

**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
KENTSEL TASARIM YÜKSEKLİSANS TEZİ**

**KENTSEL KİMLİK BAĞLAMINDA KENTSEL TASARIM
REHBERLERİNİN İRDELENMESİ**

(İZMİR-KEMERALTI TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**HAZIRLAYAN
DİDEM ŞALA**

**DANIŞMAN
PROF.DR. AYKUT KARAMAN**

İSTANBUL 2013

Didem Şala tarafından hazırlanan KENTSEL KİMLİK BAĞLAMINDA KENTSEL TASARIM REHBERLERİNİN İRDELENMESİ (KEMERALTI TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ) adlı bu tezin yüksek lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.



Tez Yöneticisi

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

Başkan:

: PROF. DR. AYKUT KARAHAN

Üye

: YARD. DOÇ. DR. KAZA SÖNMEZLER

Üye

: ÖĞT. GÖN. DR. İNCİ OLGUN

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

Yüksek Lisans Eğitimi sürecinde ve tez döneminde desteğini ve bilgisini esirgemeyen, farklı düşünce yapısıyla daha önce üzerinde durmadığım konularda düşünmemi ve kendimi geliştirmemi sağlayan danışman hocam Prof. Dr. Aykut Karaman' a,

Bugüne kadar hep arkamda duran, attığım her adıma güvenip desteğini her zaman hissettiren aileme ve Sita'ya teşekkürler.

HAZİRAN 2013

DİDEM ŞALA

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
ŞEKİL LİSTESİ	iii
TABLO LİSTESİ	vi
ÖZET	vii
ABSTRACT	ix

1. GİRİŞ 1

2. KENTSEL TASARIM	2
2.1. Kentsel Tasarımın Kavramsal İçeriği.....	2
2.2. Kentsel Tasarımın Diğer Disiplinlerle İlişkisi.....	10
2.2.1. Kentsel Tasarım – Mimarlık İlişkisi.....	12
2.2.2. Kentsel Tasarım – Peyzaj Mimarlığı İlişkisi.....	13
2.2.3. Kentsel Tasarım – Planlama İlişkisi.....	15
2.3. Kentsel Tasarımın Süreç Ve Evreleri.....	21
2.4. Kentsel Tasarımın Proje Olarak İçeriği.....	23
2.5. Bölüm Sonucu.....	32

3. KENTSEL TASARIM UYGULAMA ARAÇLARI.....33

3.1. Kentsel Tasarım Kontrolleri.....	33
3.1.1. Kentsel Tasarım Programları	37
3.1.2. Kentsel Tasarım Politikaları.....	37
3.1.3. Kentsel Tasarım Rehberleri.....	38
3.1.3.1. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Ortaya Çıkış Süreci.....	39
3.1.3.2. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Amaçları-İlkeleri.....	41
3.1.3.3. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Çeşitleri.....	43
3.1.4. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Amerikan Deneyimine Bağlı Olarak Tanımlanması	47
3.1.4.1. Seattle Tasarım Rehberi.....	50
3.1.4.2. Sandy Spring, Maryland Kentsel Tasarım Rehberi.....	63
3.1.5. Kentsel Tasarım Rehberlerinin İngiliz Deneyimine Bağlı Olarak Tanımlanması.....	69

3.1.5.1.	Harlow Tasarım Rehberi.....	72
3.2.	Bölüm Sonucu.....	81
4.	TÜRKİYE’DEKİ UYGULAMALARA ÖRNEK OLARAK İZMİR- KEMERALTI ÖRNEĞİNDE KİMLİK VE TASARIM REHBERİ İRDELEMESİ	84
4.1.	Türkiye’de Kentsel Tasarım Uygulamaları ve Yasal Çerçeve.....	84
4.1.1.	Kentsel Tasarım’ın Yasal Konumu.....	86
4.2.	Örnek Alan Tarihi Kemeraltı Kent Merkezi.....	87
4.2.1.	Çalışma Alanı Morfolojisi.....	88
4.2.2.	Çalışma Alanı Kimliği.....	90
4.2.3.	Kemeraltı ve Çevresi İçin Düzenlenen Planlar.....	95
4.2.3.1.	1/5000 Ölçekli Plan Çalışması.....	96
4.2.3.2.	1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı.....	97
4.2.3.3.	1/500 Uygulama İmar Planı Ve Kentsel Tasarım Projeleri.....	101
4.2.3.4.	Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi.....	106
4.3.	Bölüm Sonucu.....	118
5.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER.....	124
	KAYNAKLAR.....	130

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. a. Garden City, Howard b. Çağdaş Kent, Le Corbusier	3
Şekil 2. Kentsel Tasarımın Kavramsal Yapısı.....	8
Şekil 3. Kentsel Tasarım ile İlişkili Profesyonel Meslek Alanları.....	11
Şekil 4. Bunker Hill Merdivenleri, Los Angeles	14
Şekil 5. Planlama ve Mimari Tasarım Arasında Bütünleşmiş Kentsel Tasarım Süreci	16
Şekil 6. Planlama ve Kentsel Tasarım Arasındaki İlişki	17
Şekil 7. Merkezden Çepere 5 Dakika Yürüme Mesafesindeki Komşuluk Birimleri	25
Şekil 8. Seaside Village, Hava Fotoğrafı ve Master Planı.....	27
Şekil 9. Seaside Village, Tasarım Kodları.....	28
Şekil 10. Bütünsel Kentsel Tasarım Örneği Kattenbroek, Hollanda	29
Şekil 11. ‘Good and Bad Manners in Architecture’ Çalışmasında Ticari Yapı Ön Cephe Tasarımları	39
Şekil 12. Performans Rehberleri- Uyumlu ve Kesintili Yapılaşma Örneği	44
Şekil 13. Dallas Sanat Bölgesi Tasarım Konsepti.....	46
Şekil 14. a. Bina Tasarım Rehberi b. 1993 Yılında Dallas Sanat Bölgesi.....	47
Şekil 15. Seattle: Bölgelerin Karakter Dağılımı	51
Şekil 16. Seattle Tasarım Rehberi Süreçleri.....	52
Şekil 17. Akım Koridorunu Korumak ve Geliştirmek için Arazi Planı.....	54
Şekil 18. Peyzaj Ögesini Korumak İçin Modifikasyonlar	54
Şekil 19. Manzarayı Artırmak Adına Eğimin Azaldığı Yönde Konumlanan Yapı	55
Şekil 20. Güçlü Bina-Sokak Kurgusu.....	55
Şekil 21. Sokak-Yapı Girişi İlişkisi.....	56
Şekil 22. Ticari Sokakta Ziyaretçiler İçin Alternatifler	57
Şekil 23. Küçük Ölçekli Yapıların Özel Alanını İhlal Eden Büyük Yapılar	58
Şekil 24. Bina ve Diğer Elementlerle İyi Organize Edilmiş Açık Alanlar/Bahçeler	59
Şekil 25. Yaya Güvenliğini Artıran Tasarım Alternatifleri	59
Şekil 26. Yaya Odaklı Alışveriş Caddesi-Otopark İlişkisi.....	60

Şekil 27. Otoparkın Algılanmadığı Ticaret Alanı Modeli	60
Şekil 28. Çatı Formları-Peyzaj İlişkisi	61
Şekil 29. Engebelli Topografyaya Karşı Alternatif Çözümler	62
Şekil 30. Sokak Kesiti	62
Şekil 31. Yapı Mimari Eleman Özellikleri.....	63
Şekil 32. Eylül 1988 Planı, 400 Dönüm, 225 Haneli, 4 Market ve Dengeli Yeşil Alan Dağılımı.....	64
Şekil 33. Yeşil Alanlarla Bölünmüş Altı Köy ve Detaylı Planı.....	65
Şekil 34. Sandy Spring’ten Bir Görünüm ve Model Olarak Kullanılan Brooksville Köyü, Maryland	65
Şekil 35. Meydan Tasarımı Detayı ve Kent Merkezi Örneği.....	66
Şekil 36. Sokak, Hat ve Yollarda Hiyerarşi.....	67
Şekil 37. Sandy Spring Tasarım Kodları	68
Şekil 38. Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011	73
Şekil 39. Harlow, Komşuluk Gruplarının Mekansal Organizasyonu Şeması	74
Şekil 40. ‘Yerleşme yakındaki ana güzergahlar ve toplu taşıma noktaları’, ‘Otobüs durakları, kamusal mekanlar ve diğer önemli noktalara yayanın kolayca erişiminin sağlandığı tasarımlar’, ‘Kamusal alanlar yaratan, çevre bloklarının oluşturduğu temel doku’.	75
Şekil 41. Newhall, Harlow’ da Ulaşım Ağına Paralel Olarak Geliştirilen, Her Zaman Güvenli Olan Bisiklet Yolu	76
Şekil 42. Mevcutta Komşuluk Grubu ve Merkezi’nin Kesintiye Uğradığı Noktalar ve Önerilen Şema	77
Şekil 43. Stow Komşuluk Grubu Merkezi ve Potter Street Yerel Merkez Örneği	78
Şekil 44. Otoparkı Yer Alan Aktif Cepheler ve Batıda Yer Alan Çalışma Mekanları..	78
Şekil 45. Mevcut Mekansal Organizasyon ile Olması Gereken Mekansal Organizasyon Şeması	79
Şekil 46. Harlow’ un Kimliğini Yansıtan Renk ve Malzemede Özgür Bırakılmış Eski Yapılar ve Benzer Mimari Yapıya Sahip Yeni Konut Alanı Örneği.....	79
Şekil 47. Harlow, Konut Alanı Tasarım Örnekleri.....	80
Şekil 48. Türkiye’de Plan Kademeleri	85
Şekil 49. Roma Dönemi Kemeraltı-Rudolf Naumann	87

Şekil 50. 16. yüzyıl Kemeraltı.....	88
Şekil 51. Doğal Sınırlayıcılar.....	89
Şekil 52. 1.Büyük Vezir Han, 2.Ok Kalesi, 3.Menemen İskelesi, 4.Kızlarağası Hanı, 5.Hisar Camii, 6.Kara Han, 7.Acemiler Hanı 8.Arnavut Hanı, 9.Demir Han, 10.Şadırvan Camii, 11.Kestane Pazarı Camii, 12.Başdurak Camii, 13.Barut Han, 14.Kemeraltı Camii, 15.İç Liman, 16.Bataklık.....	90
Şekil 53. Ticari Yapı-Sokak İlişkisi	91
Şekil 54. Kimliği Oluşturan Önemli Öğeler-1	93
Şekil 55. Kimliği Oluşturan Önemli Öğeler-2	94
Şekil 56. Kemeraltı Bölgesi Planlama Alanı Sınırı ve Etapları.....	96
Şekil 57. İzmir Konak Kemeraltı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı	97
Şekil 58. Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu Vizyon Şeması	99
Şekil 59. I.Etap Planlama Alt Bölgeleri.....	100
Şekil 60. Kemeraltı, Büyükkaraosmanoğlu, Selvili ve Mirkelamoğlu Hanları Kentsel Tasarım Projesi	103
Şekil 61 - Anafartalar Caddesi Cephe Düzenleme Projesi, Mevcut ve Öneri Kuzey Cephe Silüeti.....	103
Şekil 62 Kemeraltı 926 Sokak Kentsel Tasarım Projesi ve Alanın Uygulama Görmüş Hali	104
Şekil 63. Kemeraltı Çarşısı Üst Örtü ve Kent Mobilyaları Ulusal Fikir Yarışması'na Ait Proje Örnekleri	105
Şekil 64. Konuttan Dükkana Dönüştürülen Yapı Örneği	107
Şekil 65. Ticari Yapı Adası Örneği.....	108
Şekil 66. Orta Koridorlu ve Orta Avlulu Hanlar	109
Şekil 67. Orta Avlulu Güzel İzmir İş Hanı	110
Şekil 68. Konut Tipolojileri.....	111
Şekil 69. Yapı Malzemesi.....	113
Şekil 70. Cumba ve Bina Köşe Bitişleri.....	114
Şekil 71. Yapı Detayları.....	115
Şekil 72. Tipik Çatı Saçağı Profili.....	117
Şekil 73. Şekil Bina içerisine doğru çekilmiş giriş kapısı örneği ve Bina Giriş Tipleri	118

Şekil 74. a. Uygulama Öncesi; b. Uygulama Sonrası Yapı Özellikleri	120
Şekil 75. İzmir Konak Kemeraltı ve Çevresi Sit Sınırları	121

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Kentsel Tasarımın Kilit Noktaları ve Bunların Prensip ve Hedefleri ile İlişkileri	6
Tablo 2. Kentsel Tasarım – Kent Planlaması – Mimarlık İlişkisi	19
Tablo 3 Tasarım Evreleri Modeli	22
Tablo 4. İngiltere’ de tasarım kontrollerinin gelişim süreci	35
Tablo 5. Punter’in Amerikan Deneyimi Kıyaslaması.....	49
Tablo 6. İzin, Plan, Rehber ve Ön Rehber Gelişim Sürecinin ABD ve İngiltere Kıyaslaması Kaynak: Punter, 1999.	82
Tablo 7. Kemeraltı Bölgesine Ait Farklılaşan Kimlikler ve Özellikleri.....	92
Tablo 8. Lang’in Belirlediği Tasarım Rehberi Kriterlerinin Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi ile İlişkilendirilmesi.....	122
Tablo 9. Planlama, Tasarım ve Kurumsal Yapı Bağlamında Örnek Ülkeler ve Türkiye Karşılaştırması	126

KENTSEL KİMLİK BAĞLAMINDA KENTSEL TASARIM REHBERLERİNİN İRDELENMESİ

(İZMİR-KEMERALTI TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ)

(Yüksek Lisans Tezi)

Didem ŞALA

**MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
HAZİRAN 2013**

ÖZET

Çevresel bilinç, sosyal eşitlik ve ekonomik canlılığın sağlanabilmesi için kentsel tasarım pek çok disiplini bir araya getirmektedir. Kentsel tasarım planlama ve ulaşım politikaları, mimari tasarım, ekonomik kalkınma, peyzaj gibi konularla sıkı bir ilişki içinde olmalıdır. Bu ilişkinin sağlam olması daha güzel ve yaşanabilir kentsel mekanları doğurmaktadır.

Türkiye’deki planlama çalışmalarına bakıldığında daha çok üst ölçeklerde yapıldığı ve kentsel tasarım ile söz konusu kentsel mekanın kimliğinin göz ardı edildiği görülmektedir. Standart planlama çalışmaları da yerleşmelerin kimliğini yok etmekte ve tekdüze dokuların varlığını artırmaktadır. Bu aşamada kentsel tasarım rehberleri kentin kimliğini korumakta, yitirilen kimliğin geri kazanımını sağlamakta ve yeni gelişme alanları için de rehber olmaktadır.

Bu çalışmada kentsel kimliğin sürdürülebilirliği ve kaliteli kentsel mekanlar için kentsel tasarım kontrolleri ve kontrol mekanizmasının en önemli aracı olan kentsel tasarım rehberlerinin gerekliliği anlatılmaya çalışılmış, bunun için de İngiliz ve Amerikan deneyimi incelenerek, sonrasında Türkiye’ de yapılan bir çalışma olarak Kemeraltı Kent Merkezi Canlandırma Projesi incelenmiştir.

İkinci bölümde kentsel tasarımın kavramsal içeriğine değinilmiş, kentsel tasarımın diğer disiplinlerle olan ilişkisi, proje olarak içeriği ve evreleri incelenmiştir. Kentsel tasarım disiplinine olan ihtiyacın doğuşundan bu yana nasıl bir gelişim süreci içerisine girdiği, kentsel tasarımın günümüzde planlama kademelenmesi içindeki yerine değinilmiştir.

Üçüncü bölümde tasarım kontrollerine detaylı olarak değinilmiştir. Tasarım kontrollerinin doğuşu ve tasarım rehberlerinin tarihçesi, amaç ve ilkeleri anlatılmıştır. Bütün bu konular kimlik kavramı ile birlikte irdelenerek tarif edilmiştir. Konunun daha iyi kavranabilmesi için tasarım rehberlerinin Amerikan ve İngiliz yaklaşımındaki uygulama şekli araştırılmış, örneklerle desteklenmiştir. Bu kapsamda Seattle ve Harlow Kentsel Tasarım Rehberleri incelenmiştir.

Dördüncü bölümde Türkiye'deki uygulamalara örnek olarak Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberine değinilmiştir. Son bölümde, ülkeler arası kıyaslama yapılarak, durum değerlendirmesi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Tasarım, Kentsel Kimlik, Kentsel Tasarım Kontrolleri, Kentsel Tasarım Rehberi

**EVALUATION OF URBAN DESIGN GUIDELINES IN THE CONTEXT OF
URBAN IDENTITY
(IZMIR-KEMERALTI HISTORICAL CENTER)**

(M.Sc. Thesis)

Didem ŞALA

**MIMAR SINAN FINE ARTS UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
JUNE, 2013**

ABSTRACT

Urban design draws together the many strands of place making environmental responsibility, social equity and economic viability. Urban design is related with planning and transportation policy, architectural design, development economics, landscape and engineering etc. All these relationship is necessary for better urban spaces.

The planning studies of Turkish settlements are mostly made in upper scales, urban design and unique settlement characters are disregarded. Standard planning studies destroys the identity of settlements and cause uniform spaces. In this case design guidelines help to protect local characteristics or help to improve it.

In this study the main idea is to make an understanding that the design control is necessary for sustainability of local characteristic and quality of urban spaces. The example was comparison of American and British experience and evaluation of Kemeraltı Design Guide.

In the second section of the study, the conceptual content of urban design and the importance of the role of urban design in shaping the spatial development process is stated. Also mentioned the discipline of urban design development phases and the role in planning hierarchy.

The third section is about design controls. The birth of the design controls, the history of design guidelines, goals and principles are explained. All these issues related to local identity. Seattle and Harlow Urban Design Guidelines are covered in these context.

Kemeraltı Design Guide is mentioned in the last section of the study. Thus, a comparison could be made between countries.

Key Words: Urban Design, Urban Identity, Design Guideline.

1. GİRİŞ

Günümüze dek gelişen dinamikler doğrultusunda standart planlama çalışmaları şehrin ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelmiş böylelikle uygulamaların yönlendirilmesi ve daha kesin sonuçlara ulaşılabilmesi adına kentsel tasarım rehberlerine ihtiyaç duyulmuştur. Standart planlar yerleşmelerin özgün dokusunu korumamakla birlikte zarar görmesine de neden olmuştur. Böylece planlama çalışmalarında kentsel yerleşmelerin kimliğinin korunması hayati bir önem kazanmıştır.

Kentlerdeki yapılaşma en basit anlamıyla barınma, çalışma vs. gibi gereksinimlerden doğmuş ve hızlı bir gelişim süreci içine girilmiştir. Ne var ki bu hızlı gelişim içinde geç fark edilmek ile birlikte toplumun sosyal ve psikolojik gereksinimleri fark edilerek ön plana çıkarılmıştır. Çünkü kentsel çevreler temel barınma ihtiyacı gibi somut bir kavram dışında, insanın gözle görülmeyen soyut ihtiyaçlarını da gidermektedir. Aidiyet hisside bunlardan biridir. İnsanın kendini yaşadığı çevreye yakın hissetmesi, o kentsel mekanın içinde barındırdığı özelliklerden geçmektedir. Böylece kişide benimseme, koruma, sahiplenme gibi hisler oluştuğu söz konusu kentsel çevrenin devamlılığı da gündeme gelmektedir.

Bütün bunların sağlanabilmesi için kentsel tasarım gibi çok yönlü bir disiplinin diğer disiplinler ile çok sıkı bir alışveriş içerisinde olması gereklidir. Hem üst ölçek planlardan girdiler alınmalı hem de alt ölçek planlara girdi oluşturabilecek çalışmalar yapılmalıdır. Kentsel tasarımın diğer disiplinlerle ilişkisini güçlendiren ve tasarımların en üst düzeyde kentsel mekanda yansımalarını görmemizi sağlayan en önemli unsurlardan biri kentsel tasarım rehberleridir. Türkiye’de her ne kadar kentsel tasarım rehberlerinin serüveni çok geçmişe dayanmasa da İngiltere ve Amerika gibi ülkelerde bu alanda yapılan çalışmaların fazlalığı dikkat çekmektedir. Örneğin İngiltere’de 1970’li yıllarda konut alanları için çok sayıda tasarım rehberi üretilmiş ve standart yaklaşım reddedilmiştir. 1920’li yıllarda RIBA, RICS, JPs gibi kuruluşların sesinin yükselmeye başladığı görülmektedir (Carmona, M., 1996). Bütün bu gelişmeler sırasında, Türkiye’de bu alanda çok fazla hareketin olduğu söylenemez. Batı ülkelerinin kentsel tasarım ve kentsel tasarım kontrollerinin geçirdiği evrim dikkate alınarak bazı derslerin çıkarılması önem taşımaktadır.

Günümüzde sağlıklı, kimlikli ve insan tarafından benimsenen kentsel mekanlara sahip olmak kentsel tasarım kontrolleri olmadan düşünülemez.

2. KENTSEL TASARIM

Ekonomi, politika, mekân ve insan arasında ilişkiler kuran, sosyal hizmet sistemlerini dikkate alarak değerlendiren, kentin biçimini düzenleyen ve kentlilerin geçmişle bağlantısını sağlayan kentsel tasarım kavramı daha pek çok tanımı içinde barındırmaktadır. Çok yönlü bir disiplin olan kentsel tasarım kavramını anlayabilmek için ortaya çıkış sebebini, gelişimini, değişimini, ilgilendiği konuları diğer disiplinlerle olan ilişkilerini irdelemek gerekmektedir.

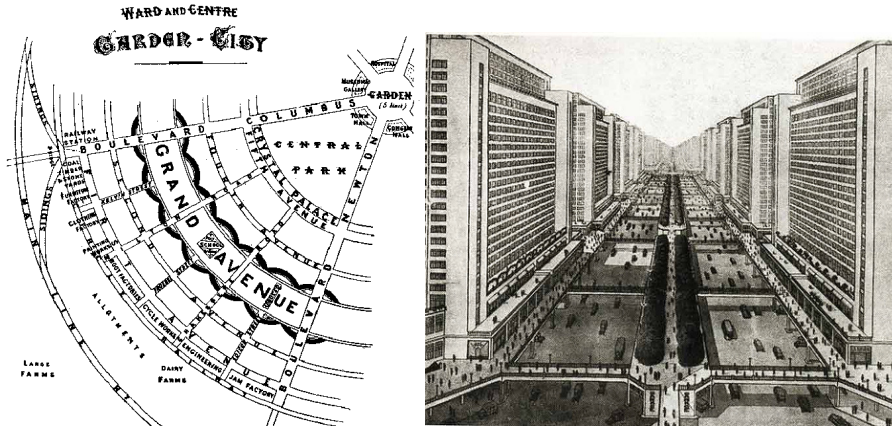
2.1. Kentsel Tasarımın Kavramsal İçeriği

Kentsel tasarımın gelişimine baktığımızda, insanlığın tarih sahnesi içinde yüz yüze kaldığı olayların akışı ile yakından ilişkili olduğunu anlamaktayız. Sanayileşme ile artan kent nüfusu, konut ve altyapı sorunlarına ve ekolojik sorunlara neden olmuştur. Bu dönemde mekân düzenlemesine bakıldığında ise işlevlerin ağırlık kazandığı kapsamlı planlama anlayışı ortaya çıkmaktadır. Ancak burada bir takım gereksinimler göz ardı edilmiştir. Barınma gereksinimini gidermek için hızlı bir yapılaşma söz konusu olmuş fakat toplumun sosyal ve psikolojik gereksinimleri göz ardı edilmiştir. Zaman-mekân ilişkilerinin algılanmasında kesintiler oluşmuştur. Dolayısıyla mekândaki bu dönüşümle insan mekâna yabancılaşmıştır. Zamanla sosyalleşme önemli bir kavram haline gelmiş böylece bu eksikliğin de fark edilmesiyle kentsel tasarım ortaya çıkmıştır. Bu anlayış ilk olarak kentleşmenin en hızlı yaşandığı Kuzey Amerika ülkelerinde doğmuştur. Özgün yaşam kalitesinin gerekliliği vurgulanmış ve kullanıcının içinde bulunmak isteyeceği mekânlar yaratılmaya çalışılmıştır.

Bugün anladığımız şekliyle kentsel tasarım, modern mimarlık akımının ve kent planlamanın rasyonalist ve empirisist paradigmaları ve felsefelerindeki kısıtlara yanıt arama süreci sonucunda gelişmiş, kuramsal temellerinin erken dönem söylemleri ortaya çıkmaya başlamıştır (Lang, 1994).

