

**T.C.  
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**



**KOMŞULUK ÜNİTESİ VE YENİ ŞEHİRCİLİK İLKELERİ BAĞLAMINDA  
ATAKÖY YERLEŞİM ALANININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Eylem Deniz YILDIRIM**

**Mimarlık Ana Bilim Dalı**

**Mimarlık Programı**

**MART, 2022**



**T.C.**  
**İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**



**KOMŞULUK ÜNİTESİ VE YENİ ŞEHİRCİLİK İLKELERİ BAĞLAMINDA**  
**ATAKÖY YERLEŞİM ALANININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Eylem Deniz YILDIRIM**

**(Y1913.050013)**

**Mimarlık Ana Bilim Dalı**

**Mimarlık Programı**

**Tez Danışmanı: Prof.Dr. Halil İbrahim ŞANLI**

**MART, 2022**



**ONAY FORMU**





## ONUR SÖZÜ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik İlkeleri Bağlamında Ataköy Yerleşim Alanının Değerlendirilmesi” adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça’da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim. (09/02/2022)

Eylem Deniz YILDIRIM



## ÖNSÖZ

Mimarlık kültürüne sunduğum Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik Kavramları ile ilgili yaptığım ve gelecek çalışmalara örnek olmasını dilediğim çalışmamda; öncelikle tez konusunu seçerken ve çalışma dönemim sürecinde bana daima destek olan tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Halil İbrahim ŞANLI ve bana her zaman güvenen babama sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Mart, 2022

Eylem Deniz YILDIRIM



# KOMŞULUK ÜNİTESİ VE YENİ ŞEHİRCİLİK İLKELERİ BAĞLAMINDA ATAÖY YERLEŞİM ALANININ DEĞERLENDİRİLMESİ

## ÖZET

Son yıllarda Türkiye’deki yerleşim alanlarının sıradanlığı göz önüne alındığında, ülkemizin ilk uydu kent projelerinden olan Ataköy Yerleşim alanının pek çok projeye emsal teşkil etmesi oldukça önem arz etmektedir. Yapımına 1950 yılında başlanan proje, günümüzde pek çok araştırmacı için laboratuvar olarak kabul edilebilecek özelliktedir. Bu çalışmada Ataköy yerleşim alanı, Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik İlkeleri bağlamında değerlendirilmiştir.

1920’lerde ortaya çıkan “Komşuluk Ünitesi” kavramı, yerleşim alanında bulunan, daha çok yüz yüze ve kişisel ilişkilerin egemen olduğu, yaşayanların yürüme uzaklığı içindeki ilkökul, oyun yeri, ticari alanlar gibi ortak mekânlara kolaylıkla erişebilecekleri küçük yerleşim birimidir.

Gelenekselliği öne çıkaran ve geçmişi yorumlayan yaklaşımlar son yıllarda yeniden gündeme getirilmiştir. Amerika Birleşik Devleti’nde “ Yeni Şehircilik” hareketinin temel özellikleri olan, kent içi ve çevresinin geleneksel düzenlemesi, alanların tekrar hatırlanması gerektiğini ortaya koymuştur.

Bu tez çalışması başarılı bir proje olan Ataköy yerleşiminin Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik akımlarının ilkelerinin yansıtıldığı düşüncesi ile sınırlandırılmıştır ve bu başarıda Batı Dünyasından gelen akımların ne kadar etkili olduğu incelenmiştir. Çalışma yöntemi olarak Komşuluk Ünitesi, Yeni Şehircilik İlkeleri ve Ataköy ile ilgili her türlü yayın ve akademik kaynaklar taranmış; ayrıca Ataköy yerleşim alanında yapılan incelemeler ve elde edilen izlenimler değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Ataköy, Mahalle Birimi, Yeni Şehircilik, uydu kent projesi, Yerleşim alanı



# **THE EVALUATION OF ATAÖY SETTLEMENT IN THE CONTEXT OF THE NEIGHBORHOOD UNIT AND THE NEW URBANIZATION PRINCIPLES**

## **ABSTRACT**

Considering the ordinariness of residential areas in Turkey in recent years, it is very important that Ataköy Settlement, which is one of the first satellite city projects of our country, sets a precedent for many projects. The project, the construction of which began in 1950, can be considered as a laboratory for many researchers today. In this study, Ataköy settlement area was evaluated in the context of Neighborhood Unit and New Urban Planning Principles.

The concept of "Neighborhood Unit", which emerged in the 1920s, is a small settlement located in the residential area, where mostly face-to-face and personal relations are dominant, where residents can easily access common spaces such as primary school, playground, commercial areas within walking distance.

Approaches that emphasize tradition and interpret the past have been brought to the agenda again in recent years. The traditional arrangement of the inner city and its surroundings, which are the main features of the "New Urbanism" movement in the United States, revealed that the areas should be remembered again.

This thesis study is limited to the idea that Ataköy settlement, which is a successful project, reflects the principles of the Neighborhood Unit and New Urbanism movements, and how effective the currents from the Western World are in this success. As a study method, all kinds of publications and academic resources related to the Neighborhood Unit, New Urbanism Principles and Ataköy were scanned; In addition, the examinations made in the Ataköy settlement area and the impressions obtained were evaluated.

**Keywords:** Ataköy, Neighborhood Unit, New Urbanism, satellite city project, Settlement area



# İÇİNDEKİLER

## Sayfa

|                                                                      |      |
|----------------------------------------------------------------------|------|
| ONUR SÖZÜ .....                                                      | i    |
| ÖNSÖZ.....                                                           | iii  |
| ÖZET.....                                                            | v    |
| ABSTRACT .....                                                       | vii  |
| İÇİNDEKİLER .....                                                    | ix   |
| KISALTMALAR .....                                                    | xi   |
| ÇİZELGE LİSTESİ.....                                                 | xiii |
| ŞEKİLLER LİSTESİ.....                                                | xv   |
| I. GİRİŞ .....                                                       | 1    |
| A. Çalışmanın Amacı .....                                            | 2    |
| B. Çalışmanın Kapsamı.....                                           | 3    |
| C. Çalışmanın Yöntemi .....                                          | 4    |
| D. Konu ile ilgili Çalışmalar.....                                   | 4    |
| II. ATAÖY .....                                                      | 7    |
| A. Alanın Tanımı ve Ataköy'ün Konumu: .....                          | 7    |
| B. Ataköy'ün Tarihçesi: .....                                        | 11   |
| C. Ataköy'ün Proje Gelişimi: .....                                   | 12   |
| III. KOMŞULUK ÜNİTESİ İLKELERİ.....                                  | 25   |
| A. Komşuluk Ünitesi Kavramı .....                                    | 25   |
| B. Komşuluk Ünitesi İlkeleri Özet.....                               | 37   |
| IV. ATAÖY'ÜN KOMŞULUK İLKELERİ BAĞLAMINDA<br>DEĞERLENDİRİLMESİ ..... | 43   |

|                                                                                  |            |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------|
| A. Okullar ve Erişim apları ( Büyüklük ).....                                   | 43         |
| B. Kısımların Olası Komşuluk Birimleri Olarak Belirlenmesi (Sınırlar).....       | 47         |
| C. Açık Alanlar ve Yeşil Alanlar .....                                           | 50         |
| D. Kurumsal Yapılar ( Kurum Yerleri ) .....                                      | 54         |
| E. Alışveriş ve Ticaret Alanları ( Yerel Dükkânlar) .....                        | 58         |
| F. İ Sokak Sistemi ( İ Ulaşım ve Yol Düzeni ) .....                            | 64         |
| <b>V. YENİ şEHİRCİLİK İLKELERİ.....</b>                                          | <b>73</b>  |
| A. Yeni şehircilik Kavramı zet.....                                             | 73         |
| B. Yeni şehircilik İlkeleri zet .....                                           | 80         |
| <b>VI. ATA KÖY'N YENİ şEHİRCİLİK İLKELERİ BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ.....</b> | <b>99</b>  |
| A. Yürünebilirlik.....                                                           | 99         |
| B. Bağlantı .....                                                                | 102        |
| C. Karma Kullanım ve çeşitlilik .....                                            | 106        |
| D. Karma Konut.....                                                              | 110        |
| E. Kaliteli Mimari ve Kentsel Tasarım .....                                      | 115        |
| F. Geleneksel Mahalle Yapısı .....                                               | 119        |
| G. Artan Yoğunluk .....                                                          | 122        |
| H. Akıllı Ulaşım.....                                                            | 125        |
| İ. Sürdürülebilirlik.....                                                        | 128        |
| J. Yaşam Kalitesi .....                                                          | 128        |
| <b>VII.SONUÇ VE DEĞERLENDİRME .....</b>                                          | <b>133</b> |
| <b>VIII. KAYNAKLAR.....</b>                                                      | <b>137</b> |
| <b>ZGEMİş.....</b>                                                             | <b>143</b> |

## KISALTMALAR

**ABD** : Amerika Birleşik Devletleri

**CNU** : Yeni Şehircilik Kongresi





## ÇİZELGE LİSTESİ

### Sayfa

|            |                                                                                       |     |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Çizelge 1. | Ataköy'ün Tarihsel Gelişimi .....                                                     | 12  |
| Çizelge 2. | İlkokullar listesi .....                                                              | 43  |
| Çizelge 3. | Ataköy Çalışma Bölgesi mahalle bazında Alan, nüfus ve aktif yeşil alan bilgileri..... | 53  |
| Çizelge 4. | Ataköy yerleşim alanının yıllara göre gelişimi.....                                   | 110 |
| Çizelge 5. | Ataköy Kısımlarının nüfus, alan (m <sup>2</sup> ), yoğunluk ve hektar birimler ..     | 122 |
| Çizelge 6. | Ataköy Yerleşim Alanın mahalle bazında nüfus bilgileri .....                          | 122 |
| Çizelge 7. | Kısımların Değerlendirilmesi .....                                                    | 131 |



## ŞEKİLLER LİSTESİ

### Sayfa

|           |                                                                                                                            |    |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Şekil 1.  | Ataköy'ün İstanbul'daki konumu.....                                                                                        | 7  |
| Şekil 2.  | Ataköy Genel Yerleşme Düzeni.....                                                                                          | 9  |
| Şekil 3.  | Ataköy Kısımları .....                                                                                                     | 15 |
| Şekil 4.  | Ataköy Oluşturulan Komşuluk Üniteleri .....                                                                                | 16 |
| Şekil 5.  | Ataköy 1. Kısım .....                                                                                                      | 17 |
| Şekil 6.  | Ataköy 1. Kısım .....                                                                                                      | 18 |
| Şekil 7.  | Ataköy 3-4. Kısım .....                                                                                                    | 19 |
| Şekil 8.  | Ataköy 5. Kısım .....                                                                                                      | 20 |
| Şekil 9.  | Ataköy 7-8. Kısım .....                                                                                                    | 21 |
| Şekil 10. | Ataköy 9-10. Kısım .....                                                                                                   | 22 |
| Şekil 11. | Ataköy 11. Kısım .....                                                                                                     | 23 |
| Şekil 12. | Şehirselsel birim teorik şeması .....                                                                                      | 26 |
| Şekil 13. | Kentsel, sosyal ve teknik alt yapı alanlarında asgari standartlar .....                                                    | 27 |
| Şekil 14. | Perry (1929) tarafından geliştirilen birinci akım komşuluk birimi mahalle şeması .....                                     | 30 |
| Şekil 15. | Andres Duany ve Elizabeth Player-Zyberk (1994) tarafından geliştirilen 2. Akım komşuluk birimi mahalle şeması.....         | 32 |
| Şekil 16. | Yeni Şehircilik akımını benimsemiş Douglas Farr (2008) tarafından geliştirilen 2. akım komşuluk birimi mahalle şeması..... | 33 |
| Şekil 17. | Douglas Farr' ın geliştirdiği mahalle kavramının beş temel özelliği.....                                                   | 35 |
| Şekil 18. | Komşuluk biriminin sahip olduğu özellikler (Amerikan Planlama Derneği, 2017).....                                          | 37 |

|           |                                                                                           |    |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Şekil 19. | Perry tarafından hazırlanan Komşuluk Ünitesi İlkeleri.....                                | 38 |
| Şekil 20. | Ataköy’de Eğitim Kurumları ( İlk Orta Öğretim Dağılımı).....                              | 45 |
| Şekil 21. | Ataköy yerleşim alanındaki İlkokul .....                                                  | 47 |
| Şekil 22. | 1.Kısım Hava Fotoğraf .....                                                               | 48 |
| Şekil 23. | 2- 5 Kısımları Hava Fotoğrafı .....                                                       | 49 |
| Şekil 24. | Site sınırlarının çitlerle vurgulanması Fotoğraflar: (Yazar tarafından çekilmiştir.)..... | 50 |
| Şekil 25. | Ataköy’de Yeşil Alanlar.....                                                              | 51 |
| Şekil 26. | Ataköy aktif ve pasif yeşil alanlar .....                                                 | 54 |
| Şekil 27. | Spor alanları .....                                                                       | 54 |
| Şekil 28. | Ataköy 5 Kurumsal Yapılar .....                                                           | 55 |
| Şekil 29. | Ömer Duruk Camii ve Baymer Aile Sağlığı Merkezi.....                                      | 56 |
| Şekil 30. | Ataköy 7-8 Kurumsal Yapılar .....                                                         | 56 |
| Şekil 31. | Ataköy 9-10 Kurumsal Yapılar .....                                                        | 57 |
| Şekil 32. | 1. Kısım Çarşısı Vaziyet Planı .....                                                      | 58 |
| Şekil 33. | 1. Kısım Çarşısı .....                                                                    | 59 |
| Şekil 34. | 2. Kısım Çarşısı Vaziyet Planı .....                                                      | 59 |
| Şekil 35. | 4. Kısım Çarşısı .....                                                                    | 60 |
| Şekil 36. | 4. Kısım Çarşısı .....                                                                    | 60 |
| Şekil 37. | 5. Kısım Ticari Alan.....                                                                 | 61 |
| Şekil 38. | 5. Kısım Çarşısı .....                                                                    | 62 |
| Şekil 39. | Atrium Alışveriş Merkezi.....                                                             | 62 |
| Şekil 40. | Ataköy Atrium Alışveriş Merkezi .....                                                     | 63 |
| Şekil 41. | Konutların kapalı özel otoparkları.....                                                   | 64 |
| Şekil 42. | Bağlantı köprüsü.....                                                                     | 65 |
| Şekil 43. | Ataköy Ulaşım Haritası .....                                                              | 67 |

|           |                                                                |     |
|-----------|----------------------------------------------------------------|-----|
| Şekil 44. | Orta avlu .....                                                | 69  |
| Şekil 45. | Metro ve Metrobüs .....                                        | 69  |
| Şekil 46. | Siteler arası yeşil alan.....                                  | 70  |
| Şekil 47. | Yaya hareketine uygun düzenlemeler .....                       | 85  |
| Şekil 48. | Yaya dolaşımını kolaylaştıran yollar .....                     | 86  |
| Şekil 49. | Farklı Konut Tipleri .....                                     | 87  |
| Şekil 50. | Karma Konut Tipleri .....                                      | 89  |
| Şekil 51. | Kaliteli Kentsel Tasarım.....                                  | 90  |
| Şekil 52. | Kırsaldan Kentsle Geçiş .....                                  | 92  |
| Şekil 53. | Artan Yoğunluk.....                                            | 94  |
| Şekil 54. | Yeşil Ulaşım.....                                              | 95  |
| Şekil 55. | Sürdürülebilir Kentsel Gelişme.....                            | 97  |
| Şekil 56. | Yaşam alanı .....                                              | 98  |
| Şekil 57. | Alanda bulunan yaya yolları bağlantıları .....                 | 100 |
| Şekil 58. | Yaya yolları Ataköy 9-10.....                                  | 101 |
| Şekil 59. | Tel örgüler .....                                              | 102 |
| Şekil 60. | Dr. Remzi Kazancıgil Caddesi ve Rio de Janeiro Caddesi .....   | 102 |
| Şekil 61. | Ataköy 3-4. Kısım.....                                         | 103 |
| Şekil 62. | Yaya yolları .....                                             | 104 |
| Şekil 63. | Siteler arası yürüyüş yolları Ataköy 7-8 Vaziyet Planında..... | 104 |
| Şekil 64. | Alanda bulunan büfe .....                                      | 105 |
| Şekil 65. | Ataköy 9-10 Vaziyet Planı .....                                | 106 |
| Şekil 66. | Ataköy Yerleşim Planı ve Fonksiyon Şeması .....                | 107 |
| Şekil 67. | Sanatçılar Parkı .....                                         | 108 |
| Şekil 68. | Sanatçılar Parkı Ataköy 3-4 Vaziyet Planı.....                 | 109 |
| Şekil 69. | Ataköy Konut Tipleri .....                                     | 111 |

|           |                                                        |     |
|-----------|--------------------------------------------------------|-----|
| Şekil 70. | Ataköy’de Yerleşme Yoğunluğu ve Kat Adetleri .....     | 113 |
| Şekil 71. | Ataköy Toplu Konutlarının Kat Planı Tipolojileri ..... | 114 |
| Şekil 72. | Ortak mekânlar .....                                   | 115 |
| Şekil 73. | Ortak Mekânlar Ataköy 1.Kısım .....                    | 116 |
| Şekil 74. | Kapalı Otoparklar Ataköy 7-8. Kısım .....              | 117 |
| Şekil 75. | Binaların altındaki kapalı otoparklar .....            | 118 |
| Şekil 76. | Çok ve az katlı yapıların bir arada olması .....       | 118 |
| Şekil 77. | Ataköy 9-10.Kısım .....                                | 119 |
| Şekil 78. | Tek katlı Ticaret Alanları .....                       | 120 |
| Şekil 79. | Ticaret Alanları Ataköy 1.Kısım .....                  | 120 |
| Şekil 80. | Ortak Mekânlar.....                                    | 121 |
| Şekil 81. | Ataköy Bisiklet ve Yaya Yolları .....                  | 123 |
| Şekil 82. | Bisiklet park yeri .....                               | 125 |
| Şekil 83. | Marmaray .....                                         | 125 |
| Şekil 84. | Ataköy 5.Kısım .....                                   | 126 |
| Şekil 85. | Ataköy Metro ve Metrobüs Durakları .....               | 127 |
| Şekil 86. | Ataköy Metro ve Metrobüs Durakları 9-10. Kısım .....   | 127 |

## I. GİRİŞ

Cumhuriyet döneminden itibaren her alanda başlayan yenileşme sürecinde, sanayileşmede elde edilen ürünlerin en ekonomik ve en kısa yoldan tüketiciye ulaşması bakımından demir yolu, kara yolu ve hava yolunun bir ihtiyaç olması, sanayinin bu araçlara yakın bölgelere kurulmasına neden olmuştur. Bu sanayileşme hareketi, nitelikli ve niteliksiz işçi ihtiyacı ile birlikte İstanbul'un belli bölgelerinde yoğunlaşan nüfus baskısını beraberinde getirmiş, bu bölge çeperlerinde gecekondulaşma ile birlikte alt yapıdan yoksun sağlıklı, niteliksiz yapıların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bunun yanında üst düzey yönetici vasfındaki bireyler için de sosyal konut alanlarına ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır.

1957 yılından itibaren özgün tasarımı, insan ölçekli projelendirme çalışmalarıyla, alt yapısı, cadde, sokak ve iç bağlantı yolları, sosyal alanları ve çeşitli büyüklükte her bütçeye uygun konut tipleriyle Emlak Bankasının üstlendiği Ataköy Konut Projesi hayata geçirilmiştir. Bu proje Türkiye'de İlk toplu sosyal konut projelerinde ilklerden biri olmakla birlikte, 11 etapta oluşmaktadır. İlk etapta 4-6 kat olarak planlanan yerleşimler 1960'lı yılların Postmodernizm akımının her sanat alanına getirdiği yenilikler mimari alanda da etkisini göstermeye başlamış, Ataköy son etaplarda bu daire içi kullanım alanlarının yanı sıra dış cephelerde de etkisini göstermeye başlamıştır. Bu bağlamda, ayrıca ihtiyaç doğrultusunda çevrede arazi kısıtlılığı belli kısımlarda daha yüksek, 12 - 16 kat gibi sosyal konutların oluşmasına neden olmuştur. Ataköy, blok, süper blok tarzı 1+1, 2+1, 3+1, 4+1, şeklinde her bütçeye uygun şekilde çeşitlendirilmiş.19.yy başlarından itibaren ortaya atılıp günümüze kadar çeşitli evrelerden geçirilerek ulaşan ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekânsal Yapım Yönetmeliğine altlık teşkil eden "Yeni Şehircilik İlkeleri" ve "Komşuluk Ünitesi Yerleşme İlkeleri" doğrultusunda uygun veriler kullanılarak konut tipleri ve sosyal çevresiyle Ataköy Konut Projesi özellikle

emekli kesimin huzur ve mutluluk duyduğu modern bir yaşam alanı haline getirilmiştir.

Bu bağlamda, Ataköy yerleşim alanı, seçkin toplu konut örneklerinden biri olarak kabul edilmekle birlikte, 16.05.2012 ‘‘6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Kanunu’’ kapsamında, bu yasa ile belirlenen alanlarda yapılması düşünülen yeni kentsel yerleşim alanlarındaki yeni yapı tipolojilerine rol model olması beklenmektedir. Bugüne kadar Ataköy toplu konut alan ile ilgili pek çok araştırma yapılmış olmasına rağmen bu çalışmalar, ağırlıklı olarak Ataköy yerleşim alanında yaşayanların memnuniyetleri ya da genel yapılanmalar gibi konular üzerine odaklanmış olup bunların sistematik değerlendirme açısından yoksun oldukları görülmektedir.

Ataköy yerleşiminin başarılı bir örnek olmasında Batı Dünyasından gelen akımlar etkili olmuştur. Pek çok araştırmacı için laboratuvar niteliğinde olan ve 50 yıllık süreç içinde 11 farklı kısım olarak geliştirilen Ataköy yerleşim alanı, bu tez kapsamında Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik İlkeleri bağlamında incelenmiş olup, bu çalışmanın amacı bahsedilen ilkelerin Ataköy yerleşim alanına ne derece yansıtıldığını sorgulamaktadır.

#### **A. Çalışmanın Amacı**

Bu çalışma, Ataköy’ün Komşuluk Ünitesi Konsepti ve Yeni Şehircilik İlkeleri çerçevesinde sistematik bir inceleme ve değerlendirme yapılmasını amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda Ataköy’ün emlak değerlerine de yansıyan belirgin olan kalite seviyesinin gerçekte bu iki kentsel düzenleme konseptlerine ilişkin ilkelere bağlı olup olmadığı tartışılacak ve değerlendirilecektir. Ayrıca bu çalışmanın amacı bahsedilen ilkelerin Ataköy yerleşim alanına ne derece yansıtıldığını sorgulamaktadır.

Çalışmada katı testle kanıtlanabilecek bir hipotez yerine Ataköy yerleşmesinde Komşuluk Ünitesi Konseptinin ve Yeni Şehircilik İlkelerinin var olduğu ve yerleşme kalitesine önemli katkı yaptığı önerisinden çıkış yapılmaktadır.

Bu bağlamda, Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik İlkelerinin her biri ve tümü için sistematik ve daha ayrıntılı bir değerlendirme ortaya konması öngörülmektedir.

## **B. Çalışmanın Kapsamı**

Çalışma, 11 mahalleden oluşan tüm Ataköy yerleşmesinin her iki konseptin temel ilkeleri bağlamında irdelenmesini ve değerlendirmesini öngörmektedir.

Bu bağlamda kullanıcı beğenisine ilişkin değerlendirmeler (çok önemli olmakla birlikte) kapsam dışı tutulmuştur.

- Çalışmanın ilk bölümü giriş bölümü olup bu bölümde çalışmanın amacı, kapsamı, tezde kullanılan yöntem ve literatür çalışmaları belirtilmiştir. Seçilen bölge ve çalışma yapılan Ataköy kısımları belirtilerek kapsamın sınırları çizilmiştir.
- İkinci bölümde; Ataköy yerleşim alanına değinilmiş, alanın tanımı ve Ataköy'ün konumu, tarihçesi ve proje gelişimi üzerinde durulmuştur.
- Üçüncü bölümde; Komşuluk Ünitesi Kavramı ve İlkeleri hakkında bilgiler verilmiştir.
- Dördüncü bölümde; Ataköy yerleşim alanının Komşuluk Ünitesi İlkeleri Bağlamında değerlendirilmiştir. Altı ilke bağlamında yerleşim alanı değerlendirilmiştir.
- Beşinci bölümde; Yeni Şehircilik Kavramı ve İlkeleri hakkında bilgiler verilmiştir.
- Altıncı bölümde; Ataköy yerleşim alanının Yeni Şehircilik İlkeleri bağlamında değerlendirilmiştir. On ilke bağlamında yerleşim alanı değerlendirilmiştir.
- Yedinci bölümde; Ataköy yerleşim alanının Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik ilkeleri bağlamında genel değerlendirme ve sonuç yapılmıştır.

### **C. Çalışmanın Yöntemi**

Araştırmanın materyalini Bakırköy ilçesine bağlı Ataköy yerleşim alanı oluşturmaktadır. Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik kavramları ile ilgili olan basılı yayınlar, web sayfaları, makale, tez ve sunum çalışmaları incelenmiştir. Literatürde yer alan Ataköy yerleşim alanının tarihsel süreçleri ayrıca incelenmiştir. Ayrıca vaziyet planlarına göre yerinde gözlem metoduyla alan çalışması yapılmış ve fotoğraflar çekilmiştir. Yerleşim içindeki blok, avlu ve parkların içerisine girilerek değerlendirmeler yapılmıştır. Bu değerlendirmeler yerleşimdeki 1. Kısım, 2. Kısım, 3-4. Kısım, 7-8. Kısım, 9-10. Kısım ve 11. Kısım'ı kapsayacak şekilde yapılmıştır.

### **D. Konu ile ilgili Çalışmalar**

Şimdiye kadar Ataköy ile ilgili yapılan çalışmaların yerleşmenin kalitesini vurguladığı, ancak bu kalitenin nedenlerinin bilimsel ve sistematik sınıflandırmalardan uzak olduğu düşünülmektedir.

Cihan ve Dinçer (2018) tarafından yapılan “Sınırlandırılmış Konut Alanları Üzerinden Konut-Kamusal Alan İlişkilerinin Yeniden İrdelenmesi” adlı çalışmada çalışma alanı Ataköy olarak seçilmiş olup erişilebilirlik derecelerine ve kamusal alan- özel alan ilişkilerine odaklanılmıştır. Bölgedeki konut alanları etap etap inşa edilmiş olup ilk etaplarda erişime açık alanlardan yer alırken süreç içinde erişimi sınırlandırılmış konut alanlarına doğru sert ve aşamalı bir geçiş görülmektedir. Bu durumda konut kamusal alan ilişkisinin süreç içindeki değişimi gözlemlenebilmektedir.

Yöney (2018) tarafından yapılan “Modern Bir Planlama Deneyimi: Ataköy”, isimli çalışmada Ataköy (İstanbul) yerleşim alanının tarihsel değişimi ve projenin yıllar içindeki gelişimi kapsamlı bir şekilde incelenmiştir.

Gürel (2012) tarafından yapılan “Yurt İçi Düzenlemeler: Ataköy Apartman Bloklarında Hizmetçi Odası, İstanbul, Türkiye isimli çalışmada Ataköy 1. Kısımın iç mekân alanı olarak Hizmetçi odası incelenmektedir. Bu konutların iç mimarisi, ana akım modernizmin lokasyona, kültüre ve yerel ekonomilere özel olarak uyarlandığı, bağlamsallaştırıldığı ve hatta bölgeselleştirildiği yollar önermektedir.

Aysever'in (2009) "Bir Senti Kendince Yazmak" adlı kitabında 1970'li yıllardan itibaren yazarın çocukluğunun geçtiği bu yerleşim alanındaki yaşamlar anlatılmaktadır.

Barutçular ve Dostoğlu (2019)'nın "Üst Gelir Grubu Konutlarda Kullanıcı Memnuniyetinin Aidiyet Üzerinden İncelenmesi: Ataköy Örneği", adlı çalışmasında Ataköy örnek alanında Ataköy Konakları ve Yalı Ataköy siteleri üzerinden, yeni veriler elde edilmeye çalışılmıştır. Önem verilen bir değer olarak ortaya çıkan komşuluk unsuru, buradaki yerleşim kararlarının alınmasında etkili bir unsur olmuştur. Bu açıdan bölge özellikli bir bölgedir.





## II. ATAÖÖ

Bu bölümde Ataköy yerleşim alanının tanımı, konumu, tarihçesi, proje gelişimi ve kısımlar anlatılmıştır. 50 yıllık süreç içinde gelişen yerleşim alanının süreci haritalar ile anlatılmıştır.

### A. Alanın Tanımı ve Ataköy'ün Konumu:

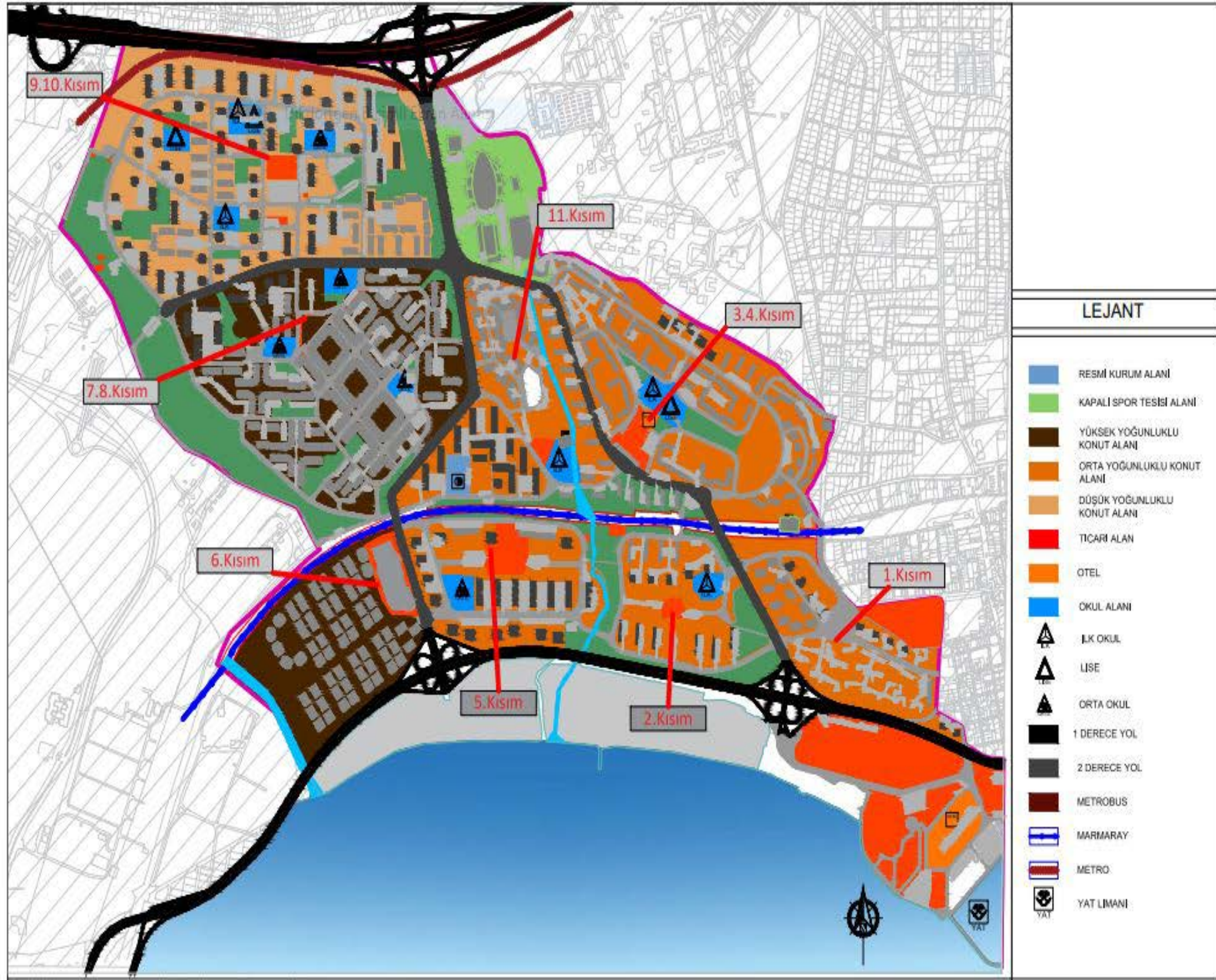
Ataköy yerleşim alanı, Bakırköy ilçesine bağlıdır. Bakırköy'ün doğusunda Zeytinburnu, batısında Küçükçekmece, kuzeyinde Bahçelievler ve güneyinde Marmara Denizi bulunmaktadır (Şekil 1). İlçe Yeşilköy, Florya, Ataköy ve Bakırköy Merkez olarak dört bölgeye ayrılmıştır. 35 km<sup>2</sup>'lik alana kurulan Bakırköy ilçesi 15 mahalleden oluşmaktadır. Ataköy yerleşim alanı, Ataköy 1., Ataköy 2-5-6., Ataköy 3-4-11. ve Ataköy 7-8- 9-10. Kısımlar olmak üzere dört idari bölünmeye ayrılmıştır.



Şekil 1. Ataköy'ün İstanbul'daki konumu

Kaynak: ( URL 1)





Şekil 2. Ataköy Genel Yerleşme Düzeni

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



Ataköy, Marmara sahilinde yer alması şehir merkezine yakın konumu, Marmaray ve Metrobüs ulaşım hatlarına komşu olması sayesinde İstanbul'un gözde yerleşim alanlarından biri olmuştur ( Şekil 2 ).

## **B. Ataköy'ün Tarihçesi:**

XV. yüzyılda At Meydanı civarında kurulmuş olan ilk Osmanlı baruthânesi 1490'da yıldırım isabeti sonucu yanmıştır. Bunun üzerine Kâğıthane'de yenisi inşa edilmiş ve bu yapı Sultan İbrahim devri sonlarına kadar faaliyetini sürdürmüştür. XVII. yüzyılda İstanbul'da yeniçerilere ait Yeni odalar içinde ve Unkapanı'ndaki Tüfenkhâne'de küçük çapta barut imalâthaneleri yer aldığı görülmektedir. İstanbul dışında Selânik, Gelibolu, İzmir gibi merkezlerdeki baruthanelerdeki imalâtın ihtiyacı karşılayamaması üzerine (1687-88 yıllarında (H.1099) İstanbul'un Şehremini semtinde yeni bir baruthâne kurulmuştur. Fakat burası 1698 Eylül'ünde, depolanmış olan barutların infilâki sonunda yanmış ve civarda da büyük hasar meydana gelmiştir. Bu yangın nedeniyle böyle bir yapıların şehir dışında kurulması gerektiği anlaşılmış ve yeni baruthânenin yeri İskender Çelebi Bahçesi'nin Bakırköy tarafı (bugünkü Ataköy) seçilmiştir (Râşid, II, 441-442). Araziden derenin geçmesi gerekli su ihtiyacını karşılayacak ve deniz kenarında olması ise nakliye kolaylığı sağlayacaktır. 1700'de başlayan inşaat 17.000 kuruş maliyetlerle iki yılda tamamlanmıştır. 1725'te büyük bir yangın geçiren Baruthâne-i Âmire yeniden inşa edilerek Eylül 1727'de tekrar faaliyete geçmiştir. Ekim 1791'de atlattığı başka bir yangın tehlikesinden sonra ise bir tedbir olmak üzere tamamen kâgir olarak yapılmıştır ( URL 2 ).

1700 yılında üretime başlayan Bakırköy'deki baruthane, kapanana kadar Baruthane-i Amire unvanını korumuştur. Bununla beraber yabancı kaynaklarda "İmperial Powder Works" tanımı da burayı temsil etmektedir. Devletin barut gereksiniminin büyük bir kısmı yaklaşık yüz yıl boyunca buradan karşılanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarına kadar çalışan Baruthâne-i Âmire Cumhuriyet döneminde askeri fabrikalara, ardından Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na devrolmuştur. Bu arazi 1955 yılında Türkiye Emlâk ve Kredi Bankası'na satılmıştır. Böylece Bakırköy Baruthanesi'nin de yer aldığı alanda Ataköy Toplu Konut alanının yapım süreci başlamıştır.

### C. Ataköy'ün Proje Gelişimi:

1950'li dönemlerde Emlak Bankasının yaptığı projelerde banka bir yandan uzun vadeli ve düşük faizli kredilerle konut üretimini teşvik ederken, diğer yandan uygun fiyatlı ve nitelikli konut üretimini destekleyecek farklı bir yöntem daha geliştirmiştir: İstanbul, Ankara ve İzmir gibi kentlerin büyüme koridorları üzerinde geniş arsalar satın alarak yeni toplu konut projeleri uygulanmaya başlanmıştır. Dönemin ünlü mimarları tarafından planlama ve mimari tasarımı yapılan bu projeler genellikle “Bahçe Şehir” (Garden City) ve/veya “Yeni kent” (New Town) ilkelerine göre düzenlenmiştir (Yöney, 2018).

Çok büyük bölümü bataklık olan 377 hektarlık bir yerleşim alanında 60 bin nüfuslu bir yerleşim alanını oluşturulması amaçlanmıştır. 1956 yılında yapılan yarışma ile sonuç elde edilmediği için “Barutthane Proje Bürosu” kurulmuştur. 1956 yılında projeye isim bulunması için yarışma düzenlenmiştir. Mustafa Kemal Atatürk'ten ilham alınarak yeni yerleşim alanı projesi için “Ataköy” ismi uygun görülmüştür. Bölge, sahildeki plaj, turistik ve sosyal tesisler, eğitim alanları, spor tesisleri, mahalle çarşıları ve yeşil alanlarıyla, 10 mahalle olarak planlanmış, ancak 1987 yılında yapılan kısmi bir plan tadilatıyla mahalle sayısı 11 olmuştur. Toplu Konut projesi olarak 1950'lerde başlayan ve “Kısım” olarak adlandırılan farklı büyüklüklerdeki etaplar yaklaşık 50 yılda tamamlanmıştır. Ataköy'ün Tarihsel Gelişimi Çizelge 1'de gösterilmiştir.

