenileri, ürettiği ve içinde yaşadığı "Fiziksel çevre" ile olan ilişkilerininide etkilemektedir.(13)

Tarih süresince, insanlar arası ilişkilerin en yoğun olduğu, "İnsan.- Çevre" ilişkilerinin en olumlu, en bütünüleyici örneklerinin görüldüğü "Eski kent merkezleri", toplumun orf, adet ve geleneksel yaşam özelliklerinin sergilendiği, uygarlık düzeyinin en çarpıcı biçimde algılandığı "Fiziksel ortamlar" dır(14).Bu alanlarda, zamanla çağdaş gereksinmelerin sonucu olarak bazı yeni tasarımlar söz konusu olabilmektedir.Önemli olan,bu tasarımları yaparken insan ögesinin çevresiyle,eskiden olduğunca, bütünleşmesini ve alışveriş ortamıyla gerekti-

ğince yoğunlaşmasını sağlayabilmektedir. Ancak bu özellikler kent mekezlerinde ortaya çıkan sorunlar nedeni ile güçleşmekte zaman zamanda gerçekleşmemektedir.

Kent merkezlerinde yaşanan sorunları iki ana başlık altında incelemek olasıdır. Bunlar: Eski kent merkezlerindeki ve yeni gelişen kent merkezlerindeki sorunlar.

İnsanlar, farklılaşan yaşam koşulları, yeni istemleri ve beğenileri doğrultusunda, yaşamının yanısıra çevresindeki "Fiziksel sistem"i değiştirmek ve geliştirmek eğilimindedir. Eski kent mekanları, özellikle eski kent merkezleri bu eğilimin etkisiyle çoğu kez, olumsuz uygulamalar sonucu, özelliklerini yitirmek tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu tür merkezlerde yaşanan sorunlar genellikle toplumsal, sosyal, ekonomik, kültürel ve teknolojik değişmelerle ilişkilidir.

Eski kent merkezlerinde yaşanan sorunların başında, hızla artan nüfus ve buna paralel olarak gelişen teknoloji ve motorlu taşıt aracı kullanımının fazlalaşması ile doğan sorunlar gelmektedir. Eski kent merkezleri, insancıl boyutları ile artan yaya-araç trafiğini ve bunlara bağlı olarak büyüyen otopark sorunlarını taşıyamaz hale gelmiştir. Kent merkezlerindeki rant yükselişine bağlı olarak bu alanlardaki konutların giderek



fonksiyon değiştirmesi, bu fonksiyonlar arasındaki ilişkilerin (gerekli önlemler alınmadığı için) biribirlerine olan olumsuz etkileri, çöküntü alanlarının ortaya çıkarak dokunun giderek bozulmasında eski kent merkezlerinde yaşanan diğer sorunlardır.

Endüstri Devrimi sonrasının yaşam koşulları, eskiye oranla, toplum yapısında kısa sürede büyük gelişmelere neden olmuştur. Bunun sonucu olarakta o zamana değin, toplum gereksinmelerindeki değişiklikleri bir anlamda, canlı bir doku özelliği ile karşılayabilen "Eski kent merkezleri", bu değişik boyutlardaki ve kısa sürede ortaya çıkan gereksinmeleri, varolan doku özelliklerinden, çoğunluk büyük ödünler vermeden karşılayamaz olmuşlardır.(15)

Yeni gelişen merkezlerdeki sorunlar, "Çağdaş alış-veriş kuruluşları"nın tasarımına etken, "Özel taşıtlar"ve "Servis araçları" için gerekli olan ulaşım yolları, giriş-çıkış, dağıtım, yükleme, boşaltma ve otopark alanları ile bu gereksinmelerin tasarımıda yarattığı sorunlardır.(16)

Yeni gelişen kent merkezlerinde yer alan birimlerin işlevsel özellikleri, zengin mal çeşitlerinin satışıdırki buda servis gereksinmelerinin niteliksel ve niceliksel açıdan değişik bo-

yutlara ulaşmasına neden olmaktadır. Ancak genel olarak, gerek "Eski kent merkezlerinin" gerekse "Yeni gelişen kent merkezleri" nin günümüzdeki sorunlarına eğilinildiğinde, sorunların temelindeki ortak ögenin, genellikle, "Özel kullanım" ve "servis" için olmak üzere, "Motorlu taşıt araçları" ve bu araçların özel koşul ve gereksinmelerine dayalı sorunlar olduğu görülmektedir.(17)

Kent merkezlerindeki sorunların çözümünde kullanılması gereken araçlar, imar planları ve yönetmelikler olduğu halde günümüze kadar pek başarılı olunamadığı, sorunların halen yaşanmakta olduğundan izlenmektedir. Bu tür simgesel niteliği olan alanların yönetmelikler ve bunlara bağlı olarak hazırlanan imar planlarının, özel koşullar ve detaylı çalışmalar ile düzenlenmesi gerekmektedir.

## 2.1. ESKİ KENT MERKEZLERİNDEKİ SORUNLAR

### 2.1.1. ÇÖKÜNTÜYE UĞRAMA

Hızlı kentleşme, kırsal nüfusun kentsel nüfusa dönüşmesi veya küçük merkezlerden büyük merkezlere olan akın en çok kent merkezlerini etkilemektedir. Kent merkezlerinde yer alan ticaret, kültür, alış-veriş, eğlence merkezleri gibi fonksiyonlar kentin büyümesine paralel olarak artmak istemekte ve mevcut

merkezin ya iç bölgelerine yada hemen çevresine yerleşmek istemektedir. Kent merkezlerinde toprak değerinin giderek artması ile bu alanlarda yer alan konutlar yerlerinin diğer fonksiyonlara terk edip, kentin gelişme alanlarına kaymaktadır. Kent-sel büyüme devam ettiği sürece fonksiyonlardaki değişim süregelmekte ve yerleşik alanlar yeni özellikler kazanmaktadırlar.

Kent merkezinde yer alan fonksiyonlar ve bunların çektiği trafik yükü mevcut, eski insancıl ölçülere sahip olan merkez tarafından taşınamamakta, merkezlerin konut alanlarından ticaret-eğlence-konaklama ve kültür tesislerine dönüşen kesimleri konut alanlarından uzaklaştıkça, zamanla yozlaşmakta, giderek çöküntü alanlarına dönüşmektedir.

Bu alanlar incelendiğinde, konum olarak kentin ortasında kaldıkları, arazi değerlerinin fazla olduğu, mimari ve tarihi değerleri yüksek yapılardan(bazı kentlerde) oluştukları görülmektedir. Ancak, bunun yanında, altyapı yetersiz, yapılar bakımsız kalmakta, trafik açısından sorunlar ortaya çıkmakta, eğlence yerleri, konaklama tesisleri sınıfı değiştirmekte, konut alanları azalmakta buna karşın küçük işyerleri ve küçük imalathaneler çoğalmaktadır. Bu alanların dahada ihmal edilmesi sonucunda hem fizik hemde sosyal açıdan en kirli işlerin yuvalandığı alanlara dönüşme tehlikesi vardır.(18)



Kent merkezlerini yeniden canlandırma ile çöküntü alanlarının oluşması önlenabilir. Buda, kent merkezlerinden konut alanlarının uzaklaşması, bu alanlarda, konut kalitelerinin yükseltilmesi, konutların günün getirdiği hayat şartlarına-standartlarına uyum sağlayabilecek şekilde düzenlenmesi, yeni konut yapımının olanaklı hale getirilmesi gibi önlemler ile engellenebilir.

Yayalara dönük mekanların tasarımı ile kent merkezleri içinde, park, oyun ve yarışma alanları, güvenli yaya ulaşım akslerinin yer aldığı canlı, her an yaşayan alanlar haline gelecek, dolayısıyla ticaret aktivitesi artacak, merkezler yitirdikleri özelliklere yeniden kavuşma şansını elde edeceklerdir.

### 2.1.2. MÜLKİYET SORUNU

Kent merkezlerinde gözlenen çöküntü alanlarının, yozlaşmanın temelindeki en önemli etken, mülkiyetten doğan sorunlar olmaktadır. Yerleşim ve yapılaşma, bu bölgelerde yüzyıllar önce olduğu için, günümüzde miras nedeniyle parçalanmış veya sahihsiz pek çok mülk bu kesimlerde yer almaktadır. Bunun sonucunda, merkezlerdeki yapıların çoğu, bakımsız kalmakta, tamirat yapılamamakta, yenilenememekte, güncel gereksinmelere yanıt verecek biçimde değiştirilememektedir. Sahiplilik durumu



karışık olduğundan bu binalar kiralanamamakta, hatta kullanılamamaktadır. Böyle olunca yapılar ya kaderlerine terk edilmekte yada yasa dışı yollarla işgal edilmektedir. Miras yolu ile oluşan parçalanmalar nedeniyle yapılar gereği gibi, üretken kullanılamamaktadır. Sahipsizlik, bu alanlarda yasa dışı, ahlak dışı fonksiyonların yuvalanmasına neden olmaktadır.

Şehircilik açısından bu alanların yeniden yaşama kavuşturulması ve değerlendirilmesi için temelde, bu alanlardaki yapı ve arsaların mülkiyet sorununun çözümü zorunludur.(19)

### 2.1.3. UYUMSUZ FONKSİYONLAR

Kent merkezleri günümüzde, hizmetlere ilişkin işyerleriyle, çeşitli karar organları ve kamu kuruluşlarının yerleşme alanı olarak belirginleşmektedir. Başka bir anlatımla üçüncü sektör olarak da adlandırılan "Hizmetler sektörü" kentin merkezi iş alanının biçimlenmesinde en belirleyici temel işlevler bütünü oluşturmaktadır.(20)

Genellikle üretimin dağıtımı, denetimi, finansmanı ve kent nüfusu ile etki alanındaki nüfusun çeşitli servis gereksinimlerini karşılayan işlevler ve eylemler bu sektörün içinde yer alırlar.

Kent merkezlerinde yer alan işlevler:

• TİCARET

- Toptan ticaret,
- Perakende ticaret,
- Depolama,
- Bürolar,
- Ticari tesisler, bankalar, oteller, içkili-içkisiz lokantalar, acentalar vb.

• İDARE

- Hükümet
- Belediye,
- Çeşitli Anne Kuruluşları,
- Polis Teşkilatı, İtfaiye, PTT vs.

• EĞLENCE VE KÜLTÜR

- Sosyal tesisler
  - Toplantı salonu
  - Konser salonları
  - Kulüpler
- Sanat galerileri
  - Kütüphaneler
  - Müzeler
- Sinema, tiyatro vb.

- Kurslar halinde eğitim yapan kültür müesseseleri

• DİNİ TESİSLER

-Cami

-Kilise

-Bunlarla ilgili tesisler

-Yardım teşkilatları

Kent merkezlerinde bulunan bu hizmet birimleri genellikle iç-içe yaşamaktadır. Aynı hizmeti sağlayan birimlerin birbirlerine yakın olmaları sonucu yarar sağlayacakları bir gerçek olarak kabul edilmektedir. Fakat planlı yada plansız alanlarda yaşanan bir diğer gerçek ise farklı hizmetleri sunan ve birbirlerine olumlu yada olumsuz etkileri olan birimlerin birarada olduğudur.

Bazı ticaret birimleri sundukları hizmetlere bağlı olarak yakın çevrelerini etkilemektedir. Örneğin büfe, kafeterya, lokanta türü faaliyetler çıkardıkları koku, gıda maddeleri ve çeşitli ambalaj artıkları, sinema, tiyatro, konser salonları, içkili-müzikli lokanta gibi eğlence ve kültür tesisleri, yoğun yaya akımı, gürültü ve benzerleri ile çevrelerindeki diğer birimleri olumsuz yönde etkilemektedir.

Özellikle eski kent merkezlerinde sağlıksız koşullarda yer a-



lan küçük sanayi niteliğindeki dükkan ve atlyeler de gürültü, koku, duman ve diğer atıkları ile çevrelerini rahatsız etmektedirler.

Kent merkezlerinde sıklıkla karşılaşılan bir diğer sorun da konut amaçlı yapıların aile büyüklüğü ve düzeninin değişmesi, ek gelir elde etme gibi nedenlerle bölünüp, kiraya verilmesi sonucu, katlarda yerleşen büro, muayenehane, noter ve diğer serbest meslek kuruluşlarının birbirlerine olan etkileridir. Bu dönüşümü yaşayan yapılar genellikle yeni yüklendikleri fonksiyona uygun olmadıkları için wc, banyo, mutfak gibi gereksinimlerinde sağlayamamaktadır.

Fonksiyonlar arası olumsuz etkileşimleri engelleyebilmek, birbirlerine olumlu etkileri olan birimleri biraraya getirirken diğerlerini uzaklaştırmak ile mümkün olacaktır. Buda İmar planları aracılığı ile gerçekleştirilebilir. Birlikte oluşları sonucu yarar sağlayacağı saptanan fonksiyonlar planlarda önerilen, teşvik edici önlemler ile birarada tutulurken, olumsuz etkileri olacağı belirlenen fonksiyonların ise buralarda bulunmamları caydırıcı önlemlerle gerçekleştirilebilir. Teşvik edici önlemler, K.A.K.S'in yüksek tutulması, kat sayısının arttırılması, ana yoldan cephe alması, depolama ve diğer servis alanlarının K.A.K.S dışında tutulması, fonksiyonları-

na uygun ise ön ve/veya arka cephelerinde yeralan yaya mekanlarını kullanabilme olanakları gibi önlemler olabilir.

#### 2.1.4. ULAŞILABİLİRLİK

##### 2.1.4.1. ARAÇLI ULAŞIM

Günümüzün, yaşam koşullarından kaynaklanan gereksinimler ele alındığında, öncelikle karşımıza motorlu taşıt aracı kavramı çıkmaktadır.

Motorlu taşıt araçları, çağımızda, kentlerin her kesiminde olduğu gibi, özellikle merkezler ve alış-veriş çevrelerinde de olumsuz etkiler yaratmışlardır.

Öncelikle kapladıkları alan, neden oldukları gürültü, hava kirliliği ve kazalar, "Eski Kent" çarşı yollarındaki geleneksel yaşam biçimini olumsuz yönde etkilemiş, yaya ögesini huzursuz kılarak, çevre ile özgürce bütünleşme ve alış-veriş ortamıyla, gereğince yoğunlaşma olanaklarını kısıtlamıştır.(21)

Eski kent merkezlerindeki yollar, oluştukları çağın özelliklerine uygun olarak, insan, hayvan ve hayvan ile çekilen dar araçlara göre tasarlanmışlardır. Araç trafiğinin giderek yoğunlaşması ve kent merkezlerinin de bu yoğun trafik aksları

üzerinde yer alması, servis ulaşımında bu akslar üzerinden gerçekleştirilmesi ayrıca merkezle ilgisi olmayan trafiğin merkezlerden geçmesi, sorunların çözümünü güçleştirmiştir. İnsancıl boyutlarda oluşmuş bulunan geleneksel merkez alanlarındaki yolların artan trafik yoğunluğuna yanıt verecek nitelikte geliştirilmesi ise çevrede boş alanlar bulunamaması nedeniyle gerçekleşmemektedir.

#### 2.1.4.2. YAYA ULAŞIMI

Eski kent merkezlerinin, motorlu araçların oluşturduğu yoğun trafiğide üstlenmesi ile artan sorunlar özellikle yaya ulaşımını etkilemiştir. Motorlu araçların varlığı, boyutları bu işleve yetersiz kent merkezleri ulaşım ağında yayayı sıkıştırarak tedirgin kılmış ve çevresi ile olan yoğunlaşmasını engellemiştir. Bunun sonucu olarak yaya olası bir ticaret fikrinden genellikle kısmen veya bütünü ile vazgeçmektedir.(22)

Eski kent merkezlerindeki yolların yaya ve araç trafiğine göre düzenlendiği alanlarda yaya, zorunlu olarak araç trafik izinin kenarlarındaki kaldırımlardan birini tercih etmek durumunda kalmaktadır. Bu, zaten boyutları kısıtlı olan kaldırımlardan birinde hareket eden yayanın, araçların varlığı ve yoğun trafik yüzünden yolun karşı tarafında yeralan ticaret bi-



rimleri ile olan görsel bağlantıyı kuramamasına neden olmaktadır. Bunun sonucu olarak da, kent merkezlerinde yeralan alış-veriş birimlerinin seçilme olasılığı yarı yarıya azalmaktadır.