Kentsel mekânlarda sosyal ve psikolojik gereksinimlerin göz ardı edilmesi, kentsel tasarımın kuramsal temellerini oluşturan empirisist ve rayonalist hareketlerin

doğmasına neden olmuştur. Empirisist harekette Howard’ ın ‘Garden City’ si (bahçe şehir), Perry’ nin komşuluk birimi, rasyonalist (akılcı) harekette Tony Garnier’ in endüstri kenti ile Le Corbusier’ in çağdaş kenti ve Bauhaus akımının tipolojik tasarımları gösterilebilir (Karaman, 2008).



Şekil 1. a. Garden City, Howard

b. Çağdaş Kent, Le Corbusier

Kaynak: <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/howard.htm>

http://www.cityofsound.com/blog/2006/08/movements_in_mo.html

Kentsel tasarım eğitiminin temelleri ise 1956 yılında Jose Luis Sert öncülüğünde Harvard Üniversitesi'nde yapılan bir toplantı ile atılmış ve bundan birkaç yıl sonra Harvard, Pennsylvania ve diğer Amerikan üniversitelerinde yüksek lisans eğitimi olarak başlamıştır. Kentsel tasarım disiplini kendi iç dinamikleri ile gelişerek, özellikle 1960'larda sosyal içerikli olarak gelişmiş, yeni paradigmlar ve kavramlarla yerini almıştır. Bunların en yeni olanı “yeni şehircilik” (new urbanism) ya da “akıllı büyüme” (smart growth) hareketleridir (Karaman, 2008).

Kentsel tasarım, 1950’lerde Amerika’ da ‘civic design’ terimi ile anılmaya başlamış mekân kalitesine yönelik ve estetik bir bilgi alanı olarak öne çıkmıştır. Civic design’ ın dar anlamı ve yalnız kamusal yapılar ile çevrelerine yönelik yaklaşımı sergileyen tutumu, yerini, urban design / kentsel tasarım olarak tanımlanan geniş bir açılıma bırakmıştır. Bu değişim sürecinde estetik değerlere yönelik yaklaşımlar, yaşam kalitesi bağlamında yeni zengin değerlere yönlenirken mekânda, fiziksel olduğu kadar sosyo / kültürel anlamlar da üreten boyutları ile çok boyutlu yeni değerlendirmeler ve açılımlara yönlenmiştir (Konuk, 2003).

Kentsel tasarım dönemin eleştirilenleri tarafından, 3 tür eleştiri şekli ile ortaya çıkmıştır:

- İnsanların deneyimlediği çevreleri tasarımcılar tarafından basit bir şekilde ele alınması,
- İnsan-çevre ilişkisinin yeterince anlaşılamaması,
- Birçok büyük ölçekli kalkınma planlarının dayandığı paradigma ve teorilerinin amaca uygun olmayışı kentsel tasarımın gerekliliğini ortaya çıkarmıştır (Lang, 2005).

Yapılan bu eleştirilerin bazıları geliştirilen projelerle çözülmüş bazıları ise halen çözülmeyi beklemektedir.

1955 yılında Clarence Stein’ in yaptığı tanıma göre kentsel tasarım, çağdaş yaşama hizmet eden yapılar ve kamusal mekan arasında doğal dengeyi bozmadan ilişki kurma sanatıdır (Lang, 2005). Stein’in kentsel tasarım üzerinde yaptığı bu tanım, kamusal alanların gerekliliğine işaret etmektedir.

Bu tanıma ek olarak, değişik bakış açılarıyla konuya gönderme yapan pek çok kentsel tasarım tanımına değinmek mümkündür. Bunlardan biri de Karaman’ ın (2008) yaptığı kentsel tasarım tanımıdır;

“Kentsel tasarım, sosyal, ekonomik, politik, yönetsel, fiziksel ve son zamanlarda ekolojik yapısı sürekli değişim içinde olan insan yerleşmelerinin, yapıları çevresinin, farklı işlevlere sahip binaların ve bunları besleyen yaya ve trafik hareketlerinin, bunlar arasındaki açık alanların birbirleriyle ilişkilerini, davranış ve kültürel tercihler ve ekolojik koşullar ışığında kentin büyük sistemi ile bütünleştirme tasarımı eylemidir”.

Kentsel tasarım tanımlarının pek çoğu “kamusal alan” kavramını da içinde barındırmaktadır. Bunlardan biri de Llewellyn-Davies’ in yaptığı tanımıdır:

“Kentsel tasarım mekân yaratma, çevresel sorumluluk, sosyal eşitlik ve ekonomik canlılık gibi pek çok konuyu barındırır (örneğin nitelikli, kimliğe sahip mekanların yaratılması). Kentsel tasarımın planlama, ulaşım politikaları, mimari tasarım,

ekonomik gelişme, peyzaj ve mühendislik gibi alanlarla zorunlu bir bağı vardır. Özet olarak kentsel tasarım bir alan için vizyon yaratmak ve bu vizyona ulaşmak için becerilerin geliştirilmesini kapsayan geniş kapsamlı bir süreçtir” (Llewellyn-Davies, 2000’ den aktaran Lang, 2005).

Bir diğer tanıma göre:

“Kentsel tasarım kamusal yapılar arasındaki, bina, sokak, meydan, park, su yüzeyi ve diğer kamusal yapılar, hareket izleri gibi yapılaşmış ve yapılaşmamış çevre arasındaki karmaşık ilişkileri inceleyen bir disiplin olmalıdır” (DoE, 1997’ den aktaran Lang, 2005).

Kentsel tasarım; en yaygın biçimde kent planlama ile mimarlık arasında gerek içerik gerekse ölçek açısından bir geçiş alanıdır. Yerel ve kent bütünü ölçeğinde üç boyutlu tasarımların yapılması veya tasarım politikalarının ortaya konmasıdır. Kentsel tasarım bina tasarımlarını da içermektedir. Ancak burada söz konusu olan binaların cepheleri özellikle zemin katlarıdır. Çünkü zemin katlar insanla doğrudan ilişkisi olan kamusal mekânları oluşturabilmektedir (Lang, 2005).

Kentsel tasarım ile yapılaşmış çevre arasında hassas bir ilişki olmalıdır. Örneğin ekonomik büyüme desteklenmeli, tarihi süreklilik sağlanmalı ve insanların bilincinde yer alan imgeler korunmalıdır. Kentsel tasarımın görevi bütün kent sakinleri ve ziyaretçiler için güzel, yaşanabilir zengin mekânlar oluşturmaktır. Kentsel tasarımın bu yönüne işaret etmek için pek çok teorik çizelge oluşturulmuştur. Bunların en önemlilerinden biri de Llewellyn-Davies’ in ele aldığı ‘Kentsel Tasarımın Kilit noktaları’ başlığı altında değinilen maddelerdir.

Tablo 1. Kentsel Tasarımın Kilit Noktaları ve Bunların Prensip ve Hedefleri ile İlişkileri

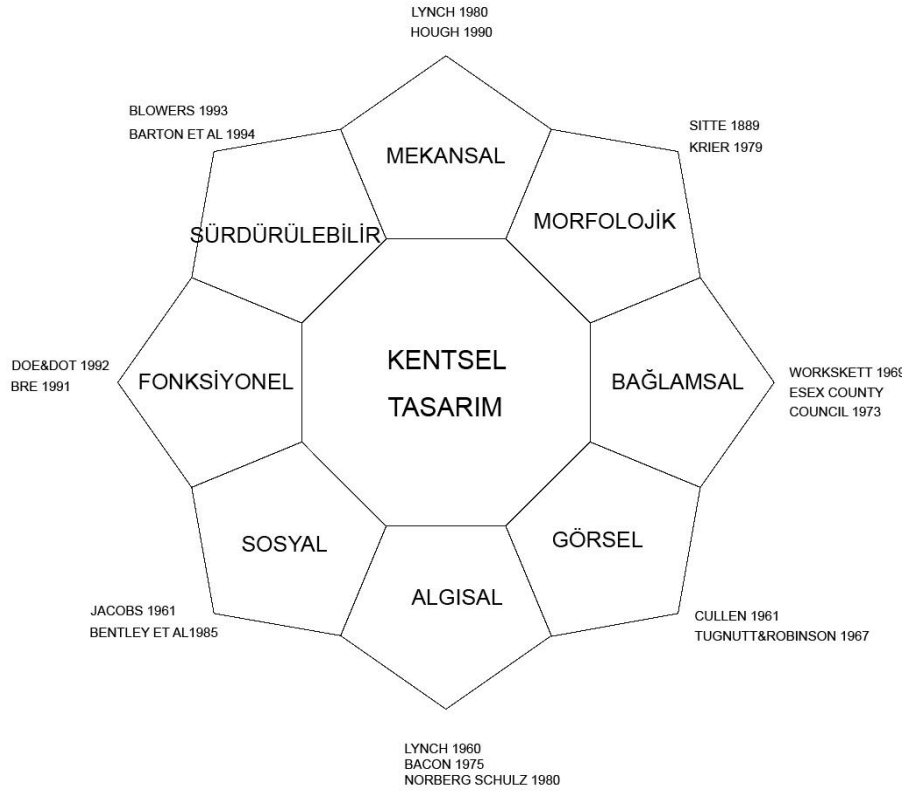
KENTSEL TASARIMIN KİLİT NOKTALARI	KENTSEL TASARIM İLKELERİ İLE	TEMEL TASARIM VE TEORİ PRENSİPLERİ	ÇEVREYE DUYARLILIK	İYİ BİR TASARIM İÇİN PRENSİPLER
İnsan için mekan	Kamusal mekan kalitesi Muhafaza ve devamlılık	Mekan yaratmak	Sağlamlık	toplumun bütün üyelerine açık, herkesin girebildiği ve tamıyla faydalanabileceği çevreler yaratmak
Var olanın iyileştirilmesi	Kimlik	Doğru inşa etmek	Görsel uygunluk Zenginlik	doğa, yapılaşmış çevre ve mevcut formlara entegre olmak
Bağlantıların kurulması	Hareket konforu Okunabilirlik	Hareketi okunabilir ve mantıklı yönetmek	Geçirgenlik Okunabilirlik	doğa, yapılaşmış çevre ve mevcut formlara entegre olmak İnsanların ihtiyaçları doğrultusunda, mekan ve insan arasında doğru bağlantıların kurulması
Peyzaj		Doğal uyum dikkate alınarak tasarım yapmak		Doğaya doğrudan ve dolaylı etkilerin dikkate alınması
Karma kullanım ve formlar	Farklılık	Sosyal etkileşim oluşturmak	Çeşitlilik	İnsanların ihtiyaçları doğrultusunda, mekan ve insan arasında doğru bağlantıların kurulması
Yatırımın Yönetilmesi		Arazi değerinin korunması		
Değişim için tasarım	Uyum		Kişiselleştirme	her kesimden bireyin girip, faydalanabileceği mekanlar yaratılması

Kaynak: Llewellyn-Davies, 2000.

Kentsel tasarımın anlamı tartişılırken, birebir hangi disiplinin ilgi alanına girdiği tartişması da uzun bir süre zarfında konu olmuştur. Kentsel tasarımın pek çok disiplini içinde barındırabilir nitelikte olması, yetki tartişmalarının doğmasına neden olmuştur. Kentsel tasarım ilk etapta farklı tasarım ve planlama uzmanlık alanları arasında köprü kurmak ve daha önce göz ardı edilmiş kamusal alanların kalitesi gibi konulara gereken önemi vermek amacıyla geliştirilmiştir (Hoşkara, 2008).

Kentsel tasarım, tasarım sürecinin bir ürünüdür ve bu süreç kentsel tasarımın bileşenleri ile birlikte ortaya konmalıdır. Kentsel tasarım boyutları olarak da tanımlanan bu bileşenler:

- Morfolojik boyut
- Algısal boyut
- Sosyal boyut
- Fonksiyonel boyut
- Görsel boyut
- Mekânsal
- Bağlamsal
- Sürdürülebilir
- Zamana ilişkin boyut olarak açıklanabilir (Carmona, M. 1996).



Şekil 2. Kentsel Tasarımın Kavramsal Yapısı

Kaynak: M.Carmona Journal Controlling Urban Design part1 of urban design

V.1.N.1

“Bugün kentlerin içinde bulunduğu koşullarda; erken kentsel sanatta var olan kentsel bütün içindeki estetik ve mimari bütünleşmenin ifadesi olan kentsel sanat, yeniden ve medyatik biçimde ortaya çıkmıştır. Yani kentsel bütünde mimarinin kentsel kılınmasının yolu açılmıştır. Başlangıçta kentsel tasarım mimarlık alanında bir uzmanlaşma gibi belirmiştir. Ancak günümüz koşullarında (kent plancıları, peyzaj mimarları, mimarlar, heykeltıraşlar vb.) farklı formasyondan kimselerin de katıldığı disiplinlerarası nitelik taşıyan bir uzmanlık alanı olarak karakter kazanmıştır. Dolayısıyla son çeyrek asırdır şehircilik olgusu genelinde ortaya çıkan gelişmeler koşutunda, kentsel tasarımın da geliştiği ve kavramsal değişme gösterdiği görülmektedir (Çubuk, 1999, s.16).”

Kentsel tasarım kavramı, Türkiye’de bilim dalı olarak 1980’li yıllarda ortaya çıkmıştır. Bu gelişme yükseköğretim kurumu yasasıyla gerçekleştirilmiştir. Bu yasanın çıkmasıyla birlikte kentsel tasarım varlığını bir bilim alanı olarak sürdürmüştür. Ancak, takipeden kentsel tasarım uygulamaları parçacıl olarak gerçekleştirilmiştir.

Kentsel tasarım normatif bir alan olmakla birlikte bu özelliğini en iyi yansıtan açıklamalardan biri David Mackay tarafından yapılmıştır; “kentsel tasarım hakkında konuşmak yazmaktan daha kolaydır... O planlama ve mimarlık arasındadır. Fakat her ikisine de ait değildir, kentsel tasarım, tasarım dünyasında bir büyüdür. Biz onu yokluğuyla tanımlayabiliriz” (Mackay, 1990’ dan aktaran Karaca, 2006, s.5).

Kentsel tasarımla genelde, kente ilişkin tasarımlar anlaşıldığı için, bu disiplinin, çoğu kez mimarlık, kent planlama ve peyzaj mimarlığı gibi yakın dalların uğraşı alanlarıyla aynı özellikte olduğuna ilişkin ön kabullerle karşılaşılmaktadır. Bu durum, kentsel tasarımın, karmaşık yapıları bir disiplin olması, uğraşı alanının tam anlaşılmasında ve yetkilerinin kurumsallaşmamasından kaynaklanmaktadır. Kentsel tasarım, kamusal ortamın, alanın fiziksel tasarımıdır. Kenti oluşturan, açık alanlar, meydanlar, cadde, sokak ve kaldırımlar gibi alçak alanların, kentin büyük sistemi ile ilişkilendirme işidir. Bu bütünleştirmede, estetik önceliklerle birlikte, davranışsal öğelerin de beraber tasarlanması amaçlanmaktadır. Burada tasarım yetisi kadar, davranış ve çevre ilişkisini anlama ve ilişkilendirme özelliklerinin önemi vurgulanmaktadır (Karaman, 2000).

1970’li yıllarda Sosyal Bilimler Araştırma Konseyi kentsel tasarımı, mimarlık, peyzaj mimarlığı, şehir planlama ile çevresel yönetim ve sosyal bilim gelenekli modern şehir planlama arasındaki ara birime yerleştirerek tanımlamıştır. Kentsel tasarım çalışmaları; kentin estetik, sosyal ve işlevsel olarak planlaması ve tasarlanması; yapılar, sokaklar gibi mimari unsurlarla açık alan arasındaki ilişkinin sağlanması, kente genel anlamda bakıldığında değerleri korunmuş kaliteli bir kültürel peyzaja ve kimliğe sahip, uyumlu bir görünümde olmasını sağlamaktadır. Ayrıca kentsel tasarım koruma alanlarını planlama çalışmalarında zarar görmüş alanların onarılması, estetik, sosyal ve fonksiyonel açıdan geliştirilmesinde, kentsel çevre kalitesinin artırılmasında kentin geleneksel dokularının korunmasında landmarkların

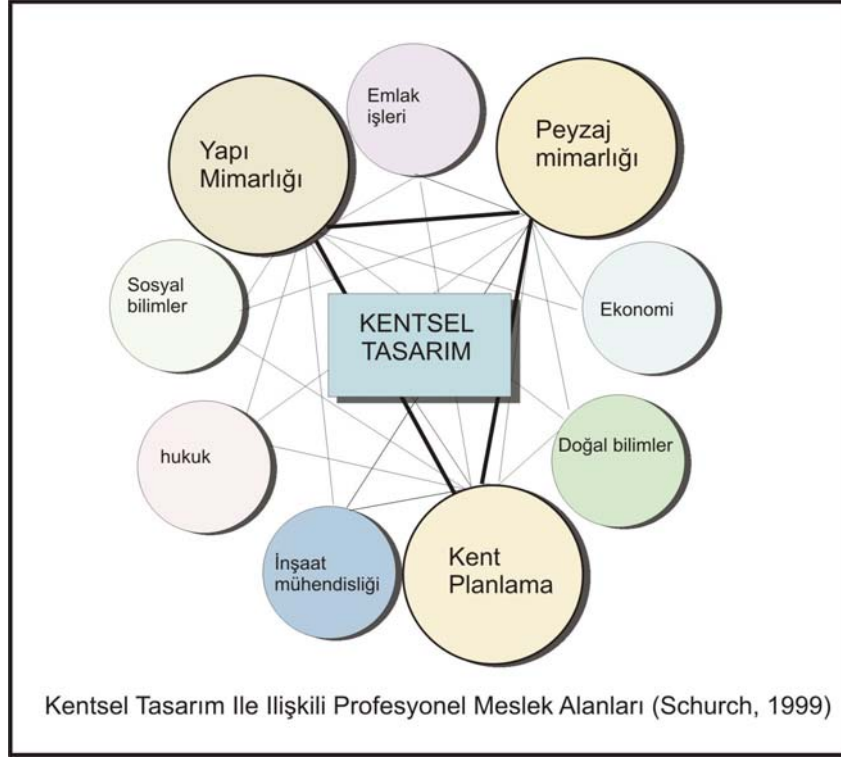
oluşturulmasında, turizm ve rekreasyon alanlarının tasarlanması ve yenileme çalışmalarında, kent ve kır ilişkisinin güçlü temellere dayandırılması, aralarındaki yeşil dokunun sağlamlaştırılması ve ekolojik dengenin ve kalitenin sağlanmasında söz sahibidir (Açmaz, 2004, s.132). “Kentsel tasarım insan yerleşmeleri ve onun parçalarının dört boyutlu fiziksel tasarımıdır” (Lang, 1994), “o çağdaş yaşama hizmet etmek için, doğal oluşumlar ve birinden diğerine geçişte yapılaşma ile ilgili sanattır (Stein, 1994).”

“Kentsel tasarım, genelde kentsel gelişme, koruma ve değişimin fiziksel tasarım yönünü veren süreç olarak tanımlanabilir. Kentsel tasarım kentlerin olduğu kadar kırsal alanların, yeni planlama, koruma ve binaların olduğu kadar peyzajın da dahil olduğu bir süreçtir (Barnett, 1982).”Barnett’in bu tanımlamalarıyla kentsel tasarımın ne kadar geniş kapsamlı bir disiplin olduğu daha iyi anlaşılabilmektedir.

Her tasarlanmış proje, uygulamada mekana bütün detaylarıyla yansıtılabilir ancak mekana olumlu veya olumsuz yansımaları belli bir zaman sürecinde karşımıza çıkar. Bu yüzden kentsel tasarım çalışmalarının doğru temeller üzerine kurulması gerekir, bu da multidisipliner bir çalışmayı zorunlu kılar.

2.2. Kentsel Tasarımın Diğer Disiplinlerle İlişkisi

Kentsel tasarım; şehir ve bölge planlama, peyzaj mimarlığı ve mimarlık başta olmak üzere farklı meslek disiplinlerini birleştiren ortak bir alandır. Her meslek disiplininin farklı bakış açılarıyla ortak çalışmalar yapıp, bunlar sentezlenerek tasarıma yansıtılmalıdır. Hiçbir disiplin kentsel tasarımı tek başına ele alamaz.



Şekil 3. Kentsel Tasarım ile İlişkili Profesyonel Meslek Alanları

Kaynak: T.W.Schurch, 1999.

İhtisaslaşma ve hızlı bilimsel gelişmeler aynı orijinden olsa bile meslekler arasında kavram ve algı farklılaşmasını getirmiştir. Modernizmin hızlı üretim kargaşası içerisinde, meslekler ortak çalışma olanakları bulamamış ve aynı konu üzerinde düşünen farklı meslekler birbirlerinin düşünce yapılarından uzak gelişmişlerdir. Bir meslek için doğru olan şey bir diğer meslek için yanlış olmakta ya da bir mesleğin doğru bulduğu analiz teknikleri diğer bir meslek içerisinde geçerli görülmemektedir. Bu son derece doğal olmakla beraber sorun mesleklerin bu farklılıklardan habersiz oluşları ve kendi bakış açılarından yaptıklarının kesin doğruluğuna inanmalarındır. Kentsel tasarım böyle bir ortamda doğmuştur. Amacı, yapısı gereği multidisipliner bir çalışmayı gerektiren kentsel tasarım birbirlerinin yaptıklarından habersiz bir mesleki vizyon ortamında tüm bu meslekleri birleştirme görevini üstlenmektedir.

Her meslek disiplini kentsel tasarımı kendi mesleklerinin bakış açısından anlamlandırmakta ve kendi mesleki vizyonları çerçevesinde erişemedikleri açıklıkları tamamlayıcı bir eleman olarak görmektedir.

2.2.1. Kentsel Tasarım – Mimarlık İlişkisi

Kentsel tasarımın açık ve net bir tanımla keşfedilen süreci başlatan bir disiplin olması gereğini vurgulayan Pittas ise kentsel tasarım ile planlama birbirinden nasıl farklı oldu sorusuna yanıt arayarak planlamanın olası farklılıklarını belirlemeye temel olarak altı başlıkta belirlediği tanımlayıcı özelliklerde vurguladığı şekliyle; kentsel tasarım belirli kurallara uyarak insan eliyle yapılan şekliyle ayırt edilen değişikliklere olanak tanımalı, dolayısı ile kentsel tasarımcı da yerine göre daha doğal ve tasarımla bağlantılı olarak esnek olmalıdır; kentsel tasarımcılar bazen öncelikle binanın dışında gelişen olaylar ile ilişki kurarlar, bu nedenle çoğu kez problem çözücünden daha çok problem tanımlayıcıdırlar. Binalar arasında kalan boşluklar kamuya ait olduğundan, kentsel tasarım halka yönelik ve anlaşılabilir (hayal edilebilir) bir eylem olmalıdır (Berkeley, 1980'den aktaran Karaca, 2006).

Kentsel tasarım, yüksek mimari sanat olarak kabul gördüğünde tasarımlardaki endişe mevcut modern fikirlerin (alışılmışın dışında soyut, entelektüel, estetik teoriler) geometrik formlar ile nasıl ifade edilebileceğiydi. Mimarlık ve kentsel tasarımın oluşturduğu küresel ticari pazarda yeni normlar belirmiştir. Pahalı malzeme ve hareketli geometrik bina formları içeren tasarımlar üretilmeye başlanmıştır. Bu gelişmelerden sonra mimari yapı tasarımlarında, o yapıların kamusal mekanlara ve cadde-sokaklara olan etkisi de dikkate alınmaya başlanmıştır. Örneğin biçim ve konum olarak bir binanın o alandaki tasarımının sokak silüetine olan etkilerinin göz önünde bulundurulması gibi (Lang, 2005).

Lang' in dönemin kentsel tasarım ile mimari arasındaki ilişkiyi tarif eden cümleleri aşağıdaki gibidir:

‘Pek çok mimar kentsel tasarım uzmanlık alanında mezun olduklarında bazı rahatsızlıklar duymaktaydı. Çok yapılı, büyük ölçekli mimari şemalar ile kentsel tasarım arasındaki ilişki ayrımı net deildi. Muhtemelen Rockefeller Center’ ın tasarımcıları bu kompleksi mimari bir tasarım olarak gördü. Eğer ‘kentsel tasarm’ kavramı 1930’lu yıllarda yaygın olsaydı onlarda bu şemayı kentsel tasarım ürünü olarak benimseyecekti.’

Bina veya bina kompleksleri gibi parçacıl tasarımların eleştirmenler tarafından kentsel tasarım olarak değerlendirilmesi için bu projelerin içeriğinde yer alması gereken bazı konular vardır. Bunlar:

- Yapılaşmış çevreye saygı gösterilmesi (zemin kat kullanımları ve tasarımı, sokak, doku ve diğer yapılarla ilişki),
- Bir yapının kentsel gelişmede katalizör görevi görmesi,
- Geleneksel dokunun göz ardı edilmemesi,
- Büyük ölçekli bina kompleksleri içeren projeler.