Çizelge 1. Ataköy'ün Tarihsel Gelişimi

| Ataköy Tarihi | Yapım Yılı Dönemi | Konut Sayısı |
|---------------|-------------------|--------------|
| 1.Kısım       | 1957-1962         | 662          |
| 2.Kısım       | 1959-1964         | 852          |
| 3-4.Kısım     | 1963-1974         | 2630         |
| 5.Kısım       | 1976-1983         | 2993         |
| 7-8 Kısım     | 1989-1991         | 4348         |
| 9-10 Kısım    | 1985-1988         | 3100         |

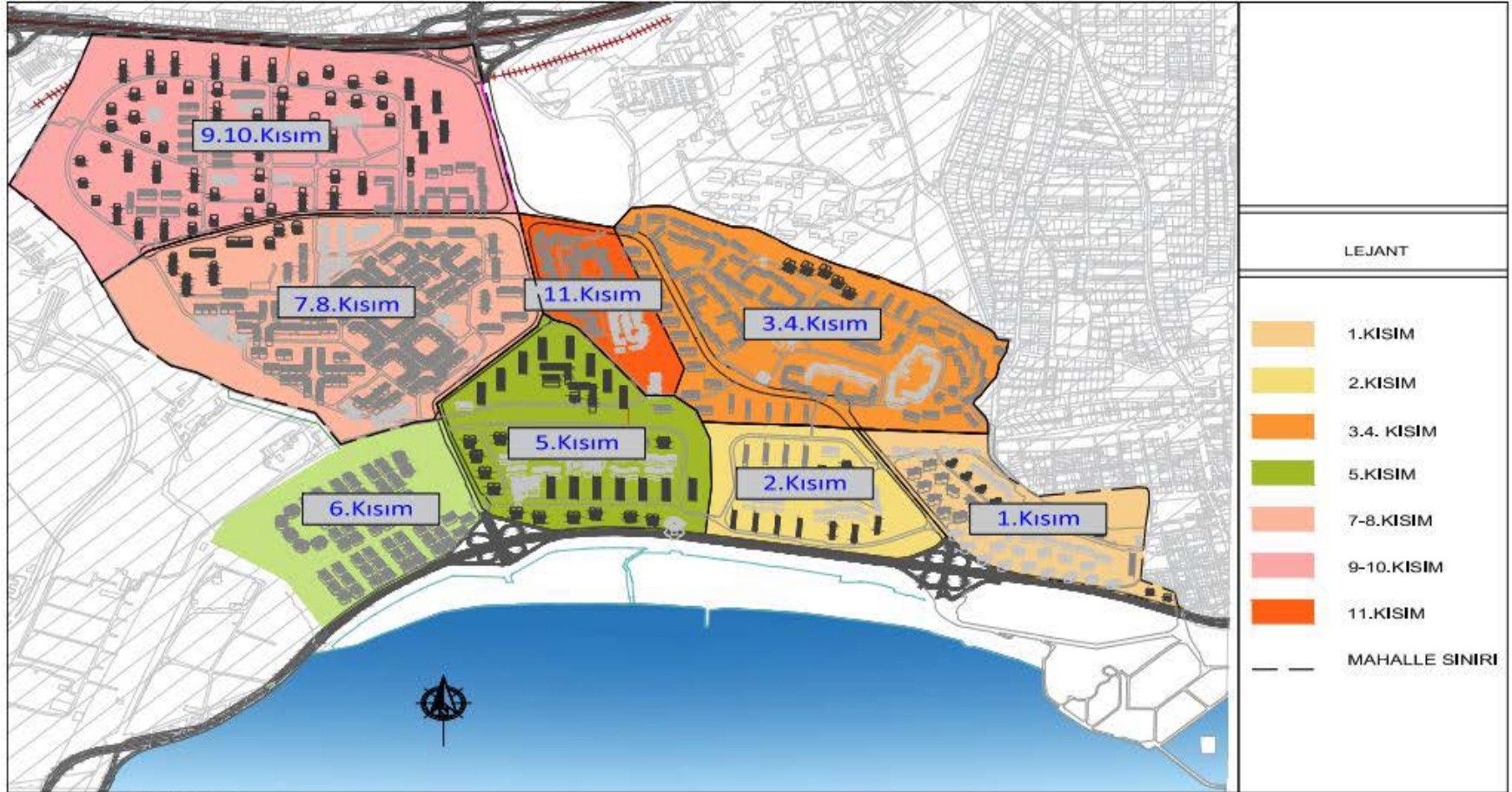
Kaynak: (Barutçular, 2019)

Kısımlar genelde okulu, parkı, küçük alışveriş merkezi ile birer yaşam birimi olarak düzenlenmiştir. Yaşam birimini tanımlayan ve çevreleyen yollar ile birlikte kısımlar mahalle olarak belirlenmiştir.

Kısım düzeni, merkez sosyal donatı ( Özellikle ilkokul ve yeşil alan ) ve çevreleyen trafik yolları ile “Komşuluk Ünitesi” İlkelerini genel yapılaşma ve “hareket” düzenini, “yaşanabilir çevre” kalitesi ile de Yeni Şehircilik İlkelerini yansıttığı düşünülmektedir. Bölüm 2 ve 3’te Komşuluk Ünitesi Konsepti ve Yeni Şehircilik İlkeleri detaylıca açıklanmış olup ilkelerin kritik değerlendirmelere ışık tutacağı düşünülmektedir ( Şekil 3-4 ).

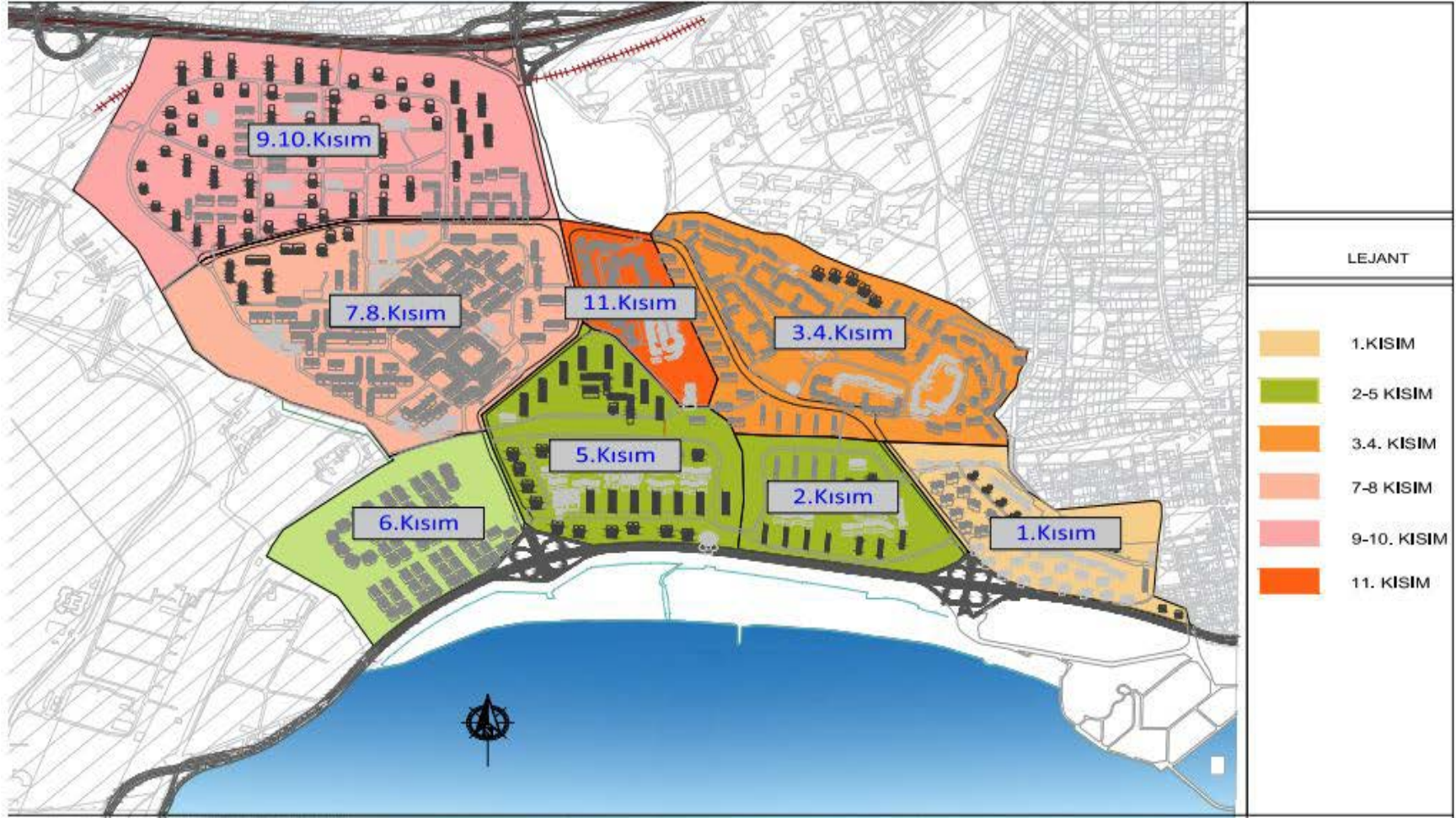






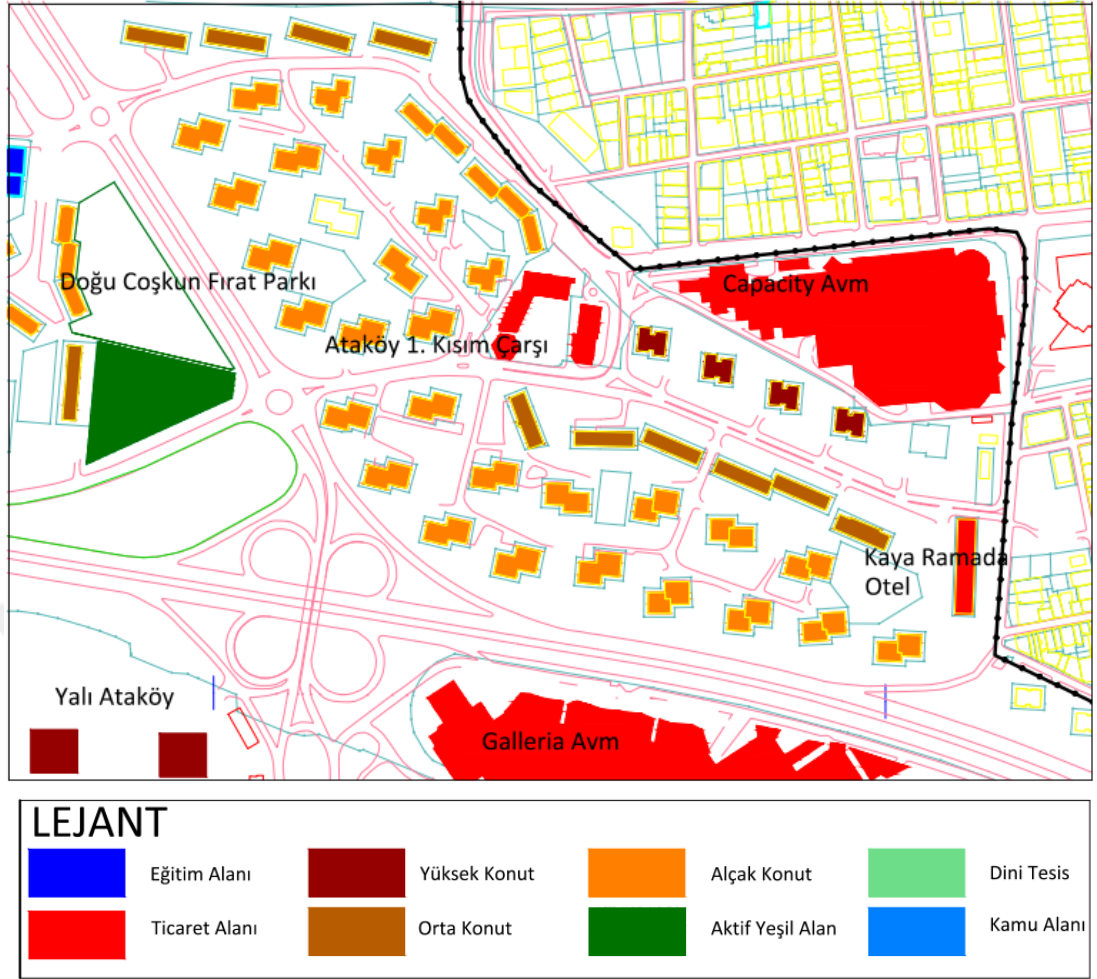
Şekil 3. Ataköy Kısımları

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



Şekil 4. Ataköy Oluşturulan Komşuluk Üniteleri

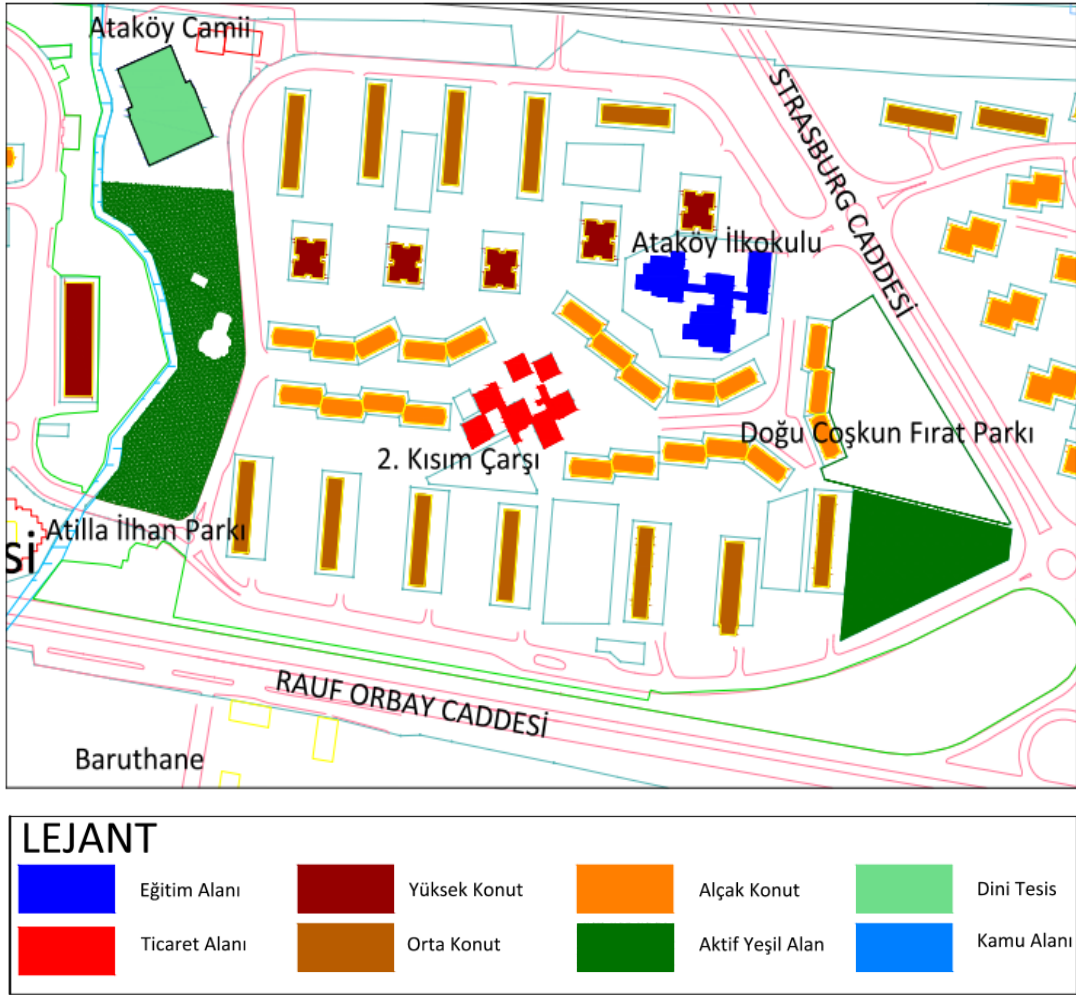
Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



Şekil 5. Ataköy 1. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

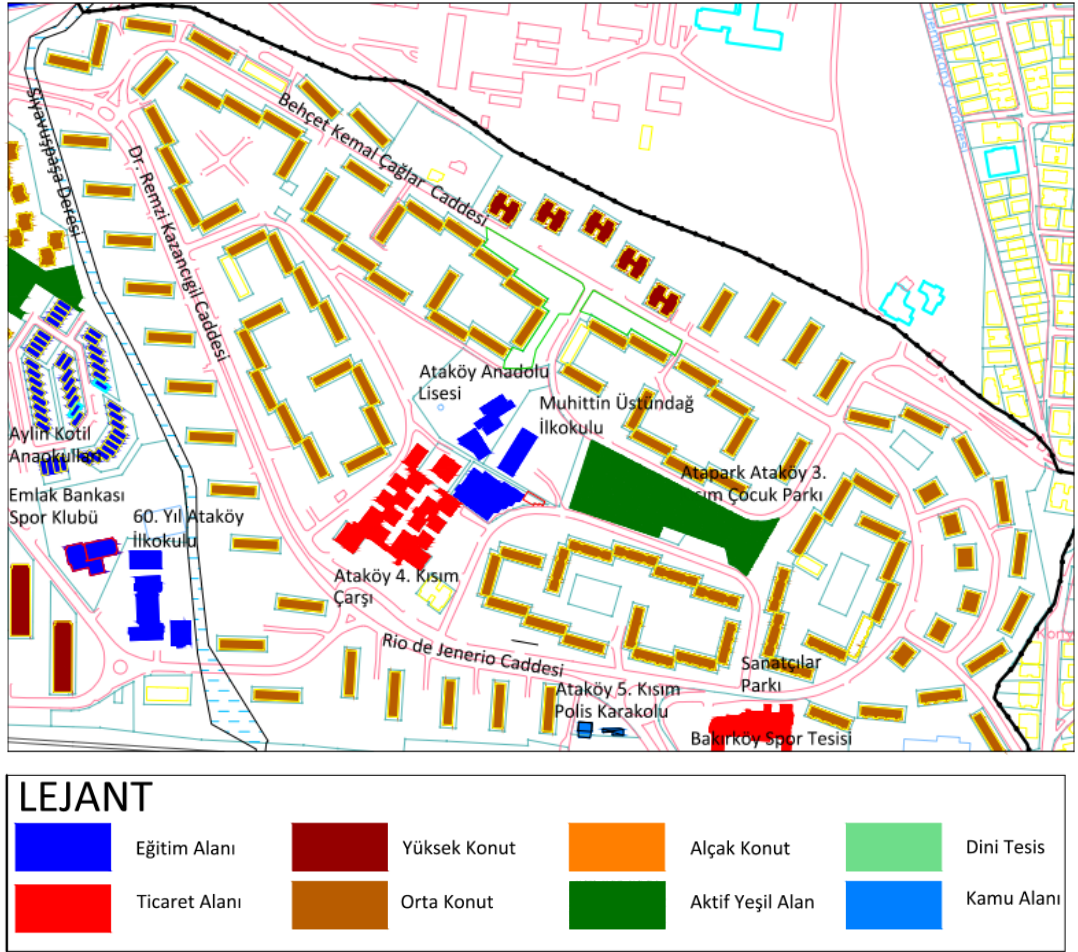
Ataköy 1. Kısım 1666 nüfuslu olup, 185000 m<sup>2</sup> lik alanda yer almaktadır. Doğuda Strasburg Caddesi, güneyde Kennedy Caddesi, doğuda Bakırköy ilçesi ve kuzeyde ise Bakırköy ilçesine sınırlandırılmaktadır. 1957 ve 1962 yılları yapım süresi olan bu kısım 52 blok ve 662 konut yer almaktadır ( Şekil 5 ).



Şekil 6. Ataköy 1. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

Ataköy 2. 1959 ve 1964 yılları yapım süresi olan bu kısım 39 blok ve 852 konut yer almaktadır. Ataköy 2-5-6 Kısım olarak nüfusu 13874'dür. Bu kısım, Doğuda Strassburg Caddesi, güneyde Kennedy Caddesi, kuzeyde Marmaray Hattı ve batıda 5. Kısım ile sınırlanmaktadır ( Şekil 6 ).



Şekil 7. Ataköy 3-4. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

Yapımı aynı zamanda başlayan 3-4. Kısımlar 1963-1974 yılları arasında yapılmış olup, 127 blok 2630 konut bulunmaktadır. 3-4-11 Mahalle olarak nüfusu 8067'dir. Bu kısım güneyde Halkalı-Sirkeci Marmaray Hattı, batıda Adnan Kahveci Bulvarı, doğuda Bakırköy ve kuzeyde E 5 karayolu ile sınırlanmaktadır ( Şekil 7 ).



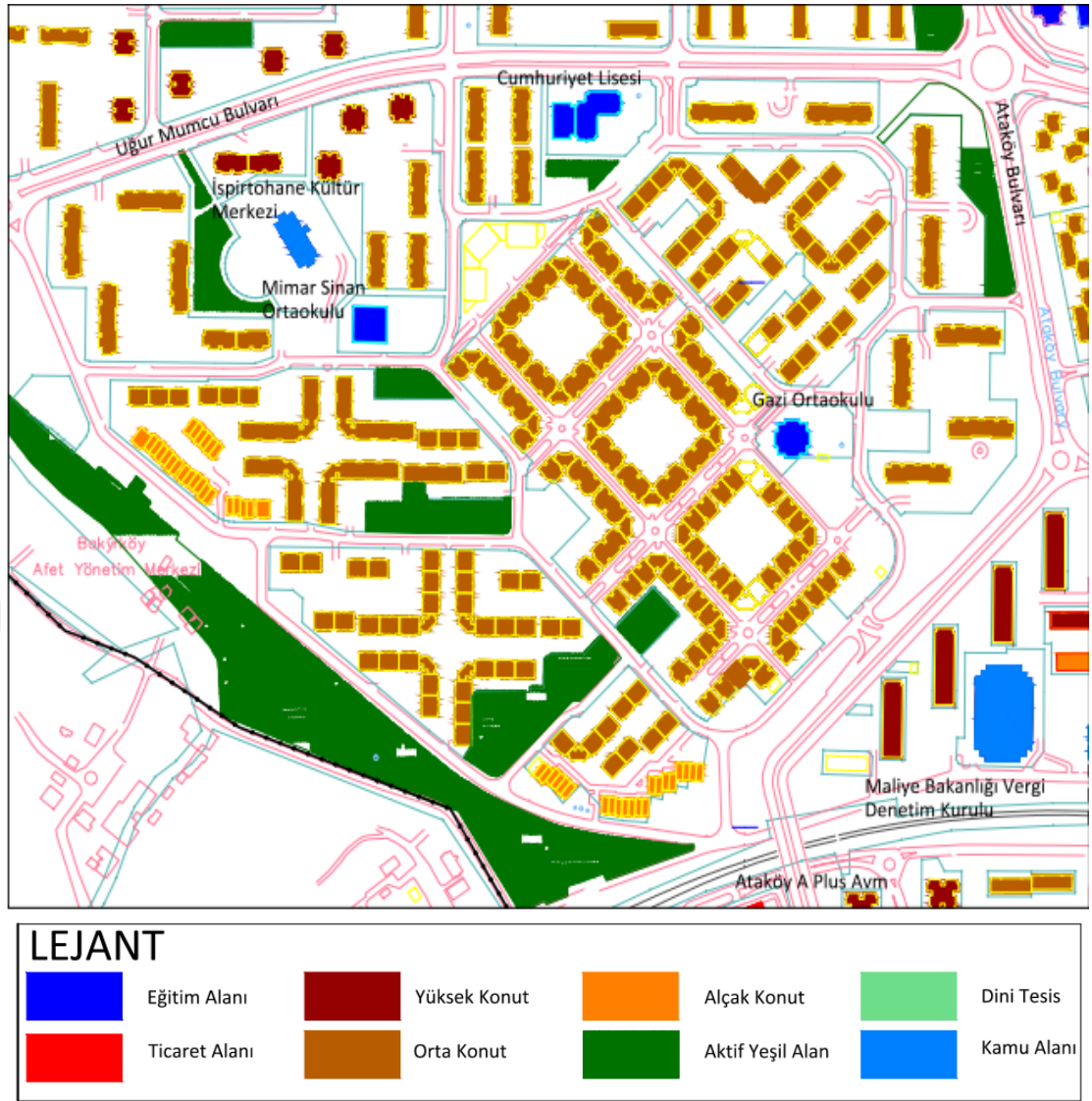
#### LEJANT

|                                                                                     |               |                                                                                     |              |                                                                                     |                  |                                                                                       |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------|
|  | Eğitim Alanı  |  | Yüksek Konut |  | Alçak Konut      |  | Dini Tesis |
|  | Ticaret Alanı |  | Orta Konut   |  | Aktif Yeşil Alan |  | Kamu Alanı |

Şekil 8. Ataköy 5. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

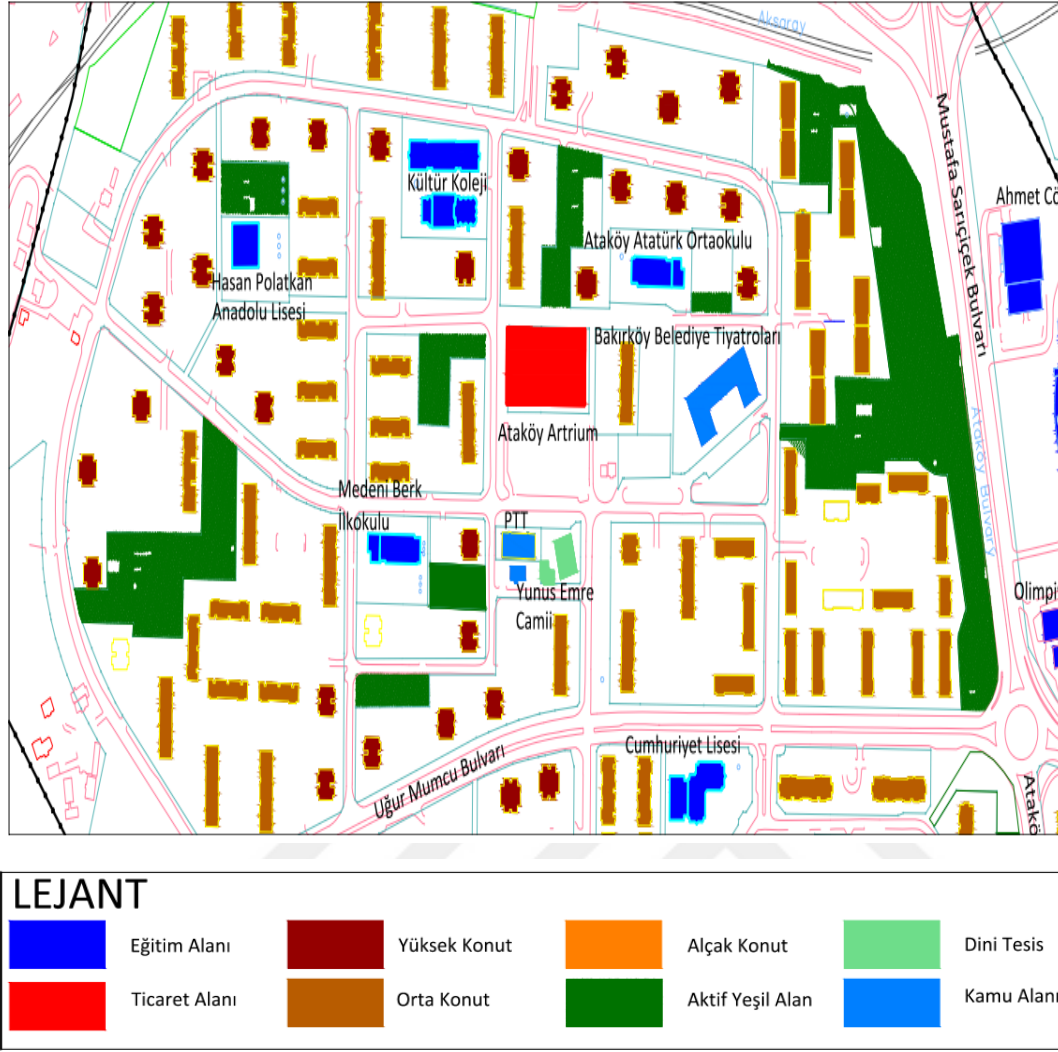
Ataköy 5. Kısım 1975-1983 yılları arasında yapılmış olup, 58 blok ve 2993 konut bulunmaktadır. Ataköy 2-5-6 Kısım olarak nüfusu 13874'dür. Kuzeyde Halkalı-Sirkeci Marmaray hattı, doğuda Strasburg Caddesi, batıda Adnan Kahveci Bulvarı ve güneyde Kennedy Caddesi ile sınırlanmaktadır. ( Şekil 8 ).



Şekil 9. Ataköy 7-8. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

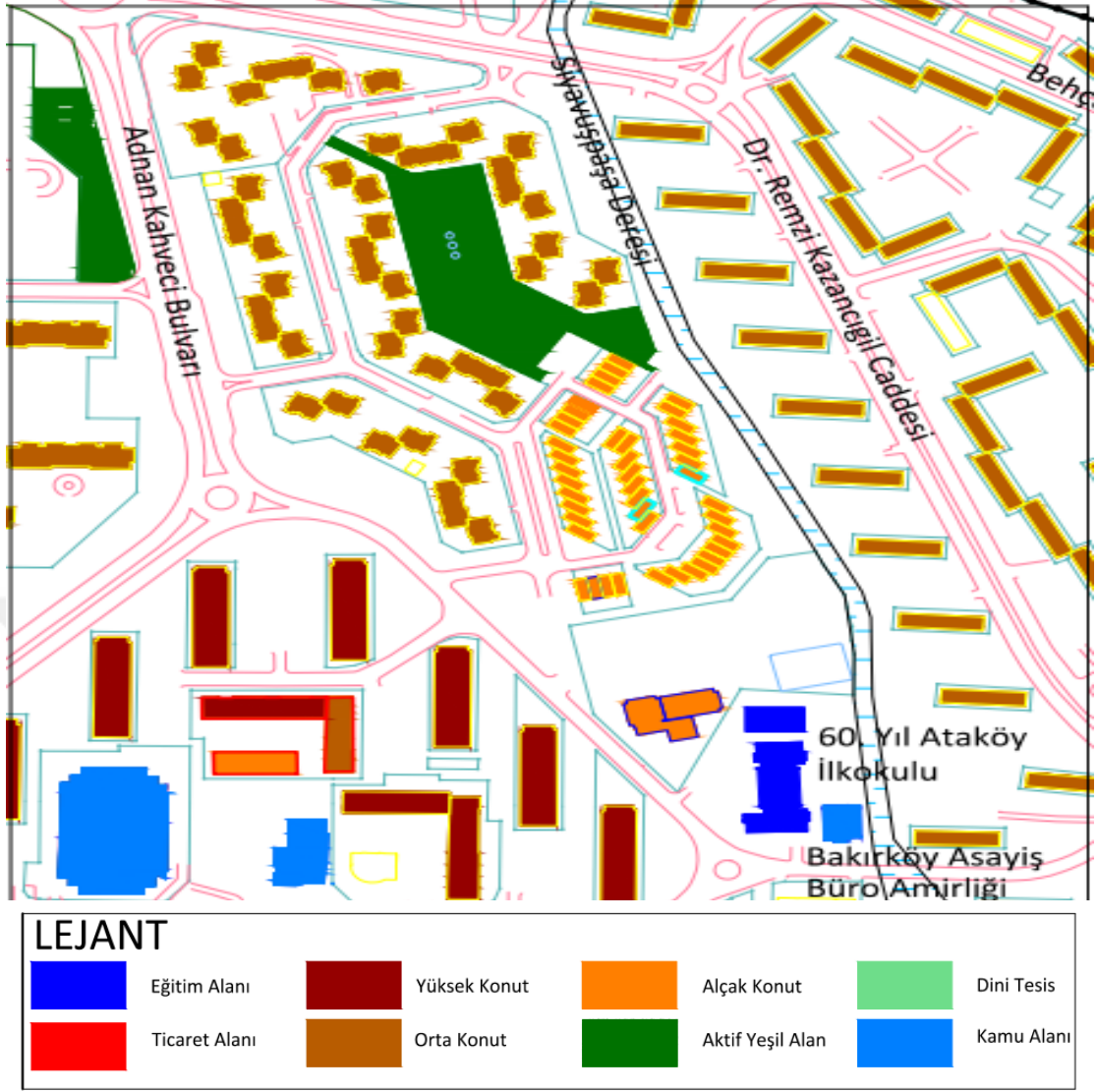
Ataköy 7-8. Kısım 1989-1991 yılları arasında yapılmış olup, 4348 konut bulunmaktadır. 7-8-9-10 Mahalle olarak nüfus 25120'dir. Kuzeyde Uğur Mumcu Bulvarı, doğuda Adnan Menderes Bulvarı, güneyde Halkalı Sirkeci Marmaray Hattı ve batıda Ayamama Deresi ile sınırlanmıştır ( Şekil 9 ).



Şekil 10. Ataköy 9-10. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

Ataköy 9-10. Kısım 1985-1988 yılları arasında yapılmış olup, 89 blok ve 3100 konut bulunmaktadır. 7-8-9-10 Mahalle olarak nüfus 25120'dir. Batıda Ayamama Deresi, doğuda Mustafa Sarıçicek Bulvarı, kuzeyde D100 Karayolu ve güneyde Uğur Mumcu Bulvarı ile sınırlanmaktadır ( Şekil 10 ).



Şekil 11. Ataköy 11. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

11. Kısım 1990-1991 yılları arasında yapılmış olup, 58 blok bulunmaktadır. 3-4-11 Mahalle olarak nüfusu 8067dir. Kuzeyde Uğur Mumcu Bulvarı, batıda Adnan Kahveci Bulvarı, doğuda Strassburg Caddesi ve güneyde Halkalı Sirkeci Marmaray Hattı ile sınırlanmaktadır ( Şekil 11 ).

• **Bölüm Sonucu:**

Ataköy yerleşim alanı İstanbul'un önemli bir yerleşim alanıdır. 1955 yılında alanın satılması ile yapım süreci başlamış olup, 1956 yılında "Baruthane Proje Bürosu" kurularak proje çalışmaları başlamıştır. Bu yıllarda başlanan Toplu

Konut projesi “Kısım” olarak yaklaşık 50 yılda tamamlanmıştır. 1. Kısım, 2. Kısım, 3-4. Kısım, 5. Kısım, 7-8-11. Kısım ve 9-10. Kısımların yapım süreçleri aynı dönemde olmuştur.



### III.KOMŞULUK ÜNİTESİ İLKELERİ

#### A. Komşuluk Ünitesi Kavramı

Şehircilik planlama birimleri ülke düzeyinde, bölge planlama birimleri, kırsal bölge ve köy olarak sıralanmaktadır.

Yerleşme üniteleri, yerleşmelerin sınırları olması gereken nüfus büyüklüğüne bağlı olarak, genel ve yöresel programlarla belirlenmiş sosyal ve ekonomik donatım birimlerini içine alan yerleşim biriminin bir parçasını teşkil etmektedirler.

Bu birimler,

- Konut,
- Konut grupları,
- Küçük komşuluk,
- İlkokul yerleşim birimi,
- Semt,
- Şehirsel birim,

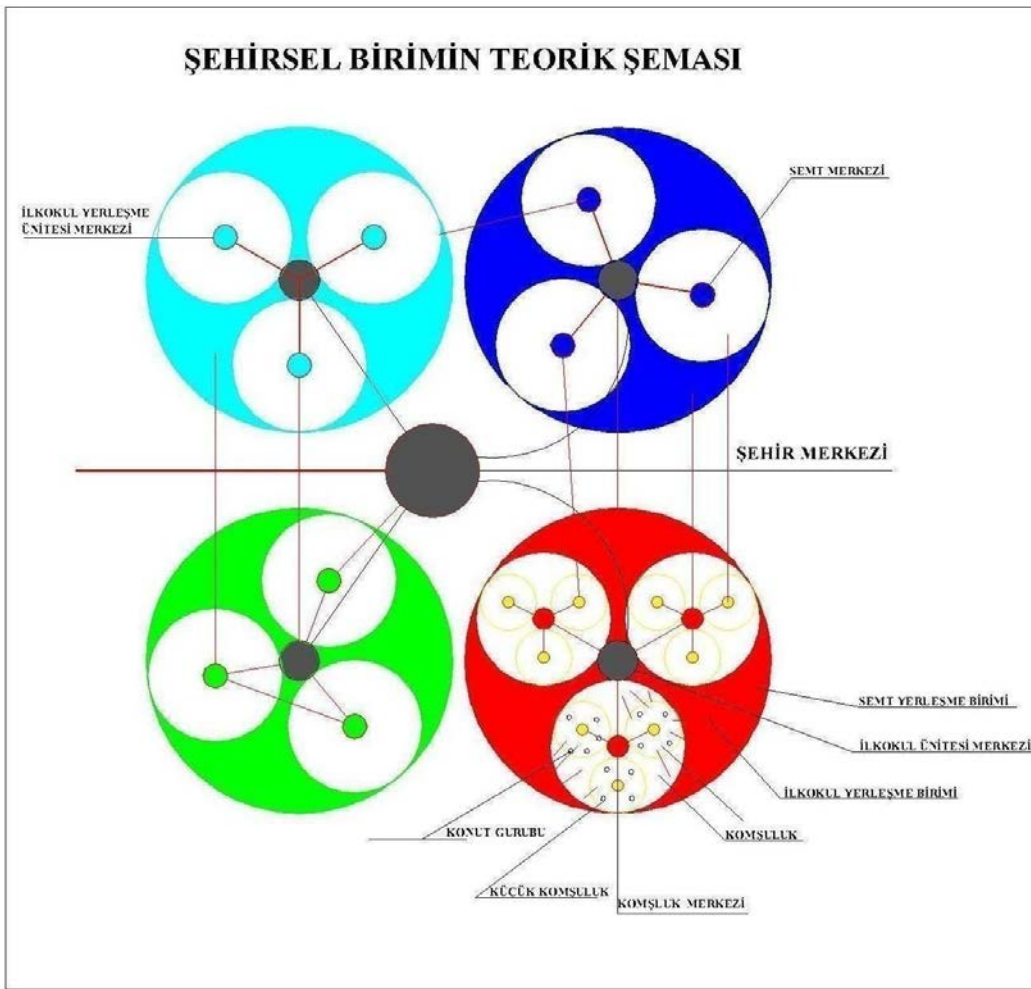
olarak sıralanmaktadır.