#### 2.1.4.3. OTOPARK SORUNU

Günümüz yaşam koşullarının eski kent merkezlerinde oluşturduğu bir diğer sorunda, bu merkezlere, gerek çalışma ve gerekse ziyaret(alış-veriş) amacı ile gelen araç sahiplerine hizmet verecek olan otoparklardır.

Eski kent merkezlerinde giderek artan otopark gereksinmesine yanıt verecek nitelikte düzenlemelere gidilebilmesi için gerekli boş alanlar bulunamamaktadır. Otopark yüzeyine olan gereksinimin yeterince karşılanamamasından ötürü kentlerdeki merkez alanlarında bulunan binaların avluları, giriş yerleri, boş arsalar, gereği yerine getirilmeden otopark yerleri olarak kullanılmaktadır. Çöp yığıntılarının bulunduğu bu kesimler, gerçekte göze hiçte hoş görünmeyen izlenimler sunmaktadır.

Eski kent merkezlerinde otopark düzenlemeleri için gerekli alanların elde edilmesi, toprak fiyatlarının yüksek olması nedeniyle neredeyse olanaksız duruma gelmiştir. Özel taşıt araç-

ları ve servis ulaşım gereksinimleri için öngörülen yolların yanı sıra, katlı otopark yapıları da günümüzde, sorumsuz uygulamalarla, eski kent merkezlerindeki dokuyu tahrip eder hale gelmiştir.

## 2.2. YENİ GELİŞEN KENT MERKEZLERİNDEKİ SORUNLAR

### 2.2.1. DOĞRUSAL GELİŞME (LİNER GELİŞME)

Doğrusal gelişme, ticaret birimlerinin yol aksı boyunca karşılıklı olarak gelişmesi sonucu oluşmaktadır. Alışveriş yapmak amacıyla olan kişiler, ya özel araçları ile dükkanın önüne kadar gelebilmekte veya yayalar, toplu taşın araçlarından indikleri duraklardan yürüyerek dükkanlara erişebilmektedir.

Planlı yada plansız gelişen kentlerimizdeki alış-veriş alanları, genellikle ana yollar kenarında doğrusal biçimde oluşmaktadır. Bir yerleşmede toprak değerinin en yüksek olduğu kesimleri, merkez ve oradan dışa doğru açılan ana yollar kenarındaki alanlar olduğu düşünülürse bu tür bir gelişme doğaldır. Böyle bir doğrusal çarşı uzantısı merkez kesimlerinde aynı türden diğer yollar ile kesiştiğinde organize olmamış bir çarşı dokusu oluşmaktadır.(23)

Ana caddeler üzerindeki bu ticaret alanlarında, her iki kal-

dırım üzerindeki alış-veriş aktivitelere, alıcının katılımı, trafik akımı nedeniyle karşıdan karşıya geçişinin güçleşmesi sonucu sınırlı olmaktadır. Alıcılar bir kaldırım üzerinde iken karşı tarafta sunulan çeşit ve fiyatları izleme olanağı bulamadıkları için alıcı ile sunucu arasındaki ilişkiler kopmaktadır.

Doğrusal gelişen merkezlerde zemin katlardaki ticaret aksları büyük kentlerdeki yoğun merkez kesimleri dışında, ticari aktiviteler için yeterli yaya yoğunluğunu çoğu kez sağlayamamaktadır. (24) Bunun en önemli nedeni, ticaret alanlarının uzunluğunun yaya yürüme mesafesini aşması, sonucu yayaların, ticaret birimlerinin tümünü ziyaret edememesidir.

Doğrusal aks üzerindeki ulaşım şeritleri çok farklı ulaşım türleri için kullanıldığından süperpose durum doğmaktadır. Kit- le ulaşım sistemi, servis ulaşımı ile diğer merkezle ilgisi olmayan ulaşım ve üst katlarda yer alan konutların ulaşım yoğunluğu aynı şeritler üzerinde çalışmaktadır. (25) Servis trafiğinde mal sevkini aynı ulaşım aksı üzerinden yaptığı için yolun sık sık tıkanıp izlenmektedir.

Doğrusal gelişen ticaret akslarının sonradan bugünkü anlamda organize bir merkeze dönüştürülme olanakları da çok zayıftır.



Bu tür gelişmelerde sadece kitle ulaşım sisteminin durak yerlerinde aktivite yoğunlaşması izlenmektedir.(26)Ancak bu durak yerleride kaldırımların, meydan ve meydancıkların yetersizliği nedeniyle gereğinden fazla yoğunlaşmaktadır.Bunlara ek olarak, özel araçların otopark yeri bulamadıkları için durak alanları ve kaldırımları kullanmaları sonucunda daha da yüklenmektedir.Özel araçlar için yakın çevrede başka olanaklar bulunmadığından bu tür araçlar ile merkeze ulaşmak isteyenlerin yaratabileceği alış-verişler azalmaktadır.Özel otoları ile gelen alıcıların araçlarını terk ederek, yaya olarak doğrusal biçimdeki merkezlerden yararlanmaları ise yaya yürüme boyutları büyüdüğünden güçleşmekte ve merkezin çekicilik ve kolaylık ölçütleri olumlu düzeye gelememektedir.

#### 2.2.2. SERVİS GEREKSİNİMİ VE DAĞITIM SORUNLARI

Her tür satış birimi için, "Satılacak malların getirilmesi ve artıkların götürülmesi hizmetleri" biçiminde, genel anlamda tanımlanabilecek, bir servis gereksinmesi söz konusudur.

Merkezlerdeki ulaşım ağının hem alış-veriş amacı için gelenlere, hemde servis ulaşımına hizmet etmek durumunda olması , bu yolların gereğinden fazla yüklenmesine neden olmaktadır. Servis ulaşımının diğer ulaşım türlerinden ayrı olarak ele a-

linması durumlarında ana aks üzerindeki yoğunluk bir derece azaltılmakla birlikte, servisin ticaret birimleri ile olan ilişkisi, çözülmesi gereken bir sorun olarak kalmaktadır. Bu sorunun çözümünde üç seçenek önerilebilir.

1. Yapıların bodrum katlarından,
2. Yapıların zemin katlarından,
3. Yapıların çatı katlarından.(27)

Çözüm her kuruluş ve çevre özelliklerine göre değişebilmektedir. Servis hizmetlerinin zemin kattan olması, ulaşım, taşıma, ve depolama kolaylıkları yönünden, tüm alış-veriş kuruluşlarının ortak bir istemi olarak belirlemektedir. Ancak zemin katların en değerli ve kısıtlı alan olması nedeniyle daha pahalı çözümler olan servisin bodrum yada çatı katlarından yapılması tercih edilebilir.

Günümüzde, malların taşınması işleminde kullanılan araçların boyutlarında, giderek değişme göstermektedir. Servis araçlarının diğer araçlara oranla daha geniş ve yüksek olması ticaret birimlerine giriş, çıkış ve içlerindeki dolaşımını için gereken alanların tasarımında etken olmaktadır.

Merkezdeki yoğun trafiği azaltmak amacı ile taşıt sınırlandırılması ve servis ulaşımının günün belirli saatlerinde ger-

çekleştirilmesi gibi bazı önlemler alınmaya çalışılmıştır. Servis sorununun çözümü, özel taşıt araçları için düzenlenen otopark alanları ile birlikte aynı yerde veya bir bölümünde düşünülmektedir.

### 2.2.3. İMAR PLANLARININ VE YÖNETMELİKLERİN GETİRDİĞİ SORUNLAR

Kent imar planları hazırlanırken planlama çalışmaları için göz önünde bulundurulması gereken temel ilkeler;

- Yer seçimi kriterleri ile
- Yer seçimi politikalarıdır.

Ticaret olayı kâr amacına yönelik olduğundan, yatırımda temel ilke limitlerin altına düşmeyen kazanç faktörüdür. Kent merkezleri planlanırken, sistematik kapasite ve kazanç hesaplarının yapılması gereklidir.

Zaman içerisinde küçük dükkanlar büyük mağazalar ile devamlı rekabet etme durumunda olduklarından, bu rekabete dayanamıyacaklarından kuşkulaniılmaktadır. Şehirci, yönetici ve politikacıya düşen görev, yıllardır yaşayan bu küçük ticari işletmelerin yaşamlarının devamını sağlayıcı önlemlerin alınmasıdır. Genel olarak, büyük mağazaların tüm ticari cironun 0/0 25'inden fazlasını aşmayacak şekilde planlanması amaçlanmalıdır.



Ticari ciro, satış alanı ve mal çeşitliliği ile bağımlı olduğuna göre, plancıya büyük mağazalar için Ticaret Bölgelerinde ayrılacak alanların bu limitleri aşmamasını temin etmek önemli bir çıkış noktası olmaktadır.(28)

Ticaret alanları hesaplaması aşağıda verilen formül ile yapılmaktadır:

$$\text{Satış alanı : } \frac{\text{Tahmini ciro(yıllık)}}{\text{(m2) Satış alanlarından elde edilen satış(yıllık)}}$$

Yerleşimi analizleri yerleşimi kararlarından önce yapılması gereken bir işlemdir. Bunun için öncelikle ticaret potansiyelinin(alış-veriş kapasitesinin) incelenmesi gereklidir.

Ticari faaliyetler için en uygun yerleşimi, yerel dokuya uyumlu mal çeşitleri ve iyi bir fiyat politikası ile ekonomik yönden ticarete başarı sağlanabilir. Ayrıca fonksiyonların konumlandığı yer:

- Kentin, bölgesi içindeki önemi, yeri, çekim gücü
- Kentin ekonomik dokusu
- Nüfus yapısı
- Kentin çekim alanları ekonomik potansiyeli
- Perakende ticaretin satış gücü

- Perakende ticaretin çeşitliliği ve ciro büyüklüğü
- Perakende ticaretin biribirleri ile rekabeti
- Biribirleri ile entegre olmayan perakende ticaret aktiviteleri(29) de yerseçimi analizlerinde dikkate alınması gereken kriterlerdir.

Kent merkezlerinin yerseçiminde etken faktörler:

1- Demografik faktörler

- Nüfus ve nüfus yapısı
- Çalışan nüfus ve sosyal yapı

2. Ekonomik faktörler

- Gelir durumu ve harcadığı yerler
- Pazar potansiyeli

3. Psikolojik ve sosyo psikolojik faktörler

- Yaşam alışkanlıkları
- Tüketim mallarına olan alışkanlıklar
- Mentalite

4. Altyapı faktörleri

- Şehircilikle ilgili
  - Bölge ve imar planları
  - Kentin bölgesi içinde yüklendiği fonksiyon
  - Kentsel yoğunluk bölgeleri ve kent merkezinin ilişkileri
  - Kamu ve özel sektör işyerleri durumları
  - Kentin okul-yönetim-kültürel vb. donatımları bakımından

önemi

- Ulaşım ile ilgili

- Ulaşım durumu(ana veya yardımcı aksları üzerinde oluşu)
- Toplu taşıma sistemi ve önemi
- Özel araç trafiğinin önemi
- Trafik akımları hacim ve sayımları
- Ulaşım planlaması
- Mevcut otoparkların durumu

5. Rekabet şartları faktörleri

- Rakip ticaret birimlerinin durumu ve biçimleri
- Mal çeşitliliği
- Mekanda rekabet

6. Mala ilişkin faktörler

- Ticaret birimlerinin değerlendirilmesi
  - Büyüklük
  - Cephe genişliği(vitrin)
  - Yapım şekli
  - Servis trafiği
  - Depolama olanağı
- Ticaret birimlerinin yerleri
  - Diğer birimler ile ilişkisi
  - Yaya çekim gücü
  - Trafik ağına ve durak yerlerine göre durumu
  - Otopark durumu



### 7. Yerleşime bağlı maliyet faktörleri

- İşletme ve mal temini
- Bina ve bakımı

### 8. Kısıtlayıcı faktörler

- Yasal kısıtlama
  - . Binaya ait kısıtlamalar(yangın, sağlık, vb.)
- Emme(immisyon)
  - . İklimsel ve topoğrafik dezavantajlar
  - . Yardımcı tesislerden gelen gürültü, duman ve koku durumu

Tüm bu ilişkilerin sağlanması, politikacılar, şehirciler, ulaşım plancıları, ticaretle meşgul olanların temsilcilerinin kentlerin gelişmelerini kontrol altında tutabilmek için ortak çalışmalarını ile mümkündür. İmar planı sadece gereksinim duyulan bir araç değil, aynı zamanda en iyi biçimde yaşamayı arzu edilen bir ihtiyaçtır. Arazi kullanımının en ekonomik ve insan gereksinimlerinin en iyi biçimde karşılanması gereklidir. İmar planları orada yaşayacak insanın gereksinimlerini en iyi biçimde karşılamak ve donatılardan herkesin eşit yararlanma ve yaşama fırsatını vermek için yapılmaktadır.(30)

Kent merkezini yaşatmak için alınacak ilk önlem sağlıklı bir ulaşım sisteminin geliştirilmesidir. Bunun içinde; Toplu taşıma sistemi, özel araçlar için yeterli ulaşım ağı, servis trafiği ve kent merkezinde gereksinimleri karşılayacak sayıda otopark

alanı gereklidir.

İmar planlama çalışmaları yapılırken kent merkezlerinin büyüklüğünün hesaplanması için belirli standartlara gereksinim duyulmaktadır. Genel olarak böyle bir standarta tüm ülkeler gereksinim duymakla beraber, tüm ülkelerde ortak bir standart geliştirmek mümkün olmamıştır. Çeşitli ülkelere ait şehircilik yayınları incelendiğinde, ticaret alanları hesaplarına esas olacak standart kişi başına:

En çok(maksimum):8.00-14.00 m<sup>2</sup>

Kullanılan :2.50-6.50 m<sup>2</sup>

En az(minimum) :1.30- m<sup>2</sup>

alan alındığı görülmektedir. En az ile en çok değerleri arasında 10 misli fark olması planlıyı şaşırtmaktadır. Kuşkusuz bu değerler ülkeden ülkeye değişebileceği gibi;

- Yerleşmenin büyüklüğüne,
- Kentlerin nüfus yapılarına,
- Kent nüfusunun ekonomik yapısına,
- Kentlerin çekim alanı içindeki nüfus yapısına göre de birbirinden farklıdır.(31)

İmar planları yapılırken kent merkezlerinin projeksiyon yılı için gereken büyüklüğünün doğru olarak saptanabilmesi, projeksiyon nüfusunun, işgücü dağılımının ve ülkemiz için belirlene-

cek standart' ın hatasız olarak tesbitine ve planlama ilkelere uyumuna bağlıdır. Aksi halde imar planlarında belirlenen kent merkezi sınırı aşılabacak ve çevrede yer alan diğer fonksiyonlar giderek transformasyona uğrayacak ve kent merkezi belirlenen alan sınırı dışına taşacaktır.

Kent merkezlerinin gelişimi hernekadar imar planları ile doğrudan ilişkili isede, Kamunun aldığı otonom kararlarında kent merkezlerinin yapısı ve gelişmesi üzerinde büyük etkileri vardır. Örneğin; Ülkemiz genelinde kentlerimiz de çoklukla izlenen durum çeşitli nedenlerle Cumhuriyet döneminde veya sonrasında yapılan Kamu binalarının eski kent merkezinde değilde yakın çevresinde konumlanması, bunun sonucunda merkez fonksiyonlarının yeni yapılan kamu binaları çevresine kayması ile kent merkezinin yer değiştirmesidir. Bir başka örnek ise imar planlarının dışında gelişen bir otonom karar sonucu kentin belli bir bölümünden geçirilen karayolu ve bu karayolunun merkezin üzerinde yarattığı etkilerdir. Bu etkiler kent merkezinin karayolu aksı yönünde gelişme eğilimi göstermesi ve imar planında önerilen merkez alanının geçerliliğinin yitirilmesi şeklinde izlenmektedir.

Plan kararlarında izlenebilen bu tür sapmalar, planlama kademeleri arasında sağlanacak bütünlük ve otonom kararların, yerel planlar doğrultusunda verilmesi ile engellenebilir.