Bağımsız yapılar bir şehir için önemli yapılardır. New York’ ta yer alan Chrysler Building, insanların estetik kentsel öğelerin mekana kattığı değerler hakkında düşüncelerinin oluşmasına yardımcı olmuştur. Yapı, şehire yakışan bir tasarımdır ancak bir kentsel tasarım projesi değildir. Karma fonksiyonlar içeren, şehrin geleneksel dokusuyla uyumlu olan bazı parçacıl projeler de kentsel tasarım çalışmasının bir parçası sayılabilmektedir (Lang, 2005).

2.2.2. Kentsel Tasarım – Peyzaj Mimarlığı İlişkisi

İstisnasız bütün kentsel tasarım çalışmaları kentsel peyzajı da içinde barındırır. Pek çok kentsel tasarım projesi aynı zamanda kentsel peyzaj projesidir veya tam tersidir. Tarihi çevreler, meydan ve parklar mevcut şehir dokusuyla bütünleşmiş, gelişmeyi destekleyen yapılardır. Bir şehri deneyimlemek ve yaşanabilirliğini algılayabilmek açısından açık alanların peyzaj değeri hayati önem taşır. Londra gibi bir şehrin sokakları, meydanları ve parkları şehre ulusal düzeyde bir kimlik katar. Paris’ i bulvarları olmadan düşünmek veya Singapur’ u su yüzeyi boyunca yürüyüş yolları olmadan düşünmek zordur. Bütün bu yerleşmelerin karakterini sadece peyzaj özellikleri yansıtmaz, aynı zamanda söz konusu kentsel mekanda yer alan yapılar ve o yapıların içerdiği faaliyetler de kentsel yerleşmenin karakter özelliklerini oluşturur. Bu hususta zaman içinde kazanılan bir tecrübe olan üç boyutlu mekan çalışmaları, kentsel tasarım dikkat çekmektedir. Ne var ki şehirlerdeki pek çok peyzaj mimarlığı çalışmaları binalar arasında yer alan boşlukları kapsamaktadır. Halbuki mekanlar hem dikey hem de yatayda ele alınmalıdır (Lang, 2005).

Şehir yöneticileri genellikle açık alan tasarımlarına, sözkonusu şehirler için pozitif imaj yaratma aracı olarak bakmaktadır. Canlı meydanlar, merdivenler (genellikle bir

eserin parçası olarak) ve estetik döşemeli kaldırımlar kentsel yaşama renk vermekte ve duraklama mekanları yaratmaktadır.



Şekil 4. Bunker Hill Merdivenleri, Los Angeles

Kaynak: Lang, 2005 sf. 77

Barnett (1982) kentsel tasarıma yönelik tanımlamalarda binaların olduğu kadar, kent peyzajı, kentsel alanların olduğu kadar kırsal alanların da dâhil olması gereği üzerinde durmaktadır. Benzer şekilde Thopson (1998) iyi mekânlar yaratmak çabasında olan peyzaj mimarlığı ve kentsel tasarımı tek amaca hizmet eden iki meslek olarak tanımlamaktadır.

Peyzaj mimarlığı, konut alanı, çalışma alanı ve rekreasyon alanlarının ilişkilerinin geliştirilmesi, bu amaçla sirkülasyonun sağlaması açık ve kapalı alanlar arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi, yapısal açık alanlar (sokaklar, meydanlar) ile yeşil alanlar arasında ilişkilerin geliştirilmesi, kentsel alanlar ile kırsal alanlar arasındaki geçişin güçlendirilmesi, zemin formu, su elemanları, açık mekanlar ve yeşil alanlar arasındaki ilişkinin güçlendirilmesi bütün bunların sonunda insan ile çevresinin ilişkisinin mekansal olduğu kadar sosyal-politik anlamda da geliştirilmesi konularını içermektedir (Eckbo,1996'dan aktaran Karaca, 2006).

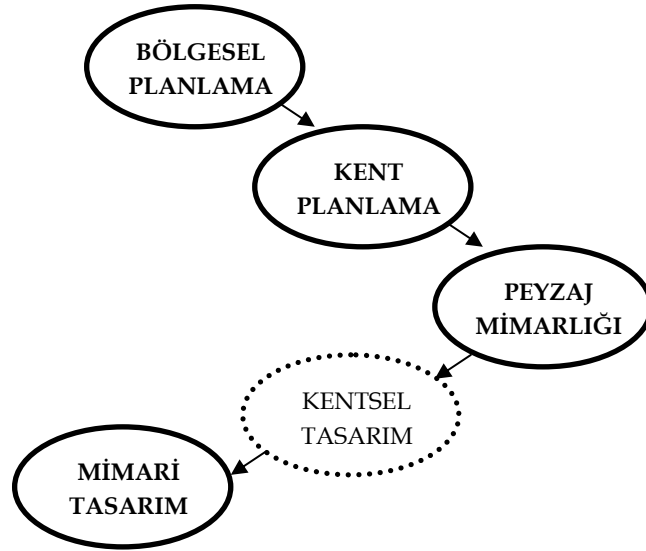
Birbiriyle ilişkili olan mimarlık, peyzaj mimarlığı ve planlama disiplinleri açık alanların her zaman şehir için gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Peki bu açık

alanlarda yer alan peyzaj ve meydan düzenlemeleri aynı zamanda kentsel tasarımın bir parçası olabilir mi? Park ve diğer çevre düzenleme alanlarının çevre sakinleri tarafından benimsenebilmesi için, doğru konumda ve insanların ihtiyaçlarını karşılayacak fonksiyonları içeren tasarımlar olması gereklidir. Bazı açık alan elemanlarını içeren projeler veya şemanın önemli bir parçası olan yapıları içeren bir kompozisyona sahip projeler kesinlikle kentsel tasarım çalışmalarıdır. Aksi halde onlar şehirlerdeki önemli peyzaj mimarlığı projelerdir. Ancak bu ayrım hiçbir zaman net değildir. Yatay düzlemde binalar arasındaki yüzey tasarımı ile üç boyutlu düşeyde bir tasarım anlayışının benimsenmesi peyzaj mimarlığı ile kentsel tasarım arasındaki güçlü ilişkiyi doğurmaktadır. İki disiplinin çalışma alanı sınırlarının net olarak çizilemez ve birbirinden ayrı düşünülemez (Lang, 2005).

Kentsel tasarım başlığı altında kentsel peyzaj tasarımı ve sürdürülebilir peyzaj yönetimi göz ardı edilmemeli günümüz toplumlarının ve gelecek nesillerin sağlıklı ve güvenli kentlerde yaşayabilmeleri amaç edinilerek planlama kararları alınmalıdır.

2.2.3. Kentsel Tasarım – Planlama İlişkisi

Kent planlamasına ve mimarlık disiplinlerine koşut olarak gelişen kentsel tasarım ile kent planlaması arasında gerekli ve vazgeçilmez ilişkiler söz konusudur. Birbirinden farklı olan bu iki kavram, kuşkusuz ki birbirini tamamlayan bir bütünü ifade etmektedir. Planlama – kentsel tasarım eylemleri arasında, kurulması gerekli çok boyutlu ilişkiler bütünü, anlamlı çevreler oluşturulmasının ön koşuludur. Her ikisi de kentsel mekân oluşum sürecinin birer parçasını oluştururlar (Çubuk, 1994).

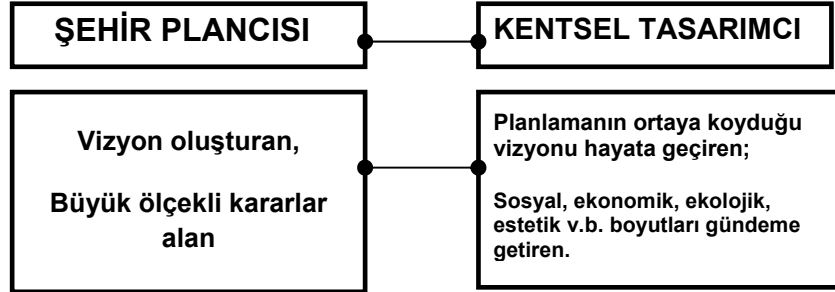


Şekil 5. Planlama ve Mimari Tasarım Arasında Bütünleşmiş Kentsel Tasarım Süreci

Marcus ve Maver tarafından yapılan tasarım metodunun tanımında, tasarımcı yukarıdaki sıraya bağlı kalarak karar üretir. Bu karar dizisi gittikçe detaya inen kentsel tasarım sürecinde devam eder. Şekil de, bölgesel planlamadan mimari tasarıma kadar olan, yani, üst ölçek ile alt ölçek arasındaki ilişkiyi gösteren bütünleşmiş tasarım sürecini ifade etmektedir. Özetle, bütün-parça ilişkisi ve parça-bütün ilişkisi kurulabilmektedir. Aynı zamanda, mekânsal gelişmenin yönlendirilmesinde, kentsel tasarımın yönlendirici rolünü ortaya koymaktadır. Burada bina tasarımı, kentsel tasarıma uygun olarak hazırlanmaktadır. Kentsel tasarım kararları da, bölge plan kararlarına uygundur. Her bir bina tasarımı, geniş kentsel alanlarda bazı etkiler yaratabilir ve geniş kentsel alanlarda üç boyutlu tasarımlar bütünü oluşturur. Planlama kültürel bir bilgilendirme eylemi olarak tanımlanabilir. Planlama gibi kentsel tasarım da kültürel bir içerikte değerlendirilip düşünülmelidir. Kentsel tasarım fiziksel, kültürel ve ekolojik güçlerin bir araya gelmesiyle şekillendirilmesidir. Buna ek olarak, kültürel değerlerin estetik sembolik sistemlere dönüşümüdür. Mevcut çevrede söz konusu olan iklim, topografya ve doğal kaynakların birleştirilmesidir.

Kentsel tasarım uygulamaları kütle ve mekân organizasyonları ile ilgilidir. Plancı doğal olarak tüm kentle ilgilenir. Plancı mutlaka kent içinde bulunduğu bölge veya çevre yerleşimlerle ilişkisini düşünerek bakmalıdır. Plancı arazi kullanımını ve onu

çevreleyen fonksiyonlar arası ilişkinin kurulmasında merkezi role sahiptir. Plancı tasarımcıdan daha çok kamu politikalarının düzenlediği politik sürece dâhildir. Kent tasarımcıları kamu ve özel sektörün her ikisini de yönetir. Tasarım bilgi birikimi olan plancılar da bu türde kentsel açık alanlar önerebilirler.



Şekil 6. Planlama ve Kentsel Tasarım Arasındaki İlişki

Kentsel tasarımın ilişkili olduğu meslek grupları sadece planlama ve tasarım meslekleri ile sınırlı değildir. Mimar, kent plancısı, peyzaj mimarı, mühendis, girişimci, ekonomist, hukukçu, kamu yöneticisi, politikacı, kent coğrafyacısı kentsel tasarım sürecinde farklı rolleri üstlenen mesleklerdir. “Burada rol gruplarının katkısı sahip olunan formasyon, yetenekler ve rol alınan aşama ile sınırlıdır” (Lang J. 1994”den aktaran Karaman, 2000).

Kent planlama sürecinde, kentsel tasarımın bir disiplin olarak var olması gerektiği başlangıçta çok önemli olmamıştır. Kentsel tasarım, büyük ölçekte mimarlık olarak algılanmış ve daha çok mimarlıkla ilişki kurması beklenmiştir. Ancak, kent parçalarının irdelenerek, birbirleri ve kent bütünü ile ilişkilendirilmesine dayalı olarak, kentin; sosyal, ekonomik, politik, kültürel, fiziksel açılımlarının yapılması ve bunların mekânsal olarak ifadelendirilmesi, kentsel tasarımın, kent planlaması ve mimarlıkla ilişkilendirilmesi ile mümkündür. Mimarlar, genellikle, ortaya çıkardıkları ürünle alt ölçekte ilgilenirken, plancılar elde ettikleri iki boyutlu planlarla ve bu planların uygulanmasıyla ilgili olarak yönetimsel ve kentsel çevrenin değişim ve gelişim süreçleri ile ilgilenirler. Uygulama yönünden, bu soruna çözüm bulmanın yolu, hiç şüphesiz, üç meslek grubu arasında “ortak zemin” oluşturmaktadır. Bu zemini kurarken, kentsel tasarımın bir ürün olmadığını ama

tasarımın ürünü olan mekanlarla ilgili disiplinler arası bir aktivite olduğunu göz önünde bulundurmak gerekir (Polatkan, 2007).

Kentsel tasarım, görsel form analizinden, algısal psikolojiye; trafik akış teorilerinden, nakit akış teorisine, tasarım rehberinden uygulama standartlarına kadar geniş bir çerçeve içinde disiplinler arası bir yaklaşımı gerektirir (Welming lu, 1983' den aktaran Karaca, 2006).

Aşağıdaki tabloda kentsel tasarım, kent planlama ve mimarlık arasındaki ilişki irdelenmiştir.

Tablo 2. Kentsel Tasarım – Kent Planlaması – Mimarlık İlişkisi

KONULAR VE KİRTERLER	MİMARLIKTAKİ	KENTSEL TASARIMDA	KENT PLANLAMADA
AMAÇLAR VE HEDEFLER	. Mimari çevreyi biçimlendirmek . Binalara biçim vermek	. Kentsel çevreyi biçimlendirmek . Kentsel dokuyu oluşturmak	. Kentle ilgili her konuda(arazi kullanımı, gelişme bölgeleri, gelişim yönü, trafik vb. genel kararlar almak
ANAFİKİR KONSEPT KARARLARI	- Formel/Mekânsal/Fiziksel - Estetik/Görsel/Tipolojik . Dokusal . Algısal . Fonksiyonel . Sosyal . Kültürel . Strüktürel . Ekolojik . Sürdürülebilir . Çevresel . Psikolojik/Sosyolojik	.Formel/Mekânsal/Fiziksel/ - Görsel/Tipolojik/Morfolojik . Dokusal . Algısal . Fonksiyonel . Sosyal . Kültürel . Altyapısal . Ekolojik . Sürdürülebilir . Çevresel . Sosyolojik/Psikolojik . Ekonomik	. Fiziksel .Tipolojik/Morfolojik . Dokusal . Fonksiyonel . Sosyo-ekonomik . Altyapısal . Ekolojik . Sürdürülebilir . Çevresel . Sosyolojik . Ekonomik
ELEMANLAR BİLEŞENLER	. Mimari çevre . Yapılanmış çevre . Doğal çevre . Sosyal çevre	. Kentsel çevre . Yapılanmış çevre . Doğal çevre . Sosyal çevre	. Kentsel çevre . Yapılanmış çevre . Doğal çevre . Sosyal çevre

	. Kültürel çevre . Algısal çevre	. Kültürel çevre . Algısal çevre	. Ekonomik çevre . Politik çevre
ÖLÇEK	. Bina . Bina grupları . Kentsel Doku . Sokak/Meydan . Mahalle . Bölge . Kent . Yöresel	. Bina . Bina Grupları . Kentsel doku . Sokak/meydan . Mahalle . Bölge . Kent	. Mahalle . Bölge . Kent
SÜREÇ	. Analiz (alan, program, fonksiyonel, fiziksel- bina ölçeğinde) . Konsept kararlarının alınması . Bina tasarımı	. Analiz (alan, olası kullanıcılar, fonksiyonel, fiziksel-kent ölçeğinde) . Sentez (amaçların ve hedeflerin saptanması, farklı ölçeklerdeki tasarım kriterlerinin belirlenmesi, alternatif çözüm önerileri geliştirilmesi) . Bir kentsel tasarım şeması, programı üzerine kararların alınması	. Analiz (kent, bölge ve ülke ölçeğinde) . Sentez (gelişme ve büyüme ile ilgili öngörülerde bulunulması, kararlar alınması) . Planlar yapılması, yasalar çıkarılması
SON ÜRÜN	. Bir bina veya bina grubu tasarımı . Mimari proje . Uygulama projesi	. Kentsel ölçekte bir tasarım şeması . Plan/proje . Yönetmelik . Program	. Kentsel ölçekte bir plan . Yasa (imar yasası) . Plan (imar planı) . Yönetmelik

Kaynak: Polatkan, 2007

Sonuç olarak kentsel tasarım; planlama, yapı mimarlığı, peyzaj mimarlığı, ulaşım ve altyapı planlaması gibi birden fazla mesleğin çalışma alanlarındaki üst üste gelişlerinde etkili ve yönetici rol üstlenmektedir. Burada önemli olan bir diğer konu da bu disiplinlerin üst üste çakıştığı yerlerde kimin görevini yerine getireceğidir. Disiplinlerarası yaklaşım kentsel tasarımda zorunludur. Çünkü sosyal, ekonomik ve çevresel değerler başarılı bir planlama ve kentsel tasarımın yaratılmasında en önemli bileşenlerdir.

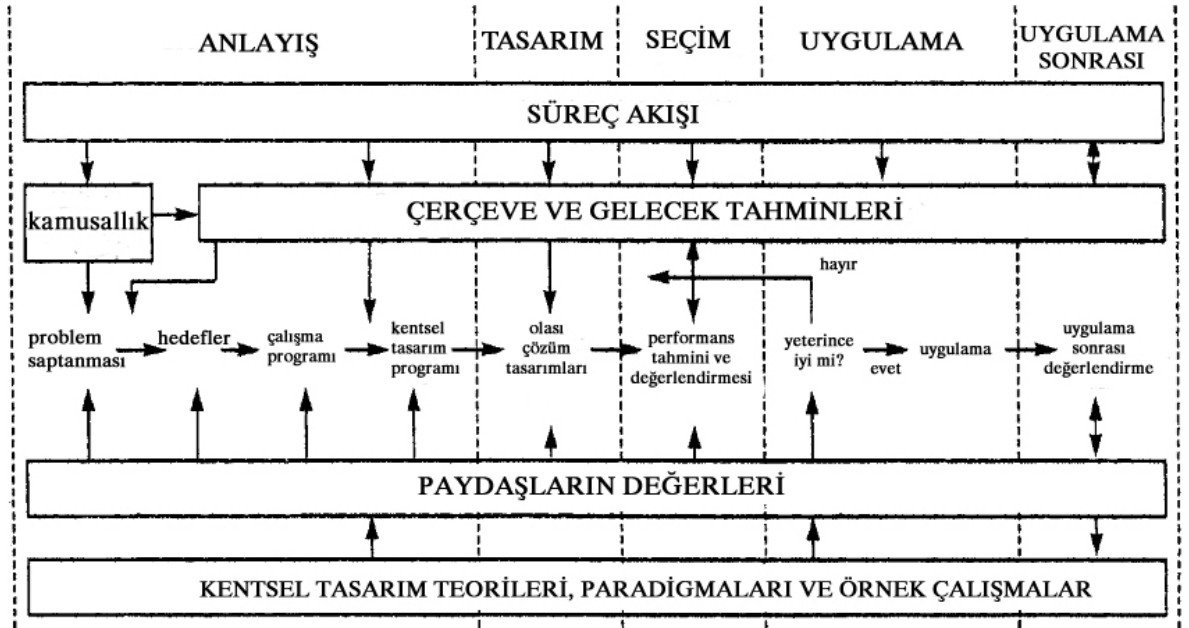
Kentsel tasarım, günümüzde, özellikle Türkiye’de, üzerinde sürekli tartışılan, niteliği, kapsamı, disiplinlerarası konumu henüz yasal olarak da belirlenememiş bir kavramdır. Doğal olarak, kentsel tasarım, kendi içinde sorunlar yaşamasına rağmen, disiplinlerarası konumu ve kent ile ilgili pek çok mesleğin iç içe ve yan yana çalışması gerekliliğinden dolayı, kentsel ölçekte yaşamsal sorunların kısa vadede ve etkin olarak çözümü için önemli bir planlama türüdür. Başlangıçta, kent planlaması ile birlikte düşünülen kentsel tasarım sadece fiziksel mekândan sorumlu idi. Ancak bugün geldiği nokta ile kentsel tasarımın mekân kalitesini yükseltmede iki rolü vardır. Birincisi mekân yaratmak, ikincisi ise süreci yönlendirmektir. Kentsel tasarım aynı zamanda bir süreçtir. Peki, bu süreç nasıl işlemeli? Yukarıda bahsedildiği üzere, kent planlama ve mimarlık arasında bir köprü olan kentsel tasarım, sorunlu kentsel bölgelerde sonuç ürüne ulaşabilmek için bu iki disiplin arasında ilişki kurabilmelidir.

2.3. Kentsel Tasarımın Süreç Ve Evreleri

Kentsel tasarım projelerinin başarısı belli bir zaman diliminde ortaya çıkmaktadır. Bir kentsel tasarım projesinin gerçekleştirilmesi ve sonuç ürününe ulaşılabilmesi için projenin bütün evrelerinin tamamlanmış olması gerekmektedir. Ürünün ya da projenin ortaya çıkması için gereken katılımcıları, araçları ve koşulları sağlamalı, ortak bir çalışma alanı hazırlamalıdır. Bir başka deyişle kentsel tasarımda süreç izlenmeli, yönlendirilmeli ve değerlendirilmelidir.

Kentsel tasarımın prosedür ve evrelerini anlatan pek çok çizelge hazırlanmıştır ancak Jon Lang’ın tarif ettiği, adım adım gelişen, problemi saptayıp uygulama sonrasına kadar devam eden rasyonel yaklaşım, en kapsamlı çizelgelerden biridir. Bir projenin amacına ulaşabilmesi için bütün katılımcılar işbirliği içinde fikir alışverişi içinde olmalıdırlar.

Tablo 3 Tasarım Evreleri Modeli



Kaynak: Lang, 2005, sf. 26

1. **Anlayış Evresi:** İnsan ihtiyaçlarını, çevreyi, aktiviteleri ve mekan görünümünü inceleyip bu ihtiyaçlara en iyi şekilde nasıl cevap verilebileceğini konu almaktadır. O yüzden bu evrenin en önemli faaliyeti doğru bir şekilde gözlem yapabilmektir. Anlayış evresinin ürünü, analizler sonucu ortaya çıkabilen programlardır ve programları oluşturabilmek için kentsel tasarımcının, çevrenin potansiyellerini ortaya çıkarması ve problemleri iyi anlayıp kavraması gerekmektedir.
2. **Tasarım Evresi:** Bir önceki evrede yapılan analizler ve belirlenen problemler doğrultusunda tasarım evresinde fiziksel çözümlere gidilmektedir.
3. **Seçim Evresi:** Bu evrede ihtiyaç duyulduğu takdirde geri besleme yapılmaktadır. Bir önceki tasarım evresinde elde edilen sonuçlar değerlendirilir ve tasarım yeterli görünmezse tekrar tasarım evresine dönülür.
4. **Uygulama Evresi:** Projenin hayata geçirildiği evredir. Aynı zamanda en fazla sorunla uygulama evresinde karşılaşmaktadır. Politik veya mali sebeplerden dolayı projenin uygulama evresi sekteye uğrayabilmektedir.
5. **Uygulama Sonrası Evresi:** Uygulama sonrası evresi ise uygulanmış, inşa edilmiş yapıların ve mekânların, insana ve kente sunduklarının bir

değerlendirmesidir. Uygulama sonrası evresi bundan sonraki süreçte kontrol vazifesi de üstlenir.

Uygulama sürecine geçildiğinde sürecin detaylı bir şekilde takip edilmesi gerekir. Ana hatlarıyla takip edilmesi gereken adımlar ise:

- Tasarım sürecinin tek nokta üzerinden yürütülmesi,
- Görev ve sorumlulukların açıkça tanımlanması,
- Her aşamanın düzenli olarak takip edilerek, kullanıcı fikirlerinin de hesaba katılarak değerlendirilmesi,
- Finansmanlar belirlenerek bir bütçe kontrol sisteminin geliştirilmesi,
- Projenin gerçekleştirilmesi adına stratejilerin geliştirilmesi olarak belirlenmiştir (Llewellyn-Davies, 2000).

Bütün bu maddeler dışında her projenin kendi çalışma tarzı olmalı ve elde edilmek istenen sonuç göz önünde bulundurularak projenin çalışma tarzı oluşturulmalıdır. Böylece her proje için çeşitli yeni çalışma kuralları ortaya çıkarılabilmektedir.

2.4. Ketsel Tasarımın Proje Olarak İçeriği

Global ve yerel ölçekte yaşanan hızlı değişim ve yarattığı uygulamalar, kentsel merkezlerin kullanımında önemli değişimlerin yaşanmasına ve birçok kentsel problemin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Genellikle kentin merkezi alanları eski önemini yitirmekte, kentsel krizin en yoğun olarak ortaya çıktığı bölgeler haline gelmektedir. Kent planlama pratiğinin operasyonel olma gerekliliğine bağlı olarak, kentsel tasarım ve kentsel projeler, eski kent dokusunun canlandırılması ve yenilenmesi politikalarının, operasyon araçları olarak ortaya çıkmıştır.