Adı geçen bu birimler arasında demografik yapı, kapladığı alan ve kentsel donatılar yönünden bir hiyerarşi sıralaması mevcuttur. İlkleri barındırması yönünden önem arz etmektedir. Her birim kendinden önce gelen örgütlenmelerin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır (Aru, 1982).

Bu birimler nüfus bakımından aritmetik, donatılar yönünden ise geometrik bir artışı ifade etmektedirler. Her birinin alt birimlerindeki donatımları da kapsadığı, için bunların içinde barınan nüfus oranına göre oluşan hizmet tesislerini içinde bulundurur. Birimlerin içerdiği kişi başına düşen gelir,

yerleşmenin sosyal, iktisadi, idari ve hukuki durumlarına göre farklılaşırlar. İhtiyaçlar yaşam standardı, eğilim ve demografik yapı özellikleri bu farklılıkları belirgin şekilde etkilemektedir. Şehir planlamacıları deneysel ve kuramsal araştırmalarına dayanarak bir kentsel tasarım yapabilir, ancak bu tabloda yer verilecek tesislerin farklı bir özelliği olması zorunlu değildir. Aşağıda planlama yönünden bir şehrsel birimin teorik şeması (Şekil 12) ve yerleşim hiyerarşisinde nüfus donatım elemanları ve gerekli alan hesaplamaları yer almaktadır (Şekil 13).

Kentsel düzenleme ilkelerinde Komşuluk Ünitesi içinde ilkokul yerleşim biriminde donatım ihtiyaçlarını bu küçük birimler belirlemektedir (Aru, 1982).



Şekil 12. Şehrsel birim teorik şeması

Kaynak: ( Çetiner, 1972)

| KONUT ALANLARI YERLEŞME HİYERARŞİSİNDE NÜFUS VE İHTİYAÇLAR                              |                                                      |                       |                 |                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ÜNİTE                                                                                   | TANIMLAR                                             | AİLE VEYA HANE SAYISI | NÜFUS           | İHTİYAÇLAR                                                                                                                           |
| 1                                                                                       | KONUT Tek Aile konutu Çok Aile konutu                | 1                     | 1 - 10          | Bahçe, bahçe yolu, merdiven, asansör                                                                                                 |
| 2                                                                                       | KONUT GURUBU                                         | 6 - 10                | 30 - 53         | Çocuk oyun yeri                                                                                                                      |
| 3                                                                                       | KÜÇÜK KOMŞULUK ( 10 konut grubu )                    | 60 - 120              | 300 - 600       | Bir küçük çocuk (3 yaşa kadar) Oyun yeri. Bir çocuk bahçesi, otopark                                                                 |
| 4                                                                                       | KOMŞULUK ( 5 küçük kom. Grubu )                      | 300 - 400             | 1500 - 2,000    | Çocuk yuvası 7-12 yaş için oyun yeri, küçük bir çarşı                                                                                |
| 5                                                                                       | * İLKÖĞRETİM YERLEŞME BİRİMİ ( 2-3 komşuluk grubu )  | 700 - 1,300           | 3,500 - 5,000   | İlköğretim, Açık yeşil alan, Mescit, küçük hizmet merkezi (çarşı)                                                                    |
| 6                                                                                       | SEMT ( KÜÇÜK ŞEHİR ) ( 2-3 ilkokul yerleşme birimi ) | 2,000 - 3,000         | 10,000 - 15,000 | Meslek okulu *, semt hizmet merkezi (çarşı), tamirhaneler, spor alanları, açık yüzme havuzu, idari, sosyal tesisler (gençlik yurdu), |
| 7                                                                                       | ŞEHİRSEL BİRİM ( 2,3,4 semt )                        | 4,000 - 9,000         | 20,000 - 50,000 | Lise, Stadyum, Şehir merkezi, tiyatro, vs.                                                                                           |
| Kaynak: Çetiner, A. (1991)'den yararlanılarak yeni eğitim yasasına göre düzenlenmiştir. |                                                      |                       |                 |                                                                                                                                      |

Şekil 13. Kentsel, sosyal ve teknik alt yapı alanlarında asgari standartlar

Kaynak: (Çetiner, 1972)

Komşuluk Ünitesi sakinlerin ana ihtiyaçlarını (günlük) yaya erişme uzaklığında sağlayacakları bir alan ve nüfus büyüklüğüdür. Bu nüfus büyüklüğü çocuk nüfusu oranına bağlı olarak değişmektedir. İlköğretim okulu temel donatı olarak alınırsa, yaklaşık 3500-7000 kişilik bir Komşuluk Ünitesi Türkiye için uygun büyüklük olmalıdır (Çetiner, 1972).

Bir Komşuluk Ünitesi genellikle şu elemanları içerir;

- Yerleşim alanları,
- Ana okul ve ilköğretim okulu,
- Açık ve yeşil alanlar-oyun yerleri, spor alanları, vb.

- K    k bir alışveriş merkezi,
- Dini tesis,
- Toplantı yeri ve umumi tesisler,
- Gerekli ulaşım alanları

Komşuluk birimi; belli bir coğrafi sınırların içinde yaşamını sürdüren, bulunduğu bölgedeki yerel yönetimlerin hizmet kapsamında ihtiyaçları sağlanan ve belirli seviyelerde birbirlerine bağlılık arzusu besleyen insanların bir araya getirdikleri kentsel yaşam alanlarını oluşturdukları mahallelerdir (Kumlu ve diğerleri, 2018).

Bu bağlamda, komşuluk birimlerini tanımlayan “insanlar”, “mekânlar” ve “bağlılık” kelimelerini  ne çıkarmakta fayda vardır. Bunlar arasındaki Komşuluk  nitesini diğerinden fark edilebilir olmasını sağlayan ise mek ndır (Park ve Rogers, 2015’ten aktaran Kumlu ve diğerleri, 2018).

Komşuluk  niteleri planlamalarında tasarım ilkeleri belirlenirken yerleşim alanlarının boyutları göz önünde tutulmaktadır. şehir ölçeğindeki tasarım kriterleriyle komşuluk birimlerindeki ölçütler birbirleriyle uyuşabilecek  gibi genellikle birbirinden ayrışmaktadır. Bu sınırlar bağlamında komşuluk birimi ölçeğindeki tasarım ilkelerinin ana unsurlarını oluşturan bazı noktaların bulunduğunu göz ardı etmemek gerekmektedir. Son zamanlarda önemini yitirmiş olsa da kurumsal alanlara erişim uzaklığı, bu kavramlar arasında en önemli olanlardan birisidir.

Bu sınırlamalar içinde kapısından adımını dışarı atan çocukların gideceği en yakın okula erişim uzaklığı da önem arz eden diğer bir konudur. Çünkü bu çocukların mahallelerindeki okula güvenli bir şekilde ve yorulmadan yürüyerek ulaşabilmeleri gerekmektedir. Ayrıca mahalle sakinlerinin günlük ihtiyaçlarını gidermede bakkal, manav, terzi, eczane ve market gibi k    k  l e kte ticari işletmelere gereksinim duyulmaktadır (Kumlu ve diğerleri, 2018).

Mahalle kavramının yaşaması ve yaşatılması adına ulaşım ve alışveriş imk nlarının dışında mahallelinin vakit geçireceği yeşil alan, park ve meydan gibi kamuya ait açık alanların varlığı da önemlidir. Ebenezer Howard’ın "Bahçe Kent"

kavramından temellerini almış olan komşuluk birimi tasarım olgusu her yerleşim biriminin beş bin kişilik bir nüfusu barındıran bir ilköğretim okulunun çevresinde şekillendirilmektedir.

Kent merkezlerindeki sıkışıklığın rahatlatılması adına Bahçe Şehir akımı örnek alınarak Komşuluk Ünitelerinin tasarım ve planlamasını kuvvetlendiren iki farklı akımın varlığından söz edilmektedir. Sunnyside Gardens ve Radburn 1920'li yıllarda geliştirilmiş bu akımın ilk örnekleridir (Silver, 1985'den aktaran, Kumlu ve diğerleri, 2018).

Clarence Perry komşuluk birimi kavramının güçlü ve zayıf yönlerini geliştirirken en çok yaşadığı bölgeden, Forest Hills Gardens'tan etkilenmiştir.

Şehir Plancısı Perry, yaşadığı Forest Hill Garden'ın kendi okuluna sahip olmasını istese de, halka hizmet eden tüm devlet kurumlarının işyerlerini terk etmesini ve şehrin çeperinden ziyade merkezine yerleştirilmesini öngörmüştür (Rohe, 2009).

Komşuluk birimi konseptinin güncellenmesinin gerekliliğine ait fikirler Yeni Şehircilik hareketi ile gelişmeye başlamıştır.

Bu akımlara; Geleneksel Komşuluk Birimi Gelişimi (Traditional Neighborhood Development), Ulaşım Odaklı Gelişim (Transport Oriented Development) ve Köy Kent (Urban Village) örnek verilebilir (Park ve Rogers, 2015' den aktaran Kumlu ve diğerleri, 2018).

Geçmişten günümüze bu akımların şekillendirdiği komşuluk birimleri Farr tarafından üç dönemsel alanda ele alınmaktadır. Birinci dönemde komşuluk birimi kavramını ilk inceleyen Clarence Perry'dir (Şekil 14).

1994 senesinde, Duany ve Plater-Zyberk tarafından geliştirilen ikinci dönemde oluşan komşuluk birimi kavramı ulaşım odaklı olmaya dayanmaktadır.

En son dönem ise Farr tarafından biçimlendirilmiştir.

Şekil 13'den anlaşılacağı üzere Duany ve Plater-Zyberk ve Perry'nin geliştirdiği komşuluk birimi kavramında da olduğu gibi beş dakikalık yürüme mesafesini, yaklaşık 400 metrelik yarıçapı ve merkezde toplu taşıma duraklarını, araç park yerlerini ve bir okulun varlığını benimsemiştir (Farr, 2008).



Şekil 14. Perry (1929) tarafından geliştirilen birinci akım komşuluk birimi mahalle şeması

Kaynak: ( URL 3)

Başka bir ifadeyle, Duany ve Plater-Zyberk (1994) Şekil 15'te görüldüğü üzere bir komşuluk biriminin sahip olması gereken özellikleri aşağıdaki gibi sıralamıştır:

- Tanımlanmış bir merkez çevresinde sınırları olmalıdır,
- Yerleşim büyüklüğü, merkez ve kapalı eğri (çeper) arasındaki uzaklık dikkate alınarak (400,00 metre) mesafeyi aşmamalıdır,
- Sınırları içerisinde kullanım dengesi sağlanmalıdır. Konut, alışveriş, iş yeri, okullar, ibadet alanları, eğlence ve dinlence alanları arasındaki denge olmalıdır,
- Komşuluktaki sokak ağları birbirini bölmeli, çıkmaz sokak yaratılmamalıdır. Birbirini bölen sokak ağı, yapılaşma alanlarına hizmet götürmeli ve trafiğin akışını sağlamalıdır,
- Konut dışı kullanımların yer seçiminde kamusal kullanımlar öncelikli ele alınmalıdır,

Günümüzde Yeni Şehircilik akımını şehir plancılarından Douglas Farr, Clarence Perry ve Andrés Duany ve Elizabeth Plater - Zyberk'in geliştirdiği Komşuluk Üniteleri kavramlarına ufak eklemeler yapmıştır. Farr (2008) tarafından önerilen komşuluk biriminin ortalama büyüklüğü yaklaşık 4000 metrekaredir. Benzer olarak, komşuluk biriminin yarıçapı yaklaşık 400,00 ile 500,00 metre arasındadır. Fakat geliştirilen komşuluk birimi önerilerinden farklı olarak Farr, bir ortaokul veya ilkokulun varlığını, komşuluk birimi için olmazsa olmaz bir kullanım olarak görmemiştir. Bunlara ilave olarak Douglas Farr, bir komşuluk biriminde gereken nitelikler sıralanmıştır. (Şekil 16).

1.Çok işlevli bir açık/yeşil alan komşuluk birimi içerisinde bir eksen oluşturmalıdır.

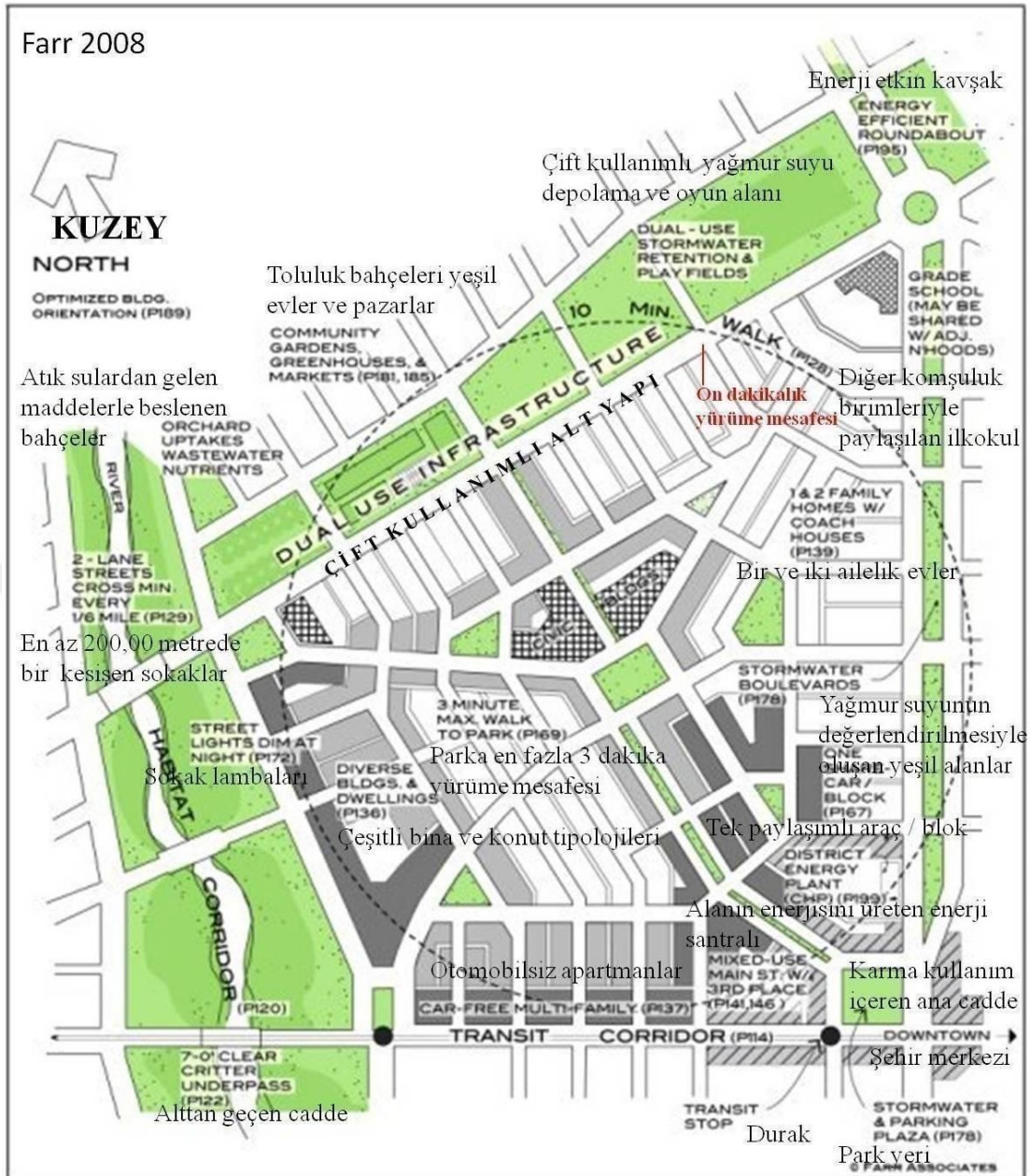
2.Yağmur suyu yönetimine ilişkin altyapı kullanımları (yağmur bahçeleri gibi) yol alt yapısıyla birleşmelidir.

3.Açık/yeşil alan ağı, yaya ulaşım ağının bir parçasını oluşturmali ve kamusal eğlence-dinlence hedeflerine uygun olarak çalışmalıdır.



Şekil 15. Andres Duany ve Elizabeth Player-Zyberk (1994) tarafından geliştirilen 2. Akım komşuluk birimi mahalle şeması

Kaynak: ( URL 3)



Şekil 16. Yeni Şehircilik akımını benimsemiş Douglas Farr (2008) tarafından geliştirilen 2. akım komşuluk birimi mahalle şeması

Kaynak: (URL 3)

Douglas Farr'ın yukarıda sıraladığı komşuluk birimi özelliklerine ilave kendi ilave ettiği komşuluk birimi kavramına biçimsel karakterde olması gereken nitelikleri beş temel kurala bağlayarak incelemektedir (Kumlu ve diğerleri 2018).

Bunlardan öne çıkan ilk kural tanımlanmış merkez ve mahalle sınırları  
olmaktadır. İnsanların bu tanımlanmış sınır içine girmesi durumunda, bu alana

girdiklerini anlaması merkezinde bu alanları kullanımla algılanmasını öngörmektedir ( Farr, 2008 ).

İkinci kural, mahalle birimindeki yol güzergâhlarında, yayalar için yürünebilir genişlikte yollar oluşturmaktır. İnsanların otomobil veya bisiklet kullanmaları yerine yürüyüş için 400,00 metre bir uzaklığın tercih edileceğini öngörmektedir ve ayrıca bu uzaklığın alanın topoğrafik özelliklerine göre kısılabileceğini belirtmektedir.

Üçüncü kural alışveriş imkânlarına sahip, konutların bulunduğu alanlara yakın ticarethaneleri içeren karma arazi kullanımı ve konut çeşitliliğini oluşturmaktadır. Douglas Farr, mahalle birimi sınırları içinde farklı kullanımların çeşitliliği çerçevesinde eğlence, spor, alışveriş ve diğer günlük etkinliklerini bu alanlar içinde gerçekleştirmesi gerekliliğini öne sürmektedir. Konut çeşitliliği değişik gruplardaki (yaş, gelir, etnik kimlik vb.) insanların bir arada sosyalleşebileceğini belirtmektedir (Farr, 2008).

Dördüncü özelliği birbirine bağlı yürünebilir nitelikli sokak örüntülerini teşkil etmektedir. Farr bir yapı adasında kenar uzunluğun 180,00 metre uzunluğu geçmemesini önermektedir. Böylece küçük konut alanlarının ve sıklıkla oluşturulan kavşakların erişilebilirliğin artmasında önemli bir rol oynandığından söz etmektedir.

Beşinci özellik kentsel kullanımların varlığını oluşturmaktadır. Kentsel kullanım ile oluşmuş odakların mahalle içerisinde yaşayan insanların erişilebilir mesafe olması ve bu nedenle bu ihtiyaç alanlarının yürüme mesafesinde konumlandırılması gerekliliğini öngörmektedir (Şekil 17), (Farr, 2008).



yaşantıda bir araya gelmeleri ve şahsi ve toplumsal bağlarını güçlendirmeleri mümkün olacaktır,

- Toplu taşıma duraklarına yürüme uzaklığında olan alanlarda belirli bina yoğunluklarıyla desteklenen arazi kullanımlarının gelişimi, otomobil kullanımına yönelik yaşayabilir bir seçenek geliştirecektir,
- Kentsel, kurumsal ve ticari etkinlikler komşuluk birimleri ve semtler ölçeğinde yoğunlaştırılmalı, uzak ve tek başına kalmış tekil arazi kullanımları şeklinde kurgulanmamalıdır. Okullar, çocukların yürüyerek veya bisikletle erişebileceği bir konumda yer almalıdır,
- Küçük ölçekli çocuk parklarından büyük ölçekli kent parklarına kadar parkların mekândaki etkin dağılımı sağlanmalıdır. Koruma alanlarıyla açık alanlar mutlaka tanımlanmalı ve farklı komşuluk birimleri veya semtleri birbirine bağlamalıdır ( Amerikan Planlama Derneği, 2017 ).  
(URL 3)

Amerikan Planlama Derneği'nin “iyi komşuluk birimleri” için geliştirdiği yönlendirici ilkeler ve özellikler ise (Komşuluk birimi biçimi ve bileşenleri doğrultusunda) (Şekil 18)'te gösterilmiştir ( Amerikan Planlama Derneği, 2017 ).  
(URL 3)

Bu ilkelerle birlikte zamanımıza kadar gelişim göstermiş ve tarih boyunca evirilen mahalle birimi tasarım ölçütleri, nicel çerçevede ele alındığında aşağıda maddeler halinde sıralanmış ölçütlerle benzerlik teşkil etmektedir. Eğim gibi benzeri topoğrafik durumlar engel teşkil etmedikçe yürüme mesafesi 400,00 - 500,00 metre mesafelerle tanımlanmaktadır. Tanımlanan bu mesafeler komşuluk birimi sınırları belirlenmesi ve farklı kullanımlara erişebilirliğin sağlanması açısından önem arz etmektedir.

| <b>İyi bir Komşuluk Biriminin Sahip Olduğu Özellikler</b> (Amerikan Planlama Derneği, 2017) |                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                                                                                           | Mahallelinin günlük yaşantısına katkıda bulunacak çeşitli işlevsel nitelikleri barındıran alanlara sahip olmalıdır (konut, ticaret veya karma kullanım).                            |
| 2                                                                                           | Farklı ulaşım türlerini destekleyici nitelikte olmalıdır (yayalar, bisikletliler, özel araç kullanıcıları vb. için).                                                                |
| 3                                                                                           | Görsel olarak ilgi çekici tasarım ve mimari özelliklere sahip olmalıdır.                                                                                                            |
| 4                                                                                           | İnsan ilişkilerini ve sosyal etkinlikleri özendirici olmalıdır.                                                                                                                     |
| 5                                                                                           | Mahallelinin katılımcılığını özendirmeli ve güvenli bir çevre sağlamalıdır.                                                                                                         |
| 6                                                                                           | Sürdürülebilirliğe katkı sağlamalı ve iklim değişikliği nedeniyle taleplere cevap verebilmelidir.                                                                                   |
| 7                                                                                           | Hatırlanmaya / anılmaya değer bir karaktere sahip olmalıdır.                                                                                                                        |
| <b>İyi Bir Komşuluk Birimi İçin Yönlendirici İlkeler</b>                                    |                                                                                                                                                                                     |
| <b>Komşuluk Birimi Formu ve Bileşenleri</b>                                                 |                                                                                                                                                                                     |
| •                                                                                           | Komşuluk birimi, kolaylıkla fark edilebilen bir konumda mı? Sınırları tanımlı mı?                                                                                                   |
| •                                                                                           | Komşuluk birimi, bulunduğu konum üzerindeki doğal şartlara ve yakın çevresine uyum sağlayabilmiş mi?                                                                                |
| •                                                                                           | Komşuluk birimi içindeki farklı kullanımların birbirine uzaklığı ne kadar? Bu kullanımlar yürünebilir veya bisikletle ulaşılabilir mesafelerde mi? Yürüyerek veya bisiklete binerek |
| •                                                                                           | Komşuluk birimi, sosyal etkileşimi destekler nitelikte mi? Mahalleli bilinci mevcut mu?                                                                                             |
| •                                                                                           | Komşuluk birimi güvenli bir ortam yaratıyor ve güvenli olarak algılanabiliyor mu? Sokaklar çocuklar ve diğer kullanıcılar için güvenli mi?                                          |
| •                                                                                           | Binaların ölçekleri birbiriyle uyumlu mu?                                                                                                                                           |

Şekil 18. Komşuluk biriminin sahip olduğu özellikler (Amerikan Planlama Derneği, 2017)

Kaynak: (URL 3)

## B. Komşuluk Ünitesi İlkeleri Özet

Perry, bir komşuluk biriminin sahip olması gereken altı ilkeyi (Şekil 19)' de şöyle izah etmektedir (Perry, 1929'den aktaran, Kumlu ve diğerleri, 2018).

| <b>Komşuluk Birimi Tasarımını Yönlendiren İlkeler</b> ( Clarence Perry (1929 ) |                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                                                                              | Büyüklik Komşuluk birimi, bir ilköğretim okulunun hizmet edeceği nüfus düşünülerek planlanmalı ve alan sınırları da nüfus yoğunluğuna göre belirlenmelidir.                                                                  |
| 2                                                                              | Sınırlar Komşuluk birimini oluşturan sınırlar, ana caddeler tarafından sarılmalı ve trafik mahalle içine girmeden bu caddelerden akmalıdır.                                                                                  |
| 3                                                                              | Açık alanlar Küçük parklar ve eğlence-dinlence alanlarından oluşan bir sistem planlanmalıdır.                                                                                                                                |
| 4                                                                              | Kurum – kuruluş alanları Okul ve diğer kurum veya kuruluşlar, çepere de en iyi hizmeti verebilecek şekilde, komşuluk biriminin merkezi bir noktasında yer almalıdır.                                                         |
| 5                                                                              | Yerel dükkânlar Komşuluk birimi nüfusu için yeterli bir veya birden fazla alışveriş alanı, mahallenin çeperinde ve tercihen kavşakların yanında, diğer komşuluk birimlerinin de yararlanabileceği düşünülerek yer almalıdır. |
| 6                                                                              | İç Sokak sistemi İç sokak sistemi, komşuluk birimi içerisinde kolay ulaşımı sağlayacak nitelikte olup; yoğun trafiği komşuluk birimi içine almayacak şekilde planlanmalıdır.                                                 |

Şekil 19. Perry tarafından hazırlanan Komşuluk Ünitesi İlkeleri

Kaynak: ( URL 3 )

- **Okullar ve Erişim Çapları (Büyüklik)**

Bir yerleşim birimi gelişimi, bir ilkokulun normal olarak ihtiyaç duyduğu nüfus için konut sağlamalıdır; nüfusun yoğunluğuna bağlı olarak gerçek alanı tanımlamaktadır (Perry C. 1929).

Mahalleyi planlamak da mahalle birimini bu geniş meseleler dizisini sentezlemek ve ona ahlaki destek sağlamak için kullanılmıştır. Mahalleyi “asgari planlama birimi” olarak (Solow ve Copperman, 1948). Perry’yi “Planlama amacıyla mahallenin büyüklüğünün bir ilkokulun hizmet alanına göre belirleneceği varsayılmaktadır.” Mahallenin Planlaması, Perry’nin daha sonraki çalışmalarında geliştirdiği bir mahalle biriminin tanımından da alıntı yapmaktadır “ ortalama bir ailenin konut çevresindeki rahatlığı ve uygun gelişimi için ihtiyaç duyduğu tüm kamu tesislerini ve koşullarını kucaklayan alan” olarak tanımlanmaktadır ( Perry 1939 aktaran Brody, 2013).

Komşuluk Ünitesi İlkelerine göre bir ilkokul; konutlardan 500-750 m ortalama uzaklıkta yerleştirilmiştir ve ( merkezi ) ilkokul büyüklüğü yerleşim büyüklüğünü belirlemektedir. Önemli olan, bir mahallenin bir ilkokulu desteklemek için gereken ev sayısını içermesidir.

- **Kısımların Olası Komşuluk Birimleri Olarak Belirlenmesi (Sınırlar)**

Ünite her yönden arteri-yel sokaklarla sınırlandırılmalıdır ve trafikten geçmesini kolaylaştırmak için yeterince geniş olmalıdır (Perry C. 1929).

Trafik arterleri ( ana yollar) ünitenin sınırlarını oluşturur; ünite içinden, ünite dışına hizmet eden “Ana Yol” geçirilemez (Şanlı, 2016).

Perry, "Birimin her yönden ana caddelerle sınırlandırılması gerektiğini ve tüm trafikte baypas edilmesini kolaylaştıracak kadar geniş olması gerektiğini" öne sürmektedir.

Clarence Perry, kabul edilen diğer birçok normdan da bahsetmekte ve büyüklüğün bölgelerdeki nüfusa ve okulların kapasitesine göre farklılık gösterebileceği sonucuna varmaktadır, ancak “Milli Eğitim Derneği Okul Evi Planlama Komitesi” normlarını da savunmaktadır. Bu nedenle Perry, büyüklük prensibini şu şekilde önermektedir: "Her halükarda, tek bir ilkokul gerektirecek kadar insan barındırmalıdır, kesin şekil gerekli değil, ancak en iyisi tüm taraflar merkezden oldukça eşit uzaklıkta" olmalı ve birimin yarıçapı ( 400 metre ) olmalıdır. Liseler yerel topluluklar dışında başka faktörlerle ilgilenirler. Mahalle durumunda, liseler ilkokullar kadar kapsamlı değildir (Ünver, 2019).

- **Açık Alanlar ve Yeşil Alanlar**

İhtiyaçları karşılamak üzere planlanan küçük parklar ve rekreasyon alanları sistemi oluşturulmuştur (Perry C. 1929). Komşuluk Ünitesi ilkelerine göre; yerleşim alanının yaklaşık %10'u açık/yeşil rekreasyon ve spor alanları olarak ayrılmaktadır. Belirli bir mahallenin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde planlanan küçük parklar ve rekreasyon alanlarından oluşan bir sistem sağlanmalıdır.

Yerleşme alanının yaklaşık %10'unu açık/yeşil rekreasyon ve spor alanı olarak ayrılır (Şanlı, 2016).

- **Kurumsal Yapılar ( Kurum Yerleri )**

Birimin sınırları ile çakışan okul ve hizmet alanlarına sahip diğer kurumların yerleri, merkezi bir nokta veya ortak alan hakkında uygun şekilde gruplandırılmalıdır (Perry C. 1929).

Kurumsal yapılar okul ve diğer hizmet donanımı en erişilebilir noktaya konutlardan ortalama 500-700 m uzaklıkta konumlandırılır.

Komşuluk Ünitesi İlkelerine göre; sağlık ve diğer hizmet donanımları en erişilebilir noktalara yerleştirilmelidir.

- **Alışveriş ve Ticaret Alanları (Yerel Dükkânlar)**

Hizmet edilecek nüfus için yeterli olan bir veya daha fazla alışveriş bölgesi, birimin çevresine, tercihen trafik kavşaklarına ve bitişik mahallelerin benzer bölgelerine bitişik olarak yerleştirilmelidir (Perry C. 1929).

O günün şartlarında zamanlarının çoğunu evde geçiren ev hanımları, çocuklar ve hizmetçiler için eve yürüme mesafesinde alışveriş yapmanın faydalı olduğu ileri sürülmüştür. Bir mahallede, günlük ihtiyaçlara uygun perakende alanı bulunmalıdır ancak büyük satış mağazalarının şehir merkezlerinde olması gerekmektedir.

“Perry ayrıca tespitinde her 100 kişiye 50 perakende satış alanı içermesidir. Perry, 6.000 kişilik bir mahallede yaklaşık 70 mağaza, bir banka, 10 garaj ve 3.000 ft toplam perakende cephesi olması gerektiğini öne sürmektedir. (Brody, 2013).

"Hizmet edilecek nüfus için yeterli olan bir veya daha fazla alışveriş bölgesinin, birim şartlarında, tercihen trafik kavşaklarında ve komşu mahallenin benzer semtlerine bitişik olarak yerleştirilmesi gerekmektedir” ( Perry 1929 aktaran Ünver, 2019 ).

Komşuluk Ünitesi alanında günlük ihtiyaçların karşılandığı yerel dükkânlar olmalı ve bu dükkânların bir kenardan ana yolla bütünleşmesi sağlanmalıdır (Şanlı, 2016).

- **İç Sokak Sistemi ( İç Ulaşım ve Yol Düzeni )**

Her bir otoyolun olası trafik yüküyle orantılı olduğu özel bir sokak sistemi ve bir bütün olarak sokak ağı, ünite içindeki dolaşımı kolaylaştırmak ve trafik yoluyla kullanımını engellemek için tasarlanmalıdır (Perry C. 1929).

Mahalle Birimi kavramının son ilkesi “ birime özel bir cadde sağlanmalı her otoyol olası trafik yüküyle orantılı olmalı ve cadde ağı bir bütün olarak birim içinde dolaşımı kolaylaştıracak ve cesaretini kırarak şekilde tasarlanmalıdır. Trafik yoluyla kullanımı” daha hızlı otomatik hızları destekleyen cadde genişletmeleri için çağdaş modanın bir oyunu olarak tanımlanmaktadır. Perry, arabaların mahallelerin kenarlarında otobanlara sahip olabileceğini, ancak mahallelerdeki caddelerin mahallerin kendisi için olması gerektiğini savunmuştur ( Brady, 2019 ).

"Üniteye özel bir cadde sistemi sağlanmalı, her otoyol olası trafik yüküyle orantılı olmalı ve caddeler ağı bir bütün olarak Ünite içinde dolaşımı kolaylaştıracak ve trafik yoluyla kullanımını engelleyecek şekilde tasarlanmalıdır " ( Ünver, 2019 ).

İç yollar yerel trafiğe bağlı ve değişik ölçülerde (otopark düzeni gözetilmeli) olabilir. Yaya ve bisiklet ulaşımı hem özel bir sistem olarak hem de tüm ulaşım sistemlerinde İç Sokak Sistemi ile bütünleştirilerek geliştirilmelidir ( Şanlı, 2016 ).

- **Bölüm Sonucu**

Komşuluk Ünitesi insanların günlük ihtiyaçlarını yürünebilir erişim mesafesinde gidebilecekleri alan ve nüfus hacmidir. İlkokul merkez kabul edilerek yaklaşık 3500-7000 nüfusunu kapsayan alan olarak kabul edilebilir.

Ebenezer Howard'ın Bahçe Kent kavramından sonra Clarence Perry tarafından geliştirilerek günümüze kadar gelmiştir. Yeni şehircilik hareketinde de Komşuluk Ünitesi kavramının geliştirilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. Farr tarafından üç dönemde ele alınmaktadır. İlk dönem Clarence Perry dönemi, ikinci dönem Duany ve Plater –Zyberk tarafından incelenen ulaşım odaklı ve üçüncü dönem ise Farr tarafından geliştirilmiştir.

2001 yılında Yeni Şehircilik Kongresinde Komşuluk Ünitesi ilkeleri kabul edilmiştir.

Sonuç olarak Komşuluk Ünitesi İlkeleri Okullar ve Erişim Çapları (Büyükük), Sınırlar, Açık Alanlar, Kurum-Kuruluşlar, Yerel Dükkânlar ve İç sokak Sistemi olarak altıya ayrılmıştır.



#### IV. ATAÖÖ'ÖN KÖŞÖLÖK İLKELERİ BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölüm yaygın olarak bilinen temel altı ilke esas alınarak hazırlanmış olup bu çerçevede Ataköy yerleşim alanı değerlendirilecektir. Ataköy yerleşim alanı kısım olarak 1. Kısım, 2. Kısım, 3-4. Kısım, 5. Kısım, 7-8. Kısım, 9-10. Kısım ve 11. Kısım olarak değerlendirilmiştir. Bu kısımlar Okullar ve Erişim Çapları (Büüklük), Kısımların Olası Komşuluk Birimleri Olarak Belirlenmesi ( Sınırlar ), Açık Alanlar ve Yeşil Alanlar, Kurumsal Yapılar (Kurum Yerleri), Alışveriş ve Ticaret Alanları ( Yerel Dükkanlar ) ve İç Sokak Sistemi ( İç Ulaşım ve Yol Düzeni ) olarak değerlendirilmiştir.

##### A. Okullar ve Erişim Çapları ( Büüklük )

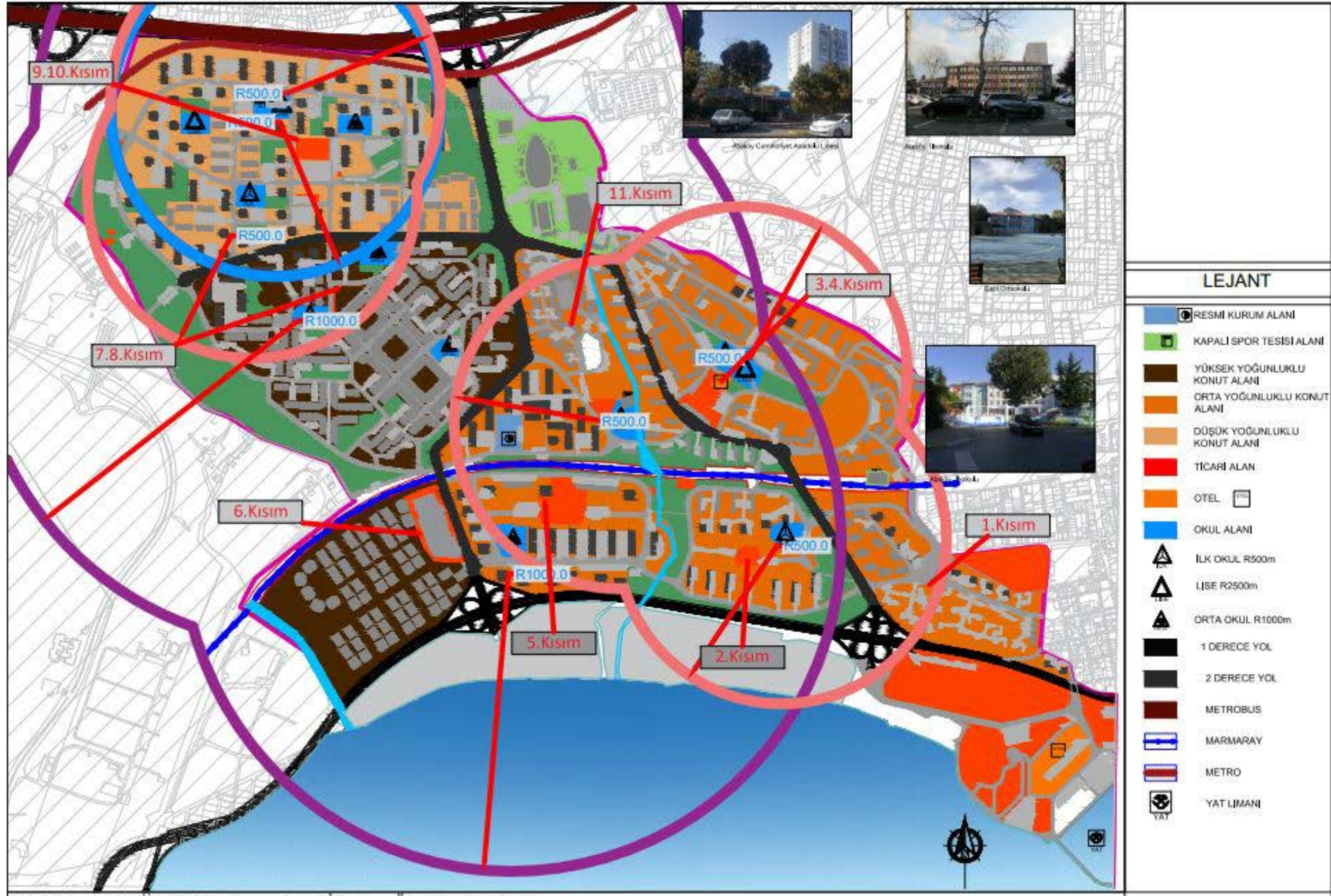
Çizelge 2. İlkokullar listesi

| Okullar                    | Derslik Sayısı | Kapasite | Konum        | Mahalle Nüfusu |
|----------------------------|----------------|----------|--------------|----------------|
| Yapı Kredi İlkokulu        | 20             | 750      | 2-5-6. Kısım | 14,167         |
| Ataköy İlkokulu            | 11             | 306      | 1-2. Kısım   | 1691           |
| Ataköy Ortaokulu           | 25             | 941      | 7-8-9. Kısım | 26,411         |
| Muhittin Üstündağ İlkokulu | 14             | 387      | 3-4. Kısım   | 8254           |
| 60.yıl Ataköy İlkokulu     | 34             | 438      | 11. Kısım    | 8254           |

Kaynak: (Çizim: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Okullar açısından değerlendirildiğinde 1-2. Kısımlarda İlkokulu, 2-5-6. Kısımlarda Yapı Kredi İlkokulu ve, 7-8-9-10. Kısımlarda Ataköy Atatürk Ortaokulu ile Medeni Berk İlköğretim Okulu bulunduğu tespit edilmiştir, ( Çizelge 2 ve Şekil 21). Bu nedenle Komşuluk Ünitesi ilkeleri bakımından yeterli sayılan 500-750 m ortalama uzaklık ölçütlerini sağladığı görülmüştür. İlkokullar kısımların odak noktalarında olup konutlara yakın ve yaya ulaşımı kolaydır (Şekil 20).