Önerilen merkez dışındaki gelişmeler diğer fonksiyonları, özellikle de konut alanlarını etkilemektedir. Merkez fonksiyonlarının konut alanlarının içine girmesi, toprak değerlerinin artmasına ve zaman içerisinde, faaliyet gösteren hizmet birimlerinin bu alanda gelişme göstermesi sonucu, konut alanları bölgenin dışına itilecektir. Bu dışlanma ile, yapılaşma amacına uyum sağlayamayan fonksiyonların barındığı yapılar, işlevsel olarak yetersiz kalacak diğer sorunları da beraberinde getirecektir.

Plan kararlarından farklı olarak gelişen, merkezlerin yarattığı bir diğer sorun ise yapılanma düzeni ile ilgilidir. Merkez fonksiyonlarının ayrıık düzende yapılanmış konut alanlarına sıçraması ile ticaret birimlerine uygun olan bitişik düzenin getirdiği avantajlar yitirilmektedir. Ayrıık düzenin koşullarından olan ön bahçe-yan bahçe mesafeleri ticari birimlerde önem taşıyan yaya-vitrin(sergileme) ilişkisinin kopmasına veya zorlaşmasına, yaya yürüme mesafesinin aşılmasına neden olup sonuçta izlenebilirliğini ve sürekliliğini güçleştirmektedir.(şekil 5 )

Şekil 5 te görüldüğü gibi doğrusal bir çarşı gelişmesinde yapı ve imar düzenlerinin etkinliği boyut olarak belirtilmiştir. Yolun bir kenarı ayrıık düzen ve zemin katlarda Tica-



İmar planlarında yönetmelik gereği bir tarama tekniği ile ve boyalı kopya dada kırmızıya boyanarak belirli alanlar merkezi ve tali ticaret bölgeleri olarak imar kararına bağlanmaktadır.(32)

Ülkemizde genellikle yapılan ve yapılmakta olan imar planlarında ticaret bölgelerinde rantın yüksek olmasınada bağlı olarak bitişik düzen önerilmekte yaya ve araçlı trafiğin aynı düzlemde birarada çözümlenmeye çalışıldığı alanlarda ziyaretçi yoğunluğunun da fazla olması nedenleri ile zaten yetersiz olan tratuarlar kapasitesinin üzerine çıkmaktadır.Bunun sonucundada çeşitli hizmetleri sunan birimler ile ziyaretçilerin ilişkileri kopmaktadır.

Kent merkezlerinde toprak değerinin yüksekliği bu alanlarda yeralan yapıları parsellerin tümünü kullanmaya yöneltmiştir. Özellikle eski kent merkezlerinde ki mülkiyet dokusunun küçük oluşu parsellerin birebir kullanımını gerektirmiş ve bunun sonucunda kullanılabilirliği yetersiz ve mekansal açıdan hiç bir değeri olmayan alanlar ortaya çıkmıştır.

Bitişik düzen yapılaşma ile çevrili olan yapı adalarının orta m kanları genellikle kullanılabilirliği, fonksiyonelliği hemen hemen hiç olmayan alanlardır.Bu alanlara imar planları



ile otopark fonksiyonu önerilmekte ya da belirli bir yükseklik verilerek bazı kültürel veya ticari amaçlı lullanımlara açılmaktadır. Ancak bu çabalar yeterli olmamakta yapı ada ortalarının giderek çöplük alanlarına dönüşmesi ile toprak değerinin çok yüksek olduğu kent merkezlerinde toprak rasyonel kullanımdan uzaklaşmaktadır.

İmar planlarının, özellikle işlevsel planlamanın temel sorunlarından biriside "Denetlenebilirlik ölçütü" sorunudur, çünkü pek çok işlevin yer seçiminin denetlenmesine olanak bulunmamaktadır.

Gerçekten, imar kurumu yapım sürecini denetlemeye yönelik bir kurumdur, yoksa yapımı tamamlanmış yapıların nasıl kullanıldığını değil. Bir yapı, imar kararlarına göre tamamlanıp iskan ruhsatını aldıktan sonra, nasıl kullanıldığı, hangi işlevleri barındırdığı konusu imar kurumunun denetimi dışında kalmaktadır. Yapının içeriği değiştiğinde, yani ruhsatta işlevsel bölgeleme açısından verilmiş imar kararı dışına çıkıldığında, özellikle bu değişiklik yapıda ruhsat gerektiren önemde bir tadilat yapmadan sağlanabiliyorsa, imarın bu dönüşümü izleyecek ve denetleyecek olanağı bulunmamaktadır. Böylece, konut bölgesi içinde konut olarak yapılmış bir yapının bodrumunun depo, zemin katının dükkan, yukarı katlarının ise avukat yazıhanesi,

doktor muayenehanesi ve hatta küçük üretim yerleri olarak kullanılması olanaklıdır. Sadece, küçük sanayi türü bazı işyerlerinin açılmasında, çevre kirliliği, yangın tehlikesi türü nedenlerle bir denetleme yapılmaktadır fakat, bu mekanizma imar kurumunun amaç ve yetkileri dışında işlemektedir(33).

Kent merkezlerinde yaşanmakta olan diğer bir sorun da bu alanlarda yerleşecek ticaret ve hizmetlerin merkez dışına taşmasının nasıl önleneceği diğer bir anlatımla merkez alanlarının sınırlandırılmasının nasıl olacağıdır.

Kent merkezinin sınırlandırılması işlemi, merkezin işlevsel açıdan ve fizik mekan üzerindeki biçimlenmesi açısından mekan-sal boyutuyla algılanabilirliğini olanaklı kılmaktadır.(34)

Her kent için merkez alanlarının sınırları yerel bir görüştür, Murphy bu alanı, "Varsayılan ticari potansiyeli yüksek arazi değerleri ile sonuçlanır, gerçekte bölge beklenen ticari potansiyeli karşılayabilecek düzeyde değildir. Sonuç olarak, yaşanan çok ailelik konutlar veya oda oda kiraya verilen pansiyon tipi konutlar, çoğu kez marjinal sektörde çalışan kişilerin oturduğu konutlar olarak belirginleşir. Bölge, kent yenileme projelerinin yapımı için verilerle doludur" biçiminde söz konusu alanı tanımlamaktadır.

Kent merkezlerinin sınırlarını saptamada kullanılmak üzere pek çok çalışmalar yapılmıştır. Bunlar:

.1930 yılında Malcom, Proudfoot Filedelfiya'da "ticaret göstergesi" yöntemini kullanmıştır. Bu yöntemde binanın her cephesinde yer alan ticaretle uğraşan dükkanların yıllık satış hacmi sınırlandırma kriteri olarak belirlenmiştir.

Ticaret göstergesi yönteminde toptan ve perakende ticaret ile servisler dikkate alınmış kent merkezlerinde yer alan ticaret dışındaki hizmetler ve banka faaliyetleri göz ardı edilmiştir. Bu yöntemle yalnızca ticaret akslarının belirlenmesi olasıdır.

.1940 yılında W. William Olsson" dükkan kira göstergesi yöntemini "Stockholm" ün merkezini sınırlandırmada kullanmıştır. Bir yapıda yer alan perakende ticarete ilişkin işlevlerde, toplam dükkan kiralarının, dükkan vitrinleri boyuna oranı, Olsson'un yönteminin en belirgin özelliğidir. (35)

Harold Carter bu yöntemi, bilgi toplama aşamasında çeşitli güçlüklerin olması ve karmaşık bir alanı tek bir ölçüte bağlı olarak merkezi sınırlamaya çalışması, uygulama da ancak tamamlayıcı bir araç olarak yararlanılabilir olduğu gerekçeleri ile eleştirmektedir.



Raymond E. Murphy ve J.E. Vance'nin 1954'te Amerikan kentleri merkezlerini sınırlamak amacıyla geliştirdikleri "Merkezi İş Göstergesi Yöntemi" dikdörtgensel grid sisteminde yapı adalarının avantajından yararlanır.(36)

Bu yöntem arazi kullanış ile direkt ilişkilidir ve temeli arazi çalışmasıdır.M.I.A denilen(zirve arazi değerlerinin kesiştiği alan) yerin detaylı haritalanmasını kapsar.Sonuçlar blok halindedir ve merkezi iş amacı ile kullanılan alanın büyüklüğünü verir.

Sınırlandırma konusundaki diğer yöntemler ise, trafik akımı, yaya sayımı ve arazi değerleri yöntemleridir.Genellikle İngiltere'de uygulama alanı bulan bu yöntemler, Murphy ve Vance tarafından, kentler arasında karşılaş tırılabilirlik açısından ve arazi kullanımları arasında ayırdedici özelliği olmaması nedeniyle eksik bulunmuşlardır.(37)

Kent merkezlerinin sınırlarını çizmek için kullanılan diğer bir yöntem de "Görsel Algılama" yöntemidir.Bu yöntem arazi kullanış bilgisi ve araştırmaların toplamının gözlem gücünü de kapsayan bir yaklaşımdır.

Kent merkezini sınırlamada kullanılan yöntemler her ülkenin toplumsal, kültürel, davranışsal, kurumsal ve ekonomik yapı-

ları ile ilişkili olarak belirlenir.

Ülkemizde kent merkezlerinin sınırlandırılmasında yukarıda açıklanmaya çalışılan yöntemlerin uygulanabilirliğinin az olmasının en önemli nedeni bu konu da sağlıklı bilgi edinilmesinin olanaksızlığı ve istatikselsel verilerde ki yetersizliklerdir.

Kentlerimiz gözlemlendiğinde, bu sorunlarla ilişkili olarak, İmarın merkez işlevlerinin planda sınırlanan alanların dışına taşmasını engelleyecek etken bir tutumu ve olanakları bulunduğunu söyleyemeyiz.

Merkez de genellikle yer alan işlevleri ayrı ayrı ele aldığımız da, sorun daha açıklık kazanmaktadır. Konut için yapılmış yapılarda, iş ve kişi hizmetlerinin, değişik büroların, devlet dairelerinin, avukatların, doktorların, mimarların, terzilerin, berberlerin yerleşmesini engelleyecek hiçbir olanak yoktur. Zemin katta dükkan gerektiren ticaret için, yapıyı denetleyerek işlevin belirli alanlar dışına yerleşmesini söz konusu olabilir. Gerçekte, yapı düzeni ile ilgili kararlar içinde ele alınması gereken bu tutumun da etken biçimde uygulanmadığı, gerektiğinde yapıda değişiklik yapılarak zemin katların dükkana dönüştürüldüğü izlenmektedir. Sonuç olarak, hem merkez alanında yer alan işlevlerin türleri, hemde bu işlevlerin bu alanın di-

şına taşmaması açısından bu konuda verilen işlevsel bölgeleme kararlarının doğrudan hiçbir etkenliği olmadığı söylenebilir.(38)



### 3. BÖLÜM

#### ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

##### 3.1. SİHHİLEŞTİRME (REHABILITATION)

Kent merkezleri zaman içerisinde toplumsal, ekonomik, teknolojik ve kültürel gelişmelerin oluşturduğu günün koşullarına uyum sağlayamaz duruma gelmişlerdir. Bu gelişmelerle, merkezlere yüklenen koşullar, söz konusu alanların kapasitesinin, olanaklarının üstündedir.

Bu süreçte yapısal dönüşümler kent organizmalarını karışıklığa sürüklemekte, bu düzensizlikler genellikle "Eski Kent" kesimlerinde (kent merkezi yada diğer alanlarda) görülmektedir.

Özellikle kent merkezlerinde uyumsuzluklar ve çatışmalar görülür, (kullanıcı-insan yada toplum-ve mekan arası) yapısal

kötüleşme, ulaşımda sıkışma vb. leri tüm olarak gelişme rahatsızlıklarını ortaya çıkarır ve bu olgular sonucu mekanda insan göçü, işlevsel kayıplar vb. gibi devamlı gerileme ve giderek alanların çöküşü izlenir. Bu oluşumlara kökten değişiklikler ve çözüm arandığında kenti belirleyen yapısal ve kentsel stürüktürler tahrip edilmiş olur. (39)

Sıhhileştirme çabalarına gereksinme, yalnız bir alanın kötüleşmesi yada herhangi bir diğer sebepten olmayıp, aynı zamanda insanın çevresini değişen yaşam koşullarına göre zaman, mekân ve özdekle (madde) de ilişkili olarak düzenleme ve uyum sağlama gereksinmesinden de doğmaktadır. (40)

Sıhhileştirme çalışmaları parselden binaya, oradanda binalar grubu ve giderek kentin bir kesimini kapsayabilir. Kavramın geniş kapsamlı oluşundan ötürü değişik ölçekli sıhhileştirme çabalarından söz etmek olasıdır.

Herbet Grabe (1968) iki tür sıhhileştirme ayırımından söz etmektedir.

• Nesne sıhhileştirmesi

Bu tür gereksinmeyi zorunlu kılan ölçütler;

- ya parsel yada parsel üzerindeki binaların ölçülebilir sorunları,
- yada hava kirlenmesi, gürültü, güneşlenememe vb. çevre

sağlığını zorlayan geniş yapı alanlarını etkisi altına alan diğer parsellerden gelen rahatsızlık veren ölçülebilir sorunları, içermektedir.

• Yapısal sıhhileştirme

Bu tür sıhhileştirmeyi zorunlu kılan ölçütlerde;

- ya bir toplumsal bütünün(sistemin) yapısal dönüşümünden doğan sorunları, (örneğin: konut-çalışma ve dinlenme alanlarının farklılaştırılması)sorunları,
- ya ulaşım ağının yeniden düzenlenmesi sorunları,
- ya bir kesimde evvelce eksik olan ulaşım, kamu ve buna bağlı özel tesislerin(kentsel altyapı) genişletilmesi, bütünleştirilmesi sorunları,
- ya da daha üst düzeydeki planlama ereklerinden gelen gereksinmelerin yarattığı sorunları,

içermektedir.

Herbert Grabe(1968) sıhhileştirme alanının farklı sorunlarına göre 3 değişik yöntem önermektedir.

1. Koruma Sıhhileştirmesi: Varolan çok değerli tarihi(eski eser anıt niteliğinde) yapıların ve eski kent parçalarının bakımı ve korunması,

2. İyileştirme Sıhhileştirmesi:

- Ayıklama, boşaltma ve yıkma



-varolan yapıların modernleştirilmesi

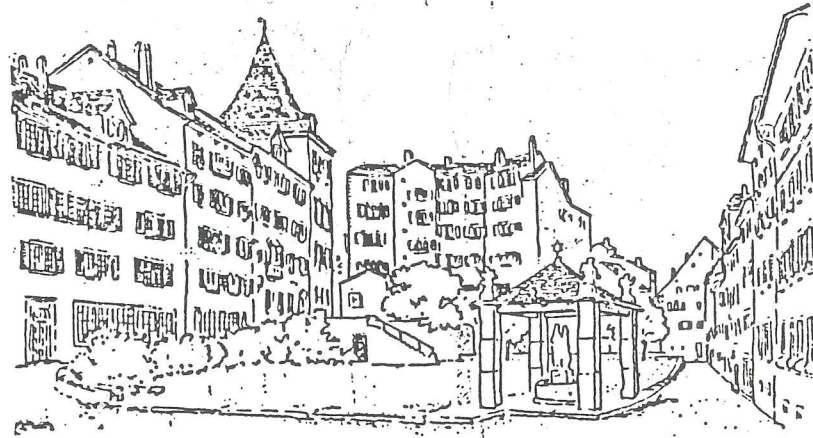
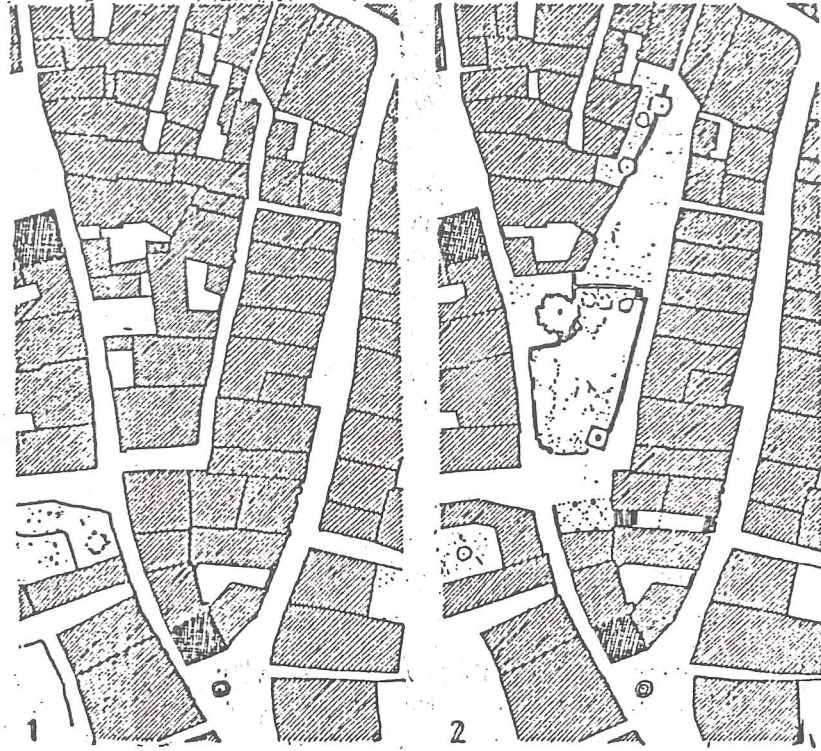
3. Total Sıhhileştirme: Bütün yapısal malzemeyi ortadan kaldırmak sureti ile...(41)

Kent merkezlerinde genellikle söz konusu olan iyileştirme sıhhileştirmesi(rehabilitation) yöntemidir,Bu tür(ayıklama-boşaltma-kısmi sıhhileştirme) sıhhileştirme ile yapılaş amacından farklı fonksiyonlara hizmet eden binaların ortadan kaldırılması anlaşılmaktadır.Bu ek yapılar (avlular-arka bahçelerin doldurulması ya da kat ilaveleri vb.) özellikle birbirlerini karşılıklı olarak etkilemekte ve olumsuz hale sokmaktadırlar. Bunların çoğalması toplumsal-ekonomik iyileştirmeyi engeller. Bu tür sıhhileştirme kısmi bir alanın sıhhileştirilmesi (rehabilitation) anlamınıda taşımaktadır.(42)(Şekil:6)

Kent merkezlerini sağlıklı hale getirmek için özellikle mevcut fonksiyonların durumunu, mevcut ulaşım ağı ile ilişkisini ve sorunların kaynaklarını ortaya çıkarmaya yönelik bir araştırma gereklidir.Bu araştırmalar sonucunda daha önce açıklanmaya çalışılan yöntemlerden uygun olanının tercih edilmesi ve uzman bir ekip tarafından uygulanması ile, söz konusu alanlar gerektiği gibi işlerlik kazanacaktır.