Özellikle 1980'lerden itibaren, kentsel projelerin ön plana çıkmasında iki önemli paradigma değişiminden bahsedilebilir: Birincisi, küreselleşen ekonomik ağ içinde kentlerin eskisinden farklı bir konum kazanması, ikincisi ise küreselleşmenin teorik altyapısını besleyen post modern düşüncedir. Küresel ekonomik yapılanma içinde ulus devletler dışı açık büyüme adı altında dünyada yeni pazarlar edinme yoluna gitmeye başlamışlardır. Bu da özel sektörün güçlendiği ortamda şirketler yolu ile olmaktadır. Yeni pazarlar, hammadde ve ucuz işgücü, uluslararası ortamda faaliyet

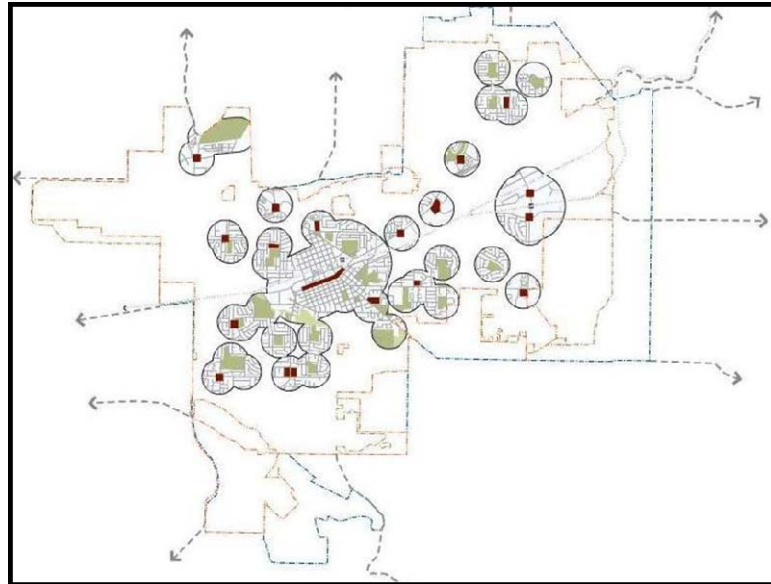
gösteren firmalar için önemli değişkenlerdir. Post-fordist üretim ve örgütlenme ile dünya üzerinde yayılmaya başlayan şirketler, artık ulusal sınırlar içinde değil, ulus ve deniz aşırı kaynakları kullanmak üzere yeni mekânlara, yani kentlere yerleşmektedirler. Gelişmiş ulus devletlerin bünyelerinde faaliyet gösteren firmalar, yatırım alanları olarak nitelikli ve daha ucuz işgücünün bulunduğu kentleri seçerken, gittikleri yeni kentlerin hinterlandındaki ya da erişim ağı içindeki pazarları da hedeflemektedirler. Yatırım konumunda olan gelişmekte olan ülkeler için ise bu tür yatırımlar, yeni istihdam olanakları anlamına gelmektedir. Bu dinamikler çerçevesinde, yeni yatırımlara cazip hale gelme açısından dünya üzerindeki kentler arasında bir yarışma ortamı doğmaktadır. Gelişmiş ülkelerin metropoller ve büyük kentleri için ise yeni yatırımlar, küresel sistem içinde finans akışının kontrol merkezi olmaya yönelik bir yarışmayı belirtmektedir. Bu kentler için yarışma, prestijli kent mekânları oluşturmak, büyük firmaların yönetim merkezlerini çekmek, bunun için altyapı olanaklarını geliştirmek ve bunları sağlamak için projeler yoluyla nitelikli kent mekânları ve nitelikli bir kentsel yaşam oluşturmak anlamına gelmektedir. Bu gelişmenin düşünsel altyapısını oluşturan post modern düşünce ise, öncelikle, modernizmin öngördüğü geniş kapsamlı yaklaşımları reddederek, yaşamın her alanında parçacı müdahaleleri gündeme getirmektedir (Polatkan, 2007).

Sürdürülebilir kentsel gelişmenin gündeme düşmesi, yeni kentsel projeleri de etkilemiş farklı nitelikler kazandırmıştır. Sürdürülebilir kentsel gelişme adına ortaya çıkan en etkin yaklaşımlardan biri Amerika’ da ortaya çıkan “Yeni Kentleşme Akımı” dır. Yeni kentleşme akımı romantik bir yaklaşım olmaktan ziyade daha çok gündemi yansıtan bir akım olma özelliğini taşımaktadır. En önemli adımlardan biri de 1993 yılında atılmış ve Peter Calthorpe, Andrés Duany, Elizabeth Moule, Elizabeth Plater-Zyberk, Stefanos Polyzoides ve Dan Solomon tarafından, plancılar, yatırımcılar, mimarlar, mühendisler, kamu görevlileri, girişimciler ve yapılı çevreyi etkileyen ve yaratan topluluklardan oluşan, “Congress for the New Urbanism” (CNU) adlı organizasyon kurulmuştur.

Akımın genel politikası, karma kullanım ve toplulukları teşvik etmek; alternatif ulaşım bağlantıları tasarlamak; otomobile olan bağımlılığı düşürmek (kompakt yerleşimleri vurgulamak); çeperlerdeki gelişmeden çok boşlukları tasarlamak; erişilebilir kamu mekânlarına, toplum kuruluşlarına, parklar ve diğer açık alanlara

öncelik vermek; metropoliten bölge içerisindeki iş-ev dengesi stratejisinde düşük maliyetli konut sağlamak; tarım alanlarını ve çevreyi, yerel tarih, kültürel varlık, iklim ve ekolojiye önem veren, mimari ve peyzaj tasarım ilkeleri ile bir bütün olarak korumak olarak tanımlanmıştır (Gordon ve Richardson, 1998). İlk olarak Amerika’ da doğduğundan dolayı oluşum süreci de buna dayanarak anlatılmalıdır. 1. Dünya Savaşı’ ndan sonra, banliyölerdeki büyüme, otomobillerin etkisi ile şekillenmeye başlamıştır. Otomobiller, büyük arazileri gelişime ve ticarete açmış ve ekonomiyi tramvayın olduğundan daha fazla canlandırmıştır.

Alternatif olarak “Geleneksel Mahalle Gelişimi” (Traditional Neighborhood Development) TND yaklaşımı geliştirilmiştir. Bu yaklaşım, Andres Duany ve Elizabeth Plater- Zyberk (DPZ) tarafından ortaya konmuştur. DPZ’nin planlarındaki temel yapı bloğu 40 ile 200 dönüm arası büyüklükte ölçeklendirilmiş ve çeyrek milden büyük olmayacak şekilde şekillendirilmiş bir komşuluk ünitesidir. Böylece, komşuluk ünitesindeki evlerin çoğu parklara 3 dakika yürüme mesafesinde, meydan ya da ortak kullanım alanlarına 5 dakika yürüme mesafesindedir. Burada, toplantı salonu, çocuk bakım merkezi, toplu taşıma durakları ve ticaret yer almaktadır. Her komşuluk ünitesi, farklı kullanım grupları ve gelir düzeyleri için çeşitli ev tipolojileri barındırmaktadır (Özdal, 2010).



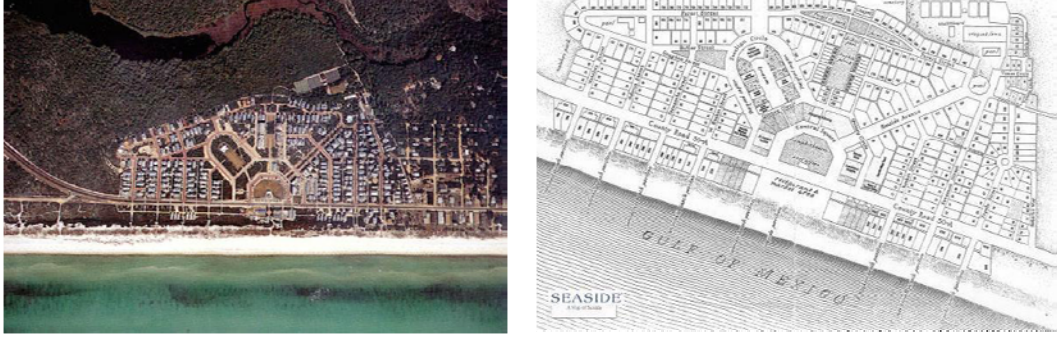
Şekil 7. Merkezden Çepere 5 Dakika Yürüme Mesafesindeki Komşuluk Birimleri (<http://www.cnu.org/node/3414>)

Yeni Kentleşme Kongreleri tanımlanan problemlere çözümler üretebilmek için “The Charter of the Congress for the New Urbanism” bildirisi yayınlanmıştır. Bildiri 27 temel yeni kentleşme ilkesini tanımlamış ve bunu 3 kentsel ölçekte gerçekleştirmiştir:

1. Bölge Ölçeği
2. Komşuluk Birimi, Mahalle, Koridor Ölçeği
3. Yapı Adası, Sokak, Bina Ölçeği.

Her bir ölçek birbiriyle bağlantılı ve birbirine destek verecek şekilde tasarlanmalıdır. Yeni Kentleşme Akımı da başarıya ulaşmak için izlenmesi gereken ilkeleri ortaya koymaktadır. Ancak bazı kesimler tarafından modernizmi insan hayatından dışladığı için eleştiri almıştır. Bazı kesimleri de yüksek yoğunluk kavramı tedirgin etmiştir. Bir diğer eleştiriye göre de Yeni Kentleşme İlkeleri mimarları tarihte geriye gitmekte zorlamakta, kişisel yaratıcılığı yok etmekte ve sıradanlık yaratmaktadır.

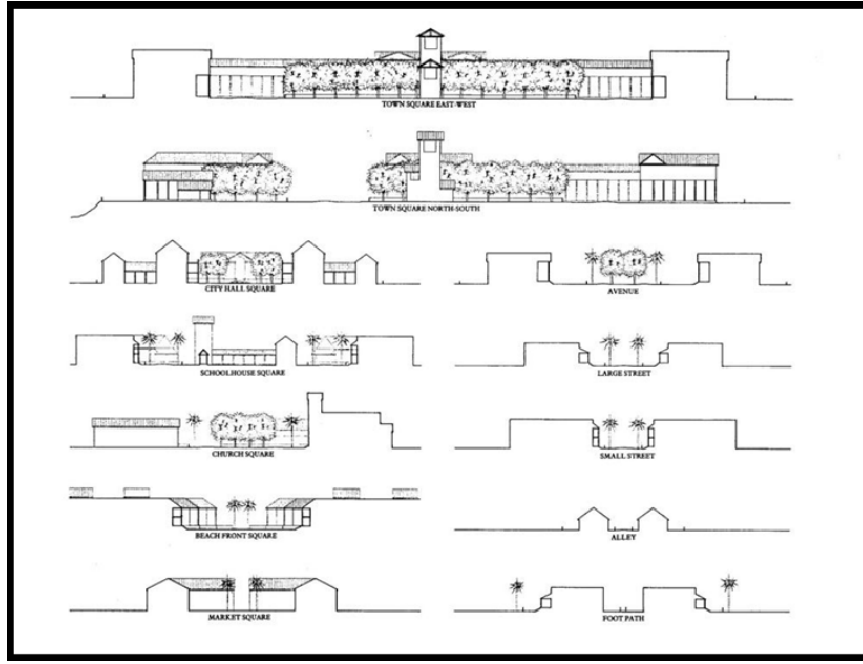
Yeni kentleşme akımı ‘Kompakt Kent Modeli’ ni gündeme getirmiştir. Böylece yüksek yoğunluklu, yaya odaklı ve farklı kullanımların ilişkilendirildiği bir sistem tasarlanmaya çalışılmıştır. Yeni Kentleşme Akımı’nın ilk ve en önemli örneklerinden bir tanesi “1981” yılında “Duany ve Plater-Zyberk” tarafından tasarlanan “Seaside” yerleşimidir. Yerleşme Kompakt Kent Modeli gözetilerek tasarlanmıştır. O dönem Amerika’ da yaygın olan banliyö yerleşmelerine alternatif olarak doğmuş ve halk tarafından da oldukça ilgi görmüştür. Florida’ da yer alan Seaside yerleşmesi iki şeritli bir otoyol üzerinde yer almaktadır. Tasarım, yaklaşık 324 ha’ lık bir alanda, 2000 kişi nüfusa hizmet edecek şekilde tasarlanmıştır. Bu model geliştirilirken kamusal alan kullanımı temel alınarak tasarım aşamasından geçilmiştir. Buna göre öncelikle parkları, meydanları, sokakları, bulvarları, kumsal gibi yürümeye ve doğaya dair öğeleri de içeren kamusal alanlar belirlenmiş, ardından bunları daha tanımlı hale getirecek özel yapılarla tasarım desteklenmiştir.



Şekil 8. Seaside Village, Hava Fotoğrafı ve Master Planı

(<http://www.dpz.com/projects.aspx>)

Kompakt kent erişilebilirlik kavramı çerçevesinde şekillendiği için 5dk'lık yürüme mesafeleri belirlenmiş böylece günlük ihtiyaçları karşılayacak bir biçimde hizmetlere erişim sağlanmıştır. Bununla birlikte otomobil kullanımını da en aza indirmek hedeflenmiştir. Kıyıya erişime de önem verilmiş böylece yaşayanların kıyıdan faydalanması sağlanmıştır. Sokak tasarımlarında hiyerarşiye önem verilmiş, kuzey-güney yönünde deniz manzaralı sokak ve koridorlara yer verilmiştir. En önemli konulardan biri de çeşitliliği sağlamak amacıyla binalar kullanıcı katılımı sağlanarak farklı mimarlara yaptırılmıştır. Konutlar başlangıçta düşük maliyetli tasarlanmış olsa da tasarımın başarısı arazi fiyatlarının artmasına neden olmuştur.



Şekil 9. Seaside Village, Tasarım Kodları

Kaynak: Katz, 1994.

Seaside'in tasarım sürecinin en önemli aşaması, müşteri, personel, yardımcı tasarımcılar, yerel idareciler ve danışmanların da katıldığı yerinde inceleme yöntemidir. Yerleşimin kentsel kodu, herkesin anlayabileceği şekilde oluşturulmuş ve uygulanmıştır. Yasaklayıcı olmak yerine “olasılıklara yöneliktir” ve yerleşimde hangi bina tiplerinin yer alması gerektiğini vurgulamaktadır, buna belirli bina tiplerini açıklayıcı bir dizi yazı ve şema eşlik etmektedir (Katz, 1994).

Kentsel tasarım projelerinin geniş ve karmaşık olmasının ötesinde amaç ve stratejileri, araçları, yaklaşım yöntemleri, analitik ve bilimsel içerikleri, gerçekleştirilme süreçleri, rol grupları ile diğer dallardan ayırım göstermektedir. Kentsel tasarım projesinin hareket ettiği kentsel ortamın, kamusal çevrenin, belli boyutta, ölçekte, karmaşıklıkta ya da kullanılan süreç ve yönetime ilişkin bir boyut sınırlaması yoktur. Burada önemli olan yapıyı çevreyi etkileyen fikrin hayata geçirilmesine yönelik karar verme sürecindeki konumunun aktörler, araçlar, yöntemler ve ilkelerin çok özel olmasıdır. Örneğin bir yeni kentin kurulması ve tasarımı, bir kampüs ya da olimpiyat sitesinin, alışveriş merkezinin tasarımı, kentsel yeşil koridor oluşumu, bir kentsel aksın geliştirilmesi, çöküntü bölgelerinin sıhhileştirilmesi, yeni işlevlerle canlandırılması, kentin kamusal alanlarının

oluşturulması kararına vardiran çalışmayı hazırlama eylemi kentsel tasarımın süreç projesidir (Karaman, 2008).

Kentsel tasarım proje türleri, kentsel tasarım kuramları bağlamında yapılan bir değerlendirmede sürece ilişkin ve ürüne ilişkin (Lang, 1994) olarak sınıflanmaktadır. Sürece ilişkin olan proje türünde esas olarak, tasarımcının, projeyi ortaya çıkaran karar süreçlerine, özellikle kamusal politikaların oluşumuna katılımı, tasarımın program kapsamına katkısı ve son ürünün denetimi açısından vurgulanmaktadır.

Sürece ilişkin proje türleri dört ana grupta toplanmaktadır. Bu grupta bulunan farklılıklarının zaman içinde kentsel gelişmenin etkileri ile iç içe girebildiğine; bir kategoride oluşan bir projenin zaman içinde diğer sınıf bir proje türüyle yan yana gelebileceğine dikkat çekmektedir (Karaman, 2008).

Bütünsel Kentsel Tasarım (Total Urban Design): Bu tür projede tasarımcı proje geliştirme ekibinde başından sonuna aktif rol almakta ve programın biçime dönüşmesinde uzmanlığını kullanmaktadır. Bu tür projeler, binalar topluluğu ile peyzaj ve kamusal alanların bütünleşmesini sağlayan ekip çalışmalarının ürünüdür. Yeni bir kentin tasarımından, kentin yeni bir gelişme alanındaki büyük bir projeye, bir meydan tasarımı ya da kentsel açık alanın düzenlenmesi gibi farklı ölçeklerde olabilir (Lang, 2005'ten aktaran Karaman, 2008).



Şekil 10. Bütünsel Kentsel Tasarım Örneği Kattenbroek, Hollanda

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=560898&page=9>

Bütünün Parçalarla Tasarımı (All-of-a-Piece-Urban-Design):

Birçok gözlemciye göre bina bina yapılan tasarım konseptleri kentsel tasarım projelerinin çekirdeğini oluşturmaktadır. Bireyselliğin çok ön planda olmadığı bütünün parçaları kentsel tasarım pek çok mimar tarafından bu yüzden bütünsel kentsel tasarımdan daha dezavantajlı olarak görülmektedir. Bireysel projelerde tıpkı Le Corbusier' in Chandigarh' ı gibi tek mimar tarafından hayal edilip tasarlanırsa daha güzel işler ortaya çıkarılacağına inanılmaktadır. Diğer bir grup tasarımcılar ise sadece bütünün parçaları kentsel tasarım sayesinde birlik ve çeşitliliğe sahip büyük ölçekli tasarımların elde edilebileceğine inanmaktadırlar. Görüldüğü üzere iki zıt görüş yer almaktadır.

Bütünün parçası kentsel tasarım yeni kentler, yeni bölgeler ve kentsel yenileme şemaları üzerinde durmaktadır. Haussmann bunu çok iyi yapmış olsa bile bütünsel tasarıma kıyasla çok az bütünün parçası kentsel tasarım dramatik olmayı başarabilmiştir. Onların ilgi odağı oradaki kültürün doğasına ve paydaşlar tarafından belirlenen önceliklere göre şekillenmektedir. Finansman kaynağı her zaman için bir sorun olsa da bütünün parçası kentsel tasarım ile kapitalist ülkelerde farklı konular doğmaktadır. Parçaların uygulaması nasıl hayata geçirilecek? Alt yapı kamu sektörü tarafından mı inşa edilecek? Veya özel proje girişimcisi tarafından mı? Veya tek tek özel girişimciler tarafından mı? Kamu sektörü maddi destekte bulunacak mı? Gelişimi kim denetleyecek, bazı kamu makamları mı yoksa özel girişimciler mi? Bütünün parçası kentsel tasarım bütün bu soruları cevaplamakla yükümlüdür. Konsept tasarımları ve mastır plan da bu çerçevede içinde ilgilenilmesi gereken konular arasında yer almaktadır. Arka planda ve ön planda olarak kabul edilebilecek binalar var mı? Tasarım kontrolü adına girişimci, mimar ve peyzaj mimarına düşen sorumluluklar ne seviyededir? Sıralı mı yoksa kaotik bir düzen mi hakimdir? Biri iyi işleyen organize çalışan kaos sağlayan bu karmaşık yapıya sahip kentsel tasarım rehberini nasıl hazırlar? Kentsel tasarım şemasını şekillendiren kentsel tasarım rehberleri, bütünün parçası kentsel tasarımın en merkezinde yer alan konulardan biridir (Lang, 2005). Bu tür projeler sürece dayalı projelerdir, farklı zaman dilimlerinde farklı aktörler dahil olmakla birlikte proje gelişimi de belli aşamalarda gerçekleşmektedir. Parçacıl davranışlar bir bütüne hizmet etmekte ve bütünü oluşturmaktadırlar.

Parçalarla Kentsel Tasarım (Piece-by-piece Urban Design):

Bu tür projeler kentin gelişmesine, binaların tek tek kentle entegrasyonuna yönelik belli politikalara uygun gelişme ve uygulamaları hedefleyen oluşumlardır.

İliştirilmiş Kentsel Tasarım (Plug-in Urban Design):

Bu tür projeler kentin yaşam destek sistemleri diyebileceğimiz altyapı ünitelerinin kentin gelişmesi ve yaşamını geliştirici, kolaylaştırıcı rolü olacak uygulamalardır.

Genellikle kentsel projeler işlevini yitiren sanayi, depolama, liman alanları gibi alanlarda yapılmaktadır. Yapılan dönüşümler ile birlikte yeni işlevlerle bu alanlar turistik alanlara dönüştürülmekte veya farklı bir kimlik verilerek yenilenmektedir. Böylece kentin mekânsal kalitesi, ekonomik yapısı ve istihdam koşullarında da değişimler meydana gelmektedir ancak başarısız projeler özellikle sosyal yapıda olumsuz sonuçlara neden olabilmektedir.

Çubuk'un (1994) tarif ettiği gibi kentsel projeler, farklı ölçeklerde ve farklı amaçlarla kullanılabilen yapıya sahip olmaları, uygulama aşamasında birbirinden farklı eğilimlerde değişiklikler göstermelerine rağmen bazı ortak özelliklere sahiptirler. Kentsel projelerin özellikleri aşağıdaki gibidir:

1. Kent bütünü ile ilişkili, kentsel doku ile bütünleşen ve yeni işlev getiren, canlılık veren projelerdir.
2. Mastır planla ilişkilendirilen ve üzerine eğilinen konuyu bir bütün olarak geliştirip gündeme alan projelerdir.
3. Bir devamlılık ürünüdürler ve kentsel devamlılığı sağlamaktadırlar.
4. Sıhhileştirme ve toprağı değere koyma aracıdır.
5. Devlet-yerel yönetim ve özel sektör birlikteliğı örnekleridir
6. Gerçekleşmeleri için finans modelleri gereklidir.
7. Kentin gelişme dinamiklerini önemli ölçüde etkiler.
8. Kentsel rantların dağılımında ve paylaşımında değişiklikler yaratır.
9. Kentsel projeler, göreceli olarak uzun bir tasarım, hazırlık ve uygulama sürecini ve etkin bir yönetimi gerektirir.

10. Daha kapsamlı ve geniş kentsel dokuların parçasıdır. Diğer kentsel hizmetler ve projelerle sıkı ilişki içerisindedir.
11. Kentsel rantların dağılımında ve paylaşımında değişiklikler yaratır.
12. Uygulandığı alanda ve çevresindeki yerel topluluğun yaşantısında değişiklikler yaratır.
13. Kentsel projelerde, uygun pazar yaratma koşulları, kamu ve özel sektörün ortaklaşa oluşturduğu hedeflere göre hazırlanmakta ve ortaya çıkan artı değer yine onun belirlediği esaslara göre belirlenmektedir.
14. Kentsel projeler, ne şekilde olursa olsun kamunun denetiminde ve ülkesel, bölgesel standart ve normlara tabi olan projelerdir.

Kentsel projeler ile ilgili bir diğer görüş; kentte, modernlik ve kültür mirasının korunması, değere konmasında önemli ve güncel sorunun çözümünde de kentsel projenin bir araç olduğunu ve kentsel kesikliklere karşı mücadele için bir yenilik olduğunu savunan görüştür. Yani kentsel projeler aynı zamanda amaç ve hedeflere uygun olarak ele alındığında eskiyi koruyarak yeni yaratmakta, böylece yeni mekânlarda eskinin izleri okunabilmektedir. Bu tür gelişmeler yerleşmelerin kimliği açısından kentsel projeleri daha da önemli kılmaktadır.

2.5. Bölüm Sonucu

Kentsel tasarım, her zaman tartışılan, hangi disipline daha yakın olduğunun kararının bir türlü verilemediği dolayısıyla pek çok çevrelerce iyi anlaşılamayan bir disiplin olmuştur. Ancak kentsel tasarım hayatımızın her anında kendini hissettirmektedir. Bunu anlamak için de özel yaşama alanlarımızdan çıkıp çevremizi gözlemlemek yeterli olmaktadır. Kimi kentsel mekânlar zengin içeriğe sahipken kimi mekânlar da içinde durulmak istenmeyen ve herhangi bir kentsel cazibeyi barındırmayan geçiş mekânları halindedir. Her kentsel mekân, bireyin belleğinde farklı farklı şekillerde yer edinmektedir. Bu da o mekânın her bireyin zihninde farklı bir imge olarak yer seçtiğini göstermektedir. Bir kentsel mekân bizi çevreleyip, güvenli bir ortam hissini yaratıp, kişisel ve estetik ihtiyaçlarımızı sağlayabiliyor ise o mekân o kadar başarılı bir mekândır. Çekici kentsel mekan kavramı algısı, kişiden kişiye değişmekle birlikte bazı ortak noktaları barındırması ile daha büyük toplulukların ilgisini çeken mekanlar var olmaktadır. İnsanları bir arada tutan ortak dili de kentsel tasarım sağlamaktadır.