Şekil 20. Ataköy'de Eğitim Kurumları ( İlk Orta Öğretim Dağılımı)

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)





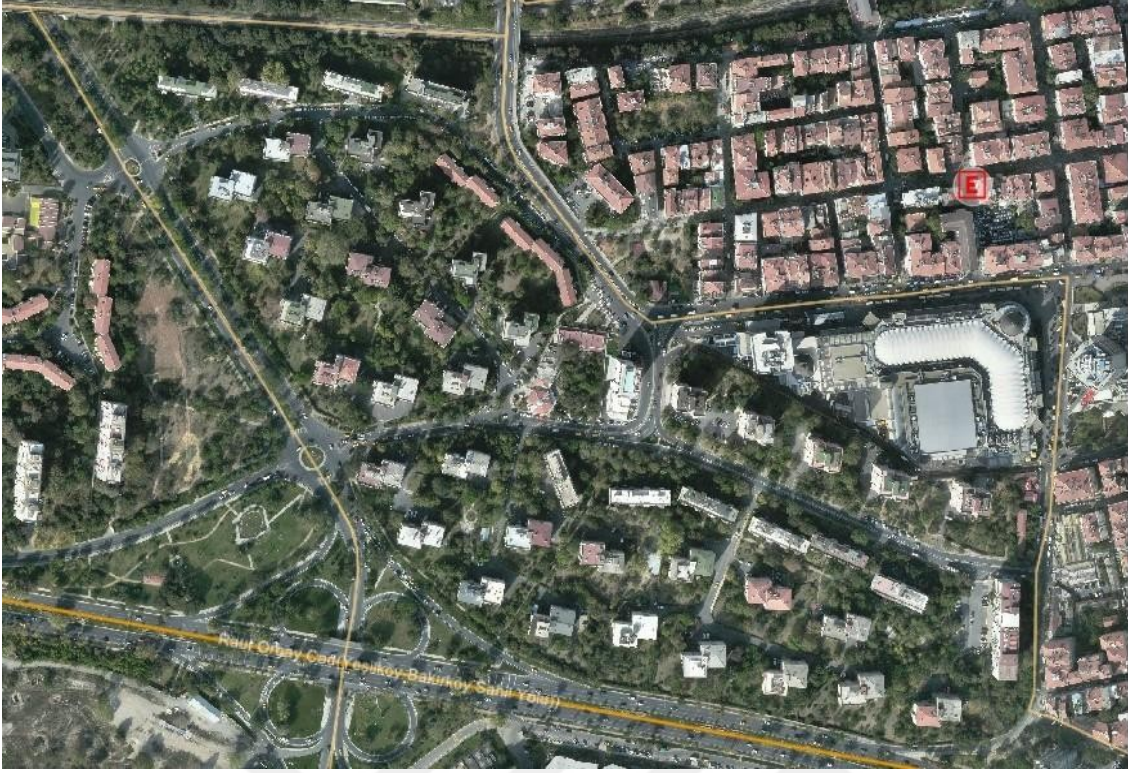
Şekil 21. Ataköy yerleşim alanındaki İlkokul

Kaynak: (Yazar tarafından çekilmiştir.)

#### **B. Kısımların Olası Komşuluk Birimleri Olarak Belirlenmesi (Sınırlar)**

Ataköy yerleşim alanının sınırları ana yollar ve sahile uzanan yollar belirlemektedir. Kuzeyde D100 karayolu, doğusunda Bakırköy, batıda Yenibosna ve güneyde sahil yolu ile sınırları belirlenmiştir.

1.Kısım: Güneyde Kennedy Caddesi, batıda Strassborg Caddesi, doğuda ve kuzeyde Bakırköy ilçesi ile sınırlandırılmaktadır. Trafik yolları 1. Kısım sınırlarını oluşturmaktadır (Şekil 22).



Şekil 22. 1.Kısım Hava Fotoğraf

Kaynak: (URL 4)

Trafiğin hızlı aktığı ana arterler bulunmaktadır. Strasburg caddesi ve sahil tarafından Kennedy Caddesi hızlı trafik akışını sağlamaktadır. Ana yollar ünite dışından geçmiştir. Araç yolları yapı etraflarından çevrelenerek yeşil alanlara ve yürüme yollarına etkisi önlenmiştir. Yapılar arası uzaklıklar büyütülerek görüş açıları büyük tutulmuştur. Açıklıklar pasif ve aktif yeşil alanlarla doldurularak binalar arasında sınırlandırma yapılmıştır.

2.Kısım: Doğuda Strassburg Caddesi, güneyde Kennedy Caddesi, kuzeyde Marmaray Hattı ve batıda 5. Kısım ile sınırlandırılmaktadır (Şekil 23).

3.- 4. Kısımlar: Güneyde Halkalı-Sirkeci Marmaray Hattı, batıda Adnan Kahveci Bulvarı, doğuda Bakırköy ve kuzeyde E 5 Karayolu bulunmaktadır. Bloklar arasındaki yeşil alanlar, ortak kullanım alanları olarak planlanmıştır.



Şekil 23.2- 5 Kısımları Hava Fotoğrafi

Kaynak: (URL 4)

Uygulamada, bazı blokların çevrelerine bahçe çitleri konduğu, otopark girişlerine bariyerler yerleştirilerek arazi kullanımının sınırlandırıldığı görülmektedir.

5. Kısım: Kuzeyde Halkalı - Sirkeci Marmaray Hattı, doğuda Strasburg Caddesi, batıda Adnan Kahveci Bulvarı ve güneyde Kennedy Caddesi bulunmaktadır.

Yeşillikler ve çitler ana ve ara yolları ayırmıştır. Çarşıdan dolayı yaşayanlar ortak bir alana yönelmişlerdir. Yaya ve taşıt akslarıyla güzergâh yapılmıştır. Otopark yerleri, çocuk oyun alanları ve yürüyüş yollarıyla da bir ağ oluşturulmuş, yerleşimde lineer bir düzen oturtulmuştur.

7. - 8. Kısımlar: Kuzeyde Uğur Mumcu Bulvarı, doğuda Adnan Kahveci Bulvarı, güneyde Halkalı Sirkeci Marmaray Hattı ve batıda Ayamama Deresi ile sınırlanmıştır.

9. – 10. Kısımlar: Batıda Ayamama Deresi, doğuda Mustafa Sarıçiçek Bulvarı, kuzeyde D100 Karayolu ve güneyde Uğur Mumcu Bulvarı ile sınırlanmıştır.

Alanda ana ve tali yollar site sınırlarını belirlemektedir. Çitler ile sınırlar keskinleştirilmiş, ortak kullanımdan uzaklaşmıştır (Şekil 24). Site dışına hizmet eden yollar bulunmamaktadır. Bloklar arası yaya yolları mevcuttur.

11. Kısım: Kuzeyde Uğur Mumcu Bulvarı, Batıda Adnan Kahveci Bulvarı, Doğuda Strasburg Caddesi ve güneyde Halkalı Sirkeci Marmaray Hattı ile sınırlanmıştır.

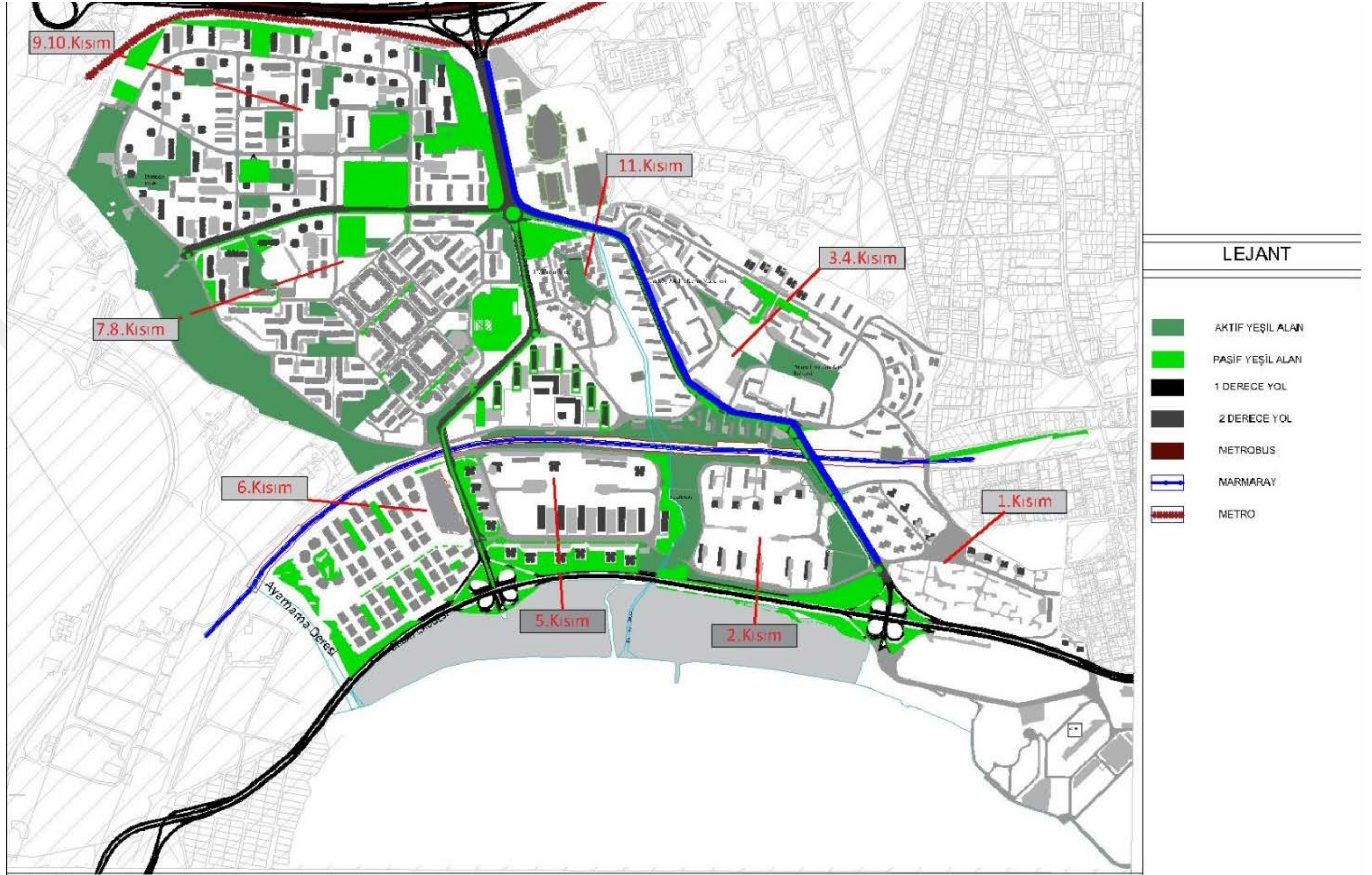
Ataköy’de ana trafik arterlerinde trafik hızlı akmaktadır. Ancak yapı adaları içinde bulunan bloklar kendi iç bahçelerine bakmakta olup binalarla ana arterler arasındaki bağlantılar son derece minimum seviyedir. Ana arterlere komşu yapı adalarının çevreleri genellikle yeşillendirilmiştir.



Şekil 24. Site sınırlarının çitlerle vurgulanması Fotoğraflar: (Yazar tarafından çekilmiştir.)

### C. Açık Alanlar ve Yeşil Alanlar

Çizelge 3’de görüldüğü üzere Ataköy yerleşim alanındaki parkların çoğu toplu konut bahçesi olarak görülmektedir. Diğer parklar semt parkı özelliği taşımakta olup, yerleşim alanlarında yaşayan insanlar dışında komşu semt olan Şirinevler’de yaşayan insanlar tarafından ziyaret edilmektedir. Bu parklarda çeşitli spor alanları ve sivil toplum örgütlerinin temsilcilikleri de bulunmaktadır. Bu bağlamda Çizelge 3 incelendiğinde 7-8-9-10. Kısımlarında kişi başına düşen yeşil alanın fazla olduğu, buna karşın en az 1. Kısımda yeşil alan miktarı olduğu görülmektedir (Şekil 25).



Şekil 25. Ataköy’de Yeşil Alanlar

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



Çizelge 3. Ataköy Çalışma Bölgesi mahalle bazında Alan, nüfus ve aktif yeşil alan bilgileri

| Kısım                        | Çocuk Oyun Alanı                | Nüfus | Kişi Başı aktif yeşil alan (m2/ kişi) | İstanbul genelinde kişi başı aktif yeşil alan (m2 / kişi ) |
|------------------------------|---------------------------------|-------|---------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1. Kısım Genel Toplam        | 5 adet / 11160 m <sup>2</sup>   | 1691  | 6,6 m <sup>2</sup> /kişi              | 1,7 m <sup>2</sup> /kişi                                   |
| 2-5-6. Kısım Genel Toplam    | 10 adet / 54227 m <sup>2</sup>  | 14167 | 3,8 m <sup>2</sup> /kişi              | 1,7 m <sup>2</sup> /kişi                                   |
| 3-4-11. Kısım Genel Toplam   | 3 adet / 23794 m <sup>2</sup>   | 8254  | 2,88 m <sup>2</sup> /kişi             | 1,7 m <sup>2</sup> /kişi                                   |
| 7-8-9-10. Kısım Genel Toplam | 40 adet / 419404 m <sup>2</sup> | 26411 | 15,87 m <sup>2</sup> /kişi            | 1,7 m <sup>2</sup> /kişi                                   |
| Ataköy Çalışma Bölgesi       | 58 adet / 508595                | 40048 | 12,69 m <sup>2</sup> /kişi            | 1,7 m <sup>2</sup> /kişi                                   |

Kaynak: ( Kısar, 2004)

Ataköy yerleşim alanı genelinde her mahallede aktif yeşil alanlar bulunmaktadır. Ayrıca yapı adalarında blokların arasında otopark ve yürüyüş yollarının bulunduğu kısımların tümü pasif yeşil alanlar olarak kullanılmaktadır. Alanda site yapılanması olduğu için yeşil alanlar çitlerle ayrılmıştır. Bu durum sitenin özel yeşil alanlarını oluşturmaktadır.

Ataköy'ün aktif ve pasif yeşil alanları Ataköy'ü Ataköy yapan unsurlardan biridir (Şekil 26). Çok düzenli bir şekilde yapılanmış olan spor alanları, cep parklar ve doğal yeşil alanlar oldukça fazladır (Şekil 27). Rekreasyon alanları, çocukların dışarıda oynayacağı bahçeler, Sinan Erdem Spor salonu, farklı spor kompleksleri gibi alanlar mahalleleri birbirine bağlamaktadır.

Siteler otopark sorununu kendi içerisinde çözmeye çalışsa da yeterli olmadığı için yol kenarlarında boş alanlar otopark yeri olarak kullanılmaktadır. Otopark sayısının az olması nedeniyle alanlarda ücretli otoparklar yapılmıştır.

Sonuç olarak Ataköy yerleşim alanında yeterli oranda yeşil alanın bulunduğu tespit edilmiştir. Bu yerleşim alanındaki yeşil alan miktarı İstanbul'un diğer yerleşim alanından daha fazla olduğu görülmektedir.



Şekil 26. Ataköy aktif ve pasif yeşil alanlar

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



Şekil 27. Spor alanları

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)

#### **D. Kurumsal Yapılar ( Kurum Yerleri )**

Komşuluk ilkesine göre kurumsal yapılar çepere hizmet edecek şekilde düzenlenmelidir. Ataköy yerleşim alanının kurumsal yapıları, kısımların farklı dönemlerde yapılmasından dolayı farklı şekillerde yerleşime sahiptir. 1. ve 2. Kısımlarda kurumsal yapı bulunmamaktadır.

3 – 4. Kısım: 4. Kısım çarşı bölgesinde Telekom binası bulunmaktadır. Ataköy D100 ana bağlantı noktasında şehrin bütününe hitap eden Sinan Erdem Spor Tesisleri bulunmaktadır.



| LEJANT                                                                              |               |                                                                                     |              |                                                                                       |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | Eğitim Alanı  |  | Yüksek Konut |    | Alçak Konut      |
|  | Ticaret Alanı |  | Orta Konut   |    | Aktif Yeşil Alan |
|                                                                                     |               |                                                                                     |              |  | Dini Tesis       |
|                                                                                     |               |                                                                                     |              |  | Kamu Alanı       |

Şekil 28. Ataköy 5 Kurumsal Yapılar

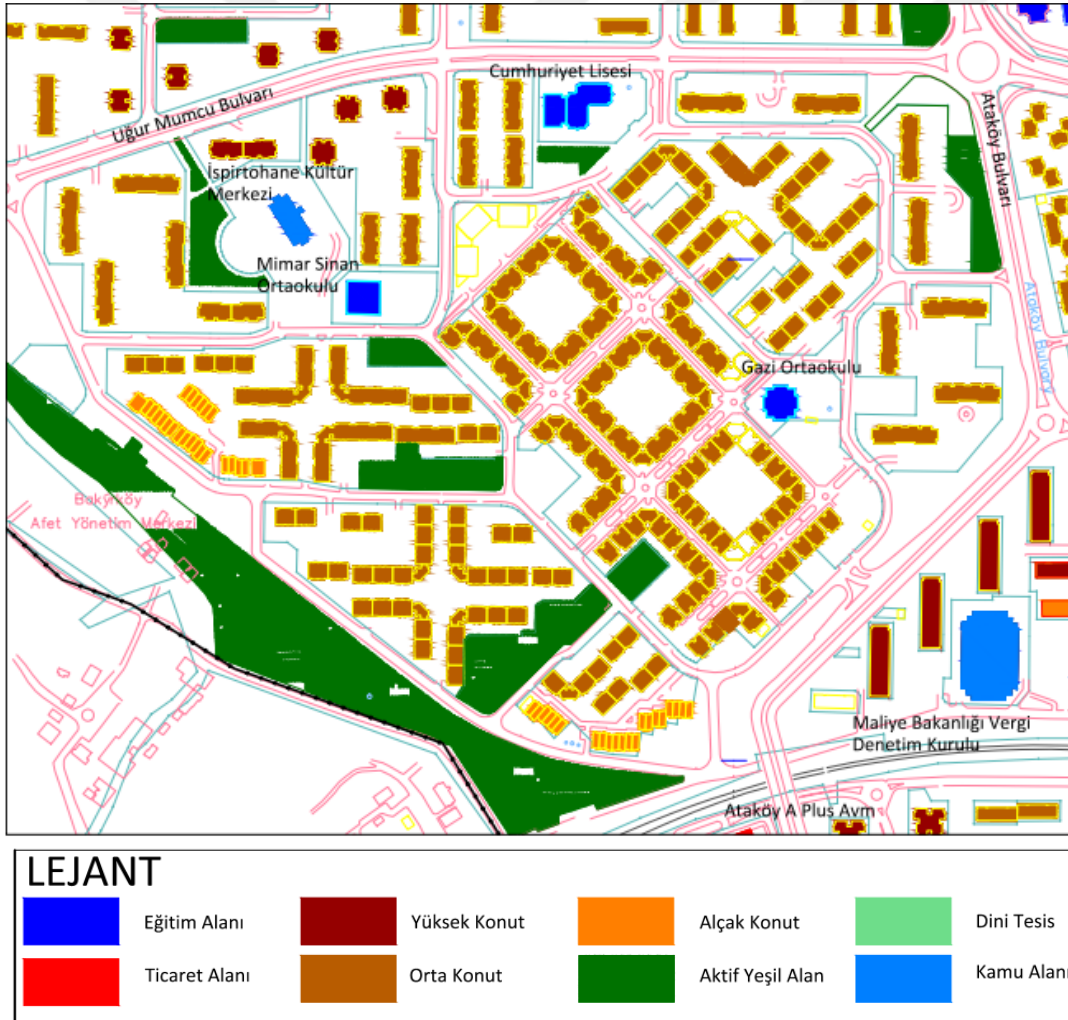
Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

5.Kısım: Bu kısımdan kurumsal alanlara yürüme mesafesinde gidilmektedir. Maliye Bakanlığı Vergi Denetim Kurulu, Sağlık Ocağı, Ataköy Ömer Duruk Camii, 5. Kısım Polis Karakolu, Evlendirme Memurluğu bu kısımdaki Kurumsal Yapılardır (Şekil 28-29)



Şekil 29. Ömer Duruk Camii ve Baymer Aile Sağlığı Merkezi

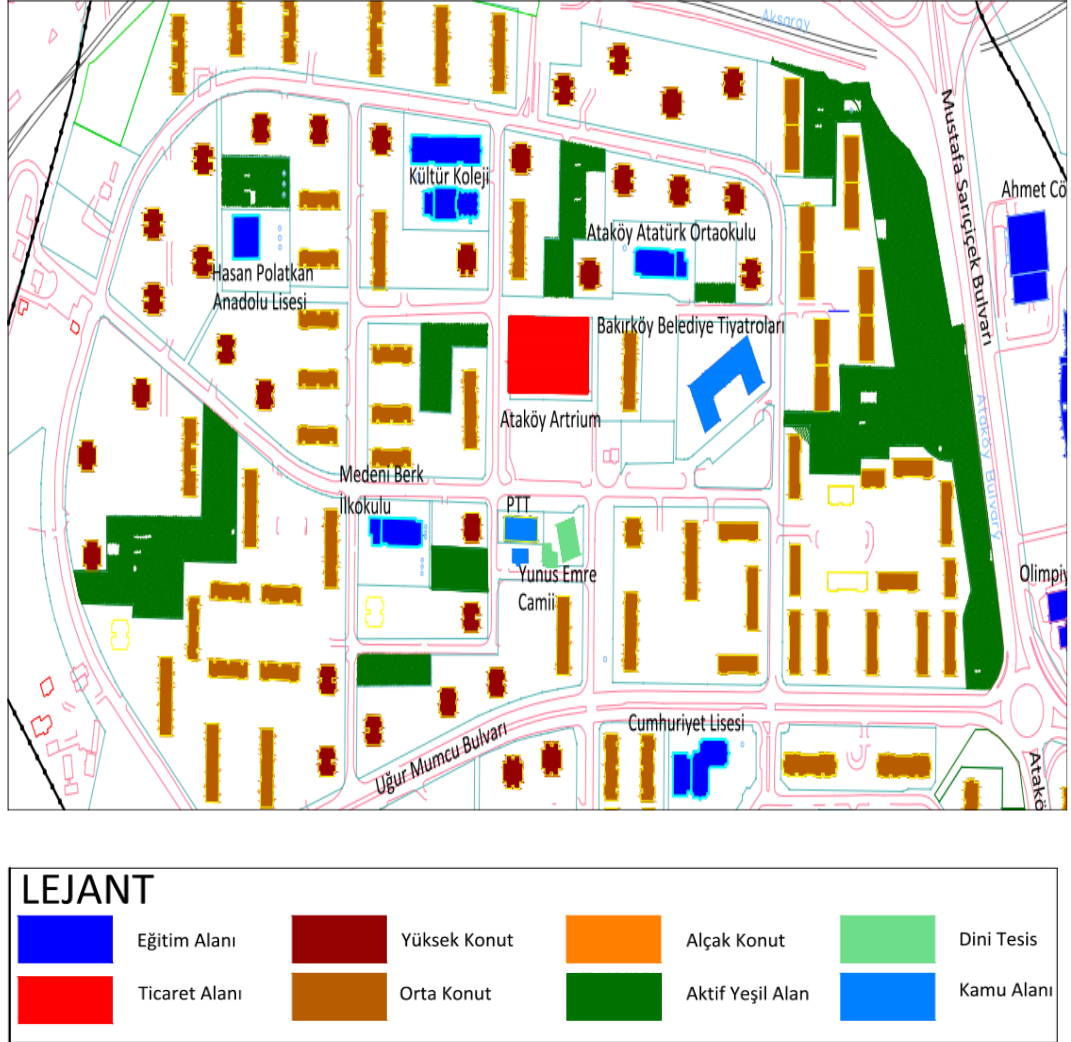
Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



Şekil 30. Ataköy 7-8 Kurumsal Yapılar

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

7 – 8 Kısımlar: Bu mahallede kurumsal yapılar alanda erişilebilir lokasyonlarda bulunmaktadır. Binalar yürüme uzaklığında olduğu için erişilebilirlik açısından uygundur. Bakırköy Belediyesi Zabıta Müdürlüğü ve İspirtohane Kültür Merkezi bu kurumlar arasında yer almaktadır (Şekil 30).



Şekil 31. Ataköy 9-10 Kurumsal Yapılar

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

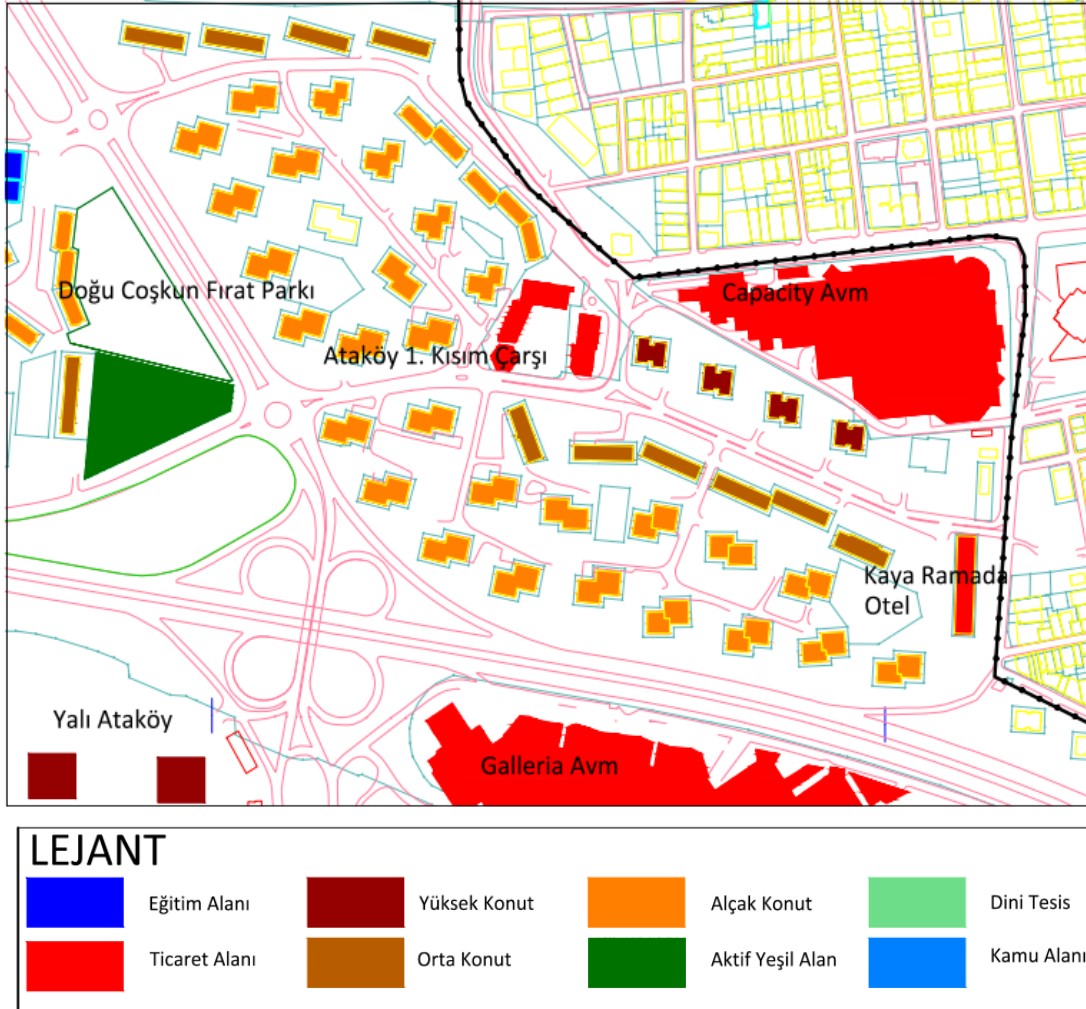
9 – 10 Kısımlar: Bu kısımda Yunus Emre Camii, Yunus Emre Kültür Merkezi, ve Ataköy 9. Kısım Aile Sağlığı Merkezi, bulunmaktadır (Şekil 31).

11. Kısım: İstanbul Emniyet Müdürlüğü Ek hizmet binası bulunmaktadır.

Sonuç olarak Ataköy yerleşim alanına kısımlar bazında yürüme mesafesinde gidildiği tespit edilmiştir.

### E. Alışveriş ve Ticaret Alanları ( Yerel Dükkânlar)

Ataköy yerleşim alanında büyük alışveriş merkezleri, çarşılar ve büfeler yer almaktadır. Günlük gereksinmelerin karşılandığı ticaret alanları oturan sakinlerin yürüyüş mesafesinde olup ana yollarla bütünleşmiştir.



Şekil 32.1. Kısım Çarşısı Vaziyet Planı

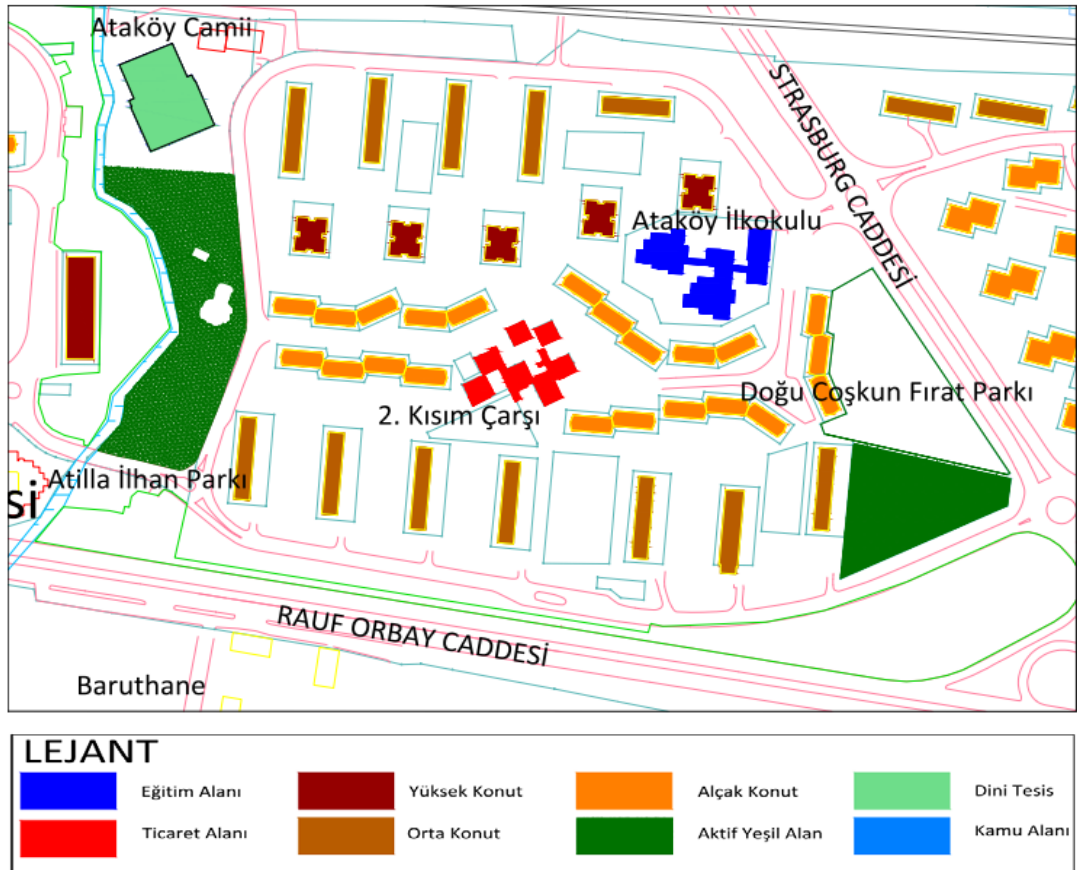
Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



Şekil 33.1. Kısım Çarşısı

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)

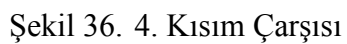
1. Kısım: Konutların temel ihtiyaçlarına kolayca erişebilecekleri tek katlı dükkânlar bulunmaktadır. Merkezde bulunan çarşı eşit yürüme mesafesinde bölge geneline hizmet etmektedir. 1. Kısımda kafe ve restoranlar bulunmaktadır ( Şekil 32-33)



Şekil 34.2. Kısım Çarşısı Vaziyet Planı

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



60

3. - 4. Kısımlar: Merkezinde dükkânlar, bankalar ve kafelerin yer aldığı çarşı bölgesi planlı olarak oluşturulmuştur. 4. Kısımda merkezi çarşı kısmı dışındaki binalar sadece konut blokları olarak planlanmıştır (Şekil 35-36). Ancak zaman içinde ihtiyaçlardan doğan değişiklikler olduğu, zemin katların özellikle ana arterlere yakın bölgelerde ticari fonksiyonlarla kullanıldığı gözlenmektedir. Önceden konut olarak planlanan bağımsız bölümler bakkal, büfe, kuaför, veteriner, doktor muayenahaneleri vb. fonksiyonlarla kullanılmaktadır.



| LEJANT                                                                              |               |                                                                                       |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | Eğitim Alanı  |    | Yüksek Konut     |
|  | Ticaret Alanı |    | Orta Konut       |
|                                                                                     |               |    | Alçak Konut      |
|                                                                                     |               |    | Aktif Yeşil Alan |
|                                                                                     |               |  | Dini Tesis       |
|                                                                                     |               |  | Kamu Alanı       |

Şekil 37. 5. Kısım Ticari Alan

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



Şekil 38.5. Kısım Çarşısı

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)

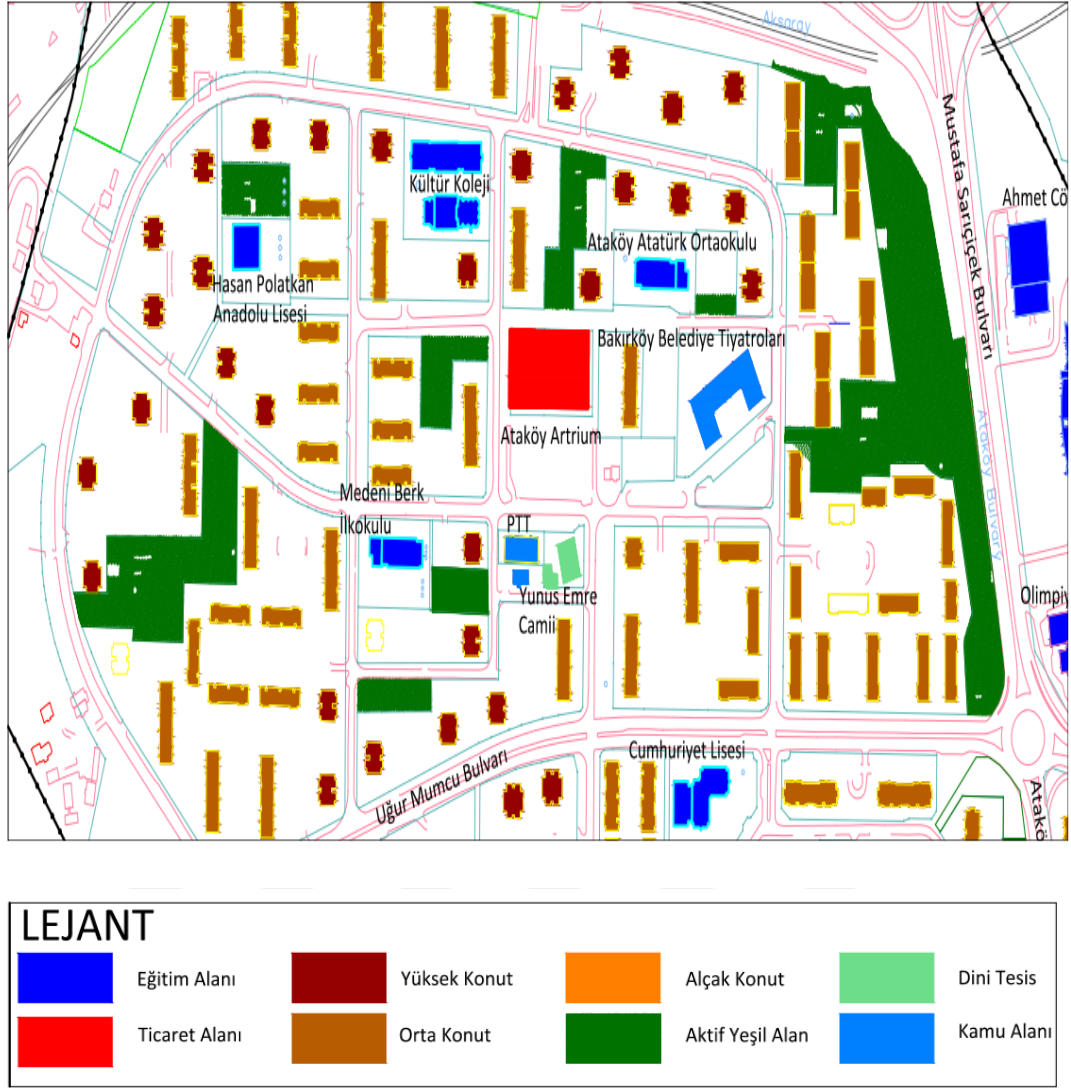
5. Kısım: Konut bloklarının altında ticari fonksiyonlar bulunmaktadır. Yaya yolları üzerinde yer yer büfeler bulunmaktadır. Ticari alanlar Ataköy 5. Kısım Çarşısında yer almaktadır (Şekil 37-38)

7. - 8. Kısımlar: Bu kısımda konutların altında ticari kullanımlar bulunmaktadır.