ESKİ DURUM

YENİ ÇÖZÜM-BOŞALTIMA

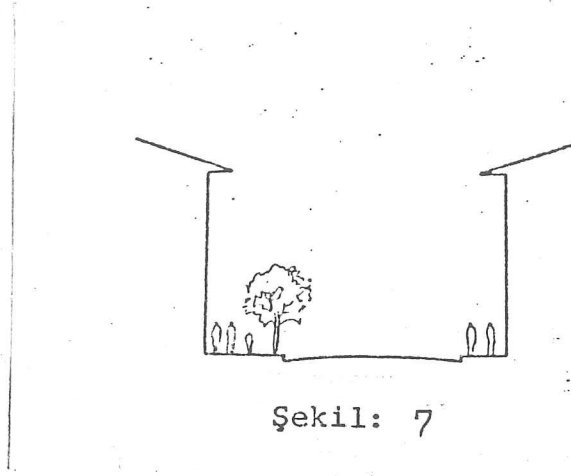


Şekil:6. Züriç'de sıhileştirme teklifi.Boşaltma ve meydancık düzenlemesi

### 3.2. YAYA ARAÇ TRAFİĞİNİN KESIŞMESİ DURUMUNDA ÇÖZÜMLER

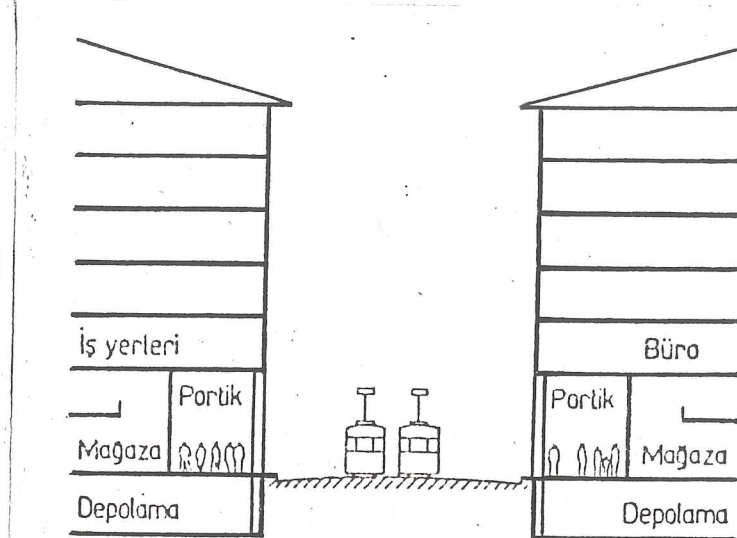
Günümüze dek süregelen ayırımları şöyle sıralayabiliriz:

1. Geleneksel yol profili ile yaya-araç trafiği ayırımını gerçekleştirmek(şekil:7 )



Şekil: 7

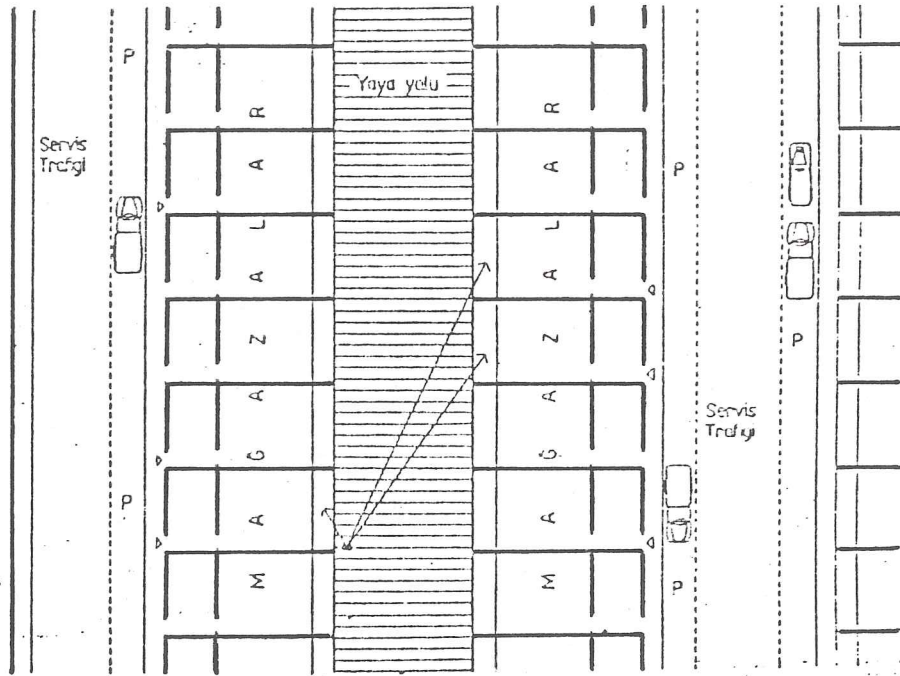
2. Yaya araç trafiğinin ayırımını portikli yol uygulamaları ile gerçekleştirmek için kaldırımlar, binaların zemin katında içeriye alınarak üstü örtülü bir yaya yolu oluşturulmaktadır.(şekil:8 )



Şekil:8



3. Bu çözümde yaya yolu ile servis ulaşımı aynı düzlemde birbirlerinden ayrılmıştır. Yayalar buldukları noktadan görsel olarak yaya yolunun karşısındaki birimleri de izleyebilmektedir. (Şekil:9)



Şekil:9

### 3.3. ÇOK DÜZLEMLİ ÇÖZÜMLER

Yerleşmelerin ve yerleşme merkezlerinin oluşumu ve gelişmesi özellikle alıcı için rahat bir alışverişin ortamının kuruluşuna bağlıdır. Bu ortamda satılan nesnelerin fiyat dahil tüm

çekicilik ve çeşitliliğin rahat izlenmesi gereklidir.

Zemin katlardaki perakende satış biçimi, gerek satıcılar ve gerekse alıcılar tarafından yüzyıllardır kullanılagelen çarşı düzleminin etkisi ile oluşmuştur. Bazı işyerleride zemin katlar yerine üst katlarda bulunmayı tercih ederler ki bunların gerçekte zemin katlara gereksinmeleride yoktur. Örneğin; bazı serbest meslek türleri, kısmen özel bankacılık işyerleri ve kamu hizmeti gören bürolar.

Bir yerleşmenin tümü için zorunlu olan alış-veriş gereksinmelerinin kuramsal olarak tek bir merkezde toplandığını düşünürsek, ticaret birimlerinin toplam alanı değişmez ancak işyerlerinin özelliklerine göre gerekli alanların konumları farklılık gösterebilir. Perakende ticaret için birimler yatay (zemin katlar), diğer işyerleri için düşeyde (üst ve alt katlar) konumlanabilirler. Bu kullanım biçimleri günümüzde özellikle küçük yerleşmelerin merkezlerinde egemendir.

Büyük kent merkezlerinde ise durum değişmiştir: Tarihsel süreç içerisinde incelediğimizde 19. yüzyıla kadar:

- Perakende ticaretin ana yol üzerinde,
- Zenaatkarlar tarafından el ile üretilen ürünlerin merkezde yan sokaklarda gruplar halinde,

- Büro ve benzeri işyerlerinin asma veya birinci katlarda,
- Konutların diğer üst katlarda,
- Banka ve şirketlerin kendi özel yapılarında yer aldığı izlenebilir.(43)

#### YATAY VE DÜŞEY YAYILMA VE KULLANIŞ OLANAKLARI

Kent merkezlerinin 20. yüzyıldaki durumu iki önemli açıdan yeniden organize edilerek farklı mekansal düzenlemelere geçilmesine yol açmıştır. Bunlar:

1. Ulaşım düzeni,
2. Artan üretim tür ve hacminin sunulması için yer sağlanması olayıdır.

İkinci sorun ulaşım düzeni ile yakın ilişki içerisindedir. Üretim tür ve hacmindeki artışlar merkezlere mal ulaşımı, depolama alanı yer seçimi ve bu alanlara yük araçları ile ulaşım gibi sorunları da beraberinde getirmektedir.

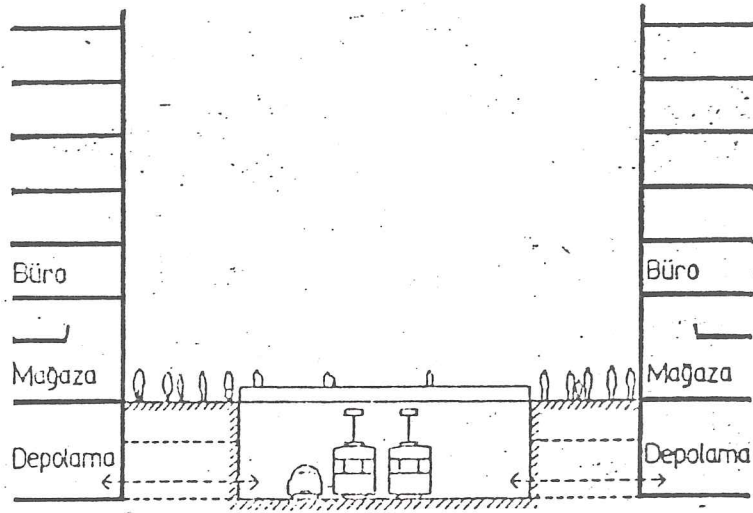
Merkezlerdeki trafik sıkışıklığının ve yoğunluğunun en önemli nedenlerinden birinin, müşteri ve servis ulaşımının aynı düzlemde çözümlenmeye çalışılması olduğuna göre bu ulaşım türlerinin birbirlerinden ayrılmaları ile soruna bir ölçüde çözüm bulunabilir.

Yaya ve araçlı ulaşımın birbirlerinden ayrılması ve ticaret



birimlerinin yatay ve düşeyde dağılması için kuramsal olarak aşağıdaki en kesitler söz konusu olabilir.

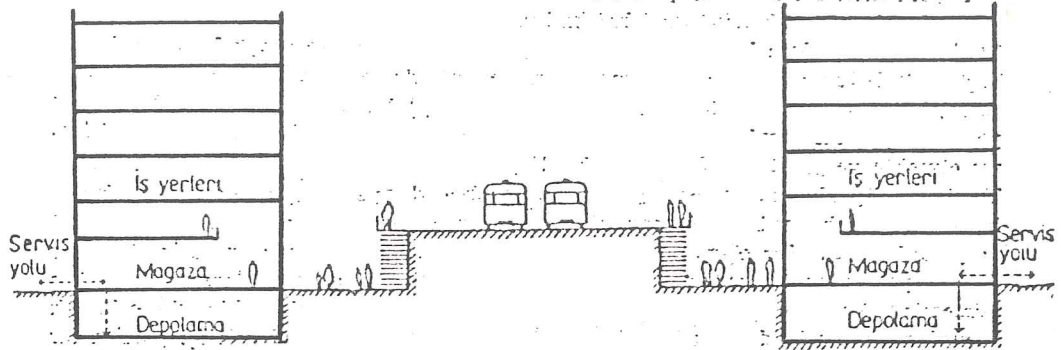
1. Bu çözümde araçlı trafik yolu bodrum kat seviyesine indirilerek, yaya düzlemi zemin katta tutulmaktadır. Burada yol en kesitinin yeterli olması halinde servis hizmetleri ile ticaret birimleri ilişkisi aynı ulaşım aksı üzerinde çözülebilir. (şekil:10)



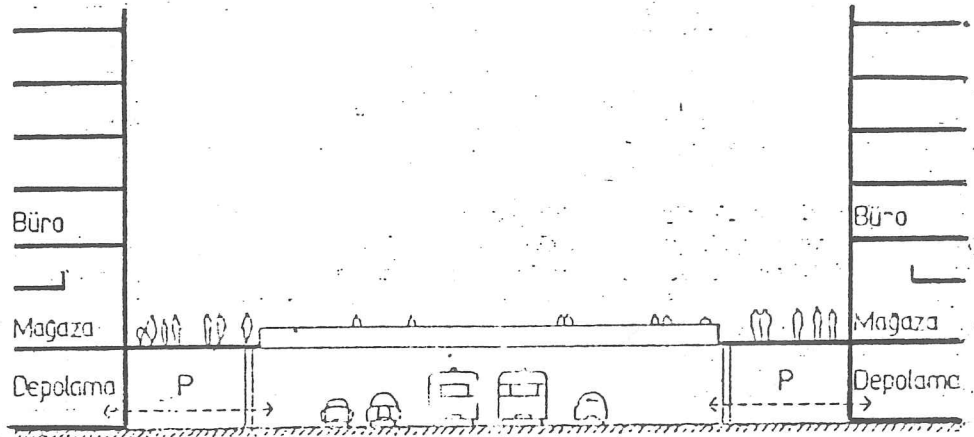
Şekil:10

2. Araçlı trafik yolunun bir kat yukarı alınması ve yaya düzleminin zemin katlarda tutulması sonucu elde edilen çözüm. Bu çözümde depolama hizmetleri için binaların arkalarından servis ulaşım aksları oluşturmak gerekmektedir. (Şekil:11)

3. Yaya düzleminin 1.kat seviyesine çıkarılması ile elde edilen bu çözümdе, araçlı trafik yolu alt düzlemde, servis hizmetleri ile birlikte çözümlenmeye çalışılmıştır.(Şekil:12)



Şekil:11



Şekil:12

#### 3.4. YAYALAŞTIRMA

Yaşamakta olduğumuz hızlı kentleşme olayı özellikle kent merkezlerindeki ticari aktiviteyi arttırmakta, bunun sonucunda ise ticaret birimleri kent merkezlerindeki konutu öncelikle tabandan giderekte düşey alanlardan itelemektedir. Zaman içerisinde konutu merkez alanlarının dışına atan işyerleri ve hiz-

metlerde çevreye kaymakta ve kent merkezlerindeki fonksiyonlar transformasyona uğramaktadır.Yapısal transformasyon ve zenginliğin çevreye kayması, şehir merkezlerindeki trafik tıkanıklığı ve çevre kirliliği, şehir merkezlerinin ekonomik, sosyal ve fiziksel bakımdan gittikçe çekiciliklerinin azalmasına neden olmuştur.Bütün bu değişmeler şehir merkezlerinin uğradığı bu transformasyon ilk önce Amerika ' ' da dikkati üzerine çekmiş ve daha sonra Amerika ile birlikte diğer ülkelerde, Batı Avrupa, Japonya, Brezilya ve Avusturalya gibi şehir merkezlerinde çöküntüyü azaltacak önlemler alınmıştır.(44)

Kent merkezlerini korumak, kentin bozulmaya yüz tutmuş dokusunu yeniden düzenlemek için yapılan çalışmalar, özellikle kent merkezlerine araç girişini sınırlamak ve kazanılam alanları yayaalara yönelik olarak düzenlemek yönünde olmuştur.