3. KENTSEL TASARIM UYGULAMA ARAÇLARI

Kentsel tasarımın kavramsal içeriğinin hayata geçirilebilmesi için kentsel tasarım uygulama aracı olarak, tasarım kontrollerine ihtiyaç duyulmaktadır. Kentsel tasarım projelerinde her zaman kamu yararı gözetilmelidir. O yüzden bir proje tasarlanmadan önce tasarım prensipleri, tasarım rehberleri ve tasarımın amacı arasındaki benzerlik ve farklılıklar en başından belirlenmelidir.

Kentsel tasarım hedefleri ekonomik, davranışsal ve estetik bileşenlerin karışımıdır.

Kentsel Tasarım prensipleri kavramı ise içinde amaçlanan tasarım hedefleri ve çevresel veriler arasındaki ilişkiyi barındırmaktadır. Kentsel tasarım prensipleri, tasarımcının düşünce tarzına göre şekillenmekte ve tamamen tasarımcının stilini yansıtmaktadır.

Kentsel tasarım rehberleri tasarım hedeflerinin gerçekleştirilmesini sağlayan bir tasarım kontrolü türüdür. Bir başka deyişle tasarım rehberleri, tasarım hedeflerinin uygulama alanındaki halidir. Kentsel tasarım rehberleri, bir projeye ait sosyal ve fiziksel konuları bütünselleştirmekle de yükümlüdür. O yüzden projelendirme aşamasında hem kullanıcı tarafından doğacak olan talepler hem de tasarımın ana ilkeleri birbiriyle bağıntılı olarak ele alınmaktadır (Lang, 1996).

3.1. Kentsel Tasarım Kontrolleri

Kentsel tasarım hakkındaki endişeleri gündeme getirmek amacıyla ilk olarak 1994 yılında 'Department of Environment' yayınında tasarım kontrolleri kavramına değinilmiştir (Doe, 1994' ten aktaran Lang, 1996).

Kentsel tasarım aracı olarak tasarım kontrolleri, kentin bütününe yönlendirmekte ve etkilemektedir. Dünyanın pek çok yerinde tasarım politikaları ve kontrolleri kişiler tarafından önemsiz bir konu gibi görülmektedir. Bu yüzden tasarımlar şeffaflıktan uzaktır. Net bir şekilde tasarım politika ve kontrollerinin oluşturulması mevcut olanaklar arasından en mantıklı şemanın seçilmesiyle yapılmaktadır (Stamps, 1994' ten aktaran Lang, 2005).

Kentsel uyum, birliktelik ve yapılanmış düzene ilişkin ilginin artmasıyla, değişik aktörlerin, güçlerin kentlerin değişim ve gelişim süreçlerine katılmaları ile birlikte,

kontrol mekanizması ihtiyacı daha da hayati önem kazanmıştır. Tasarımda, çoğu hükümlerin objektif olması, tasarım kontrollerinin temel kriterlerinden birini oluşturmaktadır. Özellikle günümüzde mekânların kimliğinin korunamamasıyla birlikte tanımsız, kimliksiz mekânlar ortaya çıkmaktadır. Tasarım kontrolleri sayesinde mekânın estetik değerleri artırılabilen ve belirli kriterler getirilerek mekânların kimliği korunmakta veya yeni kimlikler kazandırılabilir. Tasarım kontrolleri esnek olmakla birlikte kimi durumlarda maksimum müdahale (koruma alanları, ulusal parklar gibi alanlarda) söz konusu olabilmektedir.

1990'ların başında planlama ve mimarlık arasındaki çatışmaların son bulmasıyla, tasarım kontrolleri hakkında RIBA ve RTPI tarafından ortak bir açıklama hazırlanıp bu kez bu çalışma raporu ile tasarım kısıtları daha keskin bir şekilde tanımlanmıştır. Bu raporda mimarların endişelerine de yer verilmiştir (Lang, 1996).

- Tasarım kontrolleri haksız gelişmeleri önler ve daha fazla kötü binanın inşa edilmesini engeller.
- Kaliteli tasarımlar belli kısıtlar altında da çalışabilen iyi tasarımcılardan üretilmektedir.
- Birincil olarak tasarım kontrolleri estetikle ilgilidir, o yüzden 'estetik kontrol' terimi de tercih edilmelidir.
- Şu anda estetik kontrol tasarımcılara kısıtlar getirdiği için bir engel olarak görülmektedir.
- Planlama kurulları ve yöneticilerinin kişisel fikirlerini empoze etmesi suç olarak algılanmalıdır.

Hazırlanan bu rapor, tasarım kontrolleri hakkında hem olumlu hem de olumsuz görüşleri kapsamaktadır.

Tasarım kontrolleri bir diğer açıdan bakıldığında kentsel tasarım sürecinde performans değerlendirme araçları olarak da kullanılabilirler. Tasarım kontrolleri kendine özgü, nümerik, kavramsal, kuramsal parametreleri olan bir tür performans değerlendirme çerçeveleridir (Karaman, 2000).

Tablo 4. İngiltere’ de tasarım kontrollerinin gelişim süreci

Kaynak: M. Carmona Journal of Urban Design v.1 n.1

TARİH	YAYINLAR	ETKİLERİ
		KAMU SAĞLIĞI VE KONFOR
1909	Yapılaşma ve şehir planlama hareketi	Banliyölerde konfor ve rahatlık
1925	Bath kuruluşu hareketleri	(RIBA, RICS, JPs)
1930s.	...	Stillerin Çatışması
1932	Şehir ve ülke planlama hareketi	Yüksek kaliteli, dinamik mekanlar-tasarım ve kontrol
1933	Genelge 1305/33	Sadece tepkileri önlemek
		ÜTOPYA VE STANDARTLAR
1947	Şehir ve ülke planlama hareketi	Kapsamlı planlama-anahtar hareket 'yıkımdan konfora'
1950s.	...	Kırsal planlama ve kentsel peyzaj hareketinin doğuşu
1960	Bugün ve yarın için konutlar	MHLG konut için minimum kamusal standartları oluşturdu.
		KARŞI ATAĞ
1961	Yapılaşmış çevre (Gordon Cullen)	Kentsel peyzaj çalışmaları başladı
1967	Kentsel konfor hareketi	Koruma alanları belirlendi
1968	MHLG gelişme çalışmaları	Koruma alanlarının değeri vurgulandı (Bath, Chester, Chichester, York)
		TASARIM REHBERLERİ
1970s.	...	Tasarım rehberlerinin yaygınlaşması
1973	Essex Tasarım Rehberi	Konut alanları için çok sayıda tasarım rehberi üretildi ve standart yaklaşım reddedildi
1977	Tasarım Bülteni 32	Daha yenilikçi konut alanları için rehberler
		SERBEST PİYASAYA TEPKİ
1977	Ortak Harcama Komitesi	Tasarım rehberleri ve tasarım özgürlüğü için çağrı (RIBA ve HBF' den)
1980s.	...	Tasarım rehberlerine serbest piyasa yaklaşımı
		Tasarımın subjektif olduğu ve otoritelerin fikirlerinin geri planda kalma gerekliliği
1980	Genelge 22/80	

TARİH	YAYINLAR	ETKİLERİ
YENİ YAKLAŞIM		
1989	Britanya yaklaşımı	Tasarım tartışması HRH, Wales Prensi tarafından yeniden alevlendi
1990s.	Britanya yaklaşımı	Tasarım kontrolleri üzerinde uzlaşma
1990	Birmingham Kentsel Tasarıl Çalışması	Şehir çapında stratejiler belirlendi ve rehberler arası hiyerarşik sıralama yapıldı
1990	Daha güzel için planlama	RFAC tasarım kontrolleri için rehberleri ve pozitif yaklaşımları savundu
1991	RIBA/RPTI ortak açıklaması	Tasarım kontrollerinde 7 nokta üzerinde anlaşma
1991	Planlama ve telafi hareketi	Madde 54A gelişme planına öncelik tanıdı
1992	PPG1 ek A: tasarım düşüncesi	Kentsel tasarımda yeni fikirler
OLASI BİR RÖNESANS		
1993	Suffolk Tasarım Rehberi	Kentsel tasarım mimarlık üzerinde öncelikli hale geldi
1993	Yerel planlarda Tasarım Politikaları	Gelişme planlarında tasarım politikalarının iyice belirlendi
1994	PPG13: Ulaşım	Sürdürülebilir gündemle ilgili olarak hükümetin rehberliği etkinleştirildi
1994	Güzel binayı ne oluşturur	RFAC iyi mimariyi belirlemek için çalışmalar yaptı
1994	Şehir ve ülke için kalite	Banliyöler yerine kentsel tasarımın karma kullanım alanlarında vurgulanması
1994	Canlı ve yaşanabilir kent merkezleri	Kentsel farkındalık ve sosyallik
1995	Sürdürülebilir yerleşmeler (LGMB)	Kamusal farkındalık ve sosyal canlılığın önemi vurgulandı
1995	Şehir ve ülke için kalite	Gelişme özetlerinin kentsel tasarımın anlamını kuvvetlendirmek için kullanıldı
1996	PPG1 düzenlemeler	Kentsel tasarım ve yerel farklılıklar üzerine vurgu
1996	Kentsel tasarım için iyi rehberler	Kamuda kentsel tasarım profili güçlendirildi

3.1.1. Kentsel Tasarım Programları

Kentsel tasarım programları hedeflenen kentsel düzen ve çevreye ulaşmayı sağlar. Kentsel tasarım sürecinin anlayış evresinde devreye girmekte ve kolektif katkıların sürekliliğini sağlamaktadırlar. Kentin ortak kaynaklarının ve güçlerinin harekete geçirilmesini, kentsel tasarım programları sağlamaktadır. Kentsel tasarım rehberleri bir karar mekanizması niteliğini taşıırken, tasarım programları ise sonuca ulaşabilmek için gerekli yöntemi belirler. Sonuç olarak başarılı bir sonuç için kademeli bir çalışma şarttır.

3.1.2. Kentsel Tasarım Politikaları

Bir kentsel tasarım ürününün oluşturulabilmesi için öncelikle tasarım politikalarının belirlenmesi gereklidir. Kentsel tasarım politikaları projenin işleyiş biçimini, tarzını ve savunduğu düşünceleri belirler. Her kentsel tasarım projesinin temelinde bir veya birden çok kentsel tasarım politikası yatmaktadır. Böylece kentin eski kimliğini koruyarak tasarımın geliştirilmesi ön görülürse buna uygun olarak stratejiler ve politikalar oluşturulur aynı zamanda tasarım rehberleri de oluşturulurken, bu politikalar baz alınır. Böylece kentsel tasarım projesinin de kendine ait bir kimliği olur. Politikalar, bireysel belirlenmelerine rağmen kolektif çaba gerektirirler. Her proje belirlenmiş olan politikalar üzerinden geliştirilmelidir. Buna örnek olabilecek projelerden biri 'Essex Konut Alanları Kentsel Tasarım Rehberi'dir. Kentsel tasarım rehberleri adına ilk önemli çabalardan biri olan 'Essex Konut Alanları Tasarım Rehberi' ile oluşturulan kentsel politikaları aşağıdaki gibidir;

Mekânsal Organizasyon Prensipleri

- Essex' in kimliğini yansıtan yapıların manzara noktaları dikkate alınarak inşa edilmesi,
- İnşa edilen binaların mevcut kimlikle bütünleşik tarzda tasarlanması.

Bölgesel Karakter

- Eşsiz karakterde binaların yaratılması, yerel kimliğin yeniden canlandırılması ve bunu yaparken mevcuttaki doku ve renklere sadık kalınması.
- Tekil bir bina inşa edilirken kentin daha üst düzey kompozisyonlarına sadık kalınmalıdır.

- Yapı inşa edilirken, konumuna uygun dış malzemeler kullanılmalıdır.
- Yapı kütleleri tasarlanırken mevcut kompozisyona uyularak yer seçilmelidir.
- Yapı malzemeleri uygun ve estetik bir şekilde kullanılmalıdır.
- Pencere düzeni, yan binalar da dikkate alınarak uygun bir şekilde düzenlenmelidir (Essex County Council, 1973' ten aktaran Punter-Carmona, 1997).

3.1.3. Kentsel Tasarım Rehberleri

Tasarım rehberleri, kentsel tasarım projelerinin bir dizi kuramsal tasarım ilke ve amaçlarını sağlamaya yönelik o yere, zamana ve projeye özgü özel yazılı ve çizili yönlendirici ifadeleridir. Rehberler projenin vizyonunun anlaşılmasını sağlamasının yanı sıra uygulama sürecine kolaylıklar sağlar, sonuç ürününün kalite kontrolüne olanak verir (Karaman, 2008).

Şehirler her zaman kişisel ve toplumsal hakları belirleyen görülmez ağlar ile donatılmıştır. Tasarım rehberleri diğer arazi kullanım kararları veya gelişme planlarından farklı olarak esnek fakat gözle görülür sonuçlara ulaşabilmek için gerekli yönlendiriciliği sağlayan yardımcı sistemlerdir.

Clare Cooper Marcus (1986) kentsel tasarım rehberlerini araştırma ve uygulama arasındaki linkler olarak nitelemiştir. En genel anlamıyla kentsel tasarım rehberi Christopher Alexander ve meslektaşları tarafından kendi tarzlarını yansıtır bir şekilde doku dili oluşturularak yansıtılmıştır. Bu tür tasarım rehberleri tasarım hedefleri ve tasarım dokusuna işaret eden ve bu iki kavram arasındaki bağı destekleyen türden çalışmalardır. Bütünün parçası kentsel tasarımda oluşturulan direktiflerin tasarım için gerekli konsepti oluşturmayı başarıp başaramadığı önemli bir konudur. Projeye dayalı tasarım rehberlerinin odak noktası bütünün parçası kentsel tasarımı oluşturan bileşenlerin tamamlanmasıdır (Lang, 2005).

Tasarım rehberleri, kamusal kullanımların tanımlanması ve tasarlanmasını sağlamak, bazı kullanım ve bina formlarının belirlenmesini sağlamak, zonları kontrol etmek, biçimler ve örüntülere ilişkin ön fikirleri ifade etmek, özel bir takım kullanımları teşvik etmek, mevcut çevrenin değerlerinin korunmasının ilkelerini koymak, kentsel obje ve sanat ürünlerinin yer ve konumunu belirlemek gibi, projenin vizyonunun uygulamaya geçmesini sağlayan önemli araçlardır (Karaman, 2008).

Mimarlık, peyzaj mimarlığı ve planlamanın kültürel ve toplumsal değerleri koruyabilmek için kentsel tasarım rehberlerine başvurmaları kaçınılmazdır. Kentsel tasarım rehberleri en önemli tasarım kontrol araçlarından biridir. Kentsel tasarım rehberleri ile kimliksiz mekânlara kimlik kazandırılmakta veya var olan kimliğin korunması adına çalışmalar yapılmaktadır. Tasarım rehberleri kentsel mekânları koruyucu, düzenleyici, estetik açısından zenginleştirici nitelikler taşımaktadır. Kentsel tasarım rehberleri çoğunlukla niteliksel olmakla beraber niceliksel de olabilmektedir.

3.1.3.1. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Ortaya Çıkış Süreci

Yıllar geçtikçe tasarım rehberlerinin temel doğası değişime uğramıştır. Yeni binalarda oluşturulabilecek pencere düzenini kapsayan dış cephe rehberlerinin tanımlanmasının geçmişi İtalya’da en azından 14. yy.’a kadar dayanır. Daha ileri tarhilerde, 1920’li yıllarda RIBA, RICS, JPs gibi kuruluşların sesinin yükselmeye başladığı görülmektedir. Tasarım kontrolleri üzerine İngiliz yaklaşımını ilk yansıtan çalışmalardan biri Arthur Trystan Edwards’ın ‘Good and Bad Manners in Architecture’ çalışmasıdır. Bu çalışmada bina yüksekliklerinin saygı çerçevesinde, birbirlerinin kimliğini olumsuz yönde etkilemeden belirlenmesi gerekliliği konu edilmiştir.



Şekil 11. ‘Good and Bad Manners in Architecture’ Çalışmasında Ticari Yapı Ön Cephe Tasarımları

Kaynak: A. Trystan Edwards, 1924

1930’lu yıllarda tasarım kontrolleri düzenleme aracı değil daha çok aykırılık anlamına geliyor ve mimarlar birbirleriyle yarış içerisine giriyordu. O yüzden bu dönem ‘stillerin savaşı’ olarak anılmaktadır. 1933 yılında ise kanunlara karşı gelmeyi önlemek adına genelge yayınlanmıştır.

1950’li yıllara doğru kentleşme ve göç hareketinin hız kazanması ile birlikte kapsamlı planlama gündeme gelmiştir. Bu da yeni gelişme alanları arayışlarını doğurmuştur. 60’ lı yıllarda koruma kavramı da gündeme gelmeye başlamıştır. 1970’ler ile birlikte standart yaklaşımları reddeden tasarım rehberleri yaygınlaşmaya başlamıştır. Tasarım rehberleri ilk olarak İngiltere ve Amerika’ da hayat bulmuştur.1973 yılında İngiltere Essex Konut Alanları Tasarım Rehberi düzenlenmiştir. Bu çalışma tasarım rehberleri adına atılan oldukça önemli bir adımdır, ‘yüksek kalitede tasarımlar’ düşüncesini benimsemiştir. Essex Tasarım Kılavuzu planlama yazınında tasarım denetimi ile ilgili ilk belge olarak değerlendirilmektedir ve kentsel mekânın kalitesinin artırılması, yerleşim karakterinin oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, yazılı ve görsel olarak yol gösterici kurallar oluşturulmuştur.

İkinci önemli adım, çevre departmanı tarafından 1976 yılında yapılan, ‘Konut Alanları için Standartların Önemi’ adlı çalışma olmuştur ve ‘Tasarım Bülteni 32’ yayınlanmıştır. Bu çalışma ile mevcut standartlardaki koordinasyon eksikliğine değinilmiş daha esnek standartlara olan ihtiyaç gündeme getirilmiştir (Doe, 1976’ dan aktaran Punter-Carmona, 1997).

1980’ li yıllarda tasarım rehberleri çok yaygınlaşmaya başlamış, planlamanın hızlı gelişen ve değişen koşullarında yeni yeni yükselişe geçmiştir. Aynı zamanda 80’li yıllar pek çok tartışmanın yaşandığı dönem olma özelliğini taşır. Bu dönemde otoritenin fikirlerinin plan ve tasarımlarda geri planda kalma gerekliliğine vurgu yapılmış, tasarımın subjektif olduğu gerçeğine değinilmiştir. Aynı zamanda bu dönemlerde ekolojik değerlerin korunması da önem kazanmıştır. Bu değerleri savunan ülkelerin başında Almanya, Hollanda ve İngiltere’nin belli kesimleri gelmekteydi. 1990’ların başında Britanya Yaklaşımı doğmuştur ve tasarım kontrolleri üzerinde yapılan tartışmalarda uzlaşmaya varılmıştır. 1993 yılında yapılan Suffolk Tasarım Rehberi de yenilikçi bir yaklaşımı gündeme getirmiş ve kentsel tasarımda mimariye öncelik tanımıştır. 90’larda hızlı değişim ve gelişimler karşısında ‘sürdürülebilirlik’ kavramı da gündeme gelmiştir, tasarım ve süreklilik arasında bağlantı kurulmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda katılım konusu da gündeme gelmiştir. Katılımın sağlanması bir projenin uygulamada başarıya ulaşabilmesi için atılması gereken en önemli adımlardan biri haline gelmiştir. Böylece bütün bu

gelişmeler sonucunda daha iyi bir tasarıma ulaşabilmek adına arayışlara girilmiş ve daha estetik ve yaşanabilir bir çevre için tasarım kontrollerinin gerekliliği anlaşılmıştır. 1990 yılında Birmingham kentsel tasarım çalışması; kent ölçeğinde tasarımlar belirlenmiş ve rehberler arasında hiyerarşik sıralama yapılmıştır (Carmona ,1996, s.50,51).

3.1.3.2. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Amaçları-İlkeleri

Erken dönem tasarımlar ideal kentsel mekânlar yaratabilmek adına güzellik, çeşitlilik, harmoni gibi fiziksel etmenlere odaklanılıyordu ancak bugünün tasarım şemaları oluşturulurken hem sosyal hem de fiziksel boyutlar dikkate alınarak amaç ve hedefler belirlenmekte, kentsel tasarım rehberleri de diğer kontrol araçları ile o yönde geliştirilmelidir. Kentsel tasarım, tasarım rehberlerini oluştururken, kesin sonuçları belirlemekle yükümlü değildir asıl yapılması gereken, kentsel gelişmenin kontrol edilmesi adına bazı esnek tasarım prensiplerinin belirlenmesidir. Bütünün parçaları (all-of-a-piece) kentsel tasarım rehberleri ise daha kesin yargılardan oluşan bir yaklaşım sergilemektedir (Lang, 2005).

“Tasarım rehberleri, kentsel büyümenin getirdiği fiziksel mekânsal değişimleri disiplin altına almak, yeni tasarımları, kentsel yenileme ve koruma çalışmalarını yönlendirmek amacıyla özellikle kent tasarımcısı, kent plancısı, belediyeler ve diğer kent yönetim birimlerinin kullanmak durumunda oldukları kavram çerçeveleridir. Bu rehberlerin amacı, kentsel sorun alanlarına ilişkin projelerin sosyal ve fiziksel programlarını ve ifadelerini sistemleştirmek olarak da tanımlanabilir” (Karaman, 1991).

Kentsel tasarım eyleminde tasarım rehberleri belirlenen amaç ve hedeflerin hayata geçirilmesini sağlar. Aynı zamanda mimar, kent tasarımcısı ve plancıların tasarımlarını oluştururken proje amaçlarının çerçevesini oluşturur. Tasarım rehberlerinin birçoğunun temelinde belli hedefler yatmaktadır, bunları en yalın halleriyle sıralayacak olursak;

- **Mekan Karakteri-Kimliği:** Her mekan kendi geçmişinin izlerini taşımaktadır. Kimlik kentsel mekânların devamlılığı adına önemli bileşenlerden biridir. Birden çok imajlar kentsel mekânların kimliğini

oluşturmakta ve kişilerin zihninde o mekanların akılda kalıcılığını artırmaktadır. Bu nedenle mekânların sürekliliği adına, tasarım rehberleri oluşturulurken o mekânların kimliği doğru analiz edilmeli ve her süreçte dikkate alınmalıdır.

- **Kapsam ve Devamlılık:** Bu hedef maddesi kamusal ve özel alanlar arasındaki ayrım ve devamlılığa işaret eder. Güvenilir ve kolay algılanabilir mekânların yaratılması için kamusal ve özel mekânlar arasındaki ayrımın doğru bir şekilde belirginleştirilmesi gerekir.
- **Kamusal Mekanların Kalitesi:** Kamusal mekânların çekici olabilmesi için detay ve malzemelerin, peyzaj öğelerinin, sanat, uyum ve yaşanabilirliğin sağlanmasının ve dengeli bir şekilde dağılımının sağlanması gerekir.
- **Hareket Kolaylığı:** Hedefe ulaşmak ve içinde sirkülasyonun rahat bir şekilde sağlandığı mekânlar hareket kolaylığı sağlar ve o mekânları insanlar için çekici kılar.
- **Okunabilirlik:** Okunabilir mekânlar ziyaretçilerinde her zaman güven hissi uyandırır. Doğru tasarımlar ile oluşturulan doğru dokular ve imajlar kentsel mekânı okunabilir kılar.
- **Uyum:** Çeşitlilik ve esnekliğe sahip mekânlar uyumun yüksek olduğu kentsel mekânlardır. Bu mekânlar değişen koşullara uyum sağlayan, yaşayan mekanlardır.
- **Farklılık:** Farklılık insanlara seçim yapma hakkı sunar böylece o kentsel mekânlar daha geniş kitlelere hitap edebilirler. Aynı zamanda farklılık monotonluğu kırar.
- **Ekolojik Bilinç:** Sürdürülebilirlik adına dikkat edilmesi gereken en önemli konudur. Tasarım sürecinde bir şeyi inşa ederken diğerinin yok olmasına dikkat etmek gerekir.