Şekil 39. Atrium Alışveriş Merkezi

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)



Şekil 40. Ataköy Atrium Alışveriş Merkezi

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

9 – 10 Kısımlar: Bu alan ticari kullanımlar açısından zengindir. Atrium Alışveriş Merkezi alanın merkezinde bulunmakta ve ulaşılabilirlik açısından iyi konumlanmaktadır (Şekil 39-40). Alanda diğer yapılara göre yeni yapılan binaların altında da ticari kullanımlar mevcut değildir. Yaşayanların gündelik ihtiyaçlarını sağlayacak büfeler bulunmaktadır.

11. Kısım: Diğer kısımlar gibi konut kullanımlarının altında ticari fonksiyon bulunmaktadır. Bu kısımda çarşı bulunmamaktadır.

Ataköy yerleşim alanında genel olarak ortaya çıkan gereksinimler sebebiyle zemin katlarda ticari fonksiyonların yer aldığı tespit edilmiştir. Kısım bazında da

çarşıların olduğu görülmüştür. Bu fonksiyonlara yürüme mesafesinde gidildiği tespit edilmiştir.

#### **F. İç Sokak Sistemi ( İç Ulaşım ve Yol Düzeni )**

Siteler içerisindeki ara yollara kapalı ve otopark olarak yeşil alanlarla düzenleme yapılmıştır. Metro, Metrobüs ve Marmaray Tren istasyonları aktif olarak kullanılmaktadır. Ulaşım kentin çevresindeki ana yollarla sağlanmaktadır. Bisiklet yolları planlanmış, fakat yoğunlukta kullanılmamaktadır. Ataköy yerleşim alanının ulaşım haritası Şekil 41’de görülmektedir.

1.Kısım: Siteler arasında yaya yolları bulunmaktadır. Sahil kenarında anayol trafik yoğunluğu yönünden mahallenin ulaşım yoğunluğunu azaltmaktadır. Bisiklet otoparkı bulunmasına rağmen bisiklet yolu yapılmamıştır. Siteler içerisinde açık otopark bulunmamaktadır ve dışarıdaki araç trafiğine kapalı sistem oluşturulmuştur



Şekil 41. Konutların kapalı özel otoparkları

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)

Sitelerin bir kısmı yeşil setler ile birbirinden ayrılmış durumdadır. Aradaki yollar ana yola bağlantılı olarak tasarlanmıştır.

2.Kısım: Bu etap tamamen ana yollarla çevrilmiş olup kendi içinde yaya yolları bulunmaktadır. Araç trafiğine açık olduğu görülmüştür. Sitelere özel otoparklar bulunmaktadır.

3. – 4 Kısımlar: Bütününde güvenli ve sakin yaya yolları bulunmaktadır. Bölgenin kent merkezine bağlantısını sağlayan D100 Otoyolu, Marmaray, Metro ve Metrobüs durakları bulunmakta olup, bu semtin ulaşımını kolaylaştırmaktadır. Ana arterlerden belediye otobüsü, minibüs ve dolmuş hatları geçmektedir. Anayollardan tali bağlantı yolları ile yapı adalarının arasında bulunan konutlara ve otoparklara erişilmektedir. Tüm konut bloklarının arasında yeterli yaya yolları planlanmış olup, tüm duraklara okullara ve rekreasyon alanlarına yaya ulaşımı mümkün kılınmıştır.

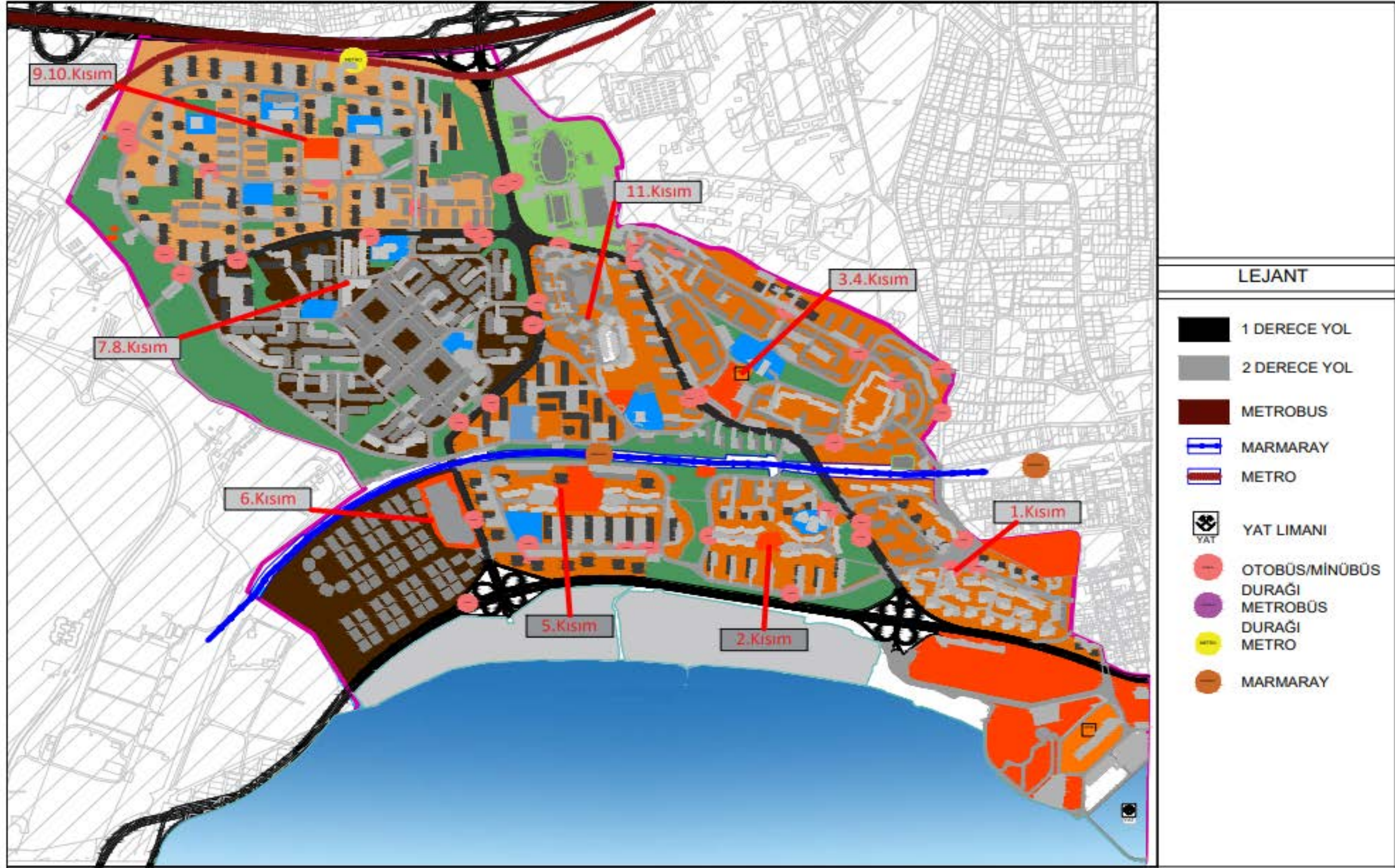
5. Kısım: A Plus Alışveriş Merkezi'ne taşıt ulaşımı sağlayacak bağlantı köprüsü bulunmaktadır ( Şekil 43). Yaya yolları ve siteler arasında pasif yeşillikler bulunmaktadır.



Şekil 42. Bağlantı köprüsü

Kaynak: (Fotoğraf: Yazar tarafından çekilmiştir.)





Şekil 43. Ataköy Ulaşım Haritası

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)





Şekil 44. Orta avlu

Kaynak: (Fotoğraf: Yazar tarafından çekilmiştir.)

Önemli bağlantı aktarım noktaları olan Marmaray durağı ve Metrobüs duraklarına yaya yolunda yürünerek gidilebilmektedir. Yeşillikler sahil yolunun gürültüsünü engellemiştir. Anayol tarafı binaları demir tellerle ayrılmıştır. Bu bölümde de bisiklet park alanı vardır, ancak bisiklet yolu bulunmaktadır.

7. – 8. Kısımlar: Bu kısımda ana yapı araç trafiğine açık olmayan sokaklar ve küçük meydancıklar oluşturmakta ve bu sokak ve meydanları tanımlayan bir ağ sisteminde yer alan konut adalarının oluşturduğu çerçevenin içinde yarı-kamusal bahçeler yer almaktadır ( Şekil 44 ). Meydancıkların dört köşesindeki apartman bloklarının zeminlerinde ikişer alan bakkal, kuaför, restoran, veteriner kliniği gibi ticaret ve hizmet alanlarına ayrılmıştır.



Şekil 45. Metro ve Metrobüs

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)

9 – 10. Kısımlar: Alanda Metro ve Metrobüs istasyonları bulunmaktadır (Şekil 45). Bu kısım ulaşım yönünden güçlüdür.

Anayollar ile sitelerin sınırları belirlenmiştir. Siteler arasında kalan dar yaya yolları ile yaya aksı sağlanmaktadır (Şekil 46). Bisiklet yolları yaya yollarının bölünmesiyle elde edilmiş, mavi boya ile çizilmiştir. Siteler yeşil alan yönünden çok zengindir, ortak alanlarda da çam ağaçları pasif yeşil alanlar oluşturmaktadır



Şekil 46. Siteler arası yeşil alan

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)

11. Kısım: Kendi içinde yaya yolu olan dolaşım ağı ile yer yer yeşil alanların kapladığı görülmüştür. Araç trafiğine kapalı sistemi vardır.

#### • Bölüm Sonucu

Ataköy yerleşim alanı okullar açısından değerlendirildiğinde yeterli bulunmuştur.

Sınırlar açısından değerlendirildiğinde komşuluk birimini oluşturan hudutlar, ana caddeler tarafından sarılmalı ve trafik mahalle içine girmeden bu caddelere yönelmelidir. Üniteler içinde ana yol geçirilemez.

Ataköy yerleşim alanında yeterli oranda yeşil alanın bulunduğu tespit edilmiştir. Bu yerleşim alanındaki yeşil alan miktarının İstanbul'un diğer yerleşim alanından daha fazla olduğu görülmektedir.

Kurumsal yapılar bakımından değerlendirildiğinde yürüme mesafesinde gidildiği görülmüştür.

Ataköy yerleşim alanında genel olarak ortaya çıkan gereksinimler sebebiyle zemin katlarda ticari fonksiyonların yer aldığı tespit edilmiştir. Kısım bazında da çarşıların olduğu görülmüştür. Bu fonksiyonlara yürüme mesafesinde gidildiği tespit edilmiştir.





## V.YENİ ŞEHİRCİLİK İLKELERİ

Bu bölümde Yeni Şehircilik Kavramı, tasarım kuralları ve Yeni Şehircilik İlkeleri anlatılmıştır. İlk başta kabul edilen 27 ilke daha sonra Komşuluk Ünitesi ilkeleri de kabul edilerek on ilke olarak anlatılmıştır.

### A. Yeni Şehircilik Kavramı Özet

Yeni Şehircilik, Modernist hareketten bu yana ABD'de mimarlık ve planlamada en etkili hareket olarak tanımlanmıştır. Son yıllarda, birçok konut ve komşuluk birimce yerleşme planlama çalışması için Yeni Şehirci tasarım ilkeleri benimsenmiştir.

Yeni Şehircilik, şehirlerin ve kasabaların son birkaç yüzyıldır nasıl inşa edildiğinin ilkelerine dayanan bir planlama ve geliştirme yaklaşımıdır: yürünebilir bloklar ve sokaklar, yakınlarda konut ve alışveriş alanları ve erişilebilir kamusal alanlar yaratmaktadır. Başka bir deyişle: Yeni Şehircilik, insan ölçekli kentsel tasarıma odaklanmaktadır (URL 5).

New York Times'ın mimari eleştirmeni Herbert Muschamp, New Urbanism'i "Soğuk Savaş sonrası dönemde Amerikan mimarisinde ortaya çıkan en önemli fenomen" olarak tanımladı (Bohl, 2000).

Yeni Şehircilik, [www.newurbanism.org](http://www.newurbanism.org) web sitesinde "Daha fazla insana nerede ve nasıl yaşamak istedikleri konusunda daha fazla seçenek sunmak;" olarak tanımlanmakta ve hareket herkes için daha iyi bir gelecek yaratmayı gerekli kılmaktadır. Mevcut çevrenin tasarımında reform yapmanın ve herkes için yaşam kalitesini yükseltmenin bir yoludur. Hem mevcut şehirlerin nasıl düzeltileceğine hem de kompakt yeni kasaba ve köylerin nasıl oluşturulacağına bakmaktadır (Truog, 2006).

Yeni Şehircilik, geleneksel geliştirme ile aynı bileşenlerden oluşan, ancak tam topluluklar şeklinde daha bütünleşmiş bir şekilde bir araya getirilen çeşitli, yürünebilir, kompakt, canlı, karma kullanımlı toplulukların oluşturulmasını ve

restorasyonunu yönlendirmektedir. Bunlar konut, iş yerleri, mağazalar, eğlence yerleri, okullar, parklar ve konut sakinlerinin günlük yaşamları için gerekli olan sivil tesisleri içerir ve hepsi birbirine yürüme mesafesindedir. Yeni Şehircilik, daha fazla otoyol ve yol yerine trenlerin ve hafif raylı sistemlerin daha fazla kullanımını teşvik etmektedir. Kentsel yaşam, her yaştan insan için hızla yeni ve modern yaşam tarzı haline geliyor. Şu anda, yalnızca Amerika Birleşik Devletleri'nde planlanan veya yapım aşamasında olan 4000'den fazla Yeni Şehirci proje var ve bunların yarısı tarihi kent merkezlerinde bulunmaktadır (URL 5).

Yeni Şehircilik, bu yüzyılın en önemli planlama hareketidir ve hepimiz için daha iyi bir gelecek yaratmakla ilgilidir. Yapılı çevrenin tasarımında reform yapmak için uluslararası bir harekettir ve yaşamak için daha iyi yerler yaratarak yaşam kalitesini ve yaşam standardını yükseltmekle ilgilidir. Yeni Şehircilik, kayıp yer yapma sanatının yeniden canlandırılmasıdır ve esasen yapılı çevrenin eksiksiz şehirler, kasabalar, köyler ve mahalleler biçiminde yeniden düzenlenmesidir. Yeni Şehircilik, şehirlerin onarılması ve doldurulmasının yanı sıra kompakt yeni kasaba ve köylerin yaratılmasını içerir (URL 5).

Yeni Şehircilik, banliyö yayılımını ve şehir içi nüfus yoğunluğunun azalmasını önlemek mahalleler, kasabalar ve şehirler inşa etmek ve mevcut alanları yeniden inşa etmek için “geleneksel” kentsel formlara dayanan tasarım tabanlı stratejileri savunan mimari ve planlama hareketidir. Yeni Şehircilik, Andres Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk (Krieger ve Lennertz 1991), ve Peter Calthorpe tarafından dile getirilen transit odaklı tasarımın geleneksel mahalle gelişimini ya da “neo-geleneksel” şehir planlamasını kapsayan bir şemsiye terimdir (Calthorpe, 1993, aktaran Özdemir 2005).

Douglas Kelbaugh (Kelbaugh 1989) ve Bill Liebermann ile LeonKrier'in “quartiers” yaklaşımı (Krier, 1998). Yeni Şehirci tasarım ilkeleri, binalar, partiler ve bloklardan mahallelere, bölgelere ve koridorlara ve nihayetinde tüm şehirlere ve bölgelere kadar birçok ölçekte faaliyet göstermektedir (Katz 1994). Paylaşılan ilkeler, gelişmeyi çeşitli, kompakt, karma kullanımlı, yaya odaklı ve transit dostu mahallelerde organize etmeyi gerektirir (Bohl, 2000).

Yeni Gelenekçi Şehircilik'in yaratıcıları olarak kabul edilen Andres Duany & Elizabeth Plater-Zyberk ile Peter Calthorpe “iyi kentsel tasarım” modeli olarak 1920'lerin şehirlerini emsal almışlardır. Yeni gelenekçiler kentlerde bugün

gerçekleştirilen arazi kullanımı ayırımı yerine 1920'lerin kentlerinin dükkân, ev ve iş yerlerinin birlikte kullanımını, küçük parseller gibi özelliklerini bu yaklaşımın başlıca gerekleri olarak tanımlamışlardır (Özdemir, 2005).

1920'lerde, otomobil çağının başlarında, şehirlerin büyümesi ve otomobilin yükselişinin mahalleleri ve iyi mahalleler yapan özellikleri nasıl etkilediği üzerinde durmuş; çalışmalarını modern dünyada kent planlaması üzerinde büyük etkisi bulunan insan ölçekli mahalleleri yaratma ve onları koruma üzerine geliştirmiştir (Perry, 2016).

1970'lerden günümüze gelen süreçte teknolojik ilerlemeler ile beraber bilgisayar ve internet alt yapıları etkili olmaya başlamıştır. Metropol yerleşimleri başlamış olup pek çok ticari merkez oluşmuştur.

Banliyöleşme başlangıçta bir Amerikan Rüyası olarak nitelendirilse de zamanla araç bağımlılığını artırarak kentlerin önlenemez şekilde dışarı doğru büyümesine neden olarak toplumun elit sınıfına ayrıcalıklı gettolar yaratmıştır. İnsanların birbirinden koparak sosyal donatı alanlarının zayıflamaya başladığı görülmüştür. Banliyöler konut, çalışma, alışveriş, okul, ibadet ve eğlence alanlarındaki bütünleşik olması gereken insan faaliyetlerini ayırmıştır. Bu ayrımın neden olduğu zorluk ise otomobil kullanımıyla aşılmaya çalışılsa da süreç, insan faaliyetlerinin değil, araç hareketliliğinin artışı, çevresel bozulma, ekonomik iflas ve sosyal parçalanma ile sonuçlanmıştır (Duanyve Plater-Zyberk, 1994).

Bu bağlamda, Yeni Şehircilik, banliyö yayılımını ve şehir içi nüfus yoğunluğunun azalmasını önlemek mahalleler, kasabalar ve şehirler inşa etmek ve yeniden inşa etmek için “geleneksel” kentsel formlara dayanan tasarım tabanlı stratejileri savunan mimari hareket ve planlama hareketi olarak tanımlanabilir.

1940'lı yıllarda geleneksel banliyö planlamasına karşı bir tepki olarak başlayan bu hareket, kentler için doğru büyümeyi engelleyen, kentlerin refah düzeyini aşağıya çeken ve kentlerde çevresel sorunlara sebep olan gelişigüzel kent dışı yayılmaya (banliyöleşme), planlamada bölgelemeye ve özellikle modernizmin kendisine karşıt bir noktada konumlanmıştır. Gelişigüzel yayılan bu geleneksel banliyölerin, anayollardaki trafik yoğunluğunun artması; açık alanların yitirilmesi; çocuklar ve yayalar için var olan imkânların kısıtlanması ve banliyöde yaşayanlarda genel bir hoşnutsuzluğa sebebiyet vermesi gibi eksiklikleri

sebebiyle daha önceki örneklerde belirtildiği üzere kentsel planlama alanında bazı yenilikler ortaya çıkmıştır.

Metropol alanlara uygulanabilecek yeni planlama ve tasarım ilkeleri oluşturmayı amaçlayan reform hareketlerinden birisi de Bahçe Kent ve Güzel Kent Hareketlerinden etkilenen Yeni Şehircilik Hareketidir (Tekin, 2010 ).

Yeni Şehirciliğin Tarihi 1990'larda, ülkenin önde gelen şehir ve mahalle tasarımcılarından bazıları, ırk ayrımı, gelir eşitsizlikleri, çevresel bozulma ve yaygın otomobil kullanımı dâhil olmak üzere, banliyölerin yayılmasıyla ilgili birçok sorunu tartışmak için bir araya geldi. Birçok katılımcı "Yeni Şehircilik Kongresi", "yayalar ve otomobiller için tasarlanmış çeşitli mahalleler yaratmak için" kamu politikasının yeniden yapılandırılmasını savunan bir organizasyon olan Yeni Şehircilik Kongresi'ni düzenledi. Yeni Şehirci kavramı, daha geleneksel tipte mahalleleri destekleyen ve "insan ölçeğinde, yürünebilir toplumlar" yaratan ilkeler tasarlanmıştır.

Son yirmi yılda Yeni Şehirciliğin doğuşuyla birlikte çok sayıda kentsel sorun ortaya çıktı. Kısaca, Yeni Şehircilik neo-geleneksel bir planlama sistemi olarak nitelendirilir ve hedefleri topluluk duygusunu geliştirmek ve araç kullanımını azaltmaktır. Yeni Şehircilik, 1930'lar ila 1970'ler arasındaki dönemin planlama modellerini reddediyor, ancak bir önceki dönemin planlama ilkelerini benimsiyor. Yeni Şehircilik, şehircilik çeşitliliği, yaya ölçeği, kamusal alanı ve yapısı ile tanımlar. 1993 yılında kurulan Yeni Şehircilik Kongresi'nin (CNU) amacı, “doğal çevreyi korurken, tüm sakinler için yüksek yaşam kalitesi sağlayan binalar, mahalleler ve bölgeler yaratmaktır” (CNU). Yeni Şehircilik tasarım teorisinin özü, bir topluluk duygusunun yaratılmasıdır. Yeni şehirciler için yaya dostu kentsel mekânlar, yaşamak için mümkün olan en kaliteli ortamdır. Kentsel yayılmanın etkilerini tersine çevirmek için iki ana hedef sunarlar: daha yüksek yoğunluklu yaşam alanları yaratmak ve toplu taşımaya ve diğer alternatif ulaşım araçlarına daha fazla güvenerek otomobil seyahat miktarını azaltmak ( R.G.Holcombe, aktaran Özdemir 2005 )

Yeni Şehircilik akımı Yeni Gelenekçi planlama yaklaşımları arasında en bilinen modeldir. Amerika Birleşik Devletleri'nde kentlerin çok geniş alanlara yayılması sonucu artan altyapı masraflarının, ulaşım giderlerinin ve bunlar için harcanan enerji miktarlarının sürdürülebilir bir yönde gitmemesi sonucunda

çeşitli önlemler almak amacıyla 1993 yılında düzenlenen Yeni Şehircilik Kongresi bu akımın başlangıcı sayılmaktadır. Yeni Şehircilik akımı içerdiği ilkeler bakımından modernist planlama ve tasarım yaklaşımlarının kentlere getirdiği sorunlara sürdürülebilir bir karşı çıkış olarak görülmektedir (Morris, 2011: 123). Bu yönüyle modernizmin kentsel planlama işini sadece mimar ve planlılara bırakan anlayışına karşın, tüm paydaşların kentsel gelişme stratejilerine katkılarının sağlanmasını amaçlamaktadır ( Morris, 2011, Aktaran Köken, 2017 ).

Yeni Şehircilik Kongresi;

- Şehir Merkezlerine yatırım yapılmayışını
- Kontrolsüz, kimliksiz kentsel yayılmayı
- Gelir ve ırk ayrımının keskinleşmesini
- Tarımsal topraklar ve doğal çevrenin bozulması erozyonunu
- Toplumun, kültürel varlık mirasının varlığının yitirilmesini tümü ile bir yerleşme sorunu olarak algılamaktadır.

Bununla birlikte:

- Mevcut kent merkezlerinin restorasyonunun dönüşümünü
- Gelişi güzel yayılmanın, strüktür kazandırılmak üzere karakterli yerleşmelere dönüştürülmesini
- Doğal çevrenin ve tarihsel kültürel mirasın korunmasını desteklemektedir.

Yeni Şehircilik Kongresi, şu ilkeler çerçevesinde gelişme politika ve uygulamalarını savunmaktadır:

- Komşuluk birimleri, nüfus ve arazi kullanım karışımı yansıtılmalı
- Yerleşmeler, özel oto yanında, toplu taşıma ( bisiklet ) ve yaya hareketini ön plana çıkararak tasarlanmalı
- Şehirler, fiziksel anlamda iyi tanımlanmış ve kolayca erişilebilir kamusal mekânlar biçimlenmeli
- Kentsel mekânlar, yerel tarih, kültür, iklim, ekoloji ve yapı geleneklerini özümseyen bir mimari yansıması gerekmektedir ( Şanlı, 2019 ).

- **Yeni Şehircilik Akımı Tasarım Kuralları**

Yeni şehircilik akımının öncüleri 1993 senesinde yapılan ilk kongredeki bildirge ile Yeni şehircilik Akımın şartlarını bildirmişlerdir. Bu bildirge Yeni Şehircilik Akımını savunanların şehirleri ele aldıkları üç ölçeğe göre düzenlenmiştir.

Bu ölçekler:

- Bölge
- Yerleşme, Mahalle - Koridor
- Sokak - Yapı Adası - Bina ölçekleridir
- **Bölge**

Bölge, Yeni Şehircilik akımının birinci ölçeğidir ve metro-polis, şehir ve kasabadan oluşmaktadır. Yeni Şehirciler kentsel tasarım kurallarının tüm bölgeye uygulanması gerektiğini vurgulamışlardır (URL 6).

Bölge ölçeğinde metropoliten alan bir bütün olarak komşuluk birimlerinin düzenlendiği ilkelere benzer prensiplerle biçimlendirilir.

Bu prensipler:

- Belirlenmiş hudutların olması: kentsel büyüme hudutları gibi,
- Dolaşım sisteminin yaya sistemini işlevlendirmesi: bölgesel toplu taşıma sistemleri ile destek verilmesi gibi,
- Kamusal mekânın artık mekân olmak yerine biçim veren mekân olması: açık- mekân şebekesinin korunması gibi,
- Kamusal ve özel arazilerin tamamlayıcı bir hiyerarşik bir bütünlük oluşturması: kültürel merkezler, ticaret bölgeleri ve konuta ayrılmış komşuluk birimleri gibi,
- Nüfusta ve kullanımlarda farklılık olması: yeterli mesken ve iş/konut dengesinin sağlanması gibi (Katz, 1993, aktaran Özdemir 2006).
- **Yerleşme, mahalle, koridor**

Yerleşme, mahalle ve koridor, Yeni Şehircilik akımı kentsel tasarım yaklaşımının ikinci ölçeğidir. Yeni Şehirciler komşuluk birimlerini kentsel

gelişmenin temel birimi olarak almaktadırlar (Dutton, 2000). Yeni Şehirciler yerleşme, mahalle ve koridoru Yeni Şehircilik akımının başlıca organize edici elemanları olarak kabul ederler. Buna bağlı olarak yerleşmeler insan aktivitelerinin dengeli olarak bir araya geldikleri şehirleşmiş alanlar, mahalleler tek bir aktivitenin hâkim olduğu alanlar, koridor ise semtlerin ve mahallelerin birleştirici ve ayırıcıları olarak tanımlanmaktadır (Katz, 1993, aktaran Özdemir 2006).

- **Sokak - Yapı Adası - Bina**

Yeni Şehircilik akımının en alt ölçeğidir. Yeni Şehircilik akımında yerleşmenin formu sokakların, yapı adalarının ve binaların iyice düşünülerek bir araya getirilmesiyle tasarlanmıştır (Katz, 1993). Bu ölçekte yayaların olduğu kadar otomobillerin de olması gerekmektedir (Congress for the New Urbanism, 2000).

Sokaklar şehir içinde ayırıcı çizgiler değildir; ortak mekânlar ve geçişler olmalıdırlar (Katz, 1993). Sokaklar gridi mümkün olan yerlerde komşu sokaklar ile birleşmek üzere uzatılabilir (Dutton, 2000). Sokak modelleri belirlenirken tek bir sokağın, her zaman sokak ağının bir parçası olduğu dikkata alınmalıdır (Katz, 1993, aktaran Özdemir 2006).

Sokaklar yaya aktivitesini destekler biçimde kamusal mekânlar olarak tasarlanmalıdır (Dutton, 2000). Sokakların mimari karakterleri plandaki ve kesitteki biçimlerine dayanmalıdır.

Sokaklar detaylandırılırken tasarımları yayalar tarafından uygun bir şekilde kullanılmasına önem verilerek tasarlanmalıdır (Katz, 1993, aktaran Özdemir 2006).

Yapı adaları, şehrin bina dokusunu ve kamusal alanı göstermektedir. Yapı adaları, kare, dikdörtgen biçiminde olabilir ya da düzgün bir formları olmayabilir. Yapı adalarında bütün kenarlarının kamusal mekânı tanımlaması temel alınmalıdır (Katz, 1993, aktaran Özdemir 2006).

## B. Yeni Şehircilik İlkeleri Özet

Yeni Şehircilik Kongresi üyeleri Yeni Şehircilik Beyannamesini 1996'da Amerika'da ( Charleston / Güney Carolina ) imzalayarak, geçmişten günümüze edinilen deneyim ışığında, bölge ölçeğinden yapı adası ölçeğine kadar daha iyi yerleşmeler gerçekleştirmenin prensiplerini sıralamaktadır.

Sıralanan bu ilkeler daha sonra ağırlıklı olarak semt, sokak ve konut birimlerine ilişkin önerileri yansıtmak üzere 10 temel ilkeye indirgenmiştir. Bu ilkeler şöyle sıralanmaktadır.

- **Bölge: Metropol, şehir ve kasaba**
- Metropol bölgeleri, topografya, havzalar, kıyı şeritleri, tarım arazileri, bölgesel parklar ve nehir havzalarından elde edilen coğrafi sınırlara sahip sonlu yerlerdir. Metropol, her biri kendi tanımlanabilir merkezi ve kenarları olan şehirler, kasabalar ve köyler olan birden fazla merkezden oluşur.
- Metropol bölgesi, çağdaş dünyanın temel bir ekonomik birimidir. Hükümet işbirliği, kamu politikası, fiziksel planlama ve ekonomik stratejiler bu yeni gerçeği yansıtmalıdır.
- Metropol, tarım hinterlandları ve doğal manzaraları ile gerekli ve kırılgan bir ilişkiye sahiptir. İlişki çevresel, ekonomik ve kültürel. Tarım arazileri ve doğa, metropol için bahçe ev için olduğu kadar önemlidir.
- Gelişim kalıpları metropolün kenarlarını bulanıklaştırmamalı veya yok etmemelidir. Mevcut kentsel alanlardaki dolgu gelişimi, marjinal ve terk edilmiş alanları geri kazanırken çevresel kaynakları, ekonomik yatırımları ve sosyal dokuyu korur. Metropol bölgeler, periferik genişleme üzerinde bu tür dolgu gelişimini teşvik etmek için stratejiler geliştirmelidir.
- Uygun olduğunda, kentsel sınırlara yönelik yeni gelişme mahalleler ve ilçeler olarak düzenlenmeli ve mevcut kentsel düzen ile entegre edilmelidir. Bitişik olmayan gelişme, kendi kentsel kenarlarına sahip kasabalar ve köyler olarak organize edilmeli ve Yatak Odası banliyöleri olarak değil, bir iş/konut dengesi için planlanmalıdır.

- Kasaba ve şehirlerin gelişimi ve yeniden geliştirilmesi, tarihsel kalıplara, emsallere ve sınırlara saygı göstermelidir.
- Şehirler ve kasabalar, geniş bir kamu ve özel kullanım yelpazesini yakınlaştırmalıdır. Tüm gelirlerden insanlara fayda sağlayan bölgesel bir ekonomiyi desteklemelidir. Uygun fiyatlı konutlar, iş fırsatlarını eşleştirmek ve yoksulluğun yoğunlaşmasını önlemek için bölge genelinde dağıtılmalıdır.
- Bölgenin fiziki organizasyonu ulaşım alternatifleri çerçevesinde desteklenmelidir. Transit, yaya ve bisiklet sistemleri, otomobil bağımlılığını azaltırken bölge genelinde erişimi ve hareketliliği en üst düzeye çıkarmalıdır.
- Gelir ve kaynaklar, vergi matrahı için yıkıcı rekabeti önlemek ve ulaşım, Rekreasyon, kamu hizmetleri, konut ve toplum kurumlarının rasyonel koordinasyonunu teşvik etmek için bölgelerdeki belediyeler ve merkezler arasında daha işbirliği içinde paylaşılabilir.
- **Mahalle, ilçe ve koridor**
- Mahalle, ilçe ve koridor, metropolde kalkınma ve yeniden geliştirmenin temel unsurlarıdır. Vatandaşları bakım ve evrimleri için sorumluluk almaya teşvik eden tanımlanabilir alanlar oluştururlar.
- Mahalleler kompakt, yaya dostu ve karma kullanımlı olmalıdır. İlçeler genellikle özel bir tek kullanımlığa vurgu yapar ve mümkün olduğunda mahalle tasarım ilkelerini takip etmelidir. Koridorlar mahalleler ve İlçelerde bölge Konnektörleri vardır; Bulvarları ve demiryolu hatları nehirler ve yollarda arasında değişir.
- Günlük yaşamın birçok aktivitesi yürüme mesafesinde gerçekleşmeli ve özellikle yaşlılar ve gençler olmak üzere araba kullanmayanlara bağımsızlık sağlamalıdır. Birbirine bağlı sokak ağları, yürümeyi teşvik etmek, otomobil gezilerinin sayısını ve süresini azaltmak ve enerji tasarrufu sağlamak için tasarlanmalıdır.

- Mahallelerde, çok çeşitli konut türleri ve fiyat seviyeleri, farklı yaşlardan, ırklardan ve gelirlerden insanları günlük etkileşime sokabilir ve otantik bir topluluk için gerekli olan kişisel ve sivil bağları güçlendirebilir.
- Transit koridorlar, düzgün planlanmış ve koordine edildiğinde, Metropol yapısını düzenlemeye ve şehir merkezlerini yeniden canlandırmaya yardımcı olabilir. Buna karşılık, otoyol koridorları mevcut merkezlerden yatırımı yerinden etmemelidir.
- Uygun bina yoğunlukları ve arazi kullanımlar, toplu taşımanın otomobile uygun bir alternatif haline gelmesine izin veren transit duraklara yürüme mesafesinde olmalıdır.
- Sivil, kurumsal ve ticari faaliyet konsantrasyonları, uzak, tek kullanımlık komplekslerde izole edilmemiş mahallelere ve ilçelere gömülmelidir. Okullar, çocukların yürümelerine veya bisiklete binmelerine izin vermek için boyutlandırılmalı ve buna uygun olarak yerleştirilmelidir.
- Mahallelerin, ilçelerin ve koridorların ekonomik sağlığı ve uyumlu evrimi, değişim için öngörülebilir kılavuzlar olarak hizmet eden grafik kentsel tasarım kodları ile geliştirilebilir.
- Köy yeşilliklerinden topluluk bahçelerine kadar bir dizi Park mahalleler içinde dağıtılmalıdır. Koruma alanları ve açık araziler, farklı komşu davlumbazları ve bölgeleri tanımlamak ve bağlamak için kullanılmalıdır.
- **Blok, Sokak ve bina**
- Tüm kentsel mimari ve peyzaj tasarımlarının temel görevi, sokakların ve kamusal alanların ortak kullanım yerleri olarak fiziksel olarak tanımlanmasıdır.
- Bireysel mimari projeler çevrelerine sorunsuz bir şekilde bağlanmalıdır.
- Kentsel mekânların yeniden canlandırılması güvenliğe bağlıdır. Sokakların tasarımı ve binalar güvenli ortamları güçlendirmeli, ancak erişilebilirlik ve açıklık pahasına olmamalıdır.
- Çağdaş metropolde, gelişme otomobilleri yeterince barındırmalıdır. Bunu, yayaya ve kamusal alanın biçimine saygı gösterecek şekilde yapmalıdır.

- Sokaklar ve meydanlar yaya için güvenli, konforlu ve ilginç olmalıdır. Düzgün yapılandırılmış sokak ve meydanlar, yürümeyi teşvik eder ve komşuların birbirlerini tanımasını ve topluluklarını korumasını sağlar.
- Mimarlık ve peyzaj tasarımı, yerel iklim, topografya, tarih ve bina uygulamalarından büyümelidir.
- Sivil binalar ve kamu toplama yerleri, topluluk kimliğini ve demokrasi kültürünü güçlendirmek için önemli yerler gerektirir. Farklı bir formu hak ediyorlar, çünkü rolleri şehrin dokusunu oluşturan diğer binalardan ve yerlerden farklıdır.
- Tüm binalar sakinlerine açık bir konum, hava durumu ve zaman duygusu sağlamalıdır. Doğal ısıtma ve soğutma yöntemleri, mekanik sistemlerden daha kaynak verimli olabilir.
- Tarihi binaların, ilçelerin ve manzaraların korunması ve yenilenmesi, kentsel toplumun sürekliliğini ve evrimini teyit eder. [Url-5].