Genellikle kentin tarihi dokusu içinde bulunan merkezlerde trafiğin getirdiği sorunlar tek yön, duruş ve dönüş yasaklamaları gibi önlemlerle çözülmeye çalışılmıştır.Bu önlemler trafik akışını bir ölçüde hızlandırmış fakat araç-yaya çelişmesine çözüm getiremediği için kalıcı sonuçlara varılamamıştır.(45)

Araç ve yayayı birbirinden ayırmayan çözümler de başarı sağlanamayınca araç-yaya arasında bir seçim yapma zorunluluğu ortaya çıkmış, sonuçta yetmişli yıllarda yayalaştırma proje-



leri uygulamaya konulmuştur.(Şekil:13)

Yayalaştırılan aksların araç yoğunluğu fazla olmayan yollar olmasına dikkat edilmiş, kapasitesi yüksek olan yolların ise hiçbir kesintiye uğramadan araç trafiğini yüklenmesi ile merkezlerin desteklenmesi sağlanmıştır.(Şekil:14-15)

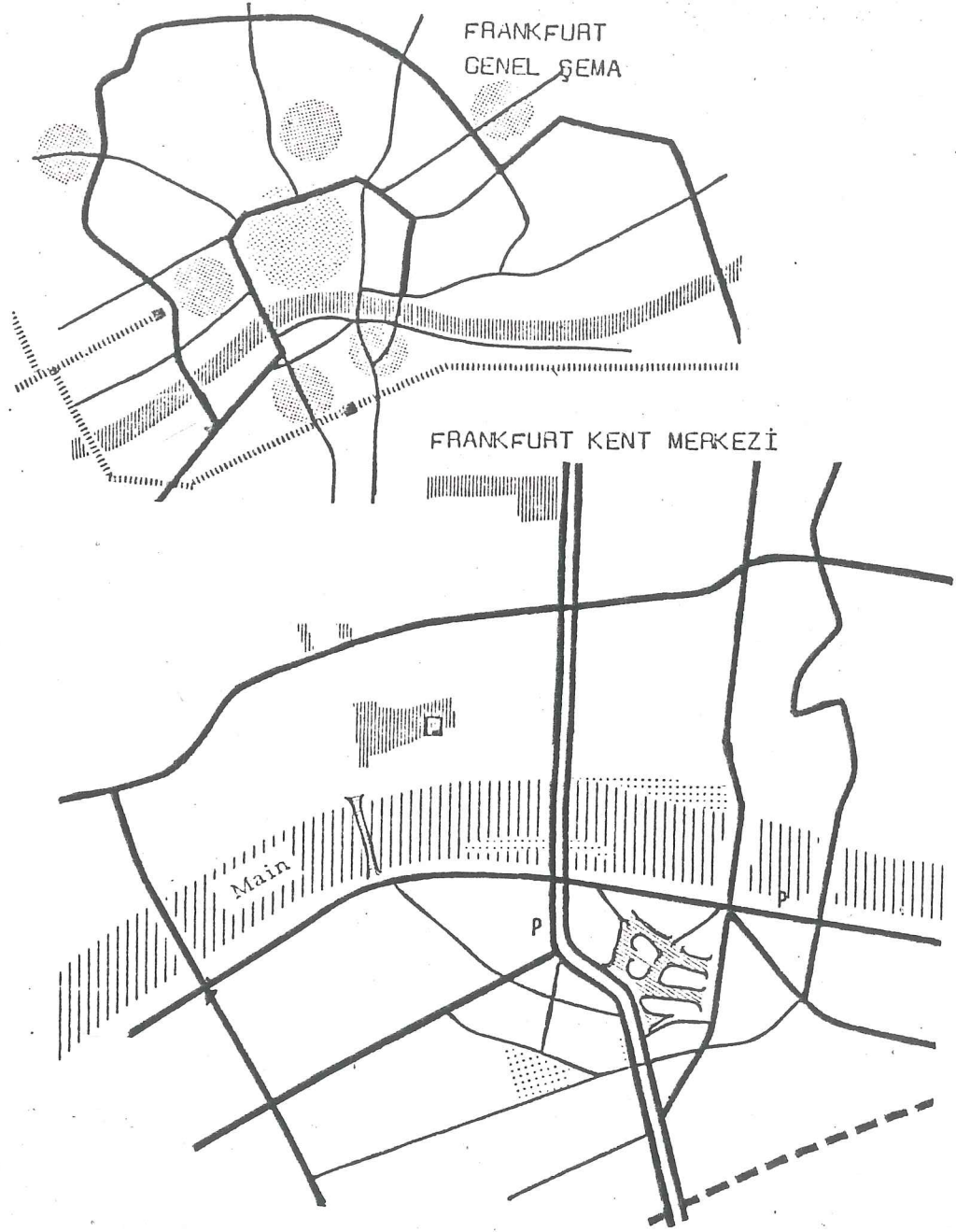
Trafik ihtiyacını çevreden sağlamak şartıyla yoğun ticaret akslarının yayalaştırılması ve modern ihtiyaçlara cevap verecek şekilde düzenlenmesi müşteri sayısını ve dolayısıyla ticaret miktarını arttıracaktır.(46)

Ulaşım paralel olarak,merkezde yer alacak fonksiyon çeşitlerinin ayıklanması ve yerleşme bölgelerinin tespiti ulaşım ile ilgilerinin kurulması gereklidir.Ulaşım arterlerinin iç kısmında kalan kesimin özel araç trafiğine kapatılması zorunludur ki, alış-veriş, kültür ve eğlence amacı ile kent merkezine gelen yayalar rahat ve tehlikesiz hareket edebilsinler.

Araç sahiplerinin yayalaştırma projelerinden olumsuz yönde etkilenmeleri, merkezlerin çevrelerinde rahatça ulaşabilecekleri mesafelerde düzenlenen otopark alanları ile sağlanmalıdır.

Merkez içinde birim ölçü, alış-veriş ten elleri dolu olarak

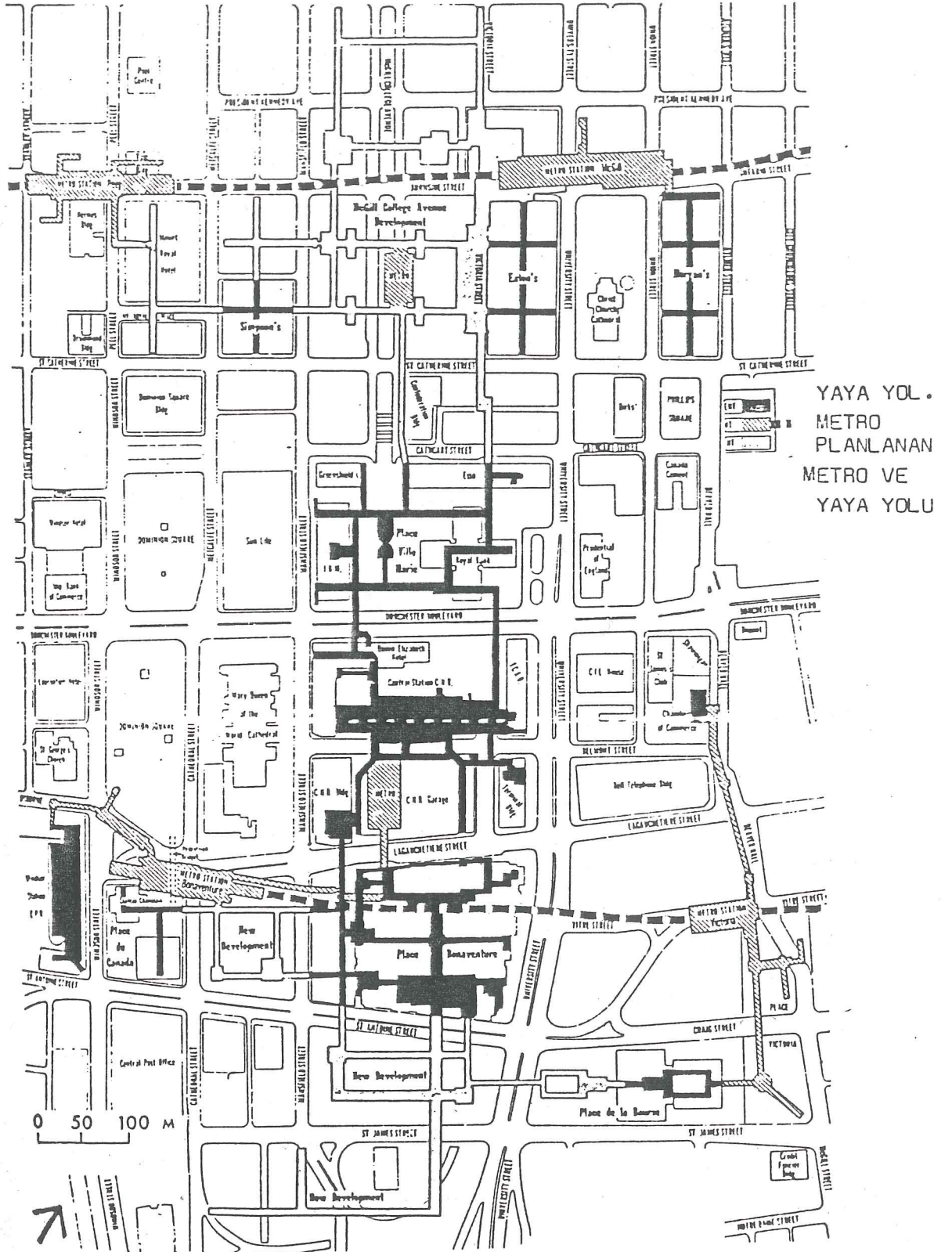




Şekil:14



ŞEKİL: 15. Montreal Kenti Merkez Bölgesi Ulaşım Planlaması

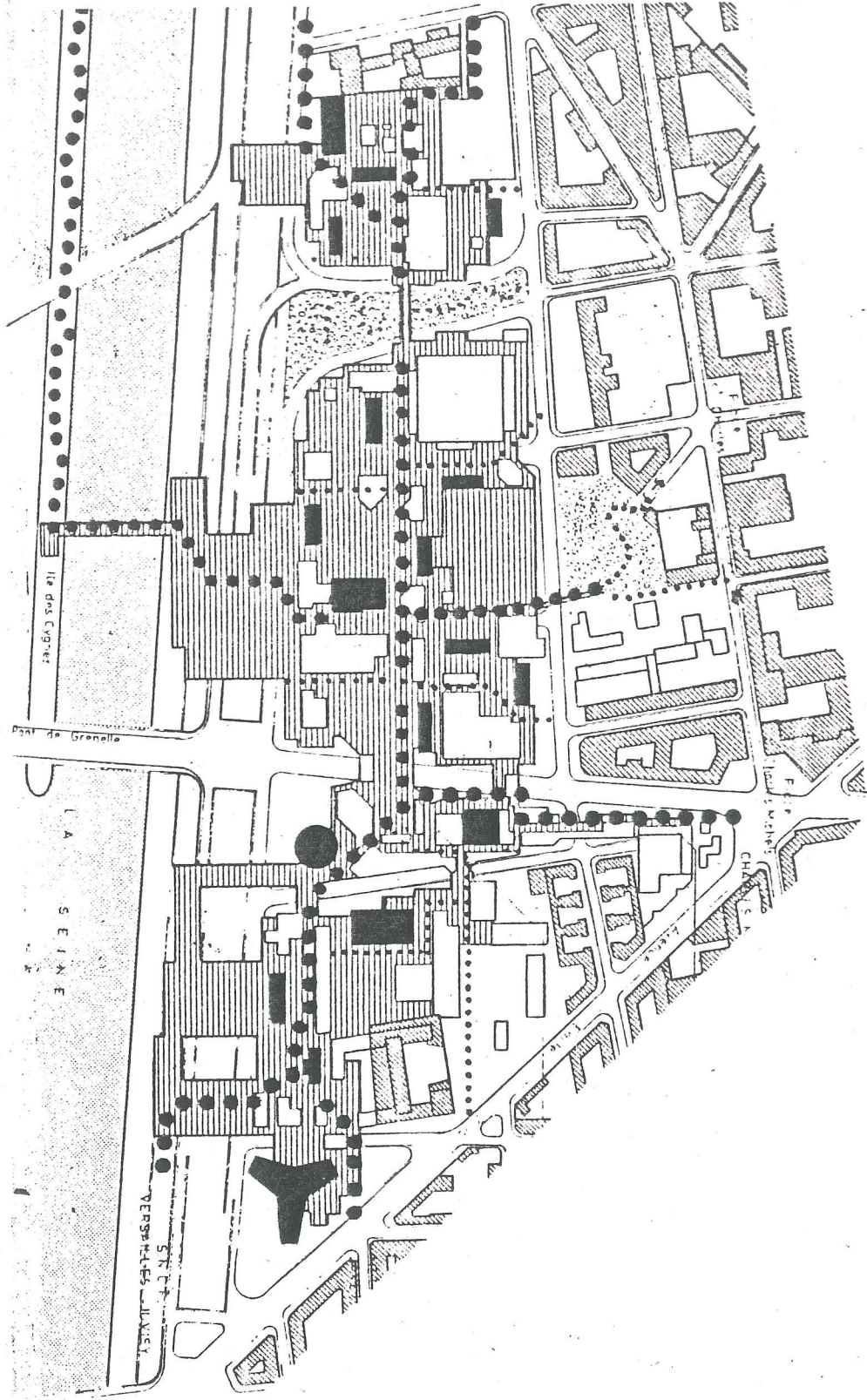


dönen insanın, 15 dakika da yürüyebileceği yoldur.Şayet merkezin ortasından çevresine olan uzaklık bu birim ölçüyü aşıyorsa, merkez içinde hareket eden kamu taşıt araçları düşünülebilir.Bu arada düşünülmesi gerekli bir noktada, kentin çeşitli bölgelerini,kent merkezine bağlayan çok iyi bir kamu ulaşım şebekesinin düzenlenmesidir.Bu şebeke, merkeze teğet ulaşım sisteminde son bulmalı, ulaşım arterini kesmeden, merkezin yaya bölgelerine bağlantılı olmalıdır.