Bütün bu sıralanan hedefler her kentsel tasarım rehberinin içeriğinde yer alması gereken ortak kriterleri oluşturur çünkü bunlar yaşanabilir bir çevrenin temel gerekliliklerinin en başında yer alır. Tasarım hedefleri ve tasarım rehberleri açık ve net olmalıdır. Herhangi bir kentsel tasarımın kalitesi, tasarım hedefleri, tasarım prensipleri ve tasarım rehberlerinin arasındaki ilişkiye bağlı olarak değişim göstermektedir. Kentsel tasarımın keskin sınırlarla çevrelenmemiş bir bilim olması

ve tasarımcının her zaman geleceği dikkate alarak tasarlama zorunluluğu, tasarım hedeflerinin belirlenmesini daha da zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla tasarımcı her zaman bir belirsizlik ortamı ile karşı karşıya kalmaktadır; bu da kentsel tasarımın normatif olma özelliğinden gelmektedir (Lang, 2005).

3.1.3.3. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Çeşitleri

Kentsel tasarım rehberlerinin türleri pek çok alanda çeşitlendirilebilir, örneğin kontrol tipine göre; bölgeleme, özel sınırlara göre, performans kontrolleri vs. olup bunlardan biri de kentsel tasarım rehberinin hazırlandığı amaca yönelik olmaktadır. Kentsel tasarım rehberleri farklı ölçekler ve amaçlar için hazırlanabildiklerinden, kapsamaları geniştir. Farklı alanlarda hazırlanan rehberler şu şekilde belirtilebilir;

Bir kentin yalnızca belli bir özelliğine yönelik

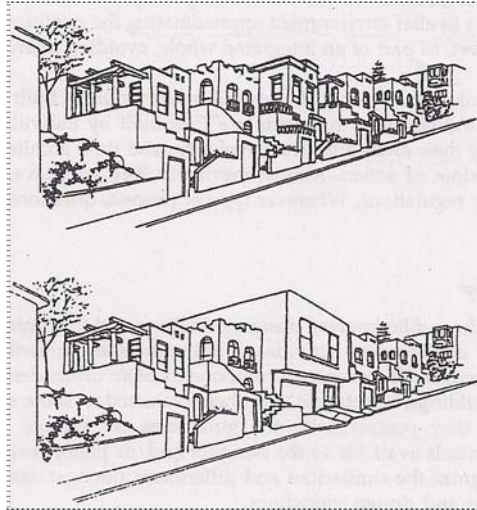
- 1. Proje Yönelimli Tasarım Rehberleri;** bu tür projeler belli bir alana ve konsepte odaklanıp tasarımı o konsepte göre geliştiren projelerdir. Örneğin bir kent merkezinin tasarımında mekânda uygulama örnekleri olarak, kent mobilyaları, meydanlar, ticaret alanları, alışveriş merkezi tasarımı v.b. konular rehber oluşturulmasında etkili olacak konulardır. Bir başka örnek olarak tarihi dokuda bir alan kapsamında rehber geliştirilecek ise kimliğe uygun kent mobilyaları, meydanlar ve kimliği bozmayacak düzenlemeler oluşturmak tasarım rehberinin ana temalarını oluşturur.
- 2. Süreç Yönelimli Tasarım Rehberleri:** bu tür tasarım rehberlerinde alandan ziyade konuya odaklanılır ve hedefler doğrultusunda sürece dayalı tasarım yapılır. Örnek olarak bir kent merkezinin sürece dayalı geliştirilmesi, yayaya dönük tasarım veya kentsel yeşil sistemi koruyacak tasarım yapılması gibi.
- 3. Bir kentin yalnızca belli bir özelliğine yönelik tasarım rehberleri** oluşturulmasında ise kentsel bir alana değil tek bir özel konuya odaklanılır. Örnek olarak sokakların düzenlenmesi, aydınlatma elemanlarının ele alınması veya sadece cadde üzerindeki ağaçlandırmanın dikkate alınması gibi.

Bir diğer kategorilendirmede tasarım hedeflerine bağlı 3 farklı sınıflandırma daha yapılmaktadır;

- 1. Tanımsal Rehberler:** Sonuç ürününün temel özelliklerini ortaya koyan, ne tür örüntülerin yerin özelliklerine, ekolojik yapısına, davranış şekillerine ve kültürel tercihlerine uygun olacağını tanımlar. Örneğin Türkiye’ nin çeşitli iklim bölgeleri ve kültürel değerleriyle bütünleşen örüntülerin yöreden yöreye farklı olmasının tanımlanması gibi (Karaman, 2008).

Tanımsal rehberler bina, bina kompleksi veya bina bileşenlerinin sahip olması gereken dokuyu tanımlar. Örneğin belli bir yerleşme için tüm binaların kirişlerine 5 metre aralıklarla mor renkli tuğla malzeme kullanılması gibi. Yatırımcılar ezici bir çoğunlukla tanımsal rehberleri tercih etmektedir çünkü tasarım formlarını belirlerken basit yolları tercih edip karmaşıklığa yer vermemektedirler. Kamu otoritesi, geliştirmede yasal haklara sahip olduğu zaman ve gayrimenkul yatırımcılarla anlaşma yapıldığı zaman uygulanabilir tasarım rehberleri yaratmak daha kolaydır (bu bir toprak sahibi veya projeye finansal katkıda bulunan taraf olabilmektedir). Tanımsal tasarım rehberleri, tasarım prensipleriyle yakından ilişkili olmak zorundadır (Lang, 2005).

- 2. Performans Rehberleri:** Sonuç ürün için gerekli performans özelliklerini, projenin etkilerinin değerlendirilebileceği ölçütleri ortaya koyar (TAKS, iklim, gün ışığı, topografya ile ilişkiler) (Karaman, 2008).



Şekil 12. Performans Rehberleri- Uyumlu ve Kesintili Yapılaşma Örneği

Kaynak: Residential Design Guidelines, San Francisco Department of City Planning 1989’ dan Aktanaran, Lang, 2005.

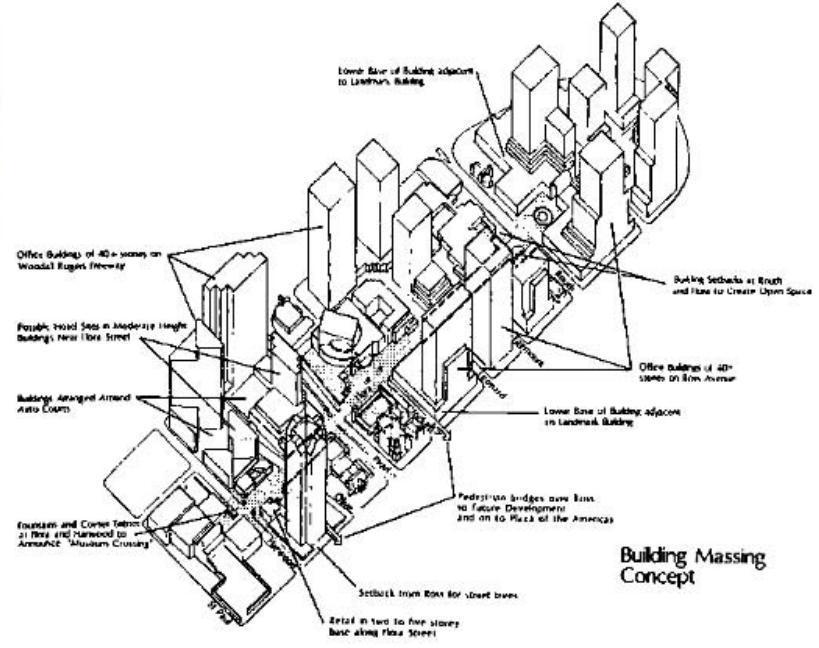
Yukarıdaki şekilde yer alan yapılaşmada üstteki düzende eğime göre uyumlu kümelenme görülürken ikinci şekilde eğime dikkat edilmeden ve binalar arası dengesizliğin söz konusu olduğu bir yapılaşma görülmektedir.

Performans rehberleri bazı yapı özelliklerini de tanımlar (11.00–14.00 saatleri arasında belirli açık alanlara gölge düşmemesi gibi). Performansa dayalı tasarım rehberleri, tasarım hedefleri ile bağdaştırılmaktadır. Tanımsal rehberleri değerlendirmek daha kolaydır, performans rehberlerinin farklı konuları ele alması gerekirken amaçlara gerçekten ulaşılabilmesi için daha çok çaba gerektirir. Performans rehberlerinin, tanımsal rehberler gibi sıkı kurallar koymaması ve tasarımcıya daha fazla yaratıcılığını kullanma olanağı sağlaması bir noktada avantaj iken tasarımın belirsizliği ve ön görülemeyen sorunların sonradan ortaya çıkması gibi yan etkiler doğabilir.

3. Tavsiyeci Rehberler: İşlevsel ve ön tanımlanmış rehberlerde olduğu gibi sınırlayıcı değildir, tavsiye niteliği taşır. Tavsiyeci rehberler uyulması gereken herhangi bir yasal zorunluluğu içermemektedir.

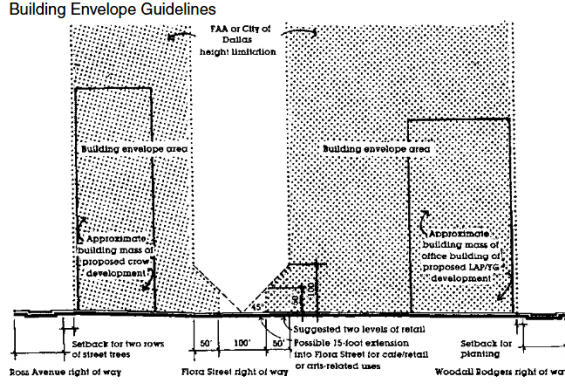
Genellikle bu üç çeşit kentsel tasarım rehberi bir arada kullanılmaktadır. Buna örnek olabilecek bir proje de Dallas sanat bölgesi Projesi'dir. Kavramsal şeması Şekil.. gösterildiği gibidir. Şekil 13'te, 3 tür tasarım rehberinin izlerine de rastlamak mümkündür. Bina yüzeyi tanımsal, ağaçların çift sıra halindeki düzeni performans tasarım rehberlerinin özelliklerinden gelmektedir.

Source: Shirvani (1985); courtesy of Sasaki Associates, Boston



Şekil 13. Dallas Sanat Bölgesi Tasarım Konsepti

Kaynak: Shirvani, 1985' ten aktaran, Lang, 2005.



Şekil 14. a. Bina Tasarım Rehberi b. 1993 Yılında Dallas Sanat Bölgesi

Kaynak: Shirvani, 1985’ ten aktaran, Lang, 2005

Rehberlerin yasal olabilmesi için üç şart önemlidir: hedef, hedefe ulaşmak için elde edilmesi gereken doku ve bu dokunun kanıtlanabilmesi için bazı gerçeklere dayandırılması koşulu (Stamps, 1994). Ne tür rehber kullanılırsa kullanılsın önemli olan o yerleşmenin kimliğinin dikkate alınarak hazırlanmalarıdır o yüzden rehberler çevreden çevreye farklılık göstermelidir.

3.1.4. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Amerikan Deneyimine Bağlı Olarak Tanımlanması

Tarih boyunca Amerikan kentsel tasarım hareketleri, Avrupa kentlerinin kentsel tasarım uygulamaları ve mimari fikirlerinden etkilenmiş halen de etkilenmeye devam etmektedir. Ciddi anlamda kentsel tasarım problemlerine çözüm arayışları, Atlantik’ in gerisinde ve ilerisinde olarak ayrıldığında, birbirine benzerliğiyle yüzyıla damgasını vurmuştur (Senkevitch, 1974’ ten aktaran, Lang, 1994). 1970’li yıllara kadar ABD’li şehir plancıları kentsel tasarım kavramının ne olduğunu anlamaya ve kentsel tasarım şemasını oluşturmaya çalışıyorlardı. 1979’ da kentsel tasarım üzerine çalışmalar yapan Keneth Schneider Amerikan kentlerinin yüz yüze kaldığı sorunların listesini oluşturmaya çalıştı. Bunlar;

- İnsanların yaşadığı çevrelerin fiziksel, fonksiyonel, sosyal ve estetik açıdan bozulması,
- Sosyal ve çevresel yapıya dayalı, tüketime olan talebin artması,
- Teknolojik gidişatta konut, ulaşım, beslenme tüketiminde sorunlar,
- Enerji, metal gibi yenilenemeyen kaynakların kontrolsüz tüketimi,
- Metropoliten bölgelere karşılık yerel yönetimlerin zayıflaması,

- Artan sağlık problemleri ve kazalar,
- Suç oranının artmasıdır (Schneider, 1979’dan aktaran Lang, 1994).

Tasarımlar her zaman döneminin politik duruşunu yansıtmıştır. Tasarımlarda toplulukların ihtiyaçlarının ve azınlıkların da dikkate alınması gerekir. Bu noktada tasarım kontrollerine ihtiyaç duyulmaktadır.

Çok sayıda Amerikan şehri, 25 yıldır pek çok tasarım politikalarını deneyimlemiş ve geniş çaplı yenilikçi yaklaşımlar geliştirmiştir. Bundan başka pek çok Amerikan yerel otoriteleri kamusal ve özel sektörde, sorunlara pek çok yenilikçi geniş çaplı yaklaşımlar geliştirilmiştir. Amerikanın yüzleştiği sorunlar ve ürettiği çözüm nerileri pek çok ülkeye örnek olmuştur. Amerikan planlama sisteminin kimliğini oluşturan en önemli bileşenler arasında: yerel yönetim, planlamanın politik yapısı, mahkemelerin rolü, bölgelerin ve planların anahtar rolü ve tasarım kontrollerinin doğası oluşturur. Gelişmenin formunu kontrol edebilme adına, blgelemenin rolü çok büyüktür. Bütün bu farklı mekanizmaların birbirleriyle doğru bir şekilde ilişkilendirilmesi çok önemlidir.

Punter (1999) tarafından yapılan çalışmada, kentsel tasarım rehberlerinde Amerikan deneyimi, beş farklı şehir üzerinden tarif edilmeye çalışılmıştır. Batı kıyıda yer alan bu şehirlerin seçim nedeni ise bunların yenilikçi çalışmalara en iyi örnek olmalarıdır. Bu alışmalar, tasarım politikaları ve rehberleri oluşturmak adına uzun süreli çalışmalar, geniş kapsamlı girişimler ve raporlamalar, ve halkın katılımı gibi konuları içerir. Bir sonraki adımda Amerikan deneyimine ilişkin detaylı örnek verileceği için, Punter’ in çalışmasını özetleyen bir tablo ile bu konu sınırlandırılmıştır.

Tablo 5. Punter'in Amerikan Deneyimi Kıyaslaması

	SEATTLE	PORTLAND	SAN FRANCISCO	IRVINE	SAN DIEGO
Devlet Mevzuatı ve Kontroller	Washington Büyüme Hareketi Yönetimi 1990. 2020 vizyonu kentsel büyüme sınırları 1992.	Oregon Arazi Kullanım Yönetimi 1973. 19 eyalet çapında hedefler.	California Planlama Bölgeleme ve Kalkınma Yasası 1971. Genel planla uyumlu bölgeleme.		Bölgesel Büyüme Stratejisi 1993. (SANDAG)
Kapsamlı/Genel Plan	1957, 1967'de yenilendi. Geniş Kapsamlı Seattle Planı,1994; sürdürülebilirlik teması, kentsel köy stratejisi.	Geniş Kapsamlı Portland Planı, 1970.	San Francisco Master Planı 1972.	Genel Plan 1977. Revize edildi.	San Diego Genel Planı, 1978. 1989'da revize edildi: Banliyöleşmeyi savunmaz.
Bölgeleme Kodu	1994' te revize edildi.	Yeni Kod 1997de tamamlandı.	1985' te önemli değişiklikler; özel bölgeler tasarlandı.	1970' lerin yönetmeliğind e değişiklik.	1994 yılında tamamlanmak üzere olan revizyon.
Tasarım Rehberleri	Çok ailelik ve ticari rehberler 1993.	Ulaşım Düzenlemeleri 1975.	Kentsel Tasarım Planı 1972. Konut Rehberleri 1979.		1989 Planıyla Ortak Referans Noktaları.
Tasarım İnceleme Rehberleri		Kent Merkezi Rehberleri 1979.	Tasarım Hedefleri ve Politikalarını İçeren Plan.	Irvine Şirketi tarafından sağlanan rehberler.	
Komşuluk Grubu Planları	1994 Planında oluşturulmuş hükümler.	Güçlü komşuluk bağları. İlk plan Albina, 1994.	Sayırsız Komşuluk Rehberleri	CC&Rs tarafından ticari alanlar kalkınmanın kontrolü.	1994 yılında 58 topluluk planından 40'ı tamamlandı.
Alan Tasarım Rehberliği	Komşuluk Tasarım Rehberleri 1994.	Albina Tasarım Rehberleri 1994. Ek uyumluluk standartları.Girişimci El Kitabı 1992.	Sayırsız Komşuluk Rehberleri	Toprak sahibi ve girişimci arasında.	Rehber ve yönetmelik içeren topluluk planları
Halk İnişyatifleri	1989 Halk Altern. Planı ofis gelişimi		1984 K&M önerileri: açık alan ve ofis gelişimine ışık tutar.	1985 öneri A yayılmayı artırma. 230 girişim.	

Kaynak: Punter, 1999

Son yıllarda Amerikan deneyimi mevcut politikaların eksikliği, plan ve politikalarda yeni yaklaşımları benimseme adına pek çok farklı açılardan yaklaşımlar deneyimi içine girdi. En iyi Amerikan kentsel tasarım örneklerinin anahtar karakterlerinden biri çalışma mahallinin kusursuz bir şekilde analizine dayanmaktadır. En iyi örnek, şehir planlama departmanı tarafından 2 yılını (1968–1970) alanın karakterini analiz etme, korunması gereken alanlar ve bunları destekleyecek olan plan ve politikaların belirlenmesi çalışmalarına ayıran San Francisco projesine aittir. Sekiz altyapı çalışması ve üç özel rapor şimdiye kadarki en kusursuz tasarım çalışmasını temsil etmekte üstelik Marshall Kaplan, Herbert Gans ve Donald Appleyard gibi isimler danışman olarak yer almıştır (Jacobs, 1980’ den aktaran Punter, 1996). 1971 yılına ait kapsamlı plan kentin dokusunu oluşturan topografya, peyzaj, açık alan, sokak dokusu, sokak ve bina karakteri analizlerini içermesine rağmen çok detaylı işlenmiş bir plan değildir.

3.1.4.1. Seattle Tasarım Rehberi

Amerikan geleneği kentsel tasarım rehberlerine örnek olacak en önemli çalışmalardan biri Seattle örneğidir. Seattle ticaret yapıları ve çok ailelik yerleşmeler için kentsel tasarım rehberi 1993 yılında yapılmıştır. Daha sonra bu rehber yenilenmiştir. Bu verilen örnekte yeni yapılan tasarım rehberi eskiye gönderme yapılarak anlatılmıştır.

Sadece yarım milyondan fazla nüfusa sahip olan Seattle, ‘Puget Sound’ kentsel bölgesinin 1/3’ünü barındırır. Seattle da tıpkı San Francisco gibi 1889 yılında bir yangın felaketi geçirmiştir ancak şehrin kendini hızlı bir şekilde toparlaması ile homojen bir dokuya ulaşmıştır. 1973 yılında şehir komisyonu ‘2000 Yılı Seattle Hedefleri’ni yayınlamıştır, katılımın sağlanması, aşırı yoğunluğun engellenmesi gibi konulara değinilmiş ve sonunda 1982 yılında konut alanları için yeniden bölgelemeye gidilmiştir. Plan, Seattle’ ın eşsiz karakterini güçlendirip korumak, konut popülasyonunun artırılması, yaya için daha çekici sokaklar yaratılması ve tasarım kalitesinin artırılması gibi konuları baz almıştır. Kentsel tasarım politikaları adı altında ise 7 alt hedef belirlenmiştir:

1. Şehir merkezi ile muhteşem bir yapıya sahip su yüzeyi, tepeler ve dağlar arasındaki ilişkinin güçlendirilmesi,
2. Önemli kamusal manzara noktalarının korunması,
3. Sokak seviyelerinde ve kamusal parklarda kaliteli ışık ve hava akımının sağlanması,
4. Yaya odaklı yüksek kaliteli sokak mekanlarının oluşturulması,
5. Şehir merkezinin karakterini oluşturan belli özel kısımlarının güçlendirilmesi,
6. Şehir merkezi stratejik noktalarında yeni park ve açık alanların oluşturulması,
7. Geçmişin izlerinin kaybolmaması adına eski önemli yapıların korunması (Punter, 1999).

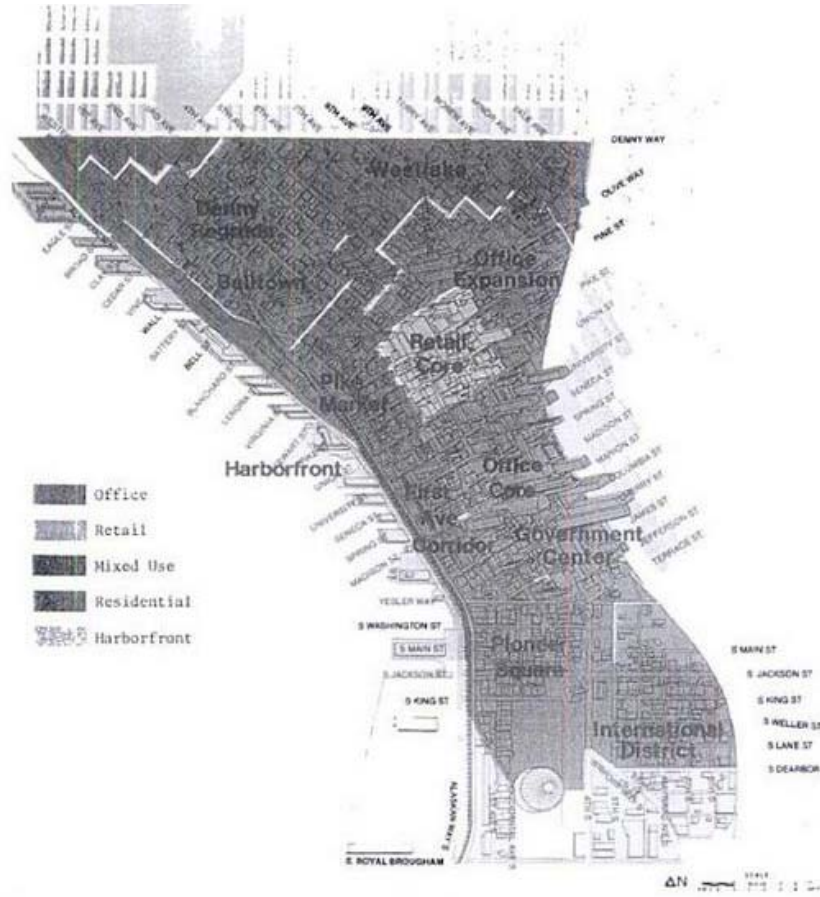
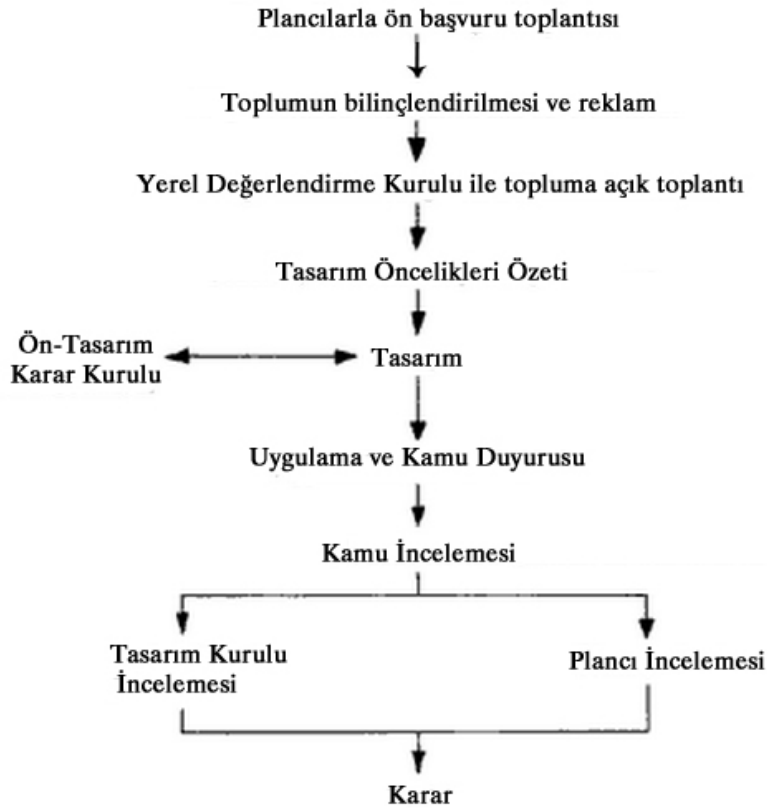


Fig. 10 Seattle: Downtown Areas of Varied Character (1984)

Şekil 15. Seattle: Bölgelerin Karakter Dağılımı

Kaynak: Punter, 1999

Geçen zamanla birlikte konut alanları ve ticari zonlar planların merkezine yerleşmiştir. 1980' lerde tasarım dışı konut yapılarının gelişimiyle fiziksel ve sosyal yapıda değişimler meydana gelmiştir. Kentsel tasarım rehberleri basit bir şekilde arazi kullanım ve peyzaj prensiplerini belirlemekte, kamusal alanlara dikkat çekmekte ve mimari elemanlar ile yapı malzemelerine değinmektedir. 1993 yılında Seattle için hazırlanan kentsel tasarım rehberinde katılım çok önem taşımıştır. Hatta 'Kendi Tasarım Rehberini Kendin Yarat' başlığı altında bir el kitabı yayınlanmıştır, böylece yaşayanların fikirlerinin önemsendiği bir proje geliştirme çabası söz konusu olmuştur. Seattle tasarım rehberi için çalışma süreci aşağıdaki çizelgede görüldüğü gibi geliştirilmiştir (Punter, 1999).