Sıralanan bu ilkeler daha sonra ağırlıklı olarak semt, sokak ve konut birimlerine ilişkin önerileri yansıtmak üzere 10 temel ilkeye indirgenmiştir. Başka bir ifadeyle Yeni Şehircilik, şehirleri daha yaşanabilir hale getirme ve insanlara nerede ve nasıl yaşamak istedikleri konusunda daha fazla seçenek verme hedeflerine ulaşmak için izlenebilecek 10 ilkedен oluşur. Bu ilkeler şunlardır

- **Yürünebilirlik**

Yürünebilirlik; eve, işe ve yaya dostu cadde tasarımına 10 dakikalık yürüme mesafesinde olanaklara sahip olmayı gerektirir (Şekil 47). Bir alanın yürünebilirliği, bölge sakinlerinin bir bölgenin yayaları olmasını ve daha fazla insanın ve daha az arabanın alanı kullanmasını sağlar. Ülkemiz genelinde benzin ve mazot fiyatlarının her geçen gün ne kadar arttığı düşünüldüğünde, yürünebilirlik unsurunun ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Yaya dostu topluluklar aynı zamanda komşuları tanımak için daha fazla fırsat sunmaktadır. Yeni Şehircilik'in yürünebilirlik ilkesi, mahallelerde erişim ve güvenliğin standartlar olmasını sağlamak için hizmet eder. Sakinlerin kaldırıma sahip

oldukları için kendilerini şanslı hissetmeleri gerekmez, bunun yerine yürünebilirliğin günlük yaşamın bir parçası olması beklenmelidir (Truog, 2006).

Yeni Şehircilik hareketinde yerleşmelerin otomobil hâkimiyetinden ve bağımlılığından kurtarılarak tasarlanmasına önem verilmektedir. İstanbul şehir genelinde değerlendirildiğinde yerleşmelerde toplu taşıma hattı üzerinde yer alma konusuna önem verilmediği görülmüştür. Yeni yerleşmelerde metropoliten alan bütününde tanımlanan toplu taşıma hattı üzerinde yer almaya ya da bu hat ile bağlantı kurmaya önem verilmelidir. Yerleşmenin her yerinden bu toplu taşıma hattı duraklarına yürüyerek ulaşılabilmelidir (Özdemir, 2005).

Yeni Şehircilik akımında yerleşmelerin kendi içlerinde de otomobil hâkimiyetinden kurtarılmasına önem verilmiştir. Bu doğrultuda yerleşmelerin dolaşım sistemlerinin araç ve yaya dolaşımı bütünleşik bir şekilde tasarlanması önem kazanmaktadır. Yaya dolaşım sistemi bazı yerde araç dolaşımını bölerek, bazı yerde aynı hatta giderek bazen de araç dolaşımından ayrılarak farklılık sunmalıdır (Özdemir, 2005).

Allan Jacobs'un, her biri 1 mil kare olan 40'tan fazla dünya kentinin verileri ve çizimleriyle desteklenen şehir sokak tasarımı üzerine anıtsal çalışması, daha küçük bloklara ve dolayısıyla daha fazla kavşağa sahip şehirlerin en yürünebilir şehirler olduğunu göstermiştir (Jacobs 1995). Ek olarak, yakın zamanda yapılan bir çalışmada, dünya çapında 14 şehirde toplanan verilere dayanarak fiziksel aktivite ile ilişkisini bulmak için kesişme yoğunluğu olarak bilinen yürünebilirlik göstergesi ölçüldü. Sonuç, fiziksel aktivite ile kavşak yoğunluğu, net konut yoğunluğu, toplu taşıma yoğunluğu ve park sayısı arasında pozitif yönde anlamlı ve doğrusal bir ilişki olduğunu gösterdi (Sallis ve ark. 2016 ).



Şekil 47. Yaya hareketine uygun düzenlemeler

Kaynak: (URL 7)

- **Bağlantı**

Yeni Şehircilik İlkelerine göre; yaya hareketini kolaylaştıran ve bağlantılı yol düzeni, kaliteli kamusal çevre ve yaya yol ağı sağlanmalıdır.

Bağlantı, trafiği dağıtan ve yürümeyi kolaylaştıran birbirine bağlı sokaklar oluşturmak anlamına gelir. Bu, dar sokakların, bulvarların ve sokakların kullanımını içerir ve yaya dostu bir cadde ağı oluşturur. Kolay yürüme, insanların yürüdükleri yer ile arabaların bulunduğu yer arasında güvenli bir mesafeye sahip olmaları ve daha doğrudan yürüyüş rotalarının oluşturulması anlamına gelir (Truog, 2006).

Bağlantı aynı zamanda “bağlantıların doğrudanlığı ve bir yol veya yol ağındaki bağlantıların yoğunluğu” anlamına gelir. Bir bölgenin bağlanabilirliği arttıkça, seyahat mesafeleri azalır ve yer bulma seçenekleri, varış noktaları arasında daha doğrudan seyahate izin verecek şekilde artar (Truog, 2006).

Bağlantılı sokaklar, ulaşım sisteminin daha verimli çalışmasını sağlar (Şekil 48). Kafes sistemli yollar çok fonksiyonel olarak hizmet vermektedir.

Bağlantıların sürdürülebilirliği, güvenli erişimi ve gelişiminin sağlanabilmesi için, mahalle sınırları içindeki parklar ile yaya ve bisiklet yolları, insan ergonomisine uygun aydınlatma elemanları seçilerek en uygun yerlere konumlandırılmalı ve güvenlik kameralarıyla desteklenmelidir (Sağlıklı Alanlar ve Yerler, 2009'den aktaran Nghiningwa) Geniş yol ve sokak ağları canlı bir kentin yaratılması için en önemli unsurları teşkil etmektedir. Ayrıca Füniküler hatları ve hafif raylı sistemler, yaratılan mahallelere artı değer kazandırmakla birlikte bölgesel ulaşım çeşitliliğini artırır. Projelendirilen yenileme tasarımlarında mahalleleri ayıran otoban türü geniş yol geçişlerine mülkiyet değerlerini tahrip etmesi ve yerleşimlere fiziksel engel yaratarak birbirinden ayrılmasına neden olduğu için yer verilmemelidir (Congress For The New Urbanism, 1996'den aktaran Nghiningwa).

Raylı sistemin yeni dönüşüm bölgelerine entegre edilmesi kullanıcıların daha hızlı ve daha rahat olması bakımından otobüslere oranla tercih edeceği en yaygın ulaşım aracıdır. Bu sistemler aynı zamanda doğrudan ya da dolaylı bağlantıları gayrimenkul geliştiricilerini kendine çeker (Congress For The New Urbanism, 1996'den aktaran Nghiningwa).



Şekil 48. Yaya dolaşımını kolaylaştıran yollar

Kaynak: (URL 8)

- **Karma Kullanım ve Çeşitlilik**

Karma kullanımlı gelişmeler, bir geliştirme alanındaki mağazalar, ofisler, apartmanlar ve evlerin bir karışımını içerir. Bununla birlikte, geliştiriciler ve yatırımcılar, karma kullanımlı bir geliştirmenin başarısının tek bir faktöre bağlı olmadığı, bunun yerine bir binanın ticari ve konut yönlerinde başarı için bir fırsata sahip olduğu gerçeğinde değer bulmaktadır. Yeni Şehircilikte Çeşitlilik, çeşitlilik faktörleri olarak yaşı, kültürü, ırkı ve sosyal “sınıfı” kabul ederek, farklı bir nüfusu içeren ve onları kucaklayan bir alan yaratmayı ifade eder. Bu ilke, her mahallede kullanımın yanı sıra bir dizi konut fırsatını da gerektirir. Gelir gruplarının, bazılarının topluluklar hakkında yeni bir düşünme biçimi olarak adlandırabileceği şekilde karıştırılmasını savunuyor. Karma kullanımlı geliştirme, pratikte nadiren gerçekleştirilen, ancak Yeni Şehirciliğin temel ilkelerinden biri olan ve çoğu dağınık ve kentsel yenileme programlarından oldukça farklı bir yön belirleyen bir ilkedir. Yeni Şehircilikte Çeşitlilik, düşük ve orta gelirli bireylerin ve ailelerin piyasa fiyatı konutlar arasında uygun fiyatlı konutlar edinebilecekleri ve karma bir nüfusun yan yana yaşadığı bir alan yaratmaya çalışmaktadır (Truog, 2006) (Şekil 49).



Şekil 49. Farklı Konut Tipleri

Kaynak: (URL 8)

- **Karma Konut**

Yeni Şehircilik İlkelerine göre; farklı fiyatlarda ve büyüklüklerdeki konut tipleri bir arada planlamalıdır (Şekil 50).

Yeni şehirciliğin şehir içi uygulamalarının giderek daha fazla uygulanmasının bir nedeni, daha çeşitli, karma gelirli mahalleler yaratarak yüksek yoksulluk oranlarını azaltmaya yönelik politikaları desteklemektir. Yeni Şehirci Tasarım İlkeleri, “farklı yaşlar, ırklar ve gelirli insanları günlük müdahaleye sokmak için çok çeşitli konut türleri ve fiyat seviyeleri” çağrısı yaparak karışık gelirli mahalleler yaratma hedefini açıkça desteklemektedir. Orta gelirli hane halklarını şehir merkezine geri çekmek ve karma gelirli mahalleler oluşturmak için tasarlanmış programlar ve politikalar önemli ölçüde destek almıştır (Bohl, 2000).

Bazıları için doğru olabilecek her zaman herkes için doğru değildir ve karma konut seçeneklerine sahip mahalleler daha çeşitli bir yerleşik nüfusu çekebilir. Yeni Şehircilik, yakın mesafede bir dizi konut türü, boyutu ve fiyatı gerektirdiği için geliştiricileri çeşitli konut tasarımları oluşturmaya ve sağlamaya teşvik etmektedir (Truog, 2006)

Bununla birlikte, geliştiriciler ve yatırımcılar, karma kullanımlı bir geliştirmenin başarısının tek bir faktöre bağlı olmadığı, bunun yerine bir binanın ticari ve konut yönlerinde başarı için bir fırsata sahip olduğu gerçeğinde değer bulmaktadır. Yeni Şehircilikte Çeşitlilik, çeşitlilik faktörleri olarak yaşı, kültürü, ırkı ve sosyal "sınıfı" kabul ederek, farklı bir nüfusu içeren ve onları kucaklayan bir alan yaratmayı ifade eder. Bu ilke, her mahallede kullanımın yanı sıra bir dizi konut fırsatını da gerektirir. Gelir gruplarının, bazılarının topluluklar hakkında yeni bir düşünme biçimi olarak adlandırabileceği şekilde karıştırılmasını savunuyor. Karma kullanımlı geliştirme, pratikte nadiren gerçekleştirilen, ancak Yeni Şehirciliğin temel ilkelerinden biri olan ve çoğu dağınık ve kentsel yenileme programlarından oldukça farklı bir yön belirleyen bir ilkedir. Yeni Şehircilikte Çeşitlilik, düşük ve orta gelirli bireylerin ve ailelerin piyasa fiyatı konutlar arasında uygun fiyatlı konutlar edinebilecekleri ve karma bir nüfusun yan yana yaşadığı bir alan yaratmaya çalışmaktadır (Truog, 2006).



Şekil 50. Karma Konut Tipleri

Kaynak: (URL 8)

- **Kaliteli Mimari ve Kentsel Tasarım**

Yeni Şehircilik İlkelerine göre; estetik, konfor mekan duygusu, kamusal mekan yerleşme düzeni ve mimaride insan ölçeğine özen gösterilmektedir Başka bir ifade ile bu ilke: güzelliği, estetiği, insan konforunu ve mekân duygusunu yaratmaya vurgu yapmaktadır. Bir topluluk içindeki sivil kullanım alanlarının ve sitelerin yerleştirilmesine özellikle dikkat edilir. Yeni Şehircilik aynı zamanda insan ölçeğindeki mimarinin ve güzel çevrenin insan ruhunu besleyeceğini söylemektedir. Daha fazla yeşil alan yaratılabilir ve vatandaşların kültüre erişimi artırılabilir (Truog, 2000) (Şekil 51).



Şekil 51. Kaliteli Kentsel Tasarım

Kaynak: (URL 9)

Tasarlandığı ve işletildiği şekliyle iç ortamlar, halk sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerle bağlantılıdır (Guenther ve Vittori 2008). Dış ortamlarla ilgili olan ulaşım ağı şehirlerin üzerine inşa edildiği ve şehirlerin büyümesini ve evrimini şekillendiren bir çerçevedir. Geleneksel yol tasarımı, şehirleri parçalara ayıran geniş yollara ve otoyollara dayanır ve motorsuz ulaşım için hiçbir destek sunmazken otomobil trafiğini destekler. Bu, trafik sıkışıklığına ve kirliliğe neden olur ve yürümeyi en aza indirir ve böylece halk sağlığı üzerinde olumsuz etkilere neden olur. Etkileşimli bir kamusal alan, bir dizi açık alan ve etkinlik düğümünü kapsayan, iyi bağlanmış, daha dar sokaklar ve uygun şekilde düzenlenmiş sokak manzaralarından oluşan bir ağ aracılığıyla insanlara buluşma, hareket etme, rahatlama ve gözlemlene fırsatları sunar. Sağlığı teşvik eden kentsel tasarım, caddeleri sadece trafiği hareket ettirecek kanallar olarak değil, sakinlerin yürümesini sağlayan araçlar olarak düzenlenmelidir. Geniş yollar, tasarım gereği şehir içinde bağlantıyı keser. Diğer hizmetlerin aksine yolların ekonomik olmayan ölçek ekonomisine sahip olduğu bilinmektedir ( Kulash, Anglin ve Marks, 1990 ). Başka bir deyişle, iki şeritli dört yol, yayalar ve otomobiller için

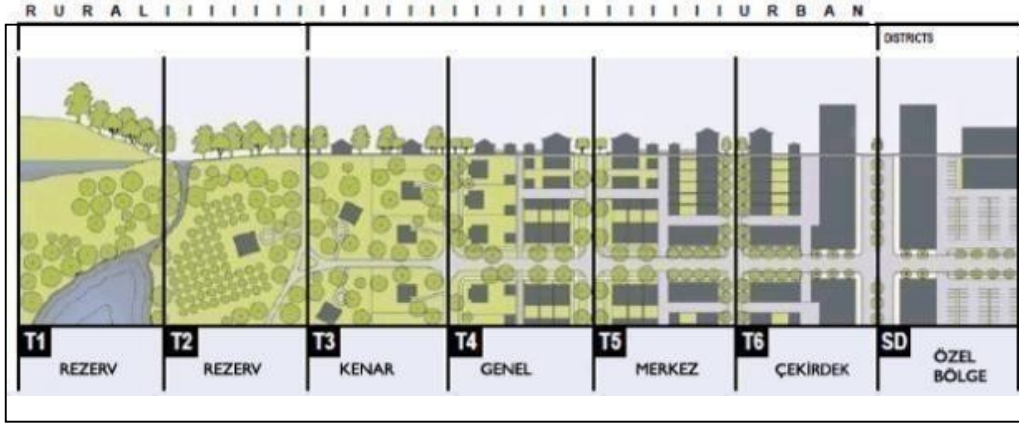
sekiz şeritli bir yoldan daha iyi işlemektedir çünkü dönüş için daha fazla seçenek olmakta ve trafik, birkaç geniş yola yönlendirilmek yerine birden çok caddeye daha eşit bir şekilde dağılmakta ve yayaların yürümesi, gezinmesi ve caddeleri geçmesi daha kolay olmaktadır.

#### • Geleneksel Mahalle Yapısı

Yeni Şehircilik İlkelerine göre; belirgin merkez ve sınırlar, merkezi kamusal mekânlar oluşturmakta, kamusal mekân tasarımı yüksek kalitede yapılmakta, tüm elzem fonksiyonlara 10 dakikada erişim sağlanmaktadır. Gelişme yoğunluğu, merkezden çevreye azalmaktadır (Şekil 52).

Geleneksel bir mahalle yapısında mağazalara, okullara ve işyerlerine yürümek fiziksel olarak mümkündür. Yeni Şehircilik mahalle yapısı, kamusal alanı bir kasaba veya mahallenin merkezine koyar, kamusal açık alanları içerir ve yoğun şehir merkezinin karakteristiğidir (Truog, 2006).

- Ayrılabilir merkez ve kenar
- Merkezde halka açık alan
- Kaliteli kamusal alanın önemi; sivil sanat olarak tasarlanmış halka açık alan
- 10 dakikalık yürüme mesafesinde çeşitli kullanım ve yoğunluklar içerir
- Transect planlama: En yüksek yoğunluğun şehir merkezinde olması, buna karşın kenara doğru gittikçe yoğunluğun azalması anlamına gelmektedir. Kesit, birbirini güçlendiren unsurları kavramsallaştıran, bir dizi özel doğal habitat ve / veya kentsel yaşam tarzı ortamı yaratan analitik bir sistemdir. Transect, habitat değerlendirmesi için çevresel metodolojiyi topluluk tasarımı için bölgelendirme metodolojisi ile bütünleştirir. Doğal ve insan yapımı arasındaki profesyonel sınır ortadan kalkar ve çevrecilerin insan yaşam alanlarının tasarımını değerlendirmelerine ve kentçilerin doğanın yaşaya bilirliliğini desteklemelerine olanak tanır. Bu kent-kır kesişme hiyerarşisi, süreklilik boyunca her alan için uygun bina ve sokak tiplerine sahiptir (URL 10).



Şekil 52. Kırsaldan Kentsel Geçiş

Kaynak: (URL 11)

Yeni Şehircilik, yalnızca çağımızın sorunlarını göz ardı ederek modası geçmiş gelenekleri yeniden ele geçirmek için muhafazakâr bir yaklaşım olarak çerçevelenmemelidir. Bununla birlikte, çıkmaz sokakları ve otomatik odaklı alışveriş merkezlerini geleneksel kentsel tasarımla değiştirmek, çeşitliliği ve bölgecilik ilkelerini tesis etmek, şehirleri arabalardan geri alacak ve insanlara iade edecektir (Calthorpe ve diğerleri, 1999). Geleneksel kentsel tasarım, modern yaşamın ihtiyaçlarını göz önünde bulundururken, zihinsel ve fiziksel sağlık kalite iyileştirmeleriyle mahallelerde yer ve topluluk duygusunu yeniden canlandırmaya çalışır.

Michigan Arazi Kullanım Enstitüsü ( 2006 ) Yeni Şehirciliğin geleneksel mahalle yapısı ilkesini, merkeze yakın kamusal alanlar da dâhil olmak üzere belirli merkezleri ve kenarları olan mahalleler olarak tanımlar. Her mahalle, 10 dakikalık yürüme mesafesinde bir dizi kullanım ve yoğunluk içerir. Geleneksel mahalle tasarımı, kompakt konutları, kısa bloklara sahip bir ızgara sokak ağını ve karma kullanımı destekler. Zuniga-Teran ve diğerleri (2017) Tucson, Arizona'da dört farklı mahalle tasarımının karşılaştırmalı bir analizini gerçekleştirdi - (a) geleneksel geliştirme; (b) banliyö gelişimi; (c) toplu konut geliştirme; ve (d) kapalı topluluk - ve yürünebilirlik düzeyini ve bunun fiziksel aktivite ve refah üzerindeki etkilerini değerlendirdi. Çalışma, ister eğlence ister ulaşım için olsun, geleneksel gelişimin en yüksek yürünebilirlik değeri ile güçlü bir şekilde ilişkili olduğu sonucuna varmıştır. Banliyö gelişimi, akıl sağlığı ve esenliği için önemli bir ilişki ve en yüksek ortalama değerleri gösterdi. Toplu konutlar, komşularla

sosyal etkileşimler ve suçtan algılanan güvenlik açısından en yüksek sırada yer aldı. Kapalı topluluk, bu kategorilerin hiçbirinde herhangi bir refah faydası için en yüksek ortalama değeri elde etmemiştir.

- **Artan Yoğunluk**

Yeni Şehircilik İlkelerine göre; çok sayıda kentsel fonksiyon bir arada ve yaya erişebilir olmasını ön öngörmektedir.

Bu ilke, geleneksel mahalle yapısının kritik bir özelliği olarak 6 numaralı ilke ile yakından bağlantılıdır. Artan yoğunluk, daha fazla konut ve işletmeyi birbirine daha yakın yerleşmeyi önerir; çünkü para, işletmelerin ve insanların yoğunlaştığı şehirde veya mahallede kalacaktır (Truog, 2000).

Yürüyüş kolaylığı sağlamak, hizmetlerin ve kaynakların daha verimli kullanılmasını sağlamak ve daha kaliteli, rahat, keyifli bir yer yaratmak için daha fazla bina, konut, mağaza ve hizmet alanının birbirine daha yakın, olmasıdır.

Yeni Şehircilik tasarım ilkeleri, küçük kasabalardan büyük şehirlere kadar tüm yoğunluklarda uygulanır (URL 2) (Şekil 53).

Yoğun gelişme daha çok sayıda kentsel fonksiyonların bir arada ve yaya erişebilir olması prensibini içermektedir. Kaynakların ve hizmetlerin insan odaklı memnuniyet verici imkânlar sunması, konut birimleri, mağaza ve nirengi noktalarının bir arada olduğu ve erişimin bu hizmetlerle kolay bağlantılı olması sağlamaktadır. Ayrıca, yürünebilir ve yaya ölçeğinde yapılan tasarımlara bağlı yüksek yoğunlukta gelişen yerler sosyal rahatlığın yanında ekonomik ve çevresel katkılar sağlamaktadır.

Yeni şehircilere göre, okul, konut, mağaza ve işyerleri gibi unsurlarla yerleşim yerleri yoğun olmalı ve bu yoğunluklara göre arazi kullanımları yaratılmalıdır. Yerleşimler için 400,00 - 800,00 metre mesafelerde transit geçiş güzergâhları yaratılmalıdır. Toplu taşıma kullanımlarının çeşitliliği daha fazla insanın kullanımını teşvik ederken, aynı zamanda daha güvenli, rahat ve daha uygun fiyatlı ulaşım olanakları sağlamalıdır (Larsson ve ark., 2007, s. 25'den aktaran Nghiningwa).

Yeni Şehircilik Kongresi (1996, s. 103'den aktaran Nghiningwa), “Kullanıcıların hızlı geçiş durakları ile evleri arasındaki daha uzun yürüme

mesafelerinin, bu duraklar ile iş yerleri, mağazaları veya diğer büyük hedefler arasındakinden daha fazla katlanabilir olacağını” tespit etmiştir.

Transit geçiş güzergâhları, yürüme mesafelerinin azaltılması ve transit duraklarda kamusal alanlar, mağaza, ibadethane, okul ve ofislerinin yoğun olması gibi faktörler çevredeki gelişmelerin yoğunluğunu en üst seviyeye çıkarmaktadır. (Yeni Şehircilik Kongresi, 1996'den aktaran Nghiningwa).



Şekil 53. Artan Yoğunluk

Kaynak: (URL 9)

- **Akıllı Ulaşım**

Yeni Şehircilik, şehirleri, kasabaları ve mahalleleri birbirine bağlayan ve günlük ulaşım olarak bisiklet ve yürüyüş kullanımını artıran yüksek kaliteli tren ağının olmasını önermektedir (Şekil 54).

Yeni Şehircilik, şehirleri, kasabaları ve mahalleleri birbirine bağlayan ve günlük ulaşım olarak bisiklet ve yürüyüş kullanımını artıran yüksek kaliteli tren

ağını teşvik etmektedir. Yeni Şehircilik İlkelerine göre; üst ölçekte kentleri, kasaba ve mahalleleri birbirine bağlayan demiryolu ulaşım ağı bulunmalıdır. Günlük ulaşım sistemi yaya ve bisiklet ağırlıklı olmalıdır. Yeni Şehircilik kavramının da akıllı büyümenin de odağında otomobilsiz hareket kabiliyeti yer almaktadır. Araştırma sonuçlarına baktığımızda görüyoruz ki geçen yüzyılda eski yerleşim bölgelerinden ayrılıp otomobili lüks değil bir ihtiyaç haline gelmiştir. Daha çok inşaat yaparak dünyayı bloke etmişiz ama yaşam alanlarımız değişmemiştir. Dünya evrildikçe, şehir plancılığının bir insanın hayat kalitesinde ekonomi kadar etkili olduğunu daha net görülmektedir. Hayat kalitemize, tarihimize, coğrafyamıza sahip çıkabilmek için bu kavramlarla zamanında tanışmaya ve eksiksiz olarak uygulamaya ihtiyacımız duyulmaktadır (Haas Research, 2010).

Yeni şehircilik hareketi yürünebilirliği teşvik etmesine karşılık, şehir plancıları, insanların hâlâ motorlu araçları kullanmaya devam edeceğini, bu yüzden sokak örüntülerinin araç trafiğine maruz kalmaya devam edeceğini, bu durumun yeni şehirciler tarafından dikkate alınması gerektiğini tavsiye etmektedir (Nghiningwa 2019).



Şekil 54. Yeşil Ulaşım

Kaynak: (URL 9)

- **Sürdürülebilirlik**

Yeni Şehircilik, sürdürülebilirliği, minimum çevresel etki ile arazi ve uzay geliştirmek, enerji verimliliği yaratmak, daha az yakıt kullanmak, yerel bir ortamda daha fazla mal üretmek (yerel işletme ve tarım) ve daha fazla yürüme ve daha az sürüş olarak tanımlar (Truog, 2000) (Şekil 55).

Günümüzde “sürdürülebilirlik” kavramı, güvenlik alanından enerji politikalarına, şehir planlamasından balıkçılık sektörüne kadar uzanan geniş bir alanda kullanılmakta ve her bir kullanılışında farklı içerikler ve anlamlar taşıyabilmektedir. Tanım olarak en yalın ifadeyle sürdürülebilirlik “şimdi ve bilinmeyen bir gelecekte insanlar ve çevre için en iyi olanı sunabilmektir” şeklinde özetlenmiştir (Ertan K., 2007:11-26)

Yeni Şehircilik İlkelerine göre; kentsel gelişme çevreye en az olumsuz etki yaparak gerçekleştirilmekte, çevreye duyarlı teknoloji kullanılmakta, otomobil yerine yaya ulaşımı teşvik edilmekte ve yerel üretim desteklenmektedir.

Sürdürülebilirlik, kaynakların gelecekte tüketilmemesi veya kalıcı olarak zarar görmemesi için bugün nasıl kullanıldığı anlamına gelir. Bugün dünyada daha fazla şirket ve hane halkı, iş ve yaşamı sürdürülebilir bir şekilde yürütmenin önemini kabul etmektedir.



Şekil 55. Sürdürülebilir Kentsel Gelişme

Kaynak: (URL 10)

- **Yaşam Kalitesi**

Yeni Şehircilik İlkeleri birlikte ele alındığında, yaşamaya değer yüksek bir yaşam kalitesi sağlar ve insan ruhunu zenginleştiren, yükselten ve ilham veren mekânlar yaratır (Şekil 56).

Yeni Şehircilik İlkelerine göre; estetik, konfor, mekân duygusu, kamusal mekân yerleşme düzeni, mimaride insan ölçeğine özen gösterilmektedir.

Bu ilkeler, güzelliği, estetiği, insan konforunu ve bir mekân duygusu yaratmayı esas almaktadır. Bir topluluk içindeki sivil kullanım alanlarının ve sitelerin yerleştirilmesine özellikle dikkat edilmelidir. Yeni Şehircilik aynı zamanda insan ölçeğindeki mimarinin ve güzel çevrenin insan ruhunu besleyeceğini söylemektedir. Yeni Şehircilik uygulamaları ile daha fazla yeşil alan yaratılabilir ve vatandaşların kültüre erişimi artırılabilir (Truog, 2000).



Şekil 56. Yaşam alanı

Kaynak: (URL 12)

- **Bölüm Sonucu:**

Yeni Şehircilik hareketi yüzyılın önemli planlama hareketlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Geleneksel planlama yaklaşımları arasında en bilinen modeldir. Yapılı çevrenin etrafında reform yapmak olarak da kabul edilebilir. Bu hareketin yaratıcıları olarak kabul edilen Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk ile Peter Caltophe 1920'lerin şehirlerini örnek almışlardır.

Banliyö yayılımının ve şehir içi nüfus yoğunluğunun azalması bu harekete bağlı uygulamalarla önlenmek istenmiştir. 1993 yılında düzenlenen Yeni Şehircilik Kongresi bu akımın başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Bu kongrede akımın tasarım kuralları bildirilmiştir. 1996 yılında 27 ilke olarak kabul edilen 10 ilke kabul edilmiştir. Bu ilkeler, Yürünebilirlik, Bağlantı, Karma Kullanım ve Çeşitlilik, Karma Konut, Kaliteli Mimari ve Kentsel Tasarım, Geleneksel Mahalle Yapısı, Artan Yoğunluk, Yeşil Ulaşım, Sürdürülebilirlik ve Yaşam Kalitesidir.

## **VI. ATAÖÖ'ÖN YENİ ŞEHİRCİLİK İLKELERİ BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Bu bölümde Ataköy yerleşim alanı, Yeni Őehirciliğın 10 ilkesi olan Yürünebilirlik, Bağlantı, Karma Kullanım ve Çeşitlilik, Karma Konut, Kaliteli Mimari ve Kentsel Tasarım, Geleneksel Mahalle Yapısı, Artan Yoğunluk, Akıllı Ulaşım, Sürdürülebilirlik ve Yaşam Kalitesi kriterlerinde değerlendirilmiştir.

### **A. Yürünebilirlik**

Ataköy genelinde donatı alanlarına kolay bir şekilde ulaşımı sağlayan yaya yolları bulunmaktadır. Bölge sakinleri yerleşim alanında yürüyerek ihtiyaçlarını gidermekte ve toplu taşıma hattı duraklarına yürüyerek rahatlıkla ulaşabilmektedir. Otomobil bağımlılığı olmadan yaşam kolaylaşmaktadır. Yürüyüş yollarının yeşil alan ve park bağlantıları nedeniyle dikkat çekiciliğini artırmaktadır.

1.Kısım: Yüksek katlı binalar ile az katlı binaları ayıran yaya yolları bulunmaktadır. Yaya yolları ana yollara bağlanmaktadır. Kamusal kullanımlarla son bulmaktadır. Yollar genel anlamda birbiriyle bağlantılıdır. Taşıttan ayrılmış yaya yolları çok fazla yoktur. Genel anlamda kaldırımlar yayalara ayrılmıştır.

2.Kısım: Bu kısım içinde yaya yolları dolanım alanları bulunmakta olup merkezlere yürüyüş yolları ile gidilmektedir. Yüksek katlı ve alçak katlı binalar bir arada bulunmaktadır. Yollar birbirlerine ve ana yollara kısa yürüme yolu mesafesindedir.

3.- 4. Kısımlar: Yaya hareketine uygun, yaya ulaşımını özendiren sokaklar oluşturulmuştur. Hızlı ulaşım yolları, tali yollardan ve yaya yollarından büyük oranda ayrılmıştır. Bulvar üzerinde bulunan kaldırım ve otoparklar, yeşil bant ile yoğun ve hızlı araç trafiğinden koparılmıştır. Bloklar arasında çok sayıda yürüyüş yolları ve dinlenme alanları düzenlenmiştir. Konut blokların gerek büyüklükleri

gerekse aralarındaki mesafeler açısından değerlendirildiğinde insan ölçeğine uygundur.

Konuttan temel ihtiyaçlara 10 dakikada erişim büyük oranda sağlanmıştır. 4.Kısımda bulunan çarşı, okul, Telekom binası, muhtarlık ve rekreasyon alanına (Sanatçılar Parkı) yaya ulaşım oldukça elverişlidir.

5. Kısım: Yaya hareketine uygun sokak düzenlemesi yapılmıştır. Binaların otoparkları bulunmaktadır. Binaların arasında iyi organize edilmiş yeşil alanlar bulunmaktadır. Yollar karşılıklı geliş gidişlidir. Sadece 1 yerde bisiklet park yeri vardır. Taşıttan arınmış belli sokaklar bulunmaktadır. Halka açık parklarda jimnastik aletleri yer almaktadır.

7.-8. Kısımlar: Bu kısımda yaya yürüme mesafesine uygun sokaklar ve avlular bulunmaktadır. Alçak yapılaşma nedeniyle daha canlı bir atmosfer olması yürüyüş yollarını daha canlı hale getirmiştir.

9.-10. Kısımlar: Alan yaya erişimi ve yürünebilirlik açısından ele alındığında çok iyi durumdadır. Yaya hareketine uygun sokak düzenlemeleri, ışıklandırma ve yaya aksı mevcuttur (Şekil 57-58 ). Taşıttan arınmış belirli sokaklar yayalara ayrılmıştır.



Şekil 57. Alanda bulunan yaya yolları bağlantıları

Kaynak: (Fotoğraf: Yazar tarafından çekilmiştir.)



| LEJANT                                                                              |               |                                                                                       |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | Eğitim Alanı  |    | Yüksek Konut     |
|  | Ticaret Alanı |    | Orta Konut       |
|                                                                                     |               |    | Alçak Konut      |
|                                                                                     |               |    | Aktif Yeşil Alan |
|                                                                                     |               |  | Dini Tesis       |
|                                                                                     |               |  | Kamu Alanı       |

Şekil 58. Yaya yolları Ataköy 9-10

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

11. Kısım: Orta kısımda yer alması nedeniyle diğerk kısımlarla erişilebilirlik özelliğini artırmaktadır. İstenilen merkezlere ulaşım kolayca sağlanabilmektedir.

Günümüzde pek çok sitelerde görülen tel örgüler Ataköy’de de görülmektedir. Hırsızlığa karşı güvenlik önlemi olarak yapılan tel örgüler yaya geçirgenliğini önemli oranda azalttığı görülmektedir. Bu durum yaya hareketini zorlaştırmakta olup, yaya yönünü değiştirmektedir. Özellikle 7-8. Kısımda fazla olan tel örgüler site içinde emniyeti sağlamış olup, dışardan site içerisine girmenin önüne geçmiştir (Şekil 59). Bu nedenle bu alandaki ticari alanlarda dışarıdan müşterilere hitap etmediğı görülmüştür.

Ataköy yerleşim alanı yaya erişimi ve yürünebilirlik ilkesine göre değerlendirildiğinde yolların birbirine bağlantılı ve yaya yürüyüşünün teşvik eden sokakların olduğu görülmüştür. Önemli alanlara 10 dakikalık yürüyüş mesafesinde gidildiği tespit edilmiştir.



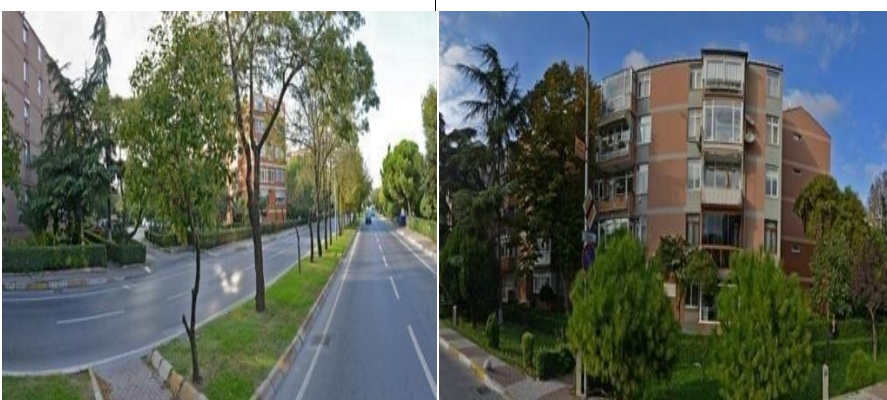
Şekil 59. Tel örgüler

Kaynak: (Çizim: Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

## B. Bağlantı

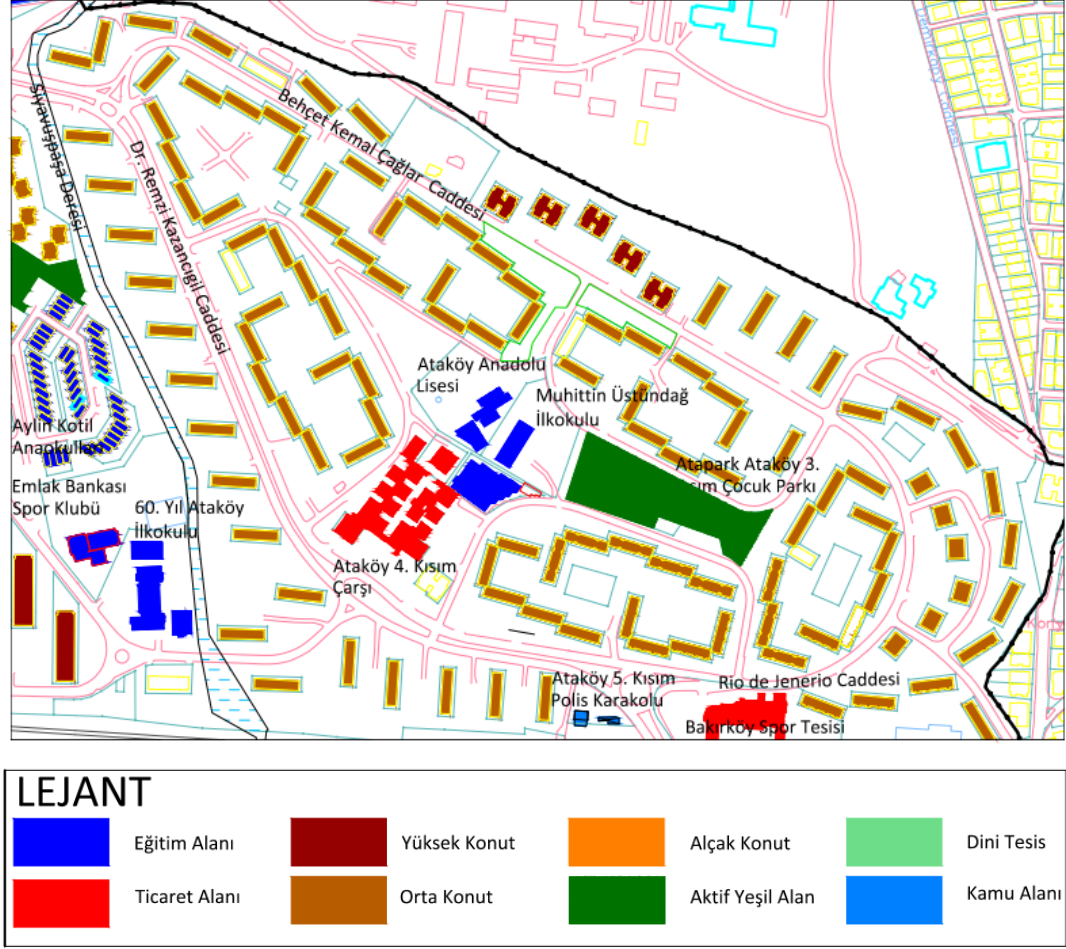
1. Kısım: Yaya hareketlerini kolaylaştıran bağlantılı yol düzeni mevcuttur. Bu kısım Bakırköy ilçesine yakınlığı nedeniyle daha avantajlı durumdadır.