Gelecekte kent merkezinde yer alacak fonksiyonlar ayıklanır ve bunların merkezdeki yerleşme bölgeleri tespit edilirken, büyük trafik çekecek kamu yönetim binaları gibi tesislerin merkezin dış çevresinde, park yerlerinin çok yakınında öngörülmesine dikkat edilmelidir.Ulaşım arterinin diğer yanına, çok ziyaretçi trafiği çekmeyen, özel park alanlarına sahip, iktisadi kuruluşların yönetim binaları ve diğer tesisler yerleştirilmelidir.Merkezin iç kısmında yer alan alış-veriş, eğlence ve kültür müesseselerinin servis yolları, daha çok yeraltı düzleminde düşünülmelidir.(47)(Şekil:16)

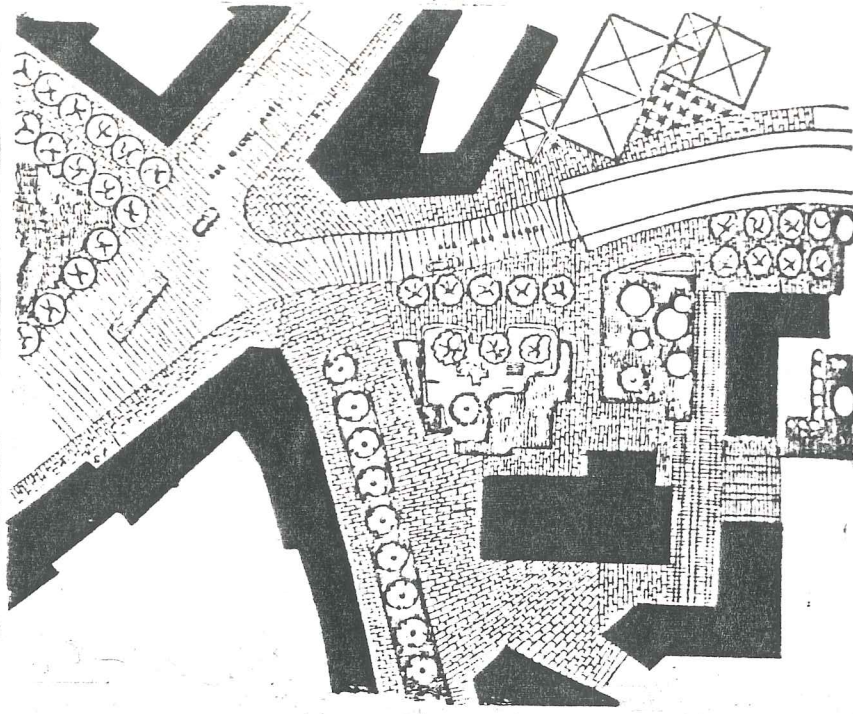
Yayalaştırılan merkez alanlarında trafik ile çevre kirliliğinin ortadan kalkması, kahve ve lokantaların cadde üzerinde yer almasına, düzenlenecek yaya mekanlarının çekiciliği arttırmasına neden olacaktır.(Şekil:17)





Şekil:16. Paris'te Sen Nehri üzerinde bir merkez düzenlemesi





Şekil:17. Bir merkez alanında yaya alanı düzenlemesi

Mekansal tasarım sonucu eğer gerekirse bazı yan sokakların ya da yapı adalarının üzerleri kapatılarak yayaların dolaşım alanları genişleyecek ve merkezler daha cazip hale gelebilecektir.

Yaya ticaret yollarının uzunluğunun ne kadar olması gerektiği, üzerinde önemle durulması gereken konulardan biridir. Bu yol ne çok uzun ne de çok kısa olmalıdır. Çok kısa tutulduğu takdirde, bu mesafeye yerleşebilecek ticari birim sayısı ve türü azalacak, gereksinmelere yanıt veremeyecektir. Yaya ticaret yollarının çok uzun tutulduğu hallerde yaya yürüme mesafesi aşıldığı için, ticaret birimlerinin hepsi ziyaret edilemeyecektir.

Yayalaştırılmış bir merkez yaratmanın amacı merkeze gelenlerin rahat ve güvenilir bir ortamda alış-veriş, dinlenme ve eğlenme gibi gereksinmelerini karşılamalarını sağlamaktır. Bunları gerçekleştirmek için yayalaştırılmış merkez ilkesini bütünüyle bazı önlemler alınması gerekmektedir. Bunlar:

#### 1. Çalışma saatlerinin kademelendirilmesi

Kent merkezlerindeki trafik yoğunluğu, özellikle doruk saatler diye tanımlanan 7.00-9.00 ve 17.00-18.00 saatleri arasında artmaktadır. Bunun nedeni ise işe başlama ve bitirme saatlerinin genellikle aynı olması, sabahları konutlardan çalışma alan-



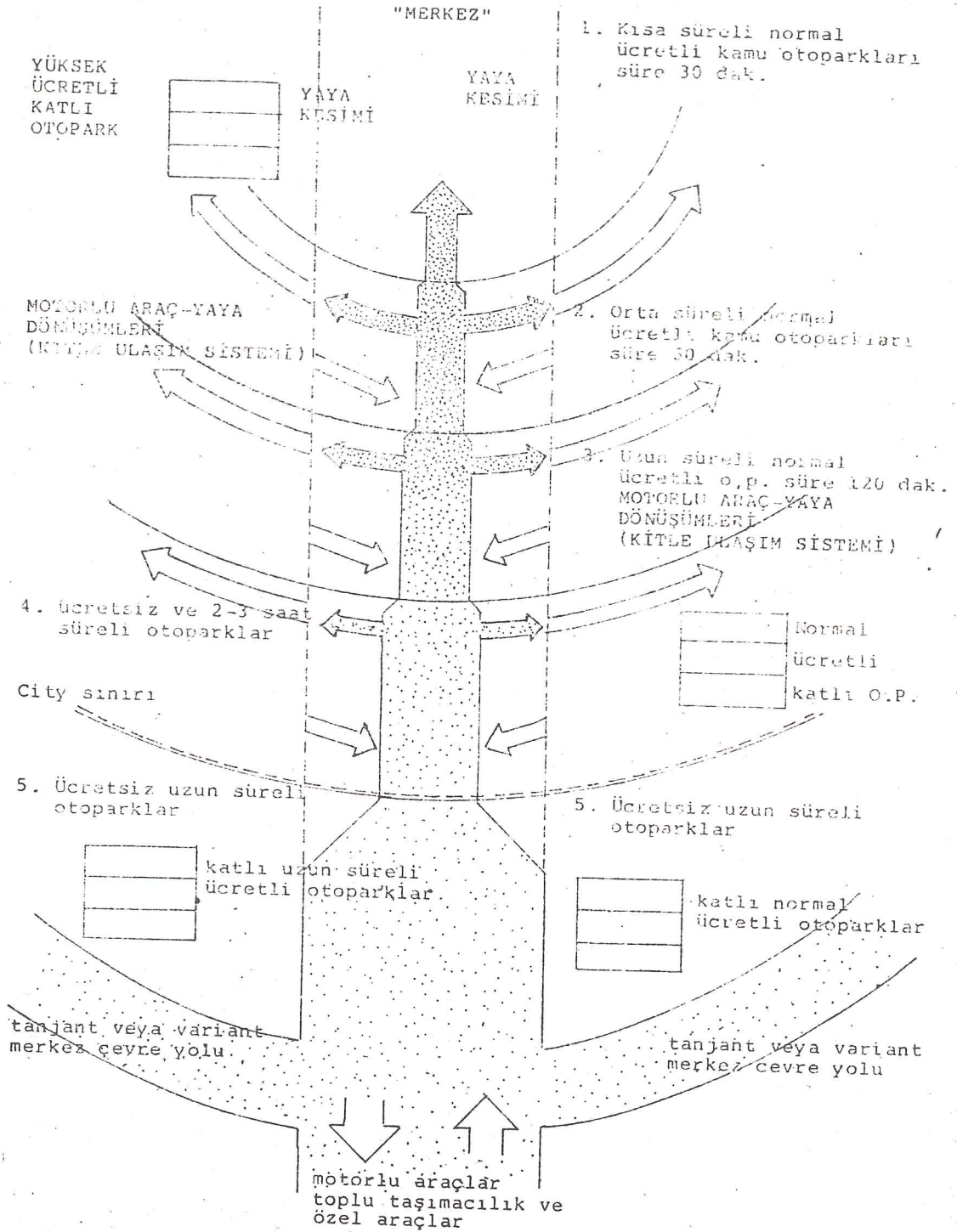
larına, akşamları ise ters yöne doğru güçlü bir trafik akımının meydana gelmesidir. Bunun sonucunda da yığılma ve tıkanmalar sistemi çalışamaz duruma getirmektedir. Söz konusu trafik yoğunluğunu önlemek için, işe başlama saatleri 1/2 saatlik farklılıklar ile düzenlenebilir ise, doruk saatlerin süresi uzayacak, ulaşımdaki yoğunluk bu süre içinde dağılarak zayıflayacaktır.

2. Yayalaştırılmış merkezlerdeki otopark ve ulaşım düzeninde dışa doğru hafifleyen ve içteki odaklara doğru ağırlaşan koşullar saptanarak araç sahiplerinin merkeze girmeleri kısıtlanabilir. Merkezlere en yakın alanlarda düzenlenen otoparkların ücretleri daha fazla ve kalış süreleri daha az tutulur ve bu ücret merkez dışına doğru azalırken sürelerde artar böylece merkezlerdeki otoparklar çekiciliğini yitirecek, çok gerekmedikçe özel araç sahipleri bu alanlara girmekten kaçınacaktır. (şekil:18)

3. Kent merkezlerinin çevrelerinde ana ulaşım aksları oluşturulmalı ve toplu taşın ile merkezle ilgisi olmayan yoğun trafik akımları merkeze teğet geçen bu aksa kaydırılmalıdır. Merkez çevresinde oluşturulan bu aksın merkeze değme noktalarında ana yolların yer almaları sağlanmalıdır.

4. Ana durakların (değme noktaları) yakınlarında ücretsiz ya-





Şekil:18

da çok az ücretli otopark alanları oluşturulabilir ise yaya akımlarının artışı ve motorlu araçların zorunlu kalınmadıkça merkeze yaklaşmaması teşvik edilebilir.

5. Dolmuş gibi ulaşım sistemleri merkez alanlarının en önemli sorunlarındanıdır.Kapasiteleri az olan bu araçların merkezlere girmeleri önlenmelidir.

6. Taksi ve taksi durakları kent merkezlerinde özellikle kapladıkları alanın büyüklüğünden dolayı sorunlar yaratmaktadır. Merkeze girmelerinin önlenmesi toplum içinde gereksinme duyulmasından ötürü sakıncalı olabileceği için bu alanlarda belli noktalar taksi durakları olarak düzenlenebilir ancak sayıları sınırlı tutulmalıdır.

### 3.5. ORGANİZE ALIŞ-VERİŞ MERKEZLERİ

Tek bir yapı ya da yapılar grubundan oluşmuş, kapalı ya da açık "Bağımsız çarşı kuruluşları" dır."Çağdaş alış-veriş kuruluşları" diye tanımlanan ticari birimleri kapsarlar."Çağdaş alış-veriş kuruluşları" nın,kent merkezlerinde yer alabilecek nitelik ve nicelikteki türlerini, genel olarak, dört ayrı başlık altında toplama olanağı vardır:

#### 1. STORE' lar

2. SUPERMARKET'ler
3. CASH and CARRY ve RETAIL WAREHOUSE' lar
4. SUPERSTORE' lar

1. STORE' lar:

Satış bölümleri alanı 400 m2 den fazla olan kuruluşlardır.Yiyecek, giyecek, ev eşyaları, ilaç, kırtasiye, bahçe araç-ge-reçleri ve mobilya satışları yapılmaktadır.

2. SUPERMARKET' ler:

Satış alanları yaklaşık 2000 m2(minimum 400 m2) olan kuruluşlardır.Bu tür kuruluşlarda çok çeşitli gıda maddeleri self-servis yöntemi ile satılmaktadır.

3. CASH and CARRY ve RETAIL WAREHOUSE ' lar:

Bu tür kuruluşlardan perakende veya toptan mal satan tüccarlar yararlanırlar.Genellikle depo özellikleri taşıyan bu kuruluşlar aynı zamanda kataloglar ve posta aracılığı ile siparişler olarak satışlarda yaparlar.

4. SUPERSTORE' lar

Satış alanları 2500 m2 veya daha fazla olan bu tür kuruluşlarda çok çeşitli gıda maddeleri ve sınırlı olarak da giyim eşyaları self-servis yöntemi ile satılmaktadır.



Organize alış-veriş merkezlerinde yukarıda kısaca açıklanan ticari kuruluşların hepsini veya birkaçını bünyelerinde toplamışlardır. Bu alış-veriş merkezlerinin kapladıkları alan nitelik ve niceliklerine, çevre özelliklerine göre farklılık göstermektedir. Bu tür alış-veriş merkezlerinin geleneksel satış birimlerine oranla değişik gereksinimleri ve sorunları vardır. Bu gereksinme ve sorunlar "Organize alış-veriş merkezleri" nin tasarımıında etken rol oynamaktadırlar.

Kişiyeye, zengin mal çeşitlerini birarada bulabilme ve genellikle, ucuz fiyatlarla satın alabilme olanaklarını sağladığı için, günümüzde çağdaş alış-veriş kuruluşları, geleneksel satış birimlerine oranla, daha çok kişiyeye, özellikle belirli gün ve zamanlarda, yoğun biçimde çekmektedir.

İlk bakışta bu yoğunluğun, kuruluşun temel amacı açısından, olumlu bir öge olmasına karşın, vurgulanması gerekli olan, yoğunlaşan insan toplulukları gereksinmelerinin ve sorunlarının da yoğunlaştığı gerçeğidir. (48)

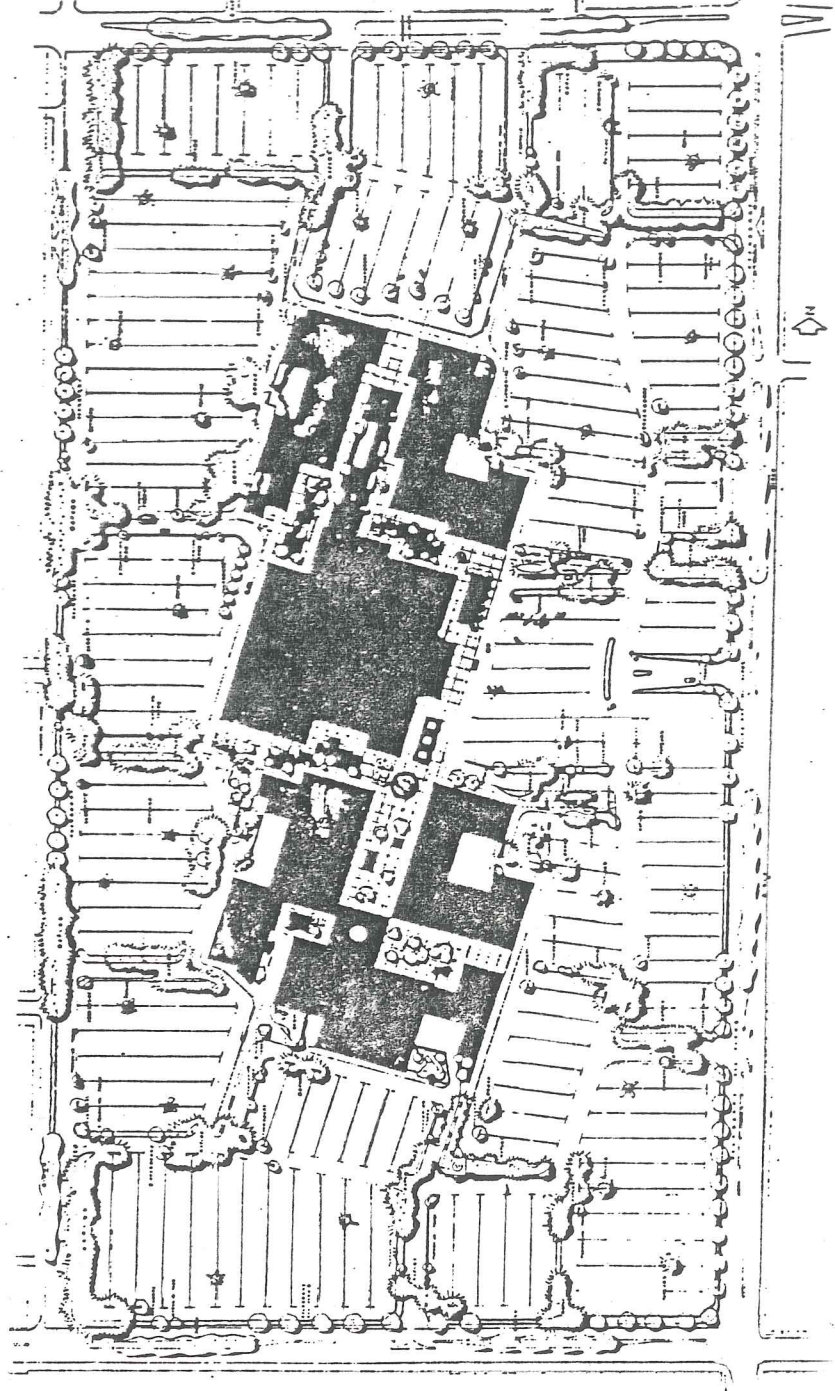
Özel araç sayısındaki hızlı artış ve araç sahiplerinin "Bağımsız ulaşım ve satın alınan malları taşıma kolaylığı" gerekçeleriyle alış-verişlerini özel araçları ile yapma eğilimi vardır. Bu ise organize alış-veriş merkezlerinin tasarımı sırasında

da ulaşım ve otopark çözümlerine ağırlık verme gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Özel araçlar için gerekli olan bu otopark gereksinmesi çoğunlukla çevreden sağlanamamakta bu da alış-veriş merkezlerinin ya hemen yanında ya da içinde otopark düzenleme zorunluluğunu ortaya koymaktadır.(Şekil:19)

Bu çözümlerde yapıların bodrum, zemin veya çatı katlarında ya da ayrı bir bölümde çok katlı olarak tasarlanmaktadır.Bu çözümlerden herhangi birinin seçilmesi sırasında:

- Otoparkın, eski veya ileride yapılması olası yeni otoparklarla bağıntılı olmasının gerekli olup olmadığı,
  - Servis girişleri ile otoparkı birleştirme gereği ve olanağının bulunup bulunmadığı,
  - Her sistemin uygulanması sonucu, park yeri başına düşen maliyetin ne olacağı,
  - Otoparkın gerçekleştirilmesi sonucunda, kent merkezindeki diğer yerlere olası yaya akışının, kuruluş açısından, ne gibi olumlu ya da olumsuz etkileri olacağı,
- dikkate alınmalıdır.(49)



Şekil:19. Bir kent dışı alış-veriş merkezi  
düzenlemesi(Shopping Center)



#### 4. BÖLÜM

#### SONUÇ VE ÖNERİLER

Kent merkezi; Doğal, içsel ve ruhbilimsel özelliklere sahip simgesel bir varlık olmasının yanında, yüzyıllar boyunca kentlerin ticaret, kültür, alış-veriş, eğlence alanları olarak gelişmiş, kentsel yaşantının gereği kalbinin attığı, a-tardamarının geçtiği çekici bir odak noktası oluşturmuştur.