Şekil 16. Seattle Tasarım Rehberi Süreçleri

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

Seattle tasarım rehberinde tanımlandığı gibi rehberler:

- Şehirdeki yeni binaların uyumluluğunu değerlendirebilmek adına kriterler ve örnekler oluşturur.

- Bina konumlandırılması ve tasarımında terminolojiyi ve ana hatları kavramayı kolaylaştırır.
- Doğal ve yapılı çevrenin geliştirilmesi için pek çok noktaya vurgu yaparlar.

Seattle kentsel tasarım rehberi çalışması dahilinde pek çok alt başlığa yer verilmiştir.

- **Arazi Planlaması:**

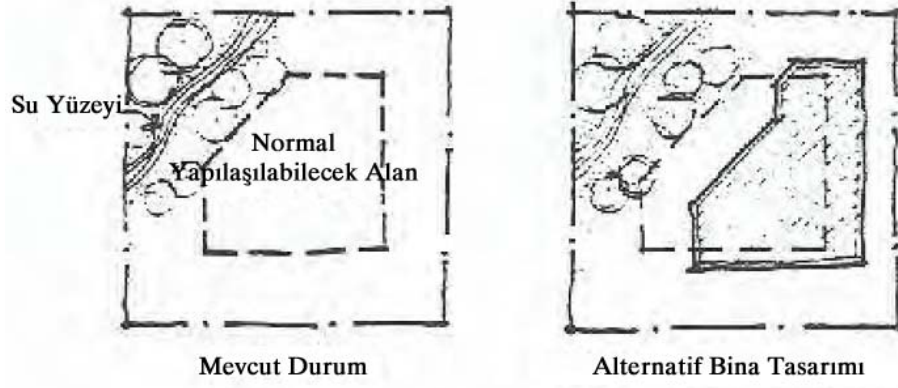
Bu başlık altındaki en önemli konulardan biri arazi karakterine saygıdır. Spesifik alan koşulları ve olanaklar göz önünde tutularak değerlendirilmelidir (alışılmamış topografya, ender bitki türleri, önemli kavşaklar ve diğer zenginlikler gibi). Arazi planlaması başlığı altında işlenen konular aşağıdaki gibidir.

- **Topografya:**

- Doğal topografyaya dikkat edilerek potansiyeller gizlenmemeli aksine daha çok vurgulanmalıdır.
- Binalar, farklı yükseklik ve yamaçlarda bu seviye farkı dikkate alınarak tasarlanmalıdır.
- Binalar topografyaya uyumlu olarak inşa edilerek otopark görünürlükleri azaltılmalıdır.

- **Çevresel Kısıtlar:**

- Dik yamaçlar, koridorlar gibi çevresel kritik alanlarda gelişimin etkileri en aza indirgenmesi.



Şekil 17. Akım Koridorunu Korumak ve Geliştirmek için Arazi Planı

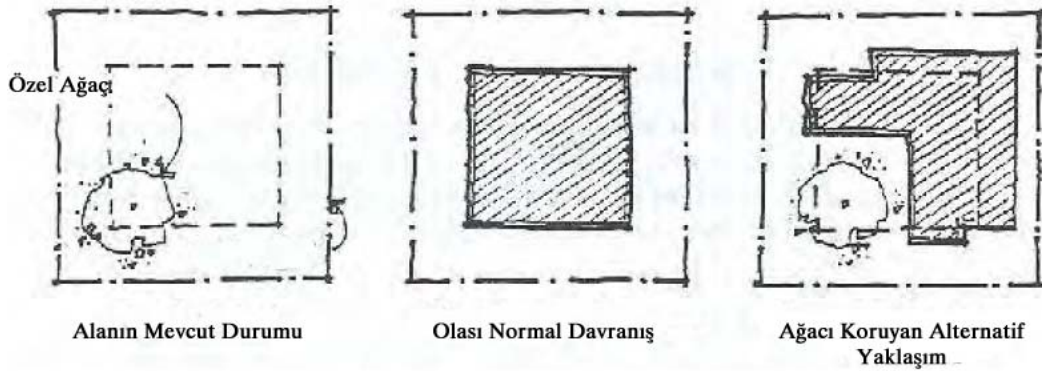
Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

- **Yöneliş:**

- Tasarımın yapısı güneş ışınlarına maruziyeti artıracak şekilde olmalı, kamusal alanlarda gölgelik alanlar minimum düzeyde tutulmalıdır.

- **Mevcut Bitki Örtüsü:**

- Binaların dikkatli yer seçimi, önemli ağaç ve diğer bitki örtüsünün korunmasını sağlayabilir.

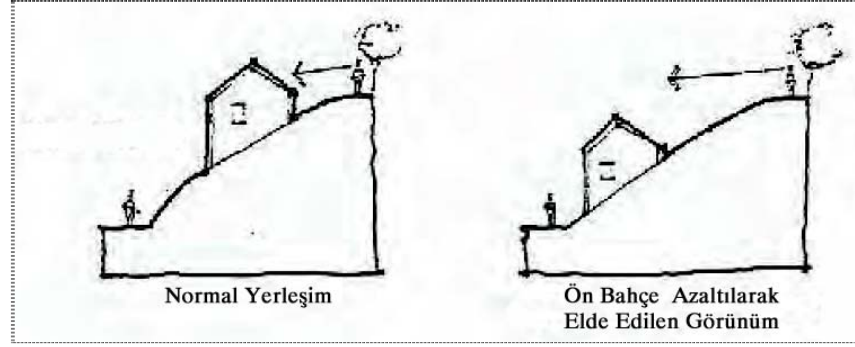


Şekil 18. Peyzaj Ögesini Korumak İçin Modifikasyonlar

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

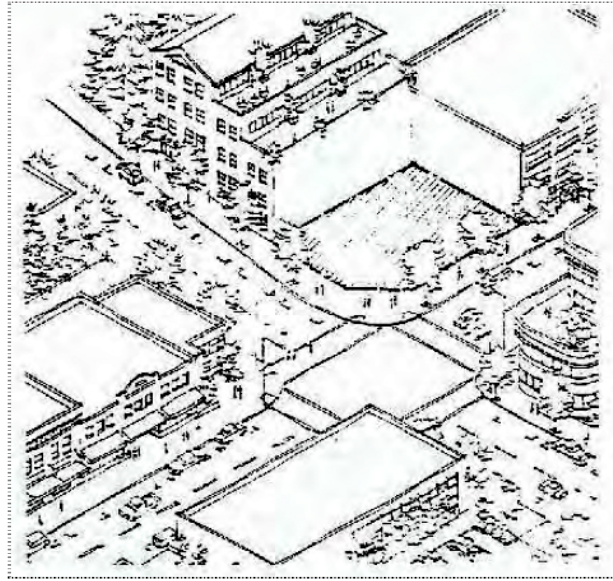
- Yeni gelişme alanlarında binalar konumlandırılırken manzara faktörü dikkate alınırsa kamusal veya özel alanların manzara noktalarının korunması sağlanabilir. Şehire ait SEPA yönetmeliği kamusal alanlarda

manzara noktalarıyla ilgilenir. Özel alanlarda manzara noktalarının kontrolü SEPA' nın altında değildir ancak tasarım rehberlerinin bütünlüğü adına bu noktaların korunmasını destekler.



Şekil 19. Manzarayı Artırmak Adına Eğimin Azaldığı Yönde Konumlanan Yapı

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.



Şekil 20. Güçlü Bina-Sokak Kurgusu

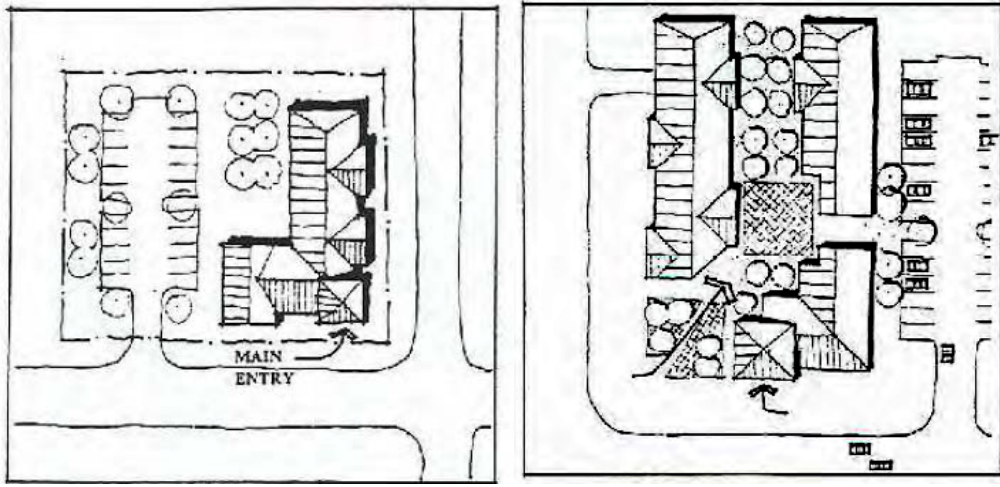
Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

Bir komşuluk grubunun karakteri genellikle o sokaklarda yürüyüp mekânı deneyimleyerek kavranır. Binalar sokak karakterini destekler nitelikte olmalı ve kimliğini güçlendirmelidir. Örneğin yayayla iç içe, zemin katlarda ticari

yapıları barındıran bina sokak ilişkisi güçlü mekânlar sayesinde konseptte uyum sağlanır.

- **Sokaktan Algılanabilen Girişler:**

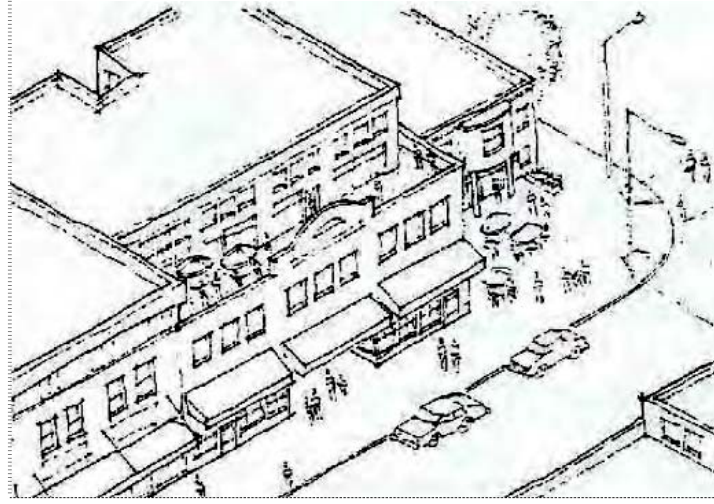
Bir komşuluk grubunda yapı girişinin belli bir mesafeden algılanması hem yapıyı daha tanımlı hale getirir hem de komşuluk ilişkilerini artırır. Seattle tasarım rehberinde vurgulanan en önemli konulardan biri de budur. Sadece otoparktan değil caddeden de kolayca algılanabilir biçimde bir giriş tasarlanmalıdır.



Şekil 21. Sokak-Yapı Girişi İlişkisi

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

Aynı şekilde yapı ve peyzaj öğeleriyle sokak üzerinde olmayan girişlere dikkat çekilebilir. Böylece ilk bakışta dikkat çekmese bile tasarım elemanları ile girişe yönelme gerçekleştirilebilir.



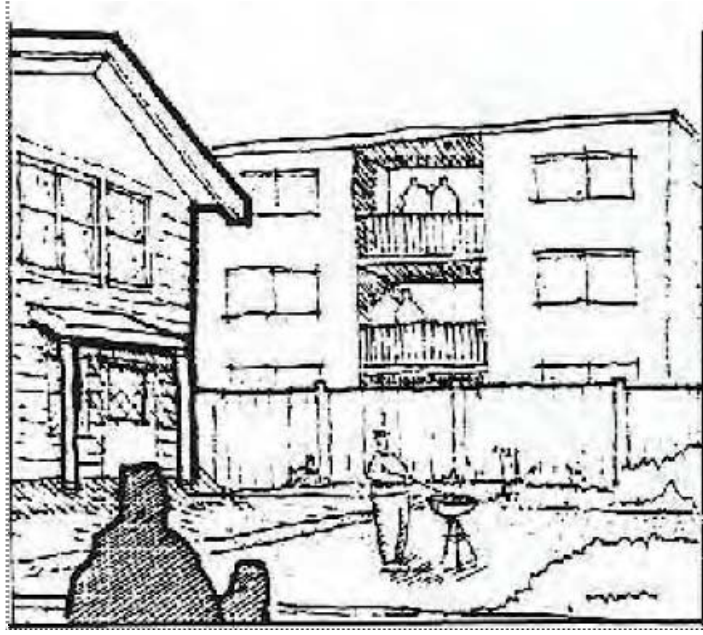
Şekil 22. Ticari Sokakta Ziyaretçiler İçin Alternatifler

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

Ticari yapıların hakim olduğu sokaklarda yapıların ön cepheleri camekan aynı zamanda oturma mekanları dışarıya da taşabilmektedir. Teras, balkon ve yaya için mekânda kolayca gezinebilmeyi sağlamak için gölgelik alanlar oluşturulmalıdır.

Seattle tasarım rehberinde işlenen bir diğer konu da yeni yüksek yapıların mevcuttaki bitişik yapılara rahatsızlık vermesi ve özel alan hakkını ihlal etmesidir. Bu sorunla ilgili rehberde yer alan çözüm önerileri:

- Yönü komşusuna dönük yüksek yapılarda, binanın o cephesindeki pencere ve balkonlarının sayısı azaltılmalıdır.
- Üst katlar geri çekilebilir veya çekme mesafesi artırılabilir. Böylece pencereler diğer mülkiyetten uzaklaştırılır.
- Arazi tasarım avantajı ile girişte zemin katlar bitişik kullanılabilir.



Şekil 23. Küçük Ölçekli Yapıların Özel Alanını İhlal Eden Büyük Yapılar

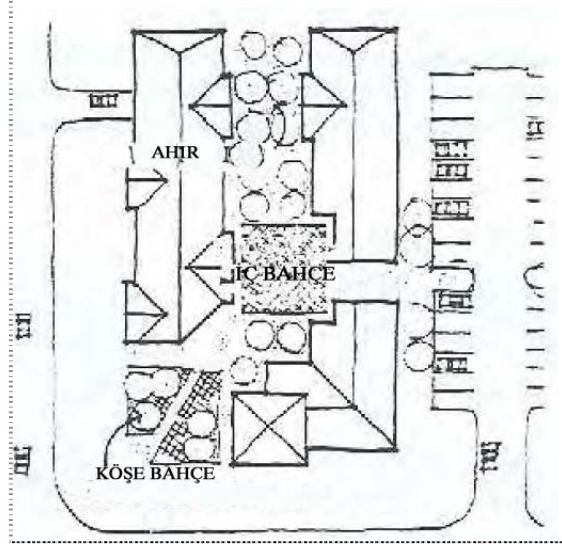
Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

- Bitişik yapıların özel alanını ihlal eden yüksek yapıların konforunu düşürmeyecek şekilde pencere boyutlarının küçültülmesi.
- Bitişik değil pencereler arası mesafenin düzenlenmesi.

- Konut Alanları İçin Açık Alanlar:

Konut alanı projelerinde kullanışlı ve çekici ortak açık alanların tasarıma en iyi bir şekilde dahil edilmesi gereklidir. Seattle tasarım rehberinde bu açık mekanları oluşturmak adına yapılan tanımlamalar aşağıdaki gibidir:

- Mimari elemanları organize eden ve ortak değişik kullanım alanları oluşturan avlular,
- Çeşitli peyzaj öğeleriyle giriş izinin güçlendirilmesi,
- Döşeme, balkon ve terasların konumu ve tasarımı,
- Çocuklar için oyun alanları,
- Kişisel bahçeler,
- Güneşten maksimum faydalanma sağlayan açık alanlar.

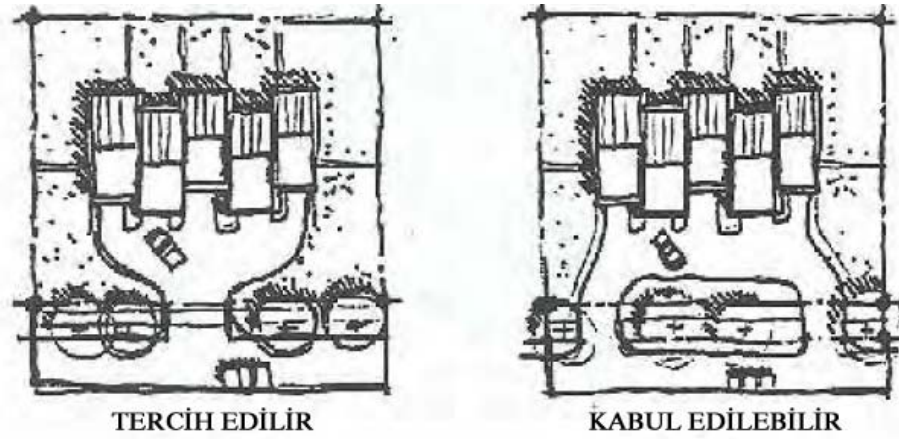


Şekil 24. Bina ve Diğer Elementlerle İyi Organize Edilmiş Açık Alanlar/Bahçeler
Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

- **Otopark ve Araç Girişleri:**

Tasarım rehberinde araç yolu ve otoparkların olumsuz etkilerini azaltmanın yollarına da yer verilmiştir. Bunlar:

- Açık park alanlarının arka veya yan cephede konumlandırılması,
- Büyük otoparkların daha parçalı hale getirilerek küçültülmesi,
- Araç yolu ve kaldırım genişliğinin azaltılması,
- Araç yollarının komşu mülk sahipleriyle ortak kullanımı,
- Araç yollarının baskın karakterinin azaltılması.



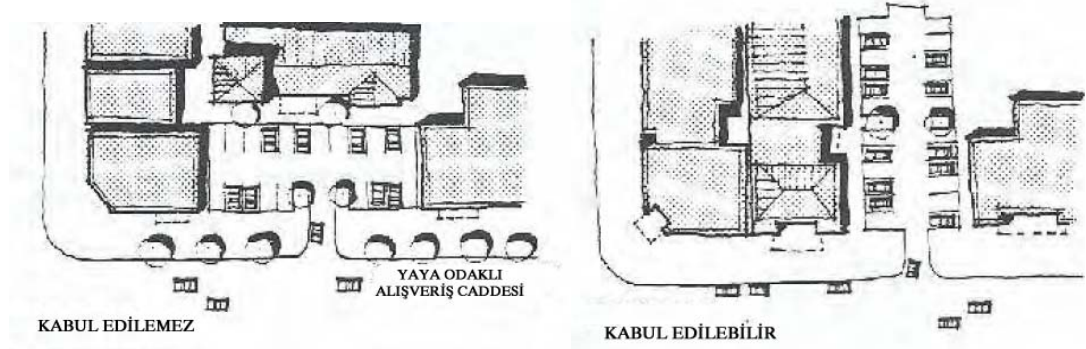
Şekil 25. Yaya Güvenliğini Artıran Tasarım Alternatifleri

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

Genellikle topografyanın sunduğu olanaklardan da faydalanarak yaya güvenliğini artırmak için otopark girişleri ile yaya girişleri ayrı tutulur. Böylece kaldırımların da genişletilmesi bir alternatif olabilir.

- **Ticari Sokaklarda Otopark Düzeni:**

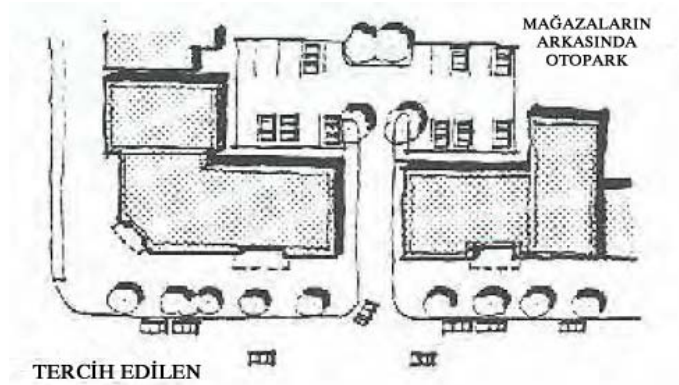
Ticari yapıların arasında yer alan otoparklar mümkün derecede küçük tutulmalı ve binaların arkasında yer almalıdır. Genellikle ticari yapıların yer aldığı ön cephe boyunca devamlılığı olan otoparklara olumsuz gözle bakılır çünkü bu tür tasarımlar hem yayanın güvenliğini azaltır hem de alanın çekiciliğini olumsuz yönde etkiler.



Şekil 26. Yaya Odaklı Alışveriş Caddesi-Otopark İlişkisi

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

İlk iki örnek yaya güvenliğinin az olduğu ve mekanın çekiciliğine olumsuz etki eden örneklerdendir ancak ikinci örnek sınırlı sayıda araç kapasitesi ile kabul edilebilir konumdadır.



Şekil 27. Otoparkın Algılanmadığı Ticaret Alanı Modeli

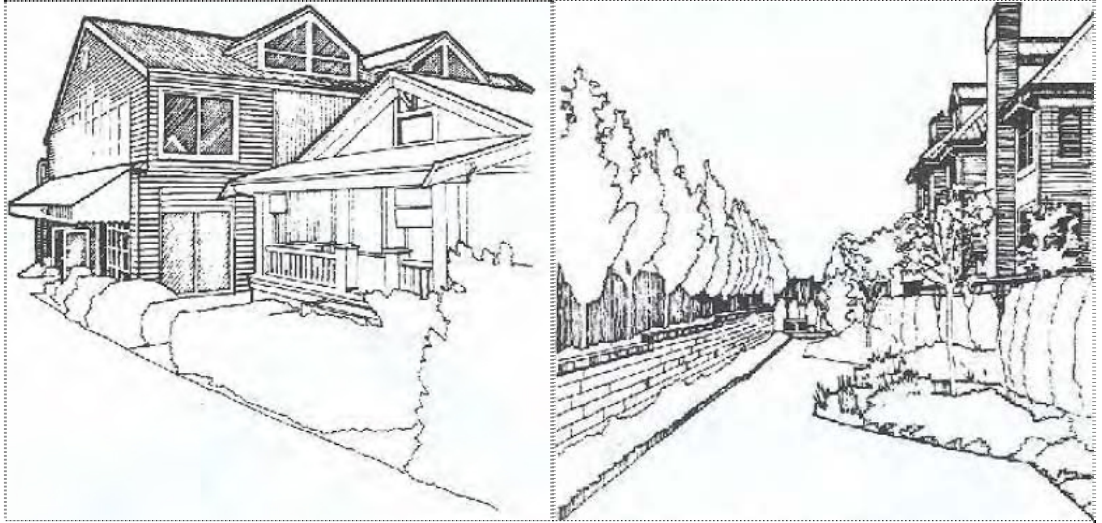
Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

Üçüncü örnekte ise otopark alanı yapıların arkasında konumlandırılarak, görsel kalite açısından da daha zengin bir ortam oluşturulur.

- **Yükseklik, Kütle ve Ölçek ve Kimlik:**

Bu tasarım rehberi, yükseklik, kütle ve ölçek konusunda SEPA (State Environmental Policy Act) Politikalarını yeniden şekillendirmektedir. Belli koşullarda kimliği destekleyen davranışlar mekânı daha zengin kılar ve mekanın imajını güçlendirir.

- Mimari stil, detaylar, renk ve malzemeler,
- Peyzaj öğelerinin yaratıcı bir şekilde kullanımı,
- Aradaki yaya geçiş mekânların peyzaj öğeleriyle düzenlenmesi böylece kademeli bir geçiş sağlanması.