2. Kısım: Strassburg Caddesi ve Kennedy Caddelerine yaya yolları bağlantısı bulunmaktadır. Arazinin kullanımı açısından ulaşım elverişli yollar ile çözülmüş olması üstünlük sağlamaktadır.



Şekil 60. Dr. Remzi Kazancıgil Caddesi ve Rio de Janeiro Caddesi

Kaynak: (URL 13)



Şekil 61. Ataköy 3-4. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

3.-4. Kısımlar: Ana trafik aksları (Atatürk Bulvarı, Dr. Remzi Kazancıgil Caddesi, Rio de Janeiro Caddesi) bölgeye hızlı ulaşımı sağlayan trafik yollarıdır. (Şekil 60-61). Söz konusu ana arterlerden ayrılan tali yollar ve ring yolları ile konut adaları oluşturulmuştur. Otoparklara giriş çoğunlukla tali yollardan olup, blok ortalarında bulunan yeşil alanlar ve yaya yolları araç trafiğinden arındırılmıştır.

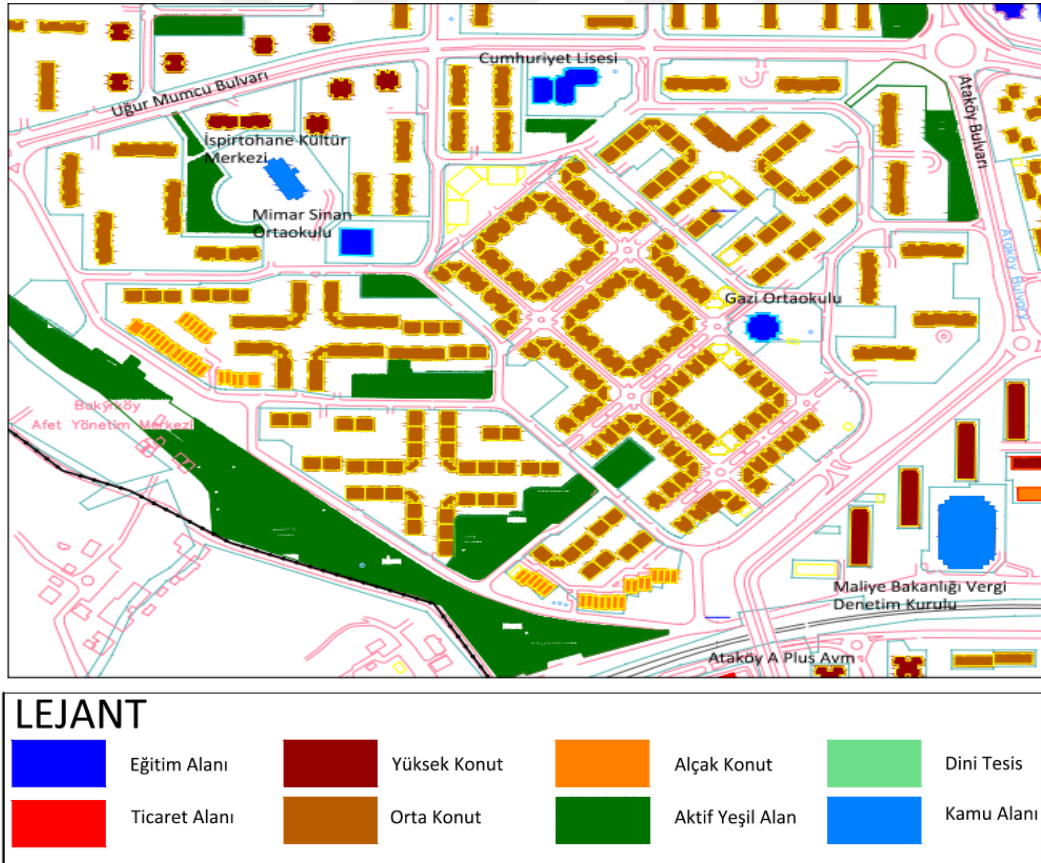
5. Kısım: A Plus Alışveriş Merkezi'ne ulaşım sağlayacak köprü bulunmaktadır. Yaya yolları arasında yeşillikler vardır. Yaya yolları ve siteler yeşilliklerle ayrılmıştır. Yeşillikler sahil yolunun gürültüsünü engellemektedir. Marmaray Ataköy istasyonu bulunmaktadır. Sahil Yolu bağlantısı bulunmaktadır. Anayol tarafı binaları demir çitlerle ayrılmıştır.

7.-8. Kısımlar: Alçak yapılaşmadaki yapılardan Adnan Kahveci ve Uğur Mumcu Bulvarlarına bağlantılı olarak yürüme yolunda gidilmektedir. Marmaray tren istasyonuna bağlantılı yürüme mesafesinde gidilmektedir (Şekil 62-63)



Şekil 62. Yaya yolları

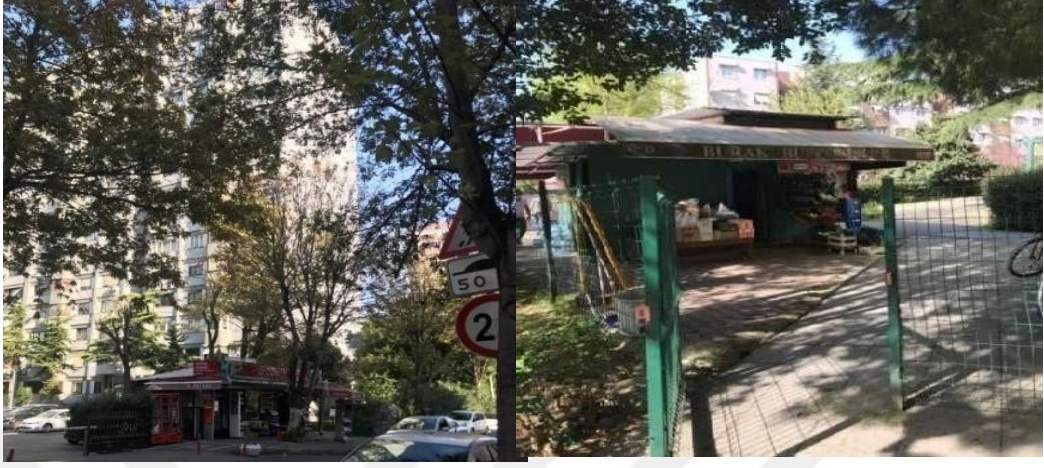
Kaynak: (Fotoğraf: Yazar tarafından çekilmiştir.)



Şekil 63. Siteler arası yürüyüş yolları Ataköy 7-8 Vaziyet Planında

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

9-10. Kısımlar: Bu alanda yaya aksları kamusal kullanımlarla bitmektedir. Yaya yolları sağlık ocağı, alışveriş merkezi, büfe, park, okul gibi kullanımlar ile son bulmaktadır (Şekil 64-65).Bu özellik yürünebilirliği arttıran bir faktördür.



Şekil 64. Alanda bulunan büfe

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

11. Kısım: Yerleşim alanının ortasında olması yaşam alanlarına yakınlaşma anlamına gelmektedir. Diğer kısımlarla çok fazla ilişki halindedir.



| LEJANT |               |  |                  |
|--------|---------------|--|------------------|
|        | Eğitim Alanı  |  | Yüksek Konut     |
|        | Ticaret Alanı |  | Orta Konut       |
|        |               |  | Aktif Yeşil Alan |
|        |               |  | Kamu Alanı       |
|        |               |  | Alçak Konut      |
|        |               |  | Dini Tesis       |

Şekil 65. Ataköy 9-10 Vaziyet Planı

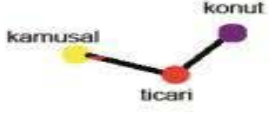
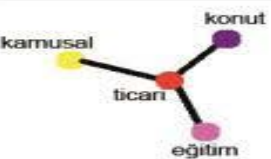
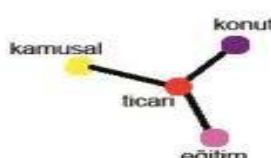
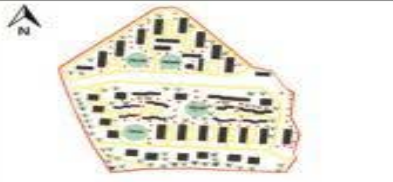
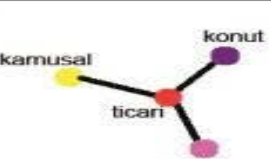
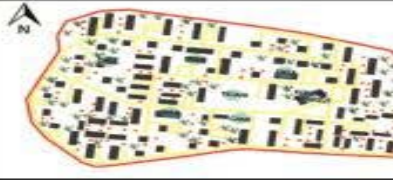
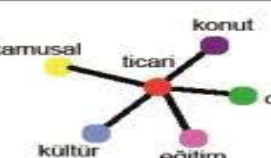
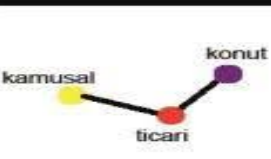
Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

Ataköy yerleşim alanında bu ilkenin gereği olan yaya dolaşımını kolaylaştıran yol düzeni ve ona uygun kamusal çevre sağlandığı gözlenmiştir.

### C. Karma Kullanım ve Çeşitlilik

Ataköy yerleşim alanının kısımlarının yerleşim planı ve fonksiyon şeması Şekil 66'da görölmektedir. Kısımlarda görüldüğü üzere kamusal, konut ve ticari alanlar 1 ve 11. Kısımlarda bulunmakta olup bu alanlara ilave olarak eğitim alanları 2, 3-4, 5, 9-10, 7-8 ve 11. Kısımlarda yer almaktadır. Ayrıca dini alan sadece 5. ve 9-10. Kısımlarda yer almaktadır.

1.Kısım: Konut yoğunluklu alanda ve bunun yanında ticari alan olarak da 1.Kısım Çarşısı ve park alanları mevcuttur. Ticari alan orta kısımda yer almakta olup kamusal ve konut alanlarında yer almaktadır.

| ETAP                   | YERLEŞİM PLANI                                                                      | FONKSİYON ŞEMASI                                                                      |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.ETAP<br>1957-1962    |    |    |
| 2.ETAP<br>1959-1964    |    |    |
| 3.4.ETAP<br>1963-1974  |   |   |
| 5.ETAP<br>1975-1983    |  |  |
| 9.10.ETAP<br>1985-1988 |  |  |
| 7.8.ETAP<br>1989-1991  |  |  |
| 11.ETAP<br>1990-1991   |  |  |

Şekil 66. Ataköy Yerleşim Planı ve Fonksiyon Şeması

Kaynak: (Bozyokuş, 2018)

2. Kısım: Konut yapılaşmanın yanında, bu kısma hitap eden arşı alanı ve park alanı bulunmaktadır. Doğu Coşkun Fırat Parkı ve Ramazan Yeşil Parkları bulunmaktadır. Bu kısımda ticari alan ortada konumlanmakta olup konut, eğitim ve kamusal alanlar ticaret alanının ortasında yer almıştır.

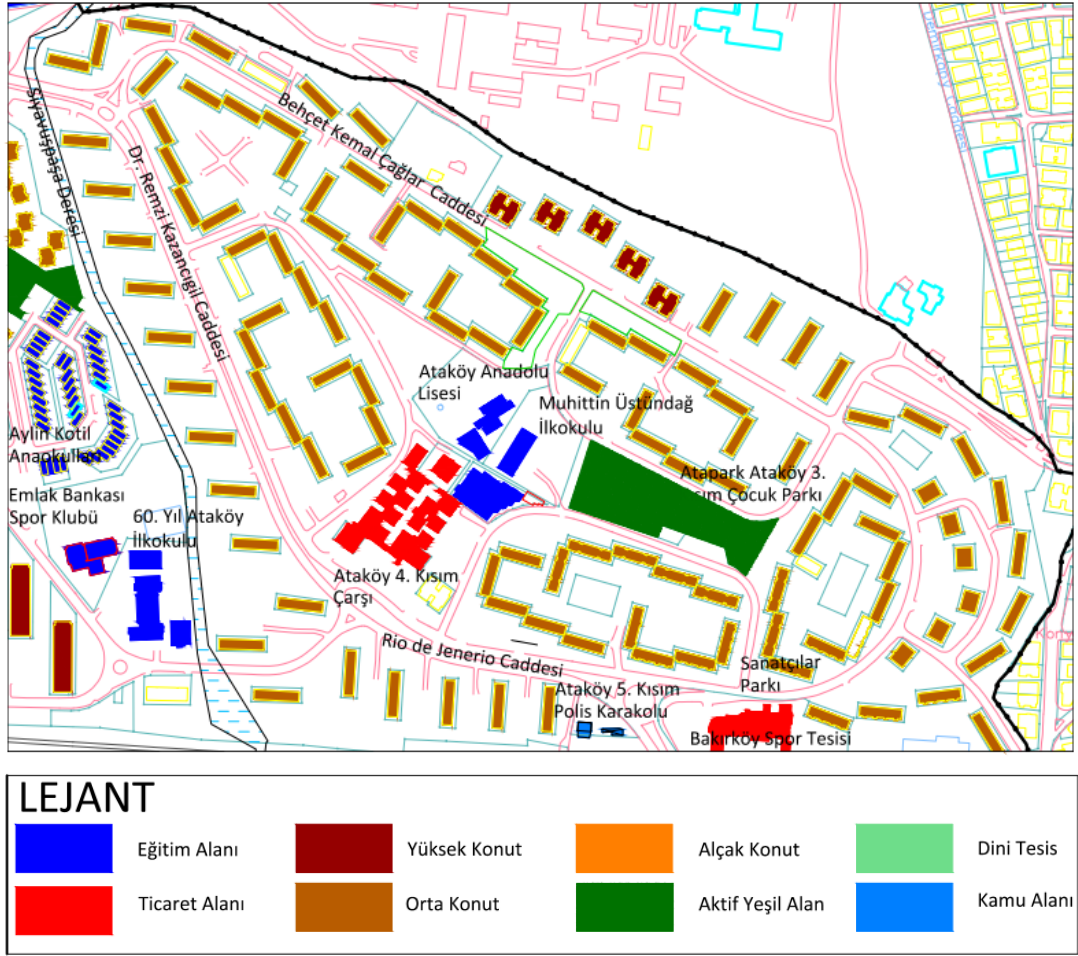
3. - 4. Kısımlar: Konut yoğunluklu alanlardır. arşı, okul, otel, Telekom binası ve kafe alanlarından oluşan ticari merkez 3. ve 4. Kısımların ortasına konumlandırılmıştır. 3. Kısım bünyesinde spor alanları, işletmeler ve rekreasyon alanları bulunan park (Sanatçılar Parkı) yer almaktadır (Şekil .67-68)



Şekil 67. Sanatçılar Parkı

Kaynak: (Fotoğraf: Yazar tarafından çekilmiştir.)

3. ve 4. Kısımda kamu binaları ve işyerleri belirli zonlarda yer almaktadır. Konut yapı adaları oluşturulmuştur. Yapı adaları ve binalar konut, işyeri ve ofislerin ortak ve karma kullanımına uygun tasarlanmamıştır.



Şekil 68. Sanatçılar Parkı Ataköy 3-4 Vaziyet Planı

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

5. Kısımda konutlar ve sosyal donatı alanı olarak Emniyet, Maliye ve Bakırköy Belediyesi'ne ait binalar bulunmaktadır. Ataköy Çarşı ve yollarda büfeler bulunmaktadır. Çok sayıda park alanı bulunmaktadır. Ticari alan orta kısımda yer almakta olup Kamusal, Konut ve Ticari alanlar ticari alanın etrafında toplanmıştır.

7.- 8. Kısım: Avlulu alanların olduğu yapılaşma etrafında konut, eğitim, kamusal ve ticari alanlar yer almaktadır. Alçak yapıda konutlar, konutların altında yer alan ticari mekânlar karma kullanım olduğunu göstermektedir. İspirtohane Kültür Merkezi de bu kısımda yer almaktadır.

9.-10. Kısımlar: Yüksek katlı yapılaşma, alçak katlı yapılaşma yanında Eğitim ve ticaret alanları bir arada bulunmaktadır. Atrium alışveriş merkezi ve çevresi bu duruma örnektir.

11. Kısım: Alçak yapılaşma binaların yanında, eğitim tesisi olarak 60. Yıl İlköğretim okulu ve kamu binası olarak Emniyet Teşkilatı bulunmaktadır. Spor alanları 11. Kısımda konut bloklarının ortasındaki yeşil alanda ve okul çevresinde bulunmaktadır.

#### D. Karma Konut

Çizelge 4. Ataköy yerleşim alanının yıllara göre gelişimi

| KISIM  | 1.KISIM | 2.KISIM | 3.4.KISIM | 5.KISIM | 9.10.KISIM | 7.8.KISIM | 11.KISIM |
|--------|---------|---------|-----------|---------|------------|-----------|----------|
| DÖNEM  | 1957-62 | 1959-64 | 1963-74   | 1975-83 | 1985-88    | 1989-91   | 1990-91  |
| BLOK   | 52      | 39      | 127       | 58      | 89         | -         | 85       |
| MESKEN | 662     | 852     | 2630      | 2993    | 3100       | 4348      | -        |

Kaynak: (Bozyokuş, 2018)

Ataköy yerleşim alanının yerleşme yoğunluğu ve kat adetleri Şekil 68’de görülmektedir. Ataköy yerleşim alanının yerleşme yoğunluğu ve kat adetleri Çizelge 4’de görülmektedir. Yıllar içinde Toplu konut prensibiyle yapılan çok katlı konutlar birbirinden ayrı plan tiplerinde konut projeleri bulunmaktadır Ataköy’de farklı fiyatlarda ve büyüklüklerdeki konut tipleri bir arada bulunmaktadır ( Şekil 69 ). Örneğin 1. Kısım blok çözümlerinde 110-200 m2 arasında değişen farklı konut tipleri yer almaktadır. Yıllar içinde Toplu konut prensibiyle yapılan çok katlı konutlar birbirinden ayrı plan tiplerinde konut projeleri bulunmaktadır (Şekil 70 ).

|              |                         |                  |              |               |
|--------------|-------------------------|------------------|--------------|---------------|
| 1.KISIM      | A tipi blok             | Zemin + 12 katlı | A tipi plan  | 3 yatak odalı |
|              | B tipi blok             | Zemin + 4 katlı  | B tipi plan  | 4 yatak odalı |
|              | C tipi blok             | Zemin + 8 katlı  | C tipi plan  | 2 yatak odalı |
|              | D tipi blok             | Zemin + 4 katlı  | D tipi plan  | 4 yatak odalı |
|              | F tipi blok             | Zemin + 7 katlı  | F tipi plan  | 4 yatak odalı |
| 2.KISIM      | L tipi blok             | Zemin + 2 katlı  | L tipi plan  | 4 yatak odalı |
|              | M tipi blok             | Zemin + 8 katlı  | M tipi plan  | 2 yatak odalı |
|              | R tipi blok             | Zemin + 10 katlı | R tipi plan  | 2 yatak odalı |
|              | K tipi blok             | Zemin + 13 katlı | K tipi plan  | 2 yatak odalı |
|              | İ tipi blok             | Zemin + 4 katlı  | İ tipi plan  | 2 yatak odalı |
|              | İB tipi blok            | Zemin + 8 katlı  | İB tipi plan | 2 yatak odalı |
|              | J tipi blok             | Zemin + 5 katlı  | J tipi plan  | 3 yatak odalı |
| 3-4.KISIM    | O tipi blok             | Zemin + 5 katlı  | O tipi plan  | 2 yatak odalı |
|              | TO tipi blok            | Zemin + 5 katlı  | TO tipi plan | 3 yatak odalı |
|              | S tipi blok             | Zemin + 12 katlı | S tipi plan  | 3 yatak odalı |
| 5.KISIM      | E1 tipi plan            | 3 yatak odalı    |              |               |
|              | E2 tipi plan            | 3 yatak odalı    |              |               |
|              | B1 tipi plan            | 3 yatak odalı    |              |               |
|              | B2 tipi plan            | 2 yatak odalı    |              |               |
|              | C1 tipi plan            | 3 yatak odalı    |              |               |
|              | C2 tipi plan            | 3 yatak odalı    |              |               |
| 9.-10. KISIM | A1 tipi plan            | 2 yatak odalı    |              |               |
|              | A2 tipi plan            | 2 yatak odalı    |              |               |
|              | D tipi plan             | 3 yatak odalı    |              |               |
|              | F tipi plan             | 3 yatak odalı    |              |               |
|              | Küçük konut tipi        | 1 yatak odalı    |              |               |
| 7.8. KISIM   | Mesa avlu tipi plan     | 1 yatak odalı    |              |               |
|              | Kutlutaş kare tipi plan | 4 yatak odalı    |              |               |

Şekil 69. Ataköy Konut Tipleri

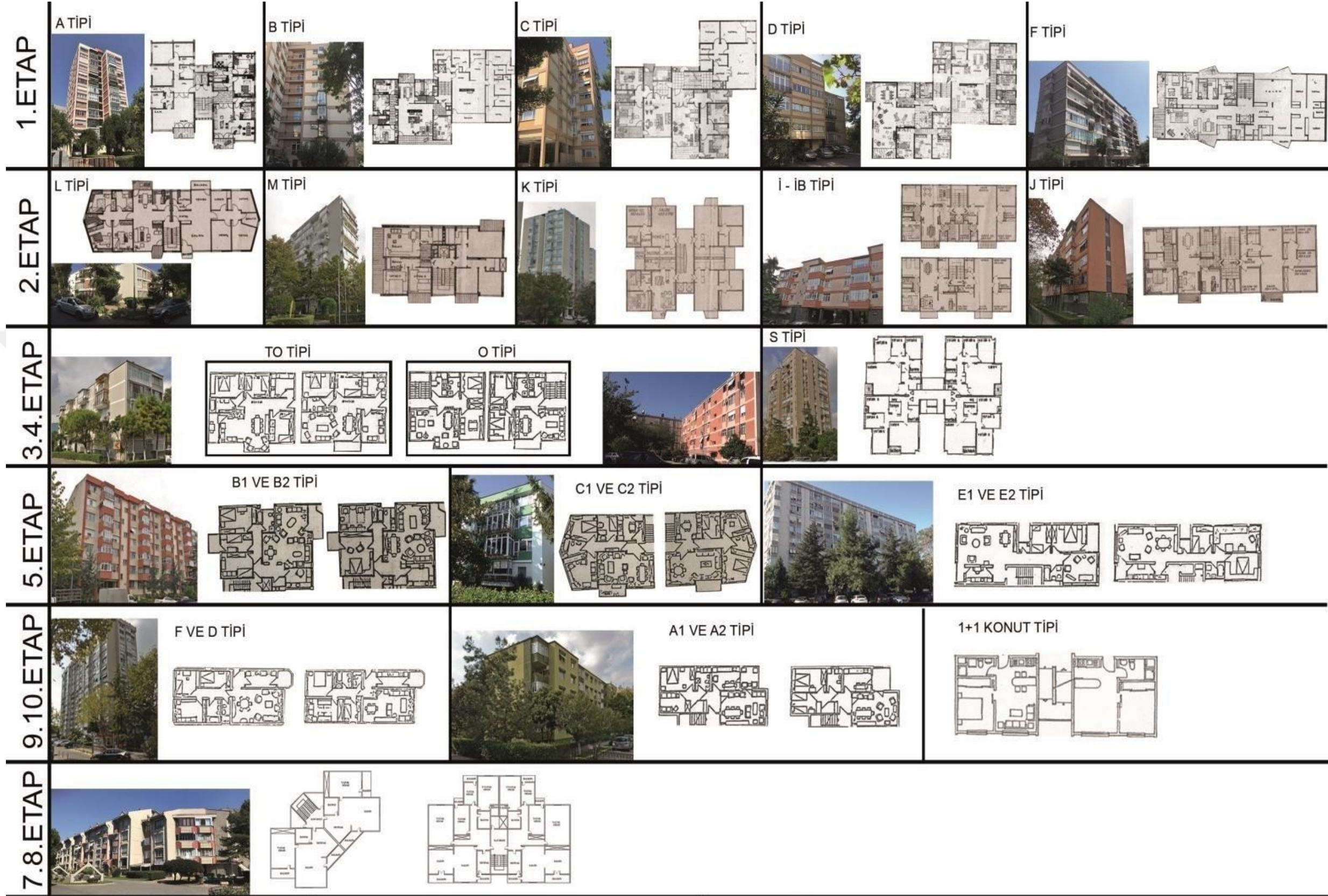
Kaynak: (Bozyokuş, 2018)





Şekil 70. Ataköy’de Yerleşme Yoğunluğu ve Kat Adetleri

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



Şekil 71. Ataköy Toplu Konutlarının Kat Planı Tipolojileri

Kaynak: (Bozyokuş, 2019)

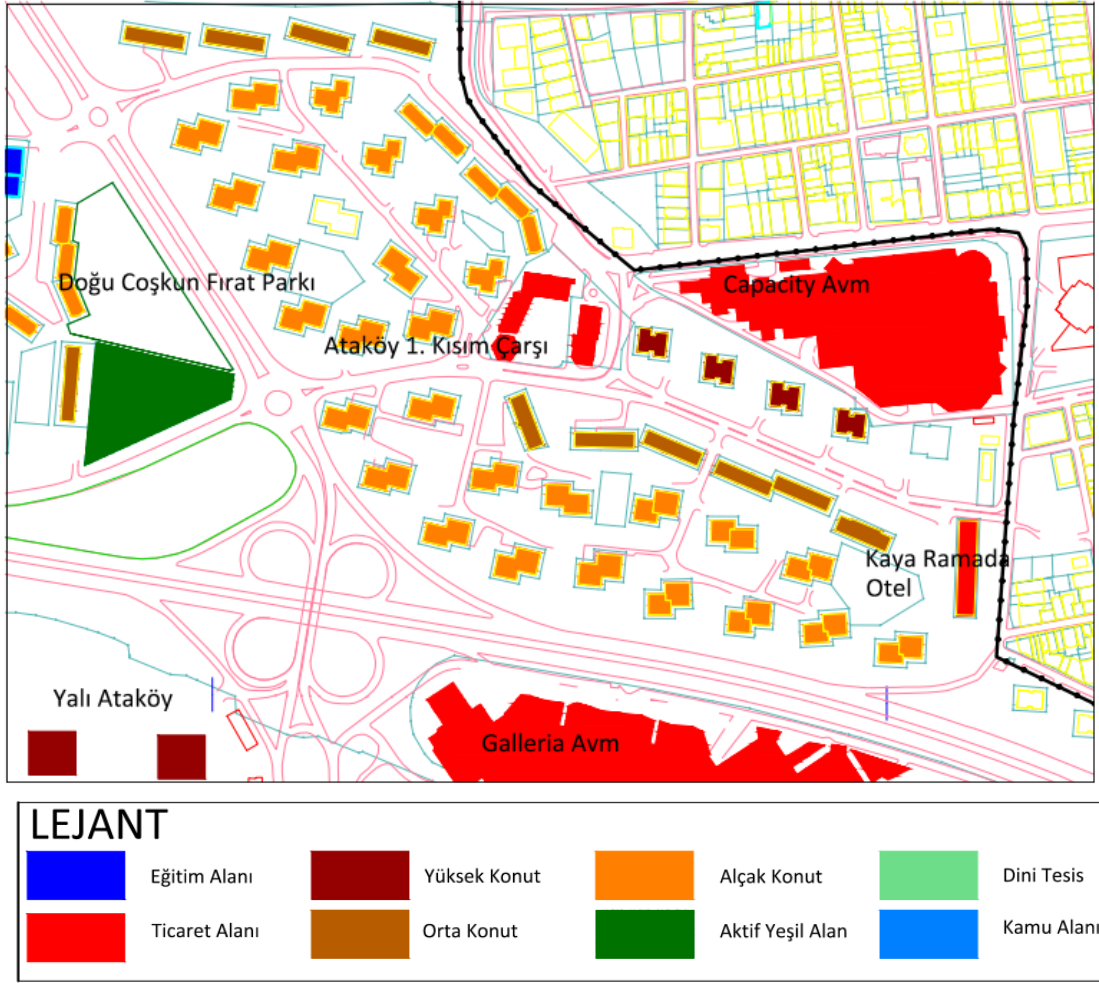
## E. Kaliteli Mimari ve Kentsel Tasarım

1.Kısımda mekân duygusu tasarımıda hissedilmektedir. Tasarımda konfor alanları mevcuttur. Yeşil alan bakımından yeterlidir, ancak aktif olarak kullanılmamaktadır. Kamelya buluşma noktaları olarak düzenlenmiş fakat yoğunluk gözlenmemiştir. Ortak mekânlar ve ortak paylaşım yerleri tasarlanmıştır (Şekil 71-72)



Şekil 72. Ortak mekânlar

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



Şekil 73. Ortak Mekânlar Ataköy 1.Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

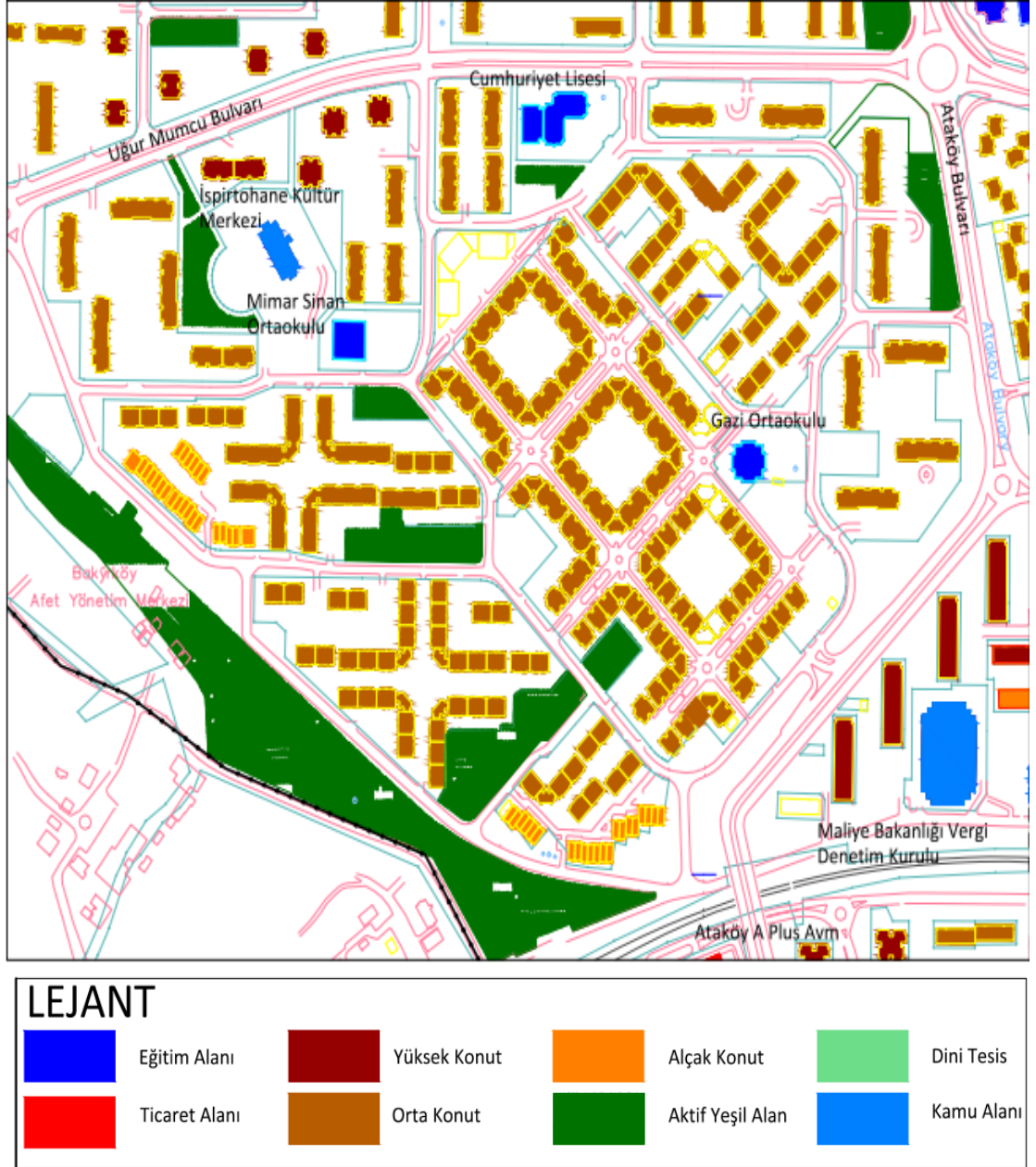
2. Kısım: Yapıldığı dönemin özelliklerini yansıtan bu alanda farklı tip konutlar olduğu görülmüştür. Ortak alanlarda yoğunluk vardır. Otoparkların blok bazında kapalı tutulduğu görülmüştür.

3. - 4. Kısımlar: Genellikle alçak yapılaşma ve bunun yanında da yüksek yapılar ile dikkat çekmektedir.

5. Kısım: Kamusal ve ticari mekânların yoğunluğu, Marmaray İstasyon durağına yakın olması sebebiyle ulaşım kolaylığı sağlanmıştır.

7. - 8. Kısımlar: Alçak katlı avlulu sistemin yer aldığı bu kısımda kapalı otoparklar yer almaktadır (Şekil 73-74). Yarı özel alanlar, sürpriz geçişler ve

akslar tasarlanan avlulu yerleşimler göze çarpmaktadır. Zemin katlarda bulunan ticari alanların ortama canlılık kazandırdığı görülmüştür.



Şekil 74. Kapalı Otoparklar Ataköy 7-8. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



Şekil 75. Binaların altındaki kapalı otoparklar

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)

9-10. Kısımlar: Kat yükseklikleri 13-14 kat olmak üzere yer yer artmaktadır. Dikey ve yatay yapılaşma mevcuttur. Kat sayılarında tekdüzelik yoktur. 5 katlı binaların yanında 13 katlı binalarda görülmektedir (Şekil 75-76). Yatay yayılma olmadığı için yeterli yeşil alan, park alanı tasarlanabilmiştir. Metro, Metrobüs, Marmaray durakları mevcuttur. Bu da ulaşım açısından konforu arttırmaktadır.



Şekil 76. Çok ve az katlı yapıların bir arada olması

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



| LEJANT |               |  |                  |
|--------|---------------|--|------------------|
|        | Eğitim Alanı  |  | Yüksek Konut     |
|        | Ticaret Alanı |  | Alçak Konut      |
|        |               |  | Aktif Yeşil Alan |
|        |               |  | Dini Tesis       |
|        |               |  | Kamu Alanı       |

Şekil 77. Ataköy 9-10. Kısım

Kaynak: ( izim:  evre,  ehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar yazar tarafından geliştirilmiştir.)

11. Kısım: Alçak yapılaşma ve villa yerleşimlerinin bütünleşmesi ile daha canlı bir ortam olduğu görülmüştür.

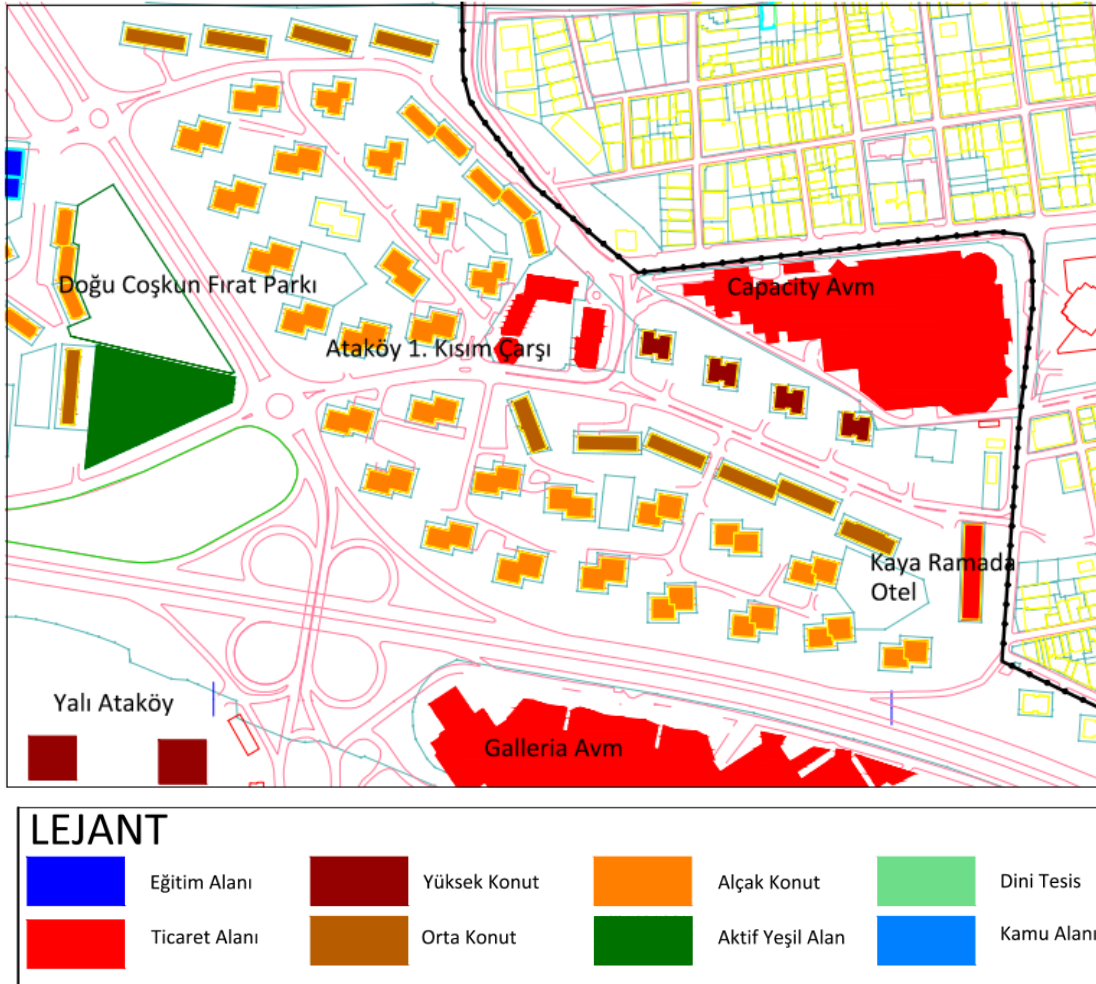
## F. Geleneksel Mahalle Yapısı

1. Kısım: Alanın merkezinde ticari kullanımlar vardır ( ekil 77-78).  evresini yollar sınırlandırmaktadır. Merkezde kamusal kullanımlar bulunmamakta olup alan bu anlamda yetersiz bulunmuştur. İnsanların günlük ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri ticari kullanımlar mevcuttur.