Tarihsel süreç içinde "Toplumsal katılımın öncelikli mekanı" olarak tanımlanmış olan kent merkezi, farklı koşullardaki kişilerin, yaşayan, canlı bir ortamda yoğunlaşmasını bilinçli olarak ortak yaşama katılmalarını olanaklı kılmaktadır.

Ancak; Kentleşme olayının yoğunlaşması, kırsal nüfusun kentsel nüfusa dönüşmesi veya küçük yerleşmelerden büyük yerleş-

melere olan akın olayı, ençok kentlerin merkezlerini etkilemiştir. Bu alanlarda yeralan fonksiyonlar kentin büyümesine paralel olarak artmış-büyümüş-gelişmiş ve çeşitli sorunları ortaya çıkarmıştır. Bu fonksiyonların getirdiği sorunların sonucunda; İnsanın ölçü olarak alındığı eski kent merkezlerinde, planlama ve yönetmeliklerin yetersiz kaldığı yeni gelişen kent merkezlerinde, teknolojik gelişmelerin paralelinde bu ağır koşullar taşınamamakta, böylece merkez eğlence, kültür ve ticaret işlevi için bu bölgeye gelen alıcı-satıcı öğelerinin, yaşantısını devam ettirmekte güçlük çekmelerine, merkezin gün geçtikçe niteliğinin bozulmasına neden olmaktadır.

Kent merkezlerinde gözlenen bu olumsuz değişimler, ülkelerin hatta kentlerin, toplumsal, sosyal ve ekonomik yapısına bağlı olarak gelişmektedir.

Kent merkezlerinde yaşanan sorunların, imar planları ve yönetmeliklerin kapsamlı planlama-tasarlama sürecinde yetersiz kalmasından, gerekli ihtiyaçlara yanıt verememesinden ortaya çıktığını söylemek mümkündür.

İmar planları ve yönetmelikler kentlerdeki fiziki gelişmeyi dolaysız olarak yöneltmek ve denetlemek üzere kamunun getir-

diği kararlardır.Bu nedenledirki imar planları ve yönetmelikler kent merkezinde yaşanmakta olan sorunların çözümünde kullanılabilir en önemli araçlardır.Ancak, günümüz kentlerinin merkezlerinde mevcut yönetmeliklere bağlı kalınarak yapılan imar planlama çalışmaları, kentlinin yaşamında çok çeşitli özelliği olan bu alanlara, farklı bir öneri getirilmesine olanak sağlayacak ve gerekli denetlemeyi yapabilecek(planlama-tasarlama ve bu süreci kontrol altına alabilecek) niteliklere sahip değildir.

Kent merkezlerinde yaşanan sorunları kısaca özetleyecek olursak, bunlar;

1. Eski kent merkezlerinde

- Çöküntüye uğrama
- Mülkiyet sorunu
- Ulaşılabilirlik
  - araçlı ulaşım
  - yaya ulaşımı
  - otopark sorunu

2. Yeni gelişen kent merkezlerinde

- Doğrusal(lineer) gelişme
- Servis gereksinimi ve dağıtım sorunları
- İmar planlarının ve yönetmeliklerin getirdiği sorunlar



İmar planlama çalışmaları mevcut yapının incelenmesini kapsayan, analitik etüdler ile başlamaktadır. Ülkemizde yapılan bu analitik çalışmalarda kent merkezleri ile ilgili olarak; nüfus, nüfus yapısı, çalışan nüfusun sektörel dağılımı, alt sektörlerin incelenmesi, kişi başına ve çalışan başına düşen ticaret alanı, birimlerin minimum, maksimum ve ortalama alan büyüklükleri, yerleşimleri, depolama alan gereksinimleri, elde ettikleri gelir, mal temini gibi kent merkezlerinin düzenlenmesinde önemli etkileri olan faktörler incelenmektedir. Yapılan bu analitik araştırmalar bir merkez düzenlenmesi-planlaması için gerekli veriler ile doludur, ancak bu analitik etüdlere gerektiği gibi mekana yansıtılamamaktadır.

Kent özeği ile ilgili çalışmalar (fizik mekanla ilgili olarak) 1/1000 ölçekli paftalar üzerinde yapıldıkları için gerekli detay bilgileri kapsayamamaktadır. Gerek yapılan araştırmaların, gerekse yönetmeliklerin doğrultusunda hazırlanan imar planları kişi başına düşen ticaret alanı büyüklüğüne göre hesaplanan alanın taranıp, kırmızıya boyanması ile karara bağlanmaktadır.

Şekil:20

Kent merkezlerinde kapsamlı planlama-tasarlama sürecinde göz önünde tutulması gereken amaçlar şunlar olmalıdır:

1. Uyumlu bir kentin oluşmasını sağlamak

2. Merkez fonksiyonlarının geliştirilmesi, düzenlenmesi
3. Kent merkezinde ters düşen uyumsuz ve yabancı fonksiyonların kaldırılması
4. Kent merkezini besleyen toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi
5. Özel araç trafiğinin kent merkezine girmesini engelleyecek önlemler almak
6. Ticari aktiviteyi artıracak trafik sistemini desteklemek
7. Kent imajı yönünden gerekli önlemler almak.

Kent merkezi planlama çalışmalarında bu amaçları gerçekleştirebilmek için yapılması gereken çalışmalar:

1. Uyumlu bir kentin oluşmasını sağlamak:
  - Tarihi kent merkezinin sağlıklaştırılması,
  - Kent merkezini konut fonksiyonu için çevre koşullarını sevimli ve çekici hale getirmek, konut kalitelerini yükseltmek, konut-ticaret dengesini sağlamak,
  - Biribirini kesen trafik aksları varsa, merkezde güzergahlarını değiştirmek,
2. Merkez fonksiyonlarının geliştirilmesi, düzenlenmesi:
  - Kent merkezinin tek fonksiyonlu durumunun değiştirilerek çok fonksiyonlu hale getirilmesi,

- Merkezde mevcut binalardan ya aynen veya değişik fonksiyonda yararlanılmasını araştırmak,
- Taşıt trafiğinin geçmeyeceği, ancak servis trafiğinin yaya ulaşımının sağlanması,
- Fonksiyonel yeşil alanlar düzenleyerek, dinlenme olanakları yaratmak,(aktif mekanların yanısıra, sakin-pasif mekanlar yaratarak, kişilerin dinlenmelerini sağlamak)
- Kent merkezinde farklı mekanlar yaratarak,bölgenin simgeselliğini ortaya çıkarmak,
- İç avlulara ve arka bahçelere fonksiyon verilerek işlerlik kazanmasını sağlamak(otopark, yeşil alan gibi),

3. Kent merkezinde ters düşen uyumsuz ve yabancı fonksiyonların kaldırılması:

- Kent merkezinde bulunmaması gereken fonksiyonların kent merkezi dışına veya kenarına çıkarılması(yönetim, sağlık, eğitim,endüstri ve depolama gibi)

4. Kent merkezini besleyen toplutaşın sisteminin geliştirilmesi:

- Yaya trafiğini destekleyen bir toplutaşın sistemi geliştirmek,
- Yaya ticaret yolu komşuluğunda toplutaşın durakları planlamak,



- Toplutaşın sisteminin, şehir merkezi dışında, banliyö-lerden gelenler için planlanan çevre otoparkları ile ilişkisini kurmak,

5. Özel araç trafiğinin kent merkezine girmesini engelleyecek önlemler almak:

- Transit trafiğin kent içinden geçmesini önleyecek düzenlemeler yapmak,
- Kent merkezi çevresinde ring yollar düzenleyerek trafik yükünü hafifletmek,
- Yaya ve özel taşıt trafiğini birbirinden ayırmak,

6. Ticari aktiviteyi artıracak trafik sistemini desteklemek:

- Hemzemin otoparklarda parketme süresini kısaltmak,
- Katlı garaj ve yeraltı otoparkları yapımını desteklemek,
- Kente yardımcı tesislerin kent dışına çıkmasını sağlayarak servis trafiğini azaltmak,

7. Kent imajı yönünden gerekli önlemler almak:

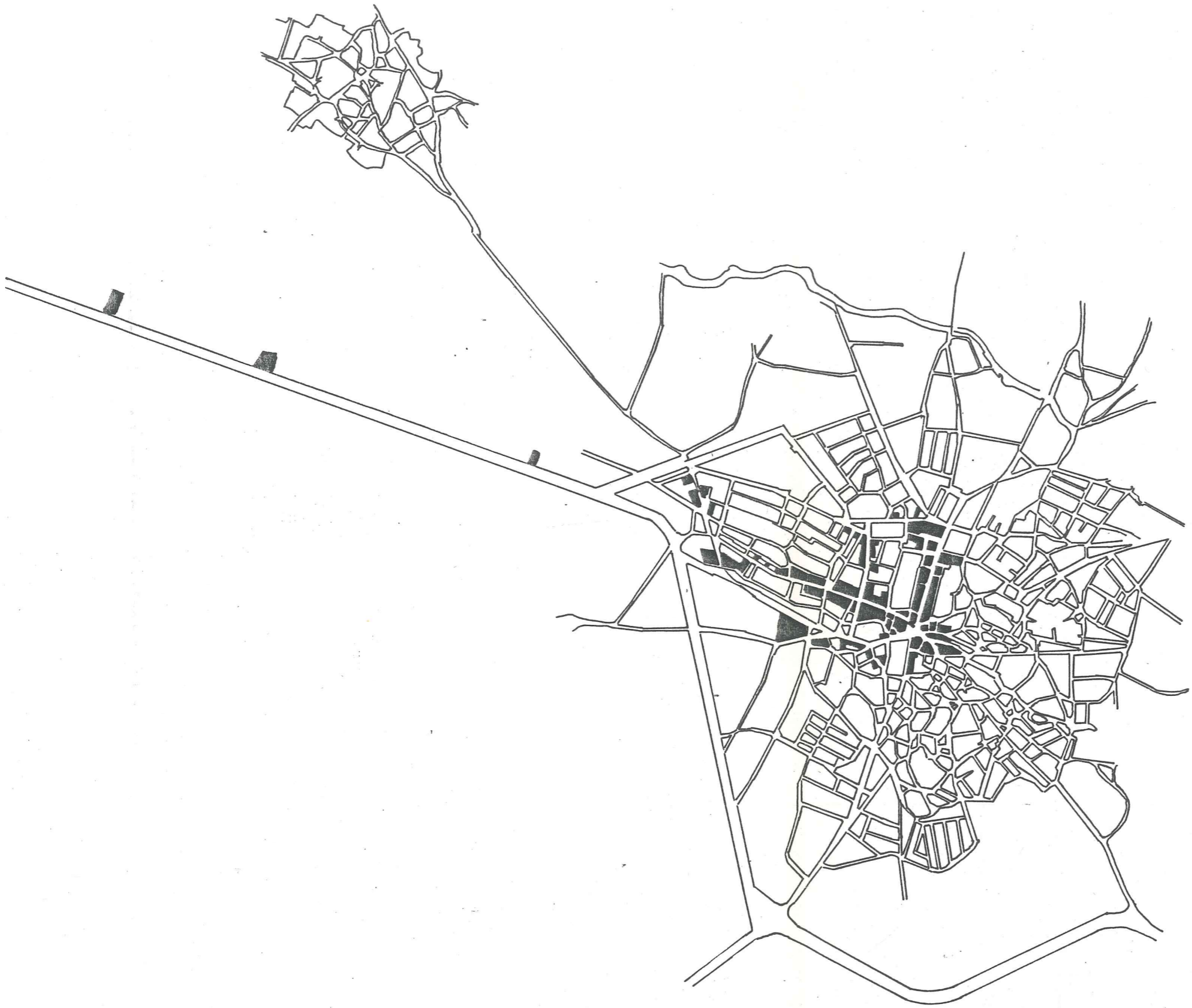
- Kent imajı(görünüşü)nün etkili tutulmasını sağlamak,
- Reklamların kontrol altında gelişmelerine izin vermek,
- Kent merkezinde kentlinin ilgisini çekecek programları (folklor-bando-mehter-müzikli gösteriler)desteklemek,
- Kent merkezinde dinlenmeye yönelik veya kültürel amaçlı her türlü gösteriye izin vermek.

Bu tür bir çalışma için,

- İmar planlarında kent merkezinin gerekli şekilde düzenlenmesine olanaklı kılacak olan 1/500 ölçeğin kullanımı sağlanmalı,
- Kent merkezleri kentsel tasarım ağırlıklı planlar ile düzenlenmeli,
- İmar planları öncesinde yapılmakta olan analitik etütlerin mekana yansımaları sağlanmalı ve bu nedenle kent merkezi ile ilgili fizik mekana ait etütlerde de 1/500 ölçek kullanılmalı,
- Bu tür planlar halk-belediye-plancı-mimar işbirliği ile yapılmalı,
- Planların uygulanması etaplamalar ile gerçekleştirilmeli (Öncelikle acil çözümler gerektiren alanlarda),
- Etaplamalar sırasında mülk sahiplerinin teşvik edici önlemler ile alanda yer alması istenen fonksiyonları tercih etmeleri sağlanmalı,
- Kent merkezlerinde yer alacak fonksiyonlar ile mülkiyet yapısının uyumu dikkate alınmalı,
- Kamunun elindeki arsalar ve yapılar kent merkezindeki rantın yüksek olması nedeniyle Belediye'ye gelir-kaynak yaratacak şekilde değerlendirilmeli,
- Plancı yapılar grubundan, tek bir binaya ve giderek kent mobilyalarına kadar karar üretebilmeli,
- Uygulamalar plancının danışmanlığı-denetimi altında yapılmalıdır.