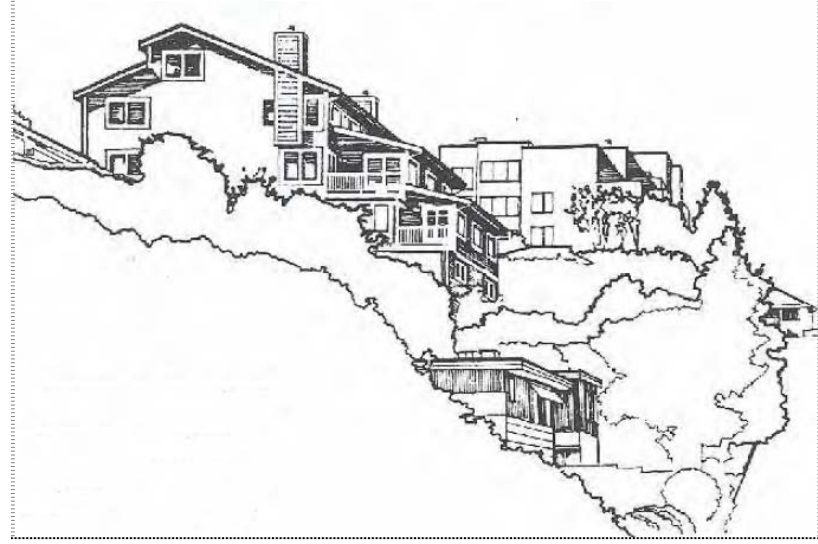


Şekil 28. Çatı Formları-Peyzaj İlişkisi

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

Yukarıdaki resimde benzer çatı formlarının kullanımı, karma kullanımlı daha büyük ölçekli yapının tek ailelik küçük yapıyla daha uyumlu olmasını sağlar. Aynı şekilde ikinci resimdeki peyzaj düzenlemesi farklı mekânlardan geçişi yumuşatmaktadır.

Kot farklarından kaynaklanan sorunları aşmak için topografya iyileştirilerek etkilerinin azaltılması sağlanır. Örneğin kot farkından yararlanılarak değişik seviyelerde bahçeler oluşturulabilir.

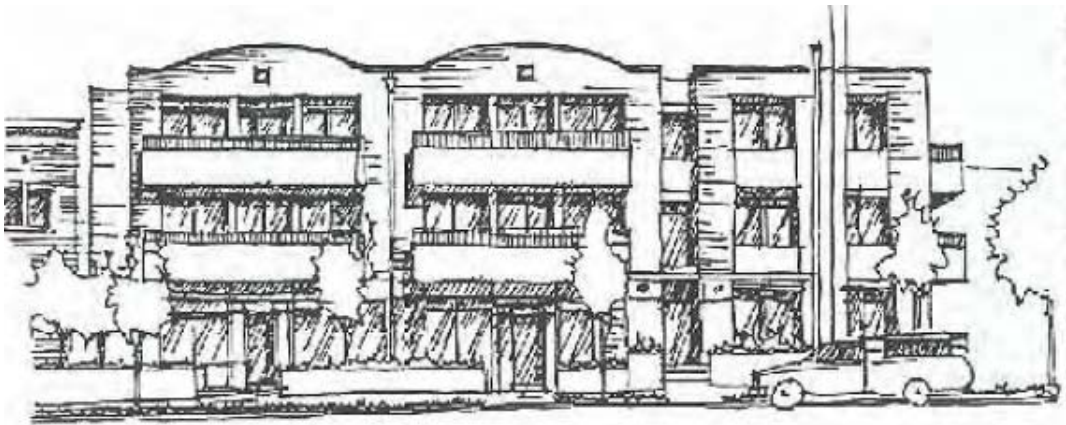


Şekil 29. Engebelli Topografyaya Karşı Alternatif Çözümler

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

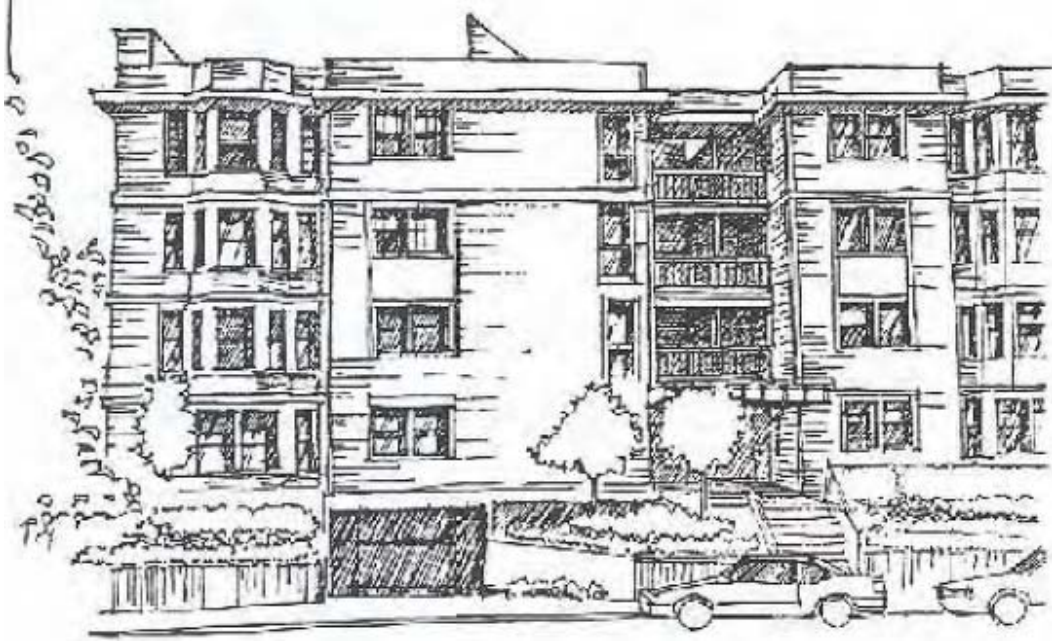
- **Mimari Elemanlar ve Malzemeler:**

Özellikle mevcutta yer alan ve kimliği yansıtan tarihi yapılar her zaman tasarım rehberlerinde referans olarak kullanılması gereken elemanlardır. Mevcuttaki bina kombinasyonları, benzer bina ölçekleri ve mimari yapıları, çatı formları ve yapı malzemeleri gibi faktörler yardımcı faktörler olarak karşımıza çıkar. Bu karma kullanımlı bina formları modülasyonlar arasındaki mesafeye, çatı formlarında çeşitliliğe ve peyzaja dikkat çeker.



Şekil 30. Sokak Kesiti

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.



Şekil 31. Yapı Mimari Eleman Özellikleri

Kaynak: Guidelines for Multifamily & Commercial Buildings, Seattle, 1993/1998.

Bu yapı tipik olarak çevredeki yapıların mimarı yapısına uygundur, cumbalar, pencere düzeni ve yatay bant şeklinde devamlılık aynı zamanda bina modülasyonu bunun kanıtıdır. Peyzaj öğeleri de çevre ile olan uyumu güçlendiren elemanlardır.

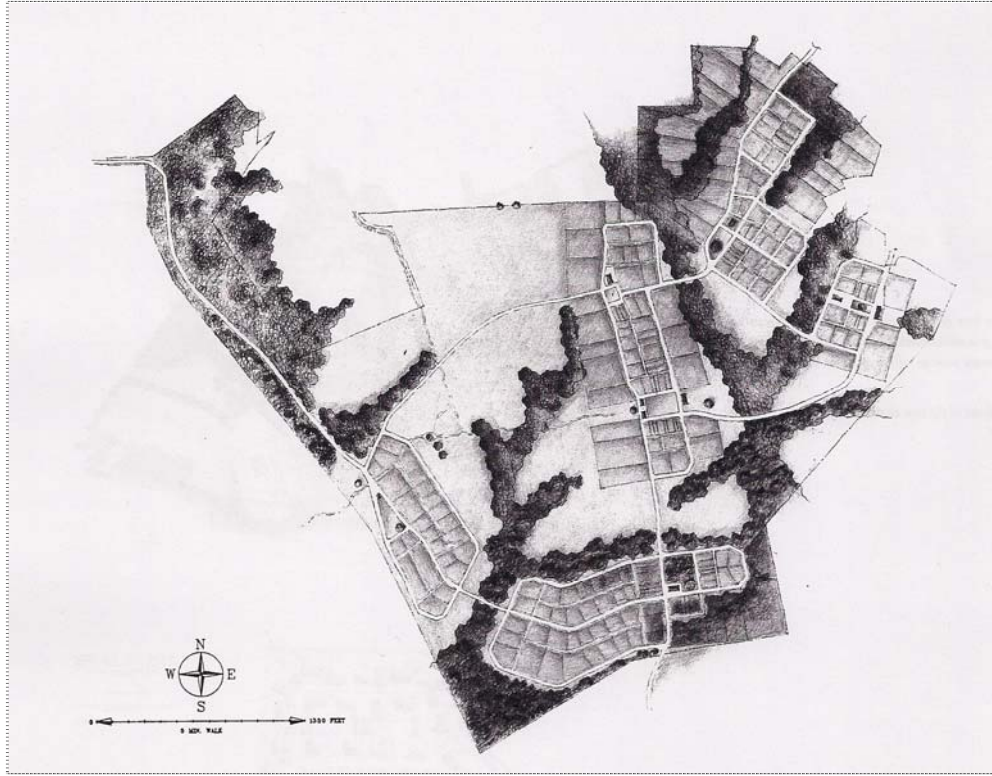
Görüldüğü üzere Seattle Kent Merkezi Konut Alanları ve Ticari Yapıları için geliştirilmiş olan kentsel tasarım rehberinde, alanın kimliğinin korunması, yoğunluğun dengeli yayıldığı ve yayanın rahat hareket edebileceği, konforun yüksek olduğu kentsel mekânlar yaratılmaya çalışılmıştır.

3.1.4.2. Sandy Spring, Maryland Kentsel Tasarım Rehberi

Kırsal Yapı ve Yeşil Kuşak

Bu örnek kırsal alanlarda tasarım kontrollerinin işleyişine örnek olması amacıyla seçilmiştir. Bu proje düşük yoğunluklu banliyö gelişimine alternatif olarak, kompakt kırsal gelişimi destekler. Yerleşme, geleneksel tek sokak üzerinde gelişmiş Sundry Spring olarak anılan Maryland kasabasının bitişiğinde yer alır. Her Pazar şehrin sakinleri toplanma mekânlarına giderken yerleşmeye adını veren kaynağın

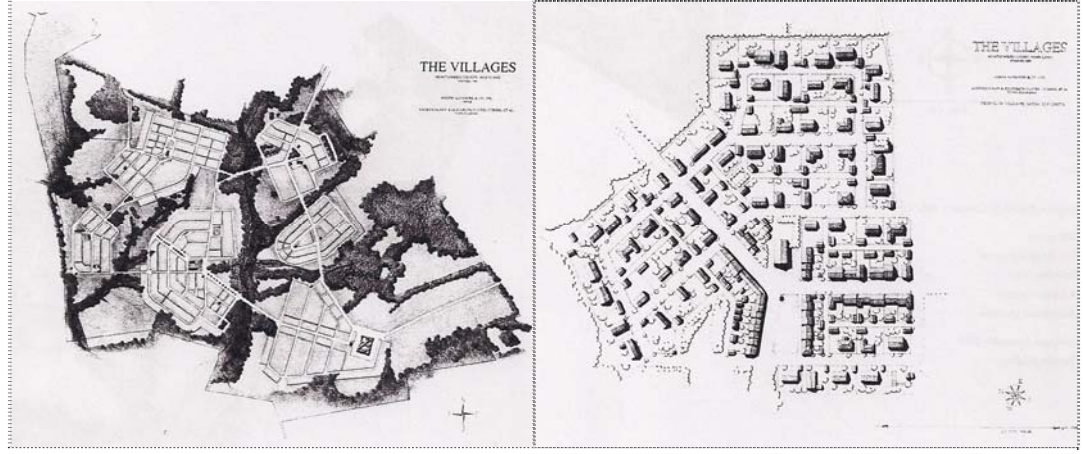
 aprazından geçer. Yerle menin hakimlerinin kaygılarını da dikkate alarak tasarım ekibi kompakt köy gelişimi için iki dönümlük bölgelemeye uygun iki alternatif plan geliştirilmiştir. Yerel halk ve yetkililer planı gözden geçirmiştir. Hakka uygun bir plan için neredeyse bütün pahalı konutların özelleştirilmesi gerekmiştir.



Şekil 32. Eylül 1988 Planı, 400 Dönüm, 225 Haneli, 4 Market ve Dengeli Yeşil Alan Dağılımı

Kaynak: Duany / Zyberk, (2006).

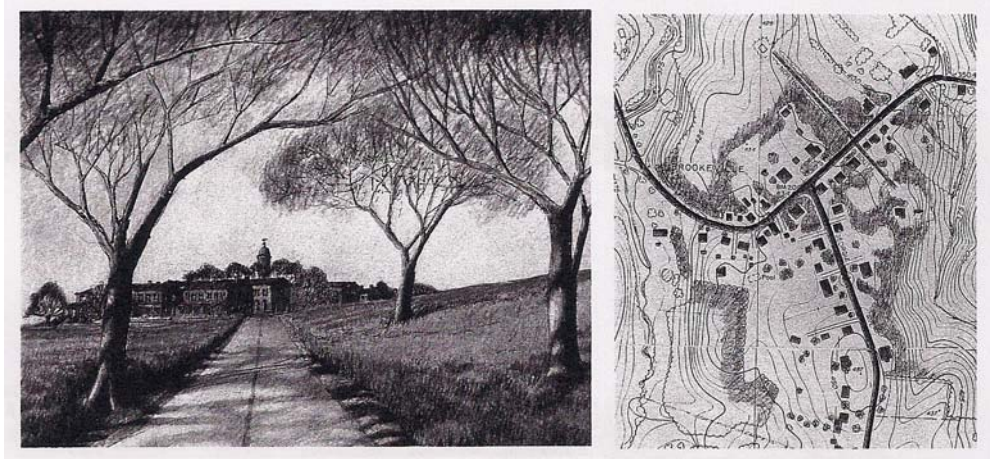
Yukarıdaki planda Sandy Spring'in ku  bakısı görüntüsü yer almaktadır. Yeşil koridorlar dengeli bir biçimde yerle meyi bölmektedir.



Şekil 33. Yeşil Alanlarla Bölünmüş Altı Köy ve Detaylı Planı

Kaynak: Duany / Zyberk, (2006).

İlk planda altı tane köy yeşil bantlar tarafından bölünmüştür. Her köyün buluşma noktası olan, odağında market ve yeşil alan olan bir merkezi vardır.

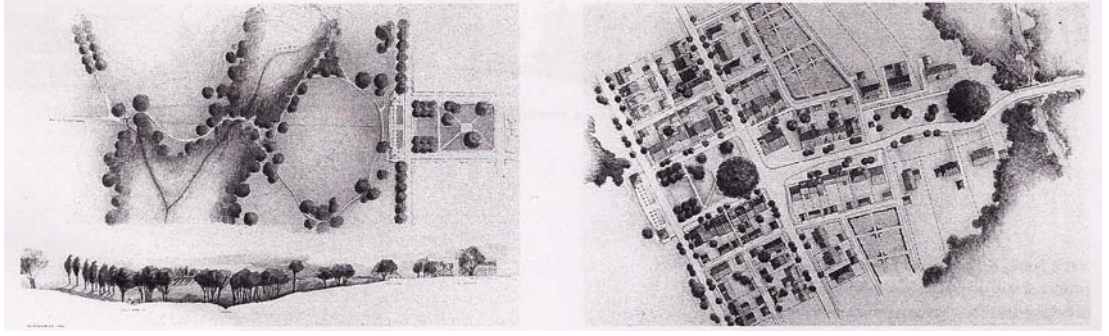


Şekil 34. Sandy Spring'ten Bir Görünüm ve Model Olarak Kullanılan Brooksville Köyü, Maryland

Kaynak: Duany / Zyberk, (2006).

Yukarıdaki resim yerleşmenin açık alanlarla çevrelendiğinin bir kanıtı niteliğindedir. Köy planları ile çeşitli yoğunluklarda ve ölçekte planlar üretilmiş ve köyler arası açık alanlara yer verilmiştir. Daha iyi bir gelişme için katılımcı halktan yardımcı olarak biri seçilmiştir. Yakın çevredeki gözlemler sonucu New Market Burkitsville'de kamusal alanlar boyunca konut yapılarını yerleştirebilmek için 4 farklı yaklaşım

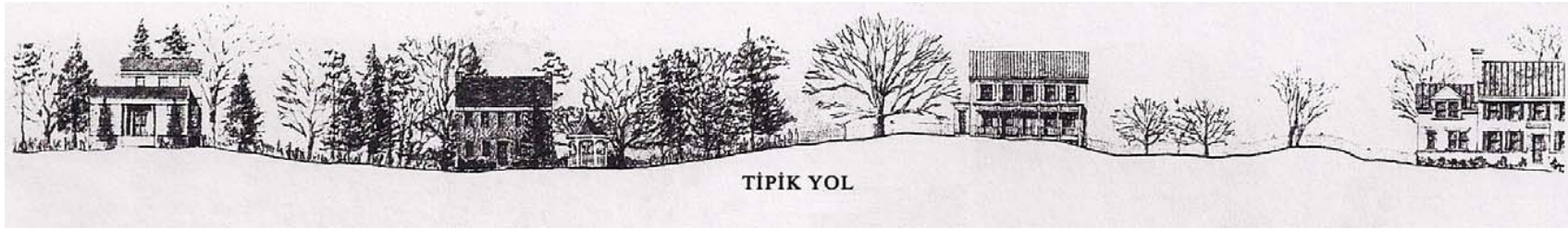
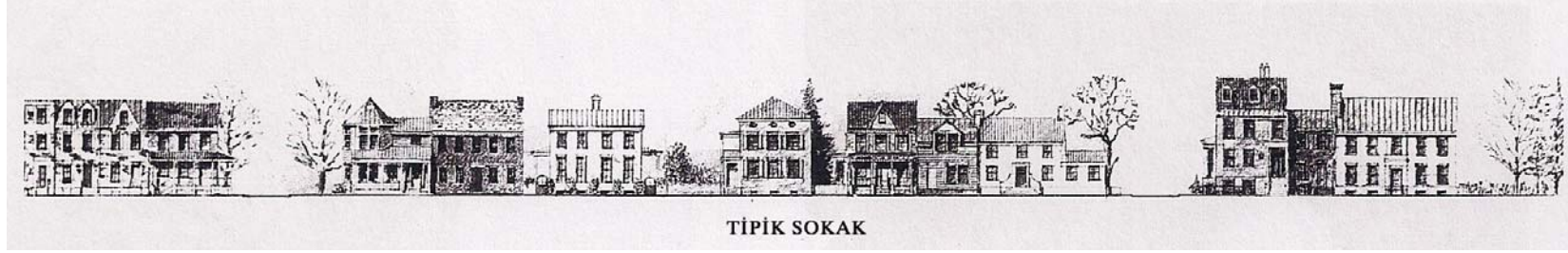
ortaya konulmuştur. O yüzden Sandy Spring kentsel kodu oluşturulurken yapıların meydan, sokak, yol gibi kısımlara cephesinin olup olmadığına dikkat edilmiştir.



Şekil 35. Meydan Tasarımı Detayı ve Kent Merkezi Örneği

Kaynak: Duany / Zyberk, (2006).

Yukarıda görselde yer alan meydan tasarımı Warren Byrd'e aittir. Yine yeşil alan ile iç içe bir tasarım söz konusudur. Diğer resimde ise Kamusal mekânın etrafında yer seçmiş değişik tipolojilerdeki konut alanları gösterilmiştir.



Şekil 36. Sokak, Hat ve Yollarda Hiyerarşi

Kaynak: Duany / Zyberk, (2006).

Sokak, hat ve yollarda bir kademelenme söz konusudur ancak bu kademelenme sadece trafik kapasitesiyle ilgili değil daha çok kırsaldan kentsel merkezlere olan bir kademelenme ile ilgilidir. Farklı boyut ve tipolojilerdeki yapılar ile çeşitlilik yaratılarak farklı ekonomik gruba mensup kişilerin bir araya getirilmesi hedeflenmiştir.

Sandy Spring için alışılmışın dışında kentsel standartlar geliştirilmiştir. Bunlar konum, meydan, sokak, yollara göre kategorilendirilmiştir. Kodlar binaların karakterini ve otopark alanlarının konumunu şekillendirmekte, ancak bina tipolojilerinde çeşitliliği özgür bırakmaktadır. Bu esneklik kentsel tasarımda aykırılığı güçlendirmekte ve özgün yaşam alanlarının doğmasına fırsat vermektedir (Duany, Zyberk 2006).

JOSEPH ALFANDRE & COMPANY, INC. DEVELOPER		THE SETTLEMENT AT SANDY SPRING URBAN STANDARDS		ANDRÉS DUANY ELIZABETH FLAHERTY-STREIB TOWN PLANNERS	
SQUARES		STREETS		LANES	
BUILDING USE 1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE. 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE. 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE. 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE. 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.		BUILDING PLACEMENT 1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT. 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT. 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT. 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT. 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.		BUILDING BASEMENTS 1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE. 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.	
PARKING 1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE. 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.		BUILDING HEIGHT 1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE. 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE. 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.			

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE PARKING SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A STREET OR LOT LINE.
 2. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 3. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 4. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.
 5. THE BUILDING HEIGHT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILDING IS ADJACENT TO A LOT LINE.

1. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 2. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 3. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 4. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.
 5. THE BUILDING SHALL BE REQUIRED TO BE A SINGLE-FAMILY RESIDENCE.

1. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 2. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 3. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 4. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.
 5. THE BUILDING SHALL BE PLACED WITHIN THE LOT.

1. THE BASEMENT SHALL BE REQUIRED WHEN THE BUILD

Şekil 37. Sandy Spring Tasarım Kodları

Kaynak: Duany / Zyberk, (2006)

3.1.5. Kentsel Tasarım Rehberlerinin İngiliz Deneyimine Bağlı Olarak Tanımlanması

Kentsel Tasarım kavramı, Stratejik Planlamaya uyarlanarak, yerel yönetimler tarafından, proje politikalarının gerçekleştirilmesi için hükümet katkısı ve yönlendirmesiyle ortaya çıkmıştır denilebilir. Zaman içinde “Kentsel Tasarım” ve “Proje Yönetimi” ile ilişkili olarak “Tasarım Kontrol Süreci” arasında bir bağlantı kurulmuş ve Kentsel Tasarım, “Planlama Süreci” ile aynı zamanda yürütülen bir girişim gibi kabul edilmiştir. Giderek daha da önem kazanan Kentsel Tasarım’ın eylem alanı yaygınlaşmaktadır. 1980’li yıllarda yapılan tartışmalarla ulaşılan noktada Kentsel Tasarım, çok disiplinli ve üst düzeyde bir yaklaşım olarak kabul edilmiştir. Mimarlar ve Kent Plancıları arasında alan paylaşımı konusu olmaktan da çıkartılmıştır. En önemlisi Kentsel Tasarım sadece, kentsel mekânlara değil fakat doğa ve çevre ile de ilgilenilen bir statüde ele alınmaya başlanmıştır. Bu yüzden Gelişme Projesi Politikaları ile bütünleşmekte ve çeşitli boyutları dikkate almaktadır (Çubuk, 1999).

İngiliz planlama sistemi, ümitsizce yoksullaşan şehir modeli üzerinden şekillenmiştir. Ancak özünde bu model tüketim toplumunu destekler nitelikteydi. Çünkü modern hayatın bütün kaynaklarına ulaşmanın yolunu açmaktadır, araba, ev, garaj vs. bu modelin en önemli eksiklerinden biri de kamusalıktır. Aslında kamusalılık kavramını anlamak için daha açık bir şekilde kapitalist ve tüketici olan Birleşik Devletleri incelemek gerekir. Önemli olan nokta şehri beraber anlamak ve halk olarak ortak kullanmaktır (Bunchanan, 1989’dan aktaran, Lang, 1996).

İngiltere 1968 yılında, kentsel politika üreten ilk Avrupa ülkesi olma özelliğini taşımaktadır. O yüzden politikalar üzerindeki deneyimi sayesinde, gelişim modeli oluşturma adına diğer çalışmalar için örnek teşkil edebilme özelliğine sahiptir. İngiltere’deki planlama sistemi, ulusal seviyede yerel planların her bölge için mekânsal organizasyonunu ve kentsel gelişim çerçevesini belirleyen strüktürel planları kapsar. İngiltere’de planlama sistemi 3 katmandan oluşmaktadır:

1. **PPG (Planlama Politikaları Rehberleri):** Merkezi yönetimin önerilerini içeren dökümanlar, merkezi yönetimin ortaya koyduğu politikaları içerirler. Üç yaklaşım söz konusudur.

- Sürdürülebilir Kalkınma
- Karma Kullanım
- Tasarım

Bunların tamamı kentsel tasarımı içerir. PPG 1'e ait ek-A' nın içeriğinde tasarım konusunun ne şekilde