Şekil 78. Tek katlı Ticaret Alanları

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



Şekil 79. Ticaret Alanları Ataköy 1.Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

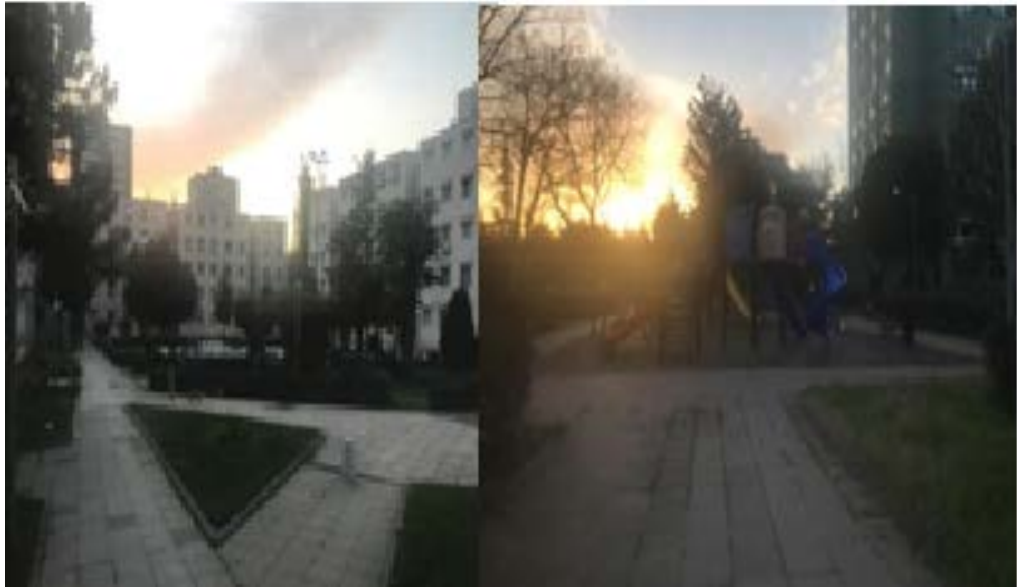
2.Kısım: Geleneksel komşuluk ilişkileri bulunmamaktadır. Bu kısımda, girişlerin ve çıkışların kontrollü bir şekilde yapıldığı, herhangi bir güvenlik unsuruyla çevrili, bir yerleşim düzeni olmadığından 2.Etap'ta güvenlik yetersiz kalmaktadır.

3.-4. Kısımlar: Yeni Şehircilik İlkelerine göre belirgin merkez ve sınırlar oluşturulması esas olup, 4. Kısımda bulunan çarşı konut alanlarının arasında belirgin bir ticari merkez olarak öne çıkmaktadır. Temel fonksiyonlara 10 dakikada yaya erişimi sağlanmaktadır. Avlulu yerleşimden dolayı orta avlular insanların buluşma yeri olmuştur. Geleneksel komşuluk ilişkilerinin sürdüğü görülmüştür.

5. Kısım: Geleneksel Komşuluk yapısı bulunmamaktadır. Belirgin merkezlere yürünerek gidilmektedir. Ticari yapılaşmanın getirmiş olduğu canlılıktan dolayı orta avlularda sakinlerin oturduğu görülmüştür.

7. -8. Kısımlar: Kütle bloklarında ve giriş katlarında ticari mekânlarına yer verilmesinin yanı sıra avlulu geçişler yaya hareketini canlandırarak sokak anlayışını oluşturmuştur.

9.-10. Kısımlar: Yüksek katlı yapılaşmanın yer aldığı kısımlarda geleneksel Komşuluk yapısı gözlemlenmemiştir (Şekil 79). Mahalle yapısı bu alanda görülmemektedir. Bu da komşuluk ilişkilerinin gelişmemesine sebep olmaktadır.



Şekil 80.Ortak Mekânlar

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)

11. Kısım: Geleneksel Komşuluk yapısı bulunmamaktadır.

### G. Artan Yoğunluk

Çizelge 5. Ataköy Kısımlarının nüfus, alan (m<sup>2</sup>), yoğunluk ve hektar birimler

| Kısımlar | Nüfus | m2      | Yoğunluk | Hektar |
|----------|-------|---------|----------|--------|
| 1        | 1666  | 185000  | 0,009    | 18,5   |
| 3,4,11   | 8067  | 592000  | 0,0136   | 59,2   |
| 2,5,6    | 13874 | 764000  | 0,0182   | 76,4   |
| 7,8,9,10 | 25120 | 1117000 | 0,0225   | 111,7  |

Kaynak: (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Ataköy yerleşim alanı 594 ha, nüfusu 40048 kişi ve nüfus yoğunluğu 67 kişi/ha'dır ( Çizelge 5).

Ataköy yerleşimindeki idari bölünme, Ataköy 1. Kısım Mahallesi, Ataköy 2- 5-6. Kısım (İhsan Biber) Mahallesi, Ataköy 3-4-11. Kısım Mahallesi ve Ataköy 7-8- 9-10. Kısım (Bahriye Üçok) Mahallesi şeklinde yapılmıştır. Ataköy yerleşimini oluşturan her bir mahalle, bina ve yerleşim planları açısından farklıdır ve bu değişiklikleri nüfus yoğunluklarına da etkilemiştir. İnşaatı ilk bitirilen Ataköy 1.Kısım'da nüfus yoğunluğu 32 kişi/ha'dır ve bu kısım, yerleşim içerisindeki en düşük nüfus yoğunluğuna sahip kısımdır. En fazla nüfus yoğunluğuna sahip mahalle ise 110 kişi/ha ile 3-4-11. Kısım'dır (Çizelge 6).

Çizelge 6. Ataköy Yerleşim Alanın mahalle bazında nüfus bilgileri

| Yıl  | 7-8-9-10. Kısım | 2-5-6. Kısım | 3-4-11. Kısım | 1. Kısım | Toplam   |
|------|-----------------|--------------|---------------|----------|----------|
| 2019 | 26,411          | 14,17        | 8254          | 1691     | 9985,578 |
| 2018 | 25,12           | 13,87        | 8,067         | 1,666    | 48,727   |
| 2017 | 24,444          | 13,67        | 8,15          | 1,667    | 47,932   |
| 2016 | 23,889          | 13,53        | 8,237         | 1,677    | 47,331   |
| 2015 | 23,807          | 13,27        | 8,179         | 1,696    | 46,956   |
| 2014 | 23,067          | 13           | 8,032         | 1,692    | 45,794   |
| 2013 | 22,568          | 12,64        | 7,991         | 1,707    | 44,908   |
| 2012 | 22,568          | 12,47        | 7,999         | 1,704    | 44,736   |

Kaynak: (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)



Şekil 81. Ataköy Bisiklet ve Yaya Yolları

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)



## H. Akıllı Ulaşım

Ataköy ulaşım haritası Şekil 80’de görülmektedir.

1. Kısım: Kenti diğer mahalleleriyle bağlantısını sağlayan ulaşım aracı olarak otobüs hatları bulunmaktadır. Bisiklet parkı bulunmasına rağmen bisiklet yolu ayrıca tasarlanmamıştır. Yaya yolları çevreye yollarına bağlantılı olarak düzenlenmiştir.

2. Kısım: Metro, Metrobüs ve Marmaray hatlarına yürüyüş yolları mesafesindedir.

3-4. Kısımlar: Demiryolu bağlantıları Marmaray ve Metro kullanımıyla yeterli düzeydedir. Günlük ulaşım yaya olarak rahatlıkla sağlanmaktadır. Bisiklet yolları kullanılmaktadır. (Şekil 81).



Şekil 82. Bisiklet park yeri

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



Şekil 83. Marmaray

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



| LEJANT |                 |  |                  |
|--------|-----------------|--|------------------|
|        | Eğitim Alanı    |  | Yüksek Konut     |
|        | Ticaret Alanı   |  | Alçak Konut      |
|        | Dini Tesis      |  | Aktif Yeşil Alan |
|        | Kamu Alanı      |  |                  |
|        | Marmaray Durağı |  | Metro Durağı     |
|        |                 |  | Metrobüs Durağı  |

Şekil 84. Ataköy 5.Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

5 Kısım: Marmaray ve Metrobüs sayesinde ulaşım ağı güçlenmiştir ( Şekil 82-83). Yaya yolları her yöne ulaşım sağlanmaktadır.

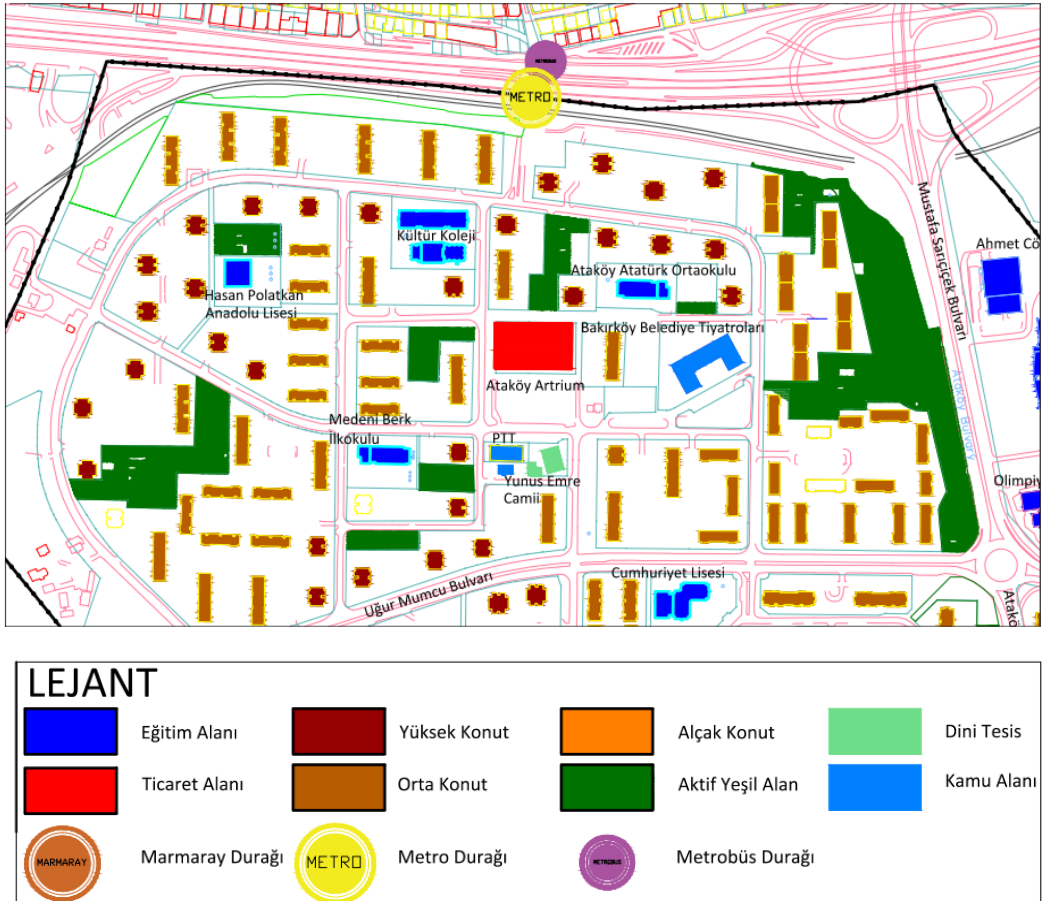
7-8 Kısımlar: Marmaray hattına yakın bulunmakla birlikte, Metrobüs ve Metro hattına yürüyerek gidilebilmektedir.

9 -10 Kısımlar: Metro ve Metrobüs hattına yaya ulaşımının en kısa olduğu kısımdır. Kent merkezi ile aradaki bağlantı Metro ve Metrobüs hatları nedeniyle güçlüdür. Bu kısım ulaşım hatlarına en yakın olan kısımdır ( Şekil 84-85)



Şekil 85. Ataköy Metro ve Metrobüs Durakları

Kaynak: (Fotoğraflar: Yazar tarafından çekilmiştir.)



Şekil 86. Ataköy Metro ve Metrobüs Durakları 9-10. Kısım

Kaynak: (Çizim: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında alınan haritalar üzerinden yazar tarafından geliştirilmiştir.)

11. Kısım: Marmaray ve Metro kullanımına yürüme mesafesinde ulaşım sağlanmaktadır.

## **İ. Sürdürülebilirlik**

1.Kısım: Tasarımın yapıldığı yıllarda geri dönüşüm kavramı düşünülmemiştir. Çevreye duyarlı binalar tasarlanmamıştır. Teknolojik kullanım son yıllarda etkili olmuş, fakat eksik kalmıştır.

2. Kısım: Yapıldığı dönemin etkilerini yansıtan bugüne kadar değerinden kaybetmeyen bir yapıya sahip olduğu gözlenmiştir. Toplu taşımalara yürüme mesafesinde gidilmesi, yeşil alanlara ile değerli bir kısım olarak kalmıştır.

3.-4. Kısımlar: Çevreye duyarlı teknoloji ve tasarımlar kullanılmamaktadır. Herhangi bir alanda yerel üretim yoktur. Yeşil alanları ile alçak yapılaşması ile yaşanabilir bir kısım olmuştur.

5. Kısım: Marmaray ve Metrobüs sayesinde araç yerine toplu taşımaya yönelme olmuştur. Merkez konumda yer alan bu konumda sahil yoluna da yürüyerek gidilebilmektedir.

7.-8. Kısımlar: Alçak katlı yapılaşmasından dolayı daha ferah mekânlar ortaya çıkmıştır. Ticari mekânlarında konutların giriş katlarında yer alması nedeniyle canlı, hareketli orta meydan avluları ile ayrıcalıklı bir kısım olmuştur.

9.-10. Kısımlar: Yüksek katlı bloklardan oluşmaktadır, ara mesafeler büyük tutularak güneş enerjisini en fazla alma durumuna önem verilmiştir. Proje yaklaşımında yeşil alan güneş ışığı ve hava kullanımına önem verilmiştir. Blokların konumlanması arsanın topoğrafik durumuna ve iklim şartlarına göre planlanmıştır.

11.Kısım: Villa ve alçak yapılaşmanın yer aldığı uyumlu yapılaşma, parklar ve yeşil alanlarla bütünleşmiştir.

## **J. Yaşam Kalitesi**

1.Kısım: Yapımına başlandığı dönemden bu döneme kadar beri iç tadilatlar yapılarak oturmaya devam edildiği görülmüştür. Bina cephelerindeki açık balkonlar kapatılıp bina cephesinde farklı düzenleme olmuştur.

2.Kısım: Yapıldığı dönemden günümüze kadar değerini halen koruduğu görülmektedir. Günümüzde daire içleri tadilatlarıyla yeniden oturma sağlanmaktadır.

3.-4. Kısımlar: Ulaşım, aktif ve pasif yeşil alan kullanımı yönünden yaşam kalitesi getirmekle birlikte, kültürel ortam ve sosyal yaşam olanaklarına yakınlığı ile yaşam kolaylaşmıştır.

5. Kısımlar: Kamu ve ticaret alanlarının fazla olması nedeniyle aktif bir yaşam sürülmektedir. Marmaray Tren İstasyonu bu kısımda daha çok değer katmıştır.

7.-8. Kısımlar: Avlulu tip alçak katlı konut yapıları ve ticaret mekânları ile geleneksel sokak anlayışını hissettirmektedir.

9.-10. Kısımlar: D100 karayoluna yakınlığı ve yüksek yapılaşması yoğun yeşil alanları ile oldukça dikkat çekmektedir.

11. Kısım: Villa tipleri ve alçak yapılaşmalar, bu kısımda daha farklı yer almaktadır. Alçak yapılaşma düzeninden dolayı meydanlar ve oturma alanları bu kısmı nitelikli hale getirmektedir.

- **Bölüm Sonucu:**

Yaya erişimi ve yürünebilirlik anlamında Ataköy yerleşim alanında her yere kolay bağlantı sağlandığı ve muntazam yaya yolları olduğu görülmüştür. Konut blokları, yeşil alanlar ve yürüyüş yolları hızlı trafikten fiziksel olarak bölen bahçe çitleri ile ayrılmıştır. Özellikle 7-8. Kısımda görülen çitler yaya geçirgenliğini azaltmaktadır. Bu tel örgüler hırsızlık olaylarına karşı yapılmıştır.

Her bir ada içinde blokların orta alanlarında yeşillendirilmiş, sessiz ve huzurlu dinlenme, oyun ve yürüyüş alanları yaratılmıştır. Yayalar ana arterleri büyük oranda toplu taşıma noktalarına (Otobüs, Marmaray ve Metro durakları) ulaşmak için kullanılmaktadırlar.

Ataköy yerleşim alanında karma arazi kullanıldığı görülmüştür. Konut adalarında yer yer ihtiyaçtan doğan ve kendiliğinden gelişen karma kullanım görülmektedir. Özellikle yaya ve araç trafiğinin daha yoğun olduğu, bloklarda konutların kuaför, veteriner, doktor, emlakçı gibi fonksiyonlarla işyerlerine dönüştüğü gözlenmiştir.

Ataköy yerleşim alanındaki mahallelerde kentlilerin isteklerini karşılayacak ticaret alanları, otoparklar, aktif ve pasif yeşil alanlar, yürüyüş yolları ve eğitim birimleri gibi donatılar planlanmıştır.

Ataköy’de farklı fiyatlarda ve büyüklüklerdeki konut tipleri bir arada bulunmaktadır. Toplu konut prensibiyle yapılan çok katlı konutlar birbirinden ayrı plan tiplerinde konut projeleri bulunmaktadır.

Genel olarak Ataköy yerleşim alanı Metro, Metrobüs ve Marmaray Tren hatları ile uyumlu akıllı ulaşımın sağlandığı bir yerleşim alanı olarak görülmüştür. Bisiklet yolları aktif olarak Ataköy genelinde kullanılmaktadır.

Dönemin tasarımına göre hayat ve kalite standartları yüksek bir semt oluşmuştur. Binaları eski dönemde yapılması nedeniyle içinde yaşayan insanların kendi imkânları ile yaptıkları tadilatlar sayesinde yüksek kaliteli yaşam için elverişli hale gelmiştir.

Ataköy yerleşim alanının genel olarak yüksek kaliteli yaşam sunduğu ve bu özelliğini geçmişten itibaren koruduğu görülmektedir.

Alan tüm ilkeler açısından ele alındığında tasarım olarak yüksek kaliteli bir yaşam sunmaktadır. Erişebilirlik ve yaşanabilirlik olarak tasarım onaylanmaktadır.

Çizelge 7. Kısımların Değerlendirilmesi

|                                           | 1. KISIM |         | 2. KISIM |         | 3-4. KISIM |         | 5.KISIM |         | 7-8. KISIM |         | 9-10. KISIM |         | 11. KISIM |         |
|-------------------------------------------|----------|---------|----------|---------|------------|---------|---------|---------|------------|---------|-------------|---------|-----------|---------|
|                                           | Pozitif  | Negatif | Pozitif  | Negatif | Pozitif    | Negatif | Pozitif | Negatif | Pozitif    | Negatif | Pozitif     | Negatif | Pozitif   | Negatif |
| Komşuluk ünitesi ilkeleri                 |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Büyüklik                                  |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Sınırlar                                  |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Açık alanlar ve yeşil alanlar             |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Kurumsal yapılar                          |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Alışveriş ve ticaret alanları             |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| İç sokak sistemi                          |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Yenişehirçilik İlkeleri                   |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Yaya erişimi                              |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Bağlantılı olmak                          |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Konut arazi kullanımı çeşitlilik          |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Karma konut yerleşimi                     |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Yüksek kalite kentsel tasarım ve mimarlık |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Geleneksel komşuluk yapısı                |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Yoğun gelişme                             |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Akıllı ulaşım                             |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Sürdürülebilirlik                         |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |
| Yaşam kalitesi                            |          |         |          |         |            |         |         |         |            |         |             |         |           |         |

Kaynak: (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)



## VII. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Ataköy yerleşim alanında Komşuluk İlkeleri ve Yeni Şehircilik İlkeleri bağlamında yapılan incelemeler sonucu Çizelge 7’ de sunulmuştur.

- **Komşuluk Ünitesi ilkeleri bağlamında değerlendirildiğinde;**

Okullar ve Erişim Çapları (Büyükölük): Komşuluk Ünitesinde, okul büyüklüğü, yerleşim büyüklüğünü belirlemektedir. Ataköy’de, ilköğretim okullarına konutlardan yaya ulaşımı güvenli, engelsiz ve kolayca sağlanmakta olup, Komşuluk Ünitesi İlkelerine göre “okulun konutlardan 500-750 m ortalama uzaklıkta olması” ilkesine uygundur. Okullar açısından değerlendirildiğinde 2. Kısımda Ataköy İlkokulu, 2-5-6. Kısımlarda Yapı Kredi İlkokulu, 7-8-9-10. Kısımlarda Ataköy Atatürk Ortaokulu ile Medeni Berk İlköğretim Okulunun bulunduğu tespit edilmiş olup, komşuluk ünitesi ilkeleri bakımından yeterli sayılan 500-750 m ortalama uzaklık kriterini sağladığı görölmüştür. İlkokullar mahallelerin odak noktalarında olup konutlara yakın olduğu için yaya ulaşımı kolaydır. 1. Kısım Komşuluk Ünitesinin bu ilkesine uymamaktadır.

Kısımların olası Komşuluk Birimleri Olarak Belirlenmesi (Sınırlar): Ataköy yerleşim alanında ana yollar ünite sınırlarını oluşturmaktadır. Komşuluk üniteleri içinden “ Ana Yol” geçmemektedir. Ataköy kısımları sınırlar bakımından değerlendirildiğinde 1. Kısım, 2.Kısım, 3-4. Kısım, 7-8. Kısım, 9-10. Kısım ve 5-11. Kısım olarak ayrılmaktadır.

Açık alanlar ve Yeşil Alanlar: Komşuluk Ünitesinde, yerleşim alanının yaklaşık %10’u açık/yeşil rekreasyon ve spor alanları olarak ayrılmaktadır. Ataköy’de, kısımlar bazında bakıldığında binalar arasında iyi planlanmış alanlar, kentlilerin rekreatif kullanımına uygun düzenlenmiş aktif yeşil alanlar bulunmaktadır. Bloklar arasında yer alan pasif yeşil alanların kent genelindeki ortalamanın üzerinde oluşu, bitki ve ağaç faunasının zenginliği dikkat çekmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde Ataköy’ün yeterli oranda yeşil alana sahip olduğu görölmektedir. Kişi başına düşen yeşil alan miktarı yeterlidir. En az

yeşil alan miktarı 1. Kısımda yer almakta olup 7-8-9-10 kısımlarda en fazla olduğu görülmektedir.

Kurumsal Yapılar (Kurum Yerleri): 1. ve 2. Kısımlarda kurumsal yapı bulunmamaktadır. Kurumsal alanlar erişilebilir noktalara yerleşmiş olup yürüme mesafesinde gidilmektedir.

Alışveriş ve Ticaret Alanları (Yerel Dükkânlar): Komşuluk ünitesinin bu ilkesine göre yerel dükkânlar Komşuluk birimi nüfusu için yeterli bir ya da birden fazla alışveriş alanı mahallenin çeperinde tercihen kavşakların yanında diğer komşuluk birimlerinin de yararlanabileceği düşünülerek yer almalıdır. Ataköy’de, günlük ihtiyaçların karşılandığı mahallî dükkânlar bulunmaktadır. Bütün kısımlarda yeterli oranda ticari fonksiyonlar yer almaktadır. Ataköy’ün kısımlarında yapılan incelemede özellikle ana arterlere yakın ve yaya trafiğinin nispeten yoğun olduğu kısımlarda blokların zemin katlarında çeşitli ticari aktiviteler oluşmuştur.

İç Sokak Sistemi ( İç Ulaşım ve Yol Düzeni): Ataköy’ün bütün kısımları arasında ulaşım kolay olacak şekilde düzenlenmiştir. Yollar birbirine bağlantılıdır. Öğrenciler yürüyerek okullarına rahatlıkla gitmektedirler.

- **Yeni Şehircilik İlkeleri Ataköy yerleşim alanında değerlendirildiğinde;**

Yürünebilirlik: Yerleşim alanı bu ilke bazında değerlendirildiğinde okul, kurumsal yapılara on dakikalık yürüme mesafesinde gidildiği görülmüştür. Güvenlik önlemlerinden dolayı yapılan tel örgüler yaya geçirgenliği azalttığı unsuru da görülmüştür.

Bağlantı: İç yollar mahallî trafiğe bağlı olarak ve otopark düzeni gözetilerek planlanmıştır. Bölgenin kent merkezine bağlantısını sağlayan D100 Otoyolu, Marmaray, Metro ve Metrobüs durakları bulunmakta olup bu semtin ulaşımını kolaylaştırmaktadır. Ana arterlerden belediye otobüsü, minibüs ve dolmuş hatları geçmektedir. Anayollardan tali bağlantı yolları ile yapı adalarının arasında bulunan konutlara ve otoparklara erişilmektedir. Tüm konut bloklarının arasında yeterli yaya yolları planlanmış olup, tüm duraklara okullara ve rekreasyon alanlarına yaya ulaşımı mümkün kılınmıştır. Bisikletlere ait yolların yeterli olduğu görülmüştür.

**Karma Kullanımı ve Çeşitlilik:** Önceden konut olarak planlanan bağımsız bölümler bakkal, büfe, kuaför, veteriner, doktor muayenehaneleri vb. fonksiyonlarla kullanılmaktadır.

Yeni Şehircilik ilkelerine göre; konut, işyeri ve ofislerin kullanımı yerleşme alanında ve binada karma olacaktır. Ataköy bu yönden Yeni Şehircilik ilkelerine tam uymamaktadır. Ataköy’de yer alan mahallelerde kentlilerin beklentisini karşılayacak alışveriş birimleri, otoparklar, yeşil alan ve yürüyüş yolları, eğitim birimleri gibi donatılar planlanmıştır. Merkezde bulunan 4. Kısım ve ana ulaşım istasyonları çevresinde yer alan idari, ticari, sosyal ve eğlence donatıları ile yine belirli bir yaşam şekline yönelik imkân ve ortam yaratılmıştır.

**Karma Konut:** Ataköy’de farklı fiyatlarda ve büyüklüklerdeki konut tipleri bir arada bulunmaktadır. Toplu konut mantığıyla yapılan yüksek katlı konut örneklerinde birbirinden farklı ebat ve plan tiplerinde konut çözümleri görülmektedir. Örneğin 1. Kısım blok çözümlerinde 110-200 m2 arasında değişen farklı konut tipleri yer almaktadır.

**Kaliteli Mimari ve Kentsel Tasarım:** 50 yıllık süreç içinde yapılan yerleşim alanının bugün bile değerinden hiçbir şey kaybetmediği görülmektedir. İstanbul’un seçkin yerleşim alanlarından biri olarak değerini korumaktadır.

**Geleneksel Mahalle Yapısı:** Ataköy’de, geleneksel komşuluk yapısı olup olmadığı bu tez kapsamının konusu değildir.

**Artan Yoğunluk:** Kentsel fonksiyonların bir arada olması ve yaya erişimi Ataköy kısımlarında görülmüştür. Kaynaklar insan odaklı olarak kolay bağlantı sağlamıştır.

**Akıllı Ulaşım:** Ataköy bisiklet ve yürüyüş yolları, Marmaray ve Metrobüs ulaşımları ile bu ilkeyi sağlamıştır.

**Sürdürülebilirlik:** Yürüme yollarının fazlalığı, kente Marmaray ve Metrobüs ile kolay ulaşım anlamında araç trafiğinin azaltılmasında faydalıdır.

**Yaşam Kalitesi:** Ataköy yerleşim alanının genel olarak yüksek kaliteli yaşam sunduğu ve bu özelliğini geçmişten itibaren koruduğu görülmektedir.

Bu tez çalışması başarılı bir proje olan Ataköy yerleşim alanının Komşuluk Ünitesi ve Yeni Şehircilik akımlarının ilkelerinin yansıtıldığı fikri ile

çerçevenmiştir. Yapılan değerlendirme sonucunda bu iki akımın ilkelerinin Ataköy kısımlarında yansıtıldığı görülmüştür. 50 yıllık süreç içinde yapılan proje bugün bile pek çok araştırmacı için laboratuvar niteliğinde görülmektedir. Bu toplu konut alanının yeni gelişecek projelere ve farklı araştırmalar için iyi bir laboratuvar olabileceği anlaşılmaktadır.



## **VIII. KAYNAKLAR**

### **KİTAPLAR**

ARKON, C. Şehir planlama terimleri sözlüğü, Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, 1989 - 136 sayfa

BOHL C.C., (2000), New Urbanism and the City: Potential Applications and Implications for Distressed Inner-City Neighborhoods, Housing Policy Debate, Volume 11, Issue 4, 761-801  
<https://doi.org/10.1080/10511482.2000.9521387>

ERTAN K.,(2007), “Sürdürülebilir Kent”, Kent Ve Politika: Antik Kentten Dünya Kentine Mengi, A., (Ed.) İçinde, Sf 11-26

FULTON, W. (1996). The New Urbanism: Hope or Hype for American Communities Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.

KATZ, P. (1993). New Urbanism, Toward an Architecture of Community, McGraw Hill, New York

PERRY C. (1929), The Neighborhood Unit: A Scheme Of Arrangement for the Family-Life Community, New York: Russell Sage Foundation Vol.7, New York

### **MAKALELER**

BARUTÇULAR T., DOSTOĞLU N., Üst Gelir Grubu Konutlarda Kullanıcı Memnuniyetinin Aidiyet Üzerinden İncelenmesi: Ataköy Örneği, Megaron, Cilt 14, 2019

ASFOUR O.S, Zourob N., (2017), The neighbourhood unit adequacy: Analysis of the case of Gaza, Palestine, Cities, Vol 1-11

- BANISTER, D. (2012). Assessing the reality-Transport and land use planning to achieve sustainability, *The Journal of Transport and Land Use*, Vol 5, No. 3 s. 1-14
- BRINEY, A., (2009). New Urbanism is Taking Planning to a New Level, Tercüme: Muhammet Altundağ, Alındığı tarih: Temmuz 2009, <http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/newurbanism.htm>
- BRODY J., (2013), The Neighbourhood Unit Concept and the Shaping of Land Planning in the United States 1912-1968, *Journal of Urban Design*, Vol.18 No:3, s: 340-362 <https://doi.org/10.1080/13574809.2013.800453>
- ELLIN, N., 1996. "Postmodern Urbanism. Princeton Architectural Press, New York  
New Urbanism and the City: Potential Applications and Implications for Distressed Inner-City Neighborhoods Charles C. Bohl University of North Carolina at Chapel Hill
- FRANK, D., A. Andresen, and L. Schmid. 2004. "Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars." *American Journal of Preventive Medicine* 27 (2): 87–96. doi:10.1016/j.amepre.2004.04.011. [Crossref], [PubMed], [Web of Science®], [Google Scholar]
- HAAS, T., (2008). *New Urbanism and Beyond, Designing Cities for the Future*, Rizzoli International Publications, New York
- JOHNSON D.L., (2002), Origin of the Neighbourhood Unit, *Planning Perspectives*, Vol:17 S:227-245
- LAWHON L, (2009), The Neighborhood Unit: Physical Design or Physical Determinism, *Journal Of Planning History*, Mayıs, Kansas State University, s.111-132
- MORRIS, E.S. (2011). Down with Eco-towns! Up with Eco-communities. Or Is There a Need for Model Eco-towns? A Review of the 2009-2010 Eco-town

Proposals in Britain.,In T.C. Wongand B. Yuen. (Eds). Eco City Planning Policies, Practiceand Design. New York. Springer, 113-130.

MEHAFFY M., PORTA S., ROMICE O., (2014), The “NeighbourhoodUnit” on trial: a casestudy in theimpacts of urban morphology, Journal of Urbanism, Vol.8, No:2, s 199-217

O'TOOLE, R., 2001. A Critique of Neotraditionalism, The Thoreaul Institute, <http://www.ti.org/neotrad.html>.

ÖZDEMİR A., GÜLERSOY N., İstanbul'da Yeni Yerleşme Alanlarının Yeni Şehircilik Akımına göre Değerlendirilmesi, İTÜ Dergisi, cilt 5, Eylül 2006

RAHNAMA, M.R.(2018) ,Use Principles of New Urbanism Approach in Designing Sustainable Urban Spaces International Journal of Applied Scienceand Technology Vol. 2 No. 7; August 2012 195

[http://www.ijastnet.com/journals/Vol\\_2\\_No\\_7\\_August\\_2012/21.pdf](http://www.ijastnet.com/journals/Vol_2_No_7_August_2012/21.pdf)

RAHNAMA M.R.,Roshani P., Hassani A., Hossienpour S.A., (2012), Principles of New Urbanism Approach in Designing Sustainable Urban Spaces, International Journal of Applied Scienceand Technology, Vol.2, No:7

SHARIFI A., (2016), From Garden City toEco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development, Sustainable Cities and Society, Vol:20,

TRUOG M.N., ( 2006), New Urbanism and Chicago, WIT Transactions on Ecologyand the Environment, Vol 93, A.B.D

## **TEZLER**

BOZYOKUŞ İ., (2019), Ataköy Toplu Konutlarının Tasarım Kriterleri Açısından Değerlendirilmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

BRODY J. (2009), Constructing Prpfessional Knowledge: The Neighborhood Unit Concept in The Community Builders Handbook, University of Illinois ar Urbana-Champaign Yayınlanmış Doktora Tezi

- DUGGAN P., (2007), Incorporating Neighborhood Social Patterns IntoNeighborhood Planning Models, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Clemson University
- Gürsoy O.,(2019), Akıllı Kent Yaklaşımı ve Türkiye’deki Büyükşehirler için Uygulama İmkânları, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Kamu Yönetimi Bilim Dalı, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, 45
- KISAR E., (2004), Yeşil Alan Kullanım Özellikleri (Ataköy, Beşiktaş, Zeytinburnu örneği ), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- KÖKEN K., (2017), Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Kriterleri Açısından Kentsel Dönüşüm Projelerinin İncelenmesi, Yayınlanmış Uzmanlık Tezi,İller Bankası Anonim Şirketi, 39
- ÖZDEMİR D., (2005), Kentsel Tasarımda Çağdaş Yaklaşımların Değerlendirilmesi: İstanbul’da Yeni Yerleşme Alanları Üzerine Bir Araştırma, Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi
- TEKİN, H.A., (2010). Kentsel Tasarımda Yeni Şehircilik Yaklaşımı ve Kadıköy-Yel Değirmeni Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- ÜNVER E., (2019), Investigation of the neighborhood unit in the western fringe of Ankara, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi

## **Diğer Kaynaklar**

- BİLGİN İ., Modern İmar ve Mimarlık Tarihi 1 Ders Notları, Amerikan Bahçeşehir Hareketi’nin Tarihsel Dönemler Üzerinde İncelenmesi
- ŞANLI, H.İ., (2019), “Kentsel Tasarım İlkeleri”, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Mimarlık Bölümü (Basılmamış Ders Notu), İstanbul Aydın Üniversitesi, İstanbul

YÖNEY B. N, (2018), Modern Bir Planlama Deneyimi: Ataköy, Mimarist Dergisi, Sayı 1:58-68

#### İNTERNET KAYNAKLARI

**URL-1:** <https://tr.wikipedia.org/wiki/Bak%C4%B1rk%C3%B6y> (Erişim Tarihi; 12.11.2021)

**URL-2:** <https://islamansiklopedisi.org.tr/baruthane-i-amire> (Erişim Tarihi;20.06.2021)

**URL-3:** PLAN\_28\_3\_328\_347.pdf (journalagent.com) (Erişim Tarihi; 12.11.2021)

**URL-4:** <https://keos.bakirkoy.bel.tr/keos/> (Erişim Tarihi; 20.06.2021)

**URL-5:** <http://www.newurbanism.org> (Erişim Tarihi; 20.06.2021)

**URL-6:** <http://www.cnu.org> (Erişim Tarihi; 20.06.2021)

**URL-7:**<https://gbdmagazine.com/design-for-walkability/>(Erişim Tarihi;20.06.2021)

**URL-8:** <https://gbdmagazine.com/design-for-walkability/-principles> (Erişim Tarihi;20.06.2021)

**URL-9:** <https://gbdmagazine.com/design-for-walkability/-principles> (Erişim Tarihi;20.06.2021)

**URL-10:** <https://som.medium.com/biomorphic-urbanism-a-guide-for-sustainable-cities-4a1da72ad656> (Erişim Tarihi; 20.06.2021)

**URL-11:** <http://cnucalifornia.org/straight-line-radius-v-shortest-path-analysis-finding-right-tool-zoning-code/>(Erişim Tarihi; 12.11.2021)

**URL-12:** <https://www.cnu.org/resources/what-new-urbanism> (Erişim Tarihi; 12.11.2021)



## **ÖZGEÇMİŞ**

**Ad-Soyad** : Eylem Deniz YILDIRIM

### **Öğrenim Durumu**

**Yüksek Lisans::** İstanbul Aydın Üniversitesi

: Mimarlık 2019

**Lisans::** İstanbul Beykent Üniversitesi

Mimarlık 1997-2002

**Lise::** Hasan Polatkan Süper Lisesi

1993-1997

### **Mesleki Deneyim**

**Beylikdüzü Belediyesi**

**MüşavirlikA.Ş** : Mayıs - Bölge Mühendisi

Mayıs 2015