( Şekil: 21,22)

KIRKLARELİ KENT MERKEZİ







KIRKLARELİ KENT MERKEZİNDEN BİR DOKU ÖRNEĞİ



49

HAZIRAN

M. 650

1000

PAK

Dr. Hakk  
Kütüphanesi

700

DP

Havuz

PAK

Eski Belediye

M. 950

308  
211.95

1602  
212.52

307  
212.40

305  
211.7

306  
211.8

1292  
211.69

1465  
211.82

1465  
211.6

1291  
211.8

272  
211.98

1290  
211.48

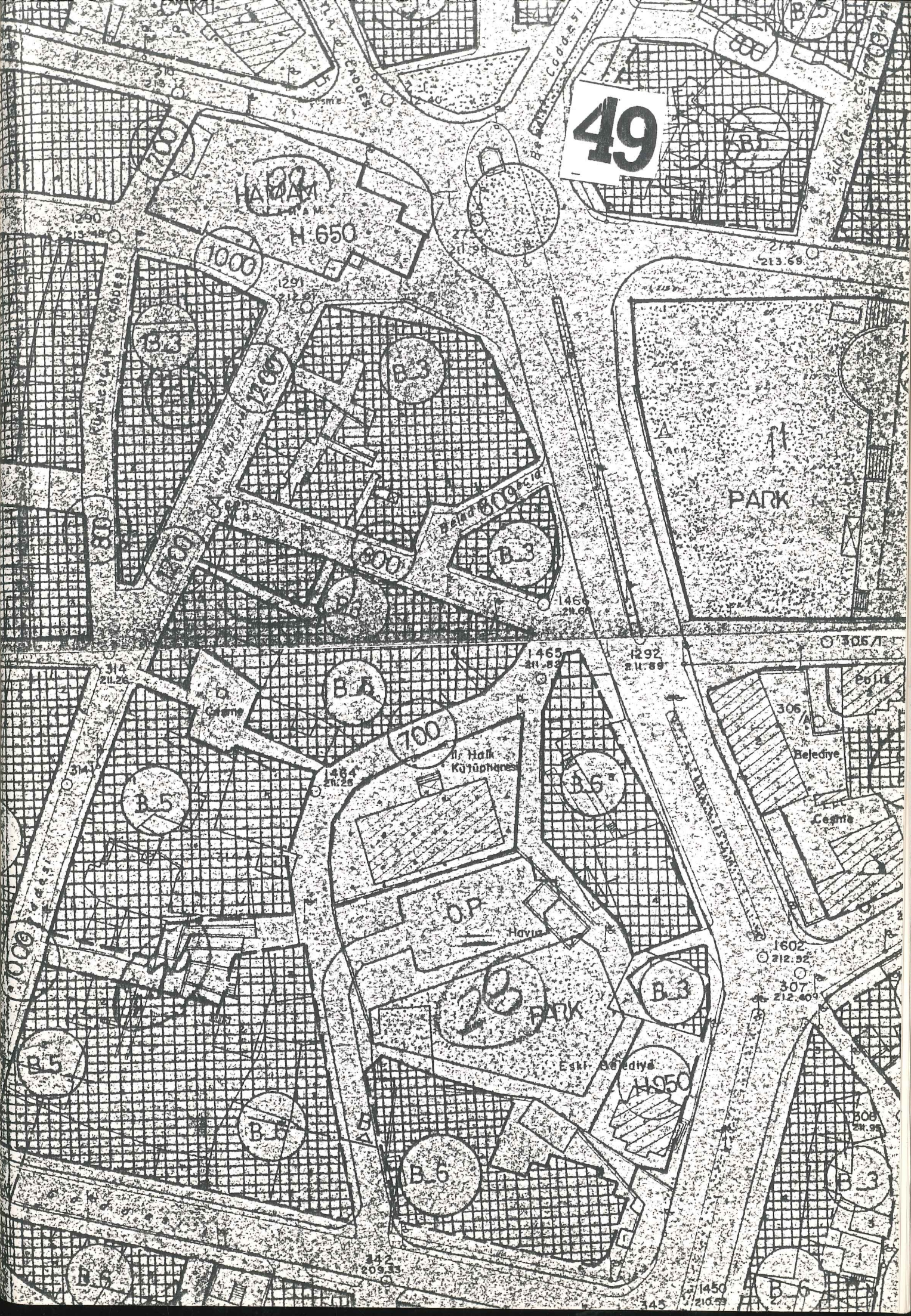
314  
211.26

314  
211.26

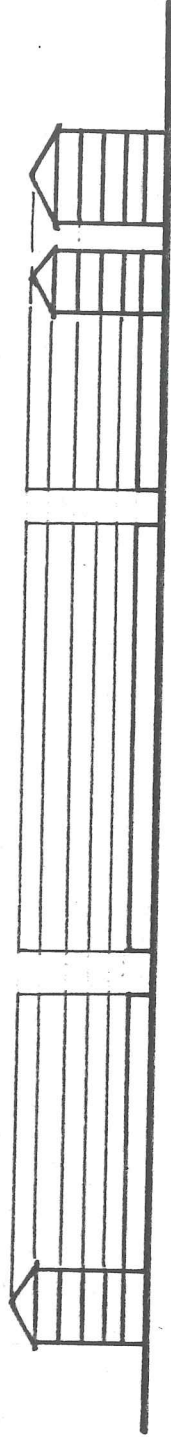
1484  
211.25

1450  
210.95

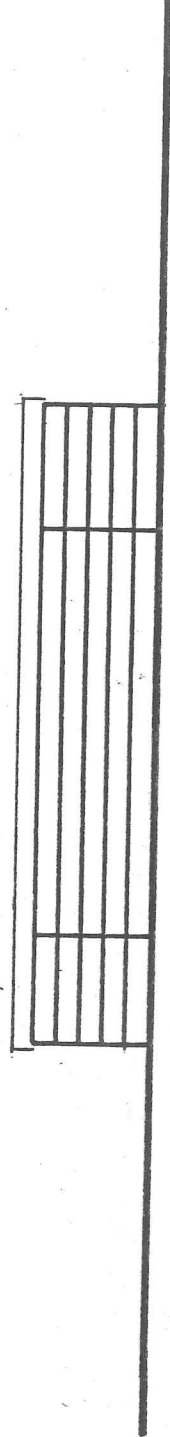
1450  
210.95





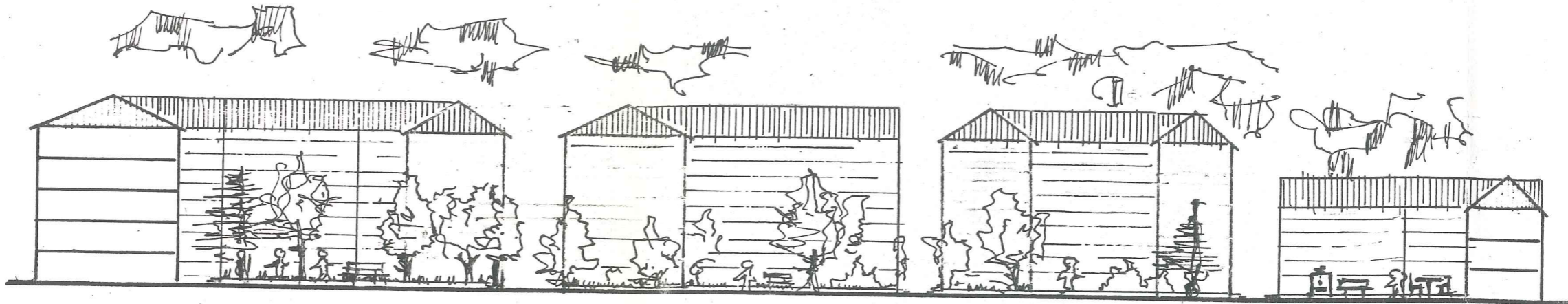


A-A KESİTİ

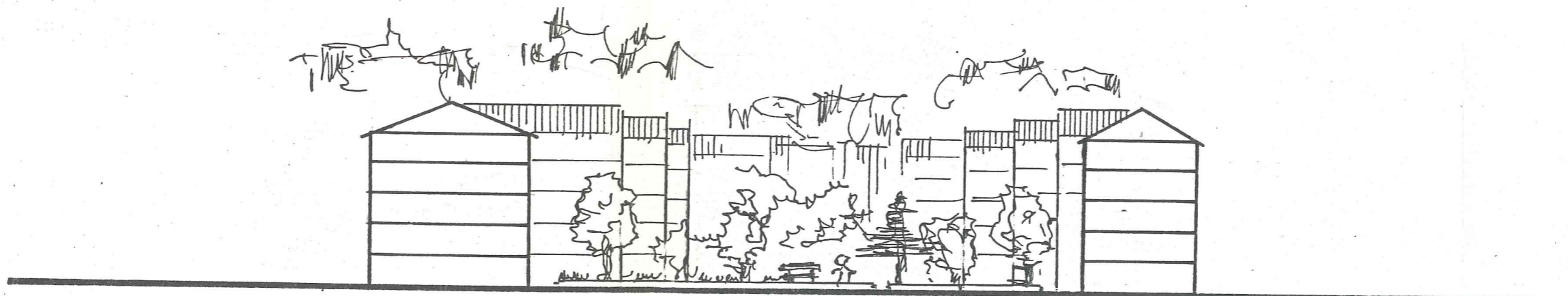


B-B KESİTİ





A - A KESİTİ



B-B KESİTİ

## Şekil:20

Mevcut yönetmeliklerin getirdiği koşullar doğrultusunda hazırlanmış olan 1989 onay tarihli Kırklareli İmar planının kent merkezine getirdiği öneriler.

İmar Planı incelendiğinde bitişik düzen, kat adedi ve ticaret fonksiyonunu gösteren tarama tekniği dışında farklı bir öneriye rastlanmamaktadır. Yapı adalarının iç avluları da çoğunlukla ticaret fonksiyonu için önerilmiş ancak, bu alanlara ne tür fonksiyonların geleceği, yer alacak fonksiyonlara uygun olup olmadığı bilinmemektedir. Zemin katların ticaret, üst katların konut olması halinde mekanın nasıl şekilleneceği konusu da göz ardı edilmiştir. İmar planından alınmış olan kesitte de izlendiği gibi son derece sağlıklı, ne estetik ne de mekansal değeri olan yapılaşmalar oluşabilecektir. Ayrıca arka imar hattı ve yapıların nerede biteceği, kat adetlerinin yapı adalarındaki sınırları belli belirsizlikler de söz konusudur. Mülkiyet dokusunun önerilen fonksiyonların gerçekleşmesine olanak tanıyıp tanımayacağı da bir diğer çözümsüz sorun durumundadır.

## Şekil:21,22

Kırklareli kent merkezinde düzenleme önerisi

Bu öneride kent merkezi 1/500 ölçekte ele alınmış ve toprak değerinin bu alanlarda yüksek oluşu nedeni ile rasyonel kullanım,

kent merkezlerinin ve alıcı-sunucu ilişkilerinin önemi, estetik, işlevsel ve mekansal değerler dikkate alınmış kentsel tasarım ağırlıklı olarak düzenlenmeye çalışılmıştır. Tasarımda kullanılan ölçek daha detaylı çalışmaya olanak tanınması açısından önemlidir. Plancı bu ölçekte kent mobilyalarına kadar inebilmektedir. Öneride yaya mekanları yaratılmasına, yayaların rahat ve güvenli bir ortamda dolaşımını olanaklı kılmak amacı ile önem verilmiştir. Yapı adalarının iç avluları park, otopark, oturma-dinlenme alanları yaratılarak fonksiyonel hale getirilmiştir. Yayalaştırılan bu mekanların çevrede yer alan araçlı ulaşım arterinde önerilen toplu taşıma durağı ile ilişkisi kurulmuştur.

Gerek planda gerekse kesitte görüldüğü gibi, bu tür düzenlemeler kent merkezlerine çekicilik, canlılık, fonksiyonellik kazandıracak, sorunların çözümüne olanak sağlayabilecektir.



## KAYNAKÇA

1. GÖÇER, Orhan, Şehirlerde Ticaret Alanları, I.T.Ü. 1984, s.1
2. GÜLMEZ, Aret, Şehirleşme Sürecinde Tarihsel Merkezler, Şehircilik Enstitüsü Dergisi 14 I.T.Ü. İstanbul, 1977
- 3.4. GÜLMEZ, Aret, a.g.e. s. 101
5. GÜLMEZ, Aret, a.g.e. s. 102
6. CENGİZ, Hüseyin, Ekonomik İşlevlerin Büyük Şehirsal Merkezlerde Desantralizasyon Olguları, Doktora Tezi, İstanbul, 1984, s. 17
7. BEDDINGTON, Nadine, Desing For Shopping Centres, The University Press, Cambridge, 1982, s.1
8. BEDDINGTON, Nadine, a.g.e. s. 7
9. CENGİZ, Hüseyin, a.g.e. s. 31
10. CENGİZ, Hüseyin, a.g.e. s.17
11. AKÇURA, Tuğrul, İmar Kurumu Konusunda Gözlemler, O.D.T.Ü. Ankara, 1982, s. 99
12. AKÇURA, Tuğrul, a.g.e. s.99
13. KUNT, Aydın, Eski Kent Çarşısı Dokularında Çağdaş Alışveriş Kuruluşlarınının Tasarım İlkeleri, İstanbul, 1979 s.1

14. KUNT, Aydın, a.g.e. s.2
15. KUNT, Aydın, a.g.e. s.21
16. KUNT, Aydın, a.g.e. s.14
17. KUNT, Aydın, a.g.e. s.19
18. VIDİNLİOĞLU, Necdet, Kentsel Çöküntü Alanları ve Hazinesinin Miras Hakkı, Katılım, Y.Ü.S.B.E. İstanbul,1984,s.9.1
19. VIDİNLİOĞLU, Necdet, a.g.e. s.10
20. CENGİZ, Hüseyin, a.g.e. s.31
- 21.22. KUNT, Aydın, a.g.e. s.6.7
23. BAYHAN, İrfan, Kentsel Merkezler, Sorunları ve Merkezlerin Yenilenerek Canlandırılması, Yeni merkezler planlaması,Desantralizasyon, Ders Notları
- 24.25. BAYHAN, İrfan, a.g.e. s.13
26. BAYHAN, İrfan, a.g.e. s.14
27. KUNT, Aydın, a.g.e. s.17
- 28.29. GÖÇER, Orhan, a.g.e. s.6-8
30. GÖÇER,Orhan, a.g.e. s.12-15
31. GÖÇER,Orhan, a.g.e. s.40
32. KUNT, Aydın, a.g.e. s.100
33. AKÇURA, Tuğrul, a.g.e. s.93
34. CENGİZ, Hüseyin, a.g.e. s.22
35. CENGİZ, Hüseyin, a.g.e. s.23

- 36.37. CENGİZ, Hüseyin, a.g.e. s.24
38. AKÇURA, Tuğrul, a.g.e. s.101
39. AYSU, Emre, Eski Kent Mekanlarının Düzenleme İlkeleri, Doktora Tezi, İDMMA, İST. 1977, s.33
40. AYSU, Emre, a.g.e. s.35
41. AYSU, Emre, a.g.e. s.38-39
42. AYSU, Emre, a.g.e. s.40
43. BAYHAN, İrfan, a.g.e. s.7-8
44. DÖKMECİ, Vedia, Batı Alman Şehirlerinde ve İstanbulda yaya ticaret alanları planlaması, Yapı, 94. 1989. s.36
45. DÖKMECİ, Vedia, a.g.e. s.37
46. GERMEYAN, Süreyya, Konut alanlarında ulaşım planlaması, Yüksek Lisans Tezi, İST. 1988
47. ÖZGÜNERİ, Zerrin, Şehir Merkezlerinin Gençleştirilmesi, Çeviri, Şehircilik Enstitüsü Dergisi, İTÜ, Mimarlık Fak. 1971
48. KUNT, Aydın, a.g.e. s.11
49. KUNT, Aydın, a.g.e. s.16



YARARLANILAN DİĞER KAYNAKLAR

- BAYHAN, İrfan,  
GÖÇER, Orhan,  
GÖÇER, Orhan,  
ÇETİNER, Aytan,  
ATALIK, Gündüz,  
ÇETİNER, Aytan,  
GÖÇER, Orhan  
KESKİN, Ahmet  
ÖZDEŞ, Gündüz  
SUHER, Hande  
ŞEHİR VE BÖLGE PL.BÖL,  
Şehir Planlaması, İST. 1969  
Ülke Planlama Çalışmaları İçinde  
Gelişme Aksları-İlkeleri ve Türki-  
ye İçin Bir Model Denemesi,  
Doçentlik Tezi, İTÜ, İstanbul, 1977  
Yeni İmar Mevzuatı Planlama ve Uy-  
gulama Semineri, Yaya Ticaret Yolları  
İTÜ, İstanbul, 1986, S.85-102  
Şehir Planlamasında Çalışma Yöntem-  
leri ve İfade Teknikleri,  
İTÜ, İstanbul, 1979  
Şehircilik,  
İTÜ, İstanbul, 1985  
Kırklareli Kentsel Yapı Araytırması  
YÜ, İstanbul, 1984

## ÖZ GEÇMİŞ

1963 yılında İstanbul'da doğdum.1975 yılında Bahariye İlkokulundan,1982 yılında Kadıköy Anadolu Lisesi'nden mezun oldum. Aynı yıl Yıldız Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nü kazandım.1986 yılında mezunoldum ve Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde Yüksek Lisans eğitimine başladım.Aynı bölümde 1986 yılından beri Araştırma Görevlisi olarak görev yapmaktayım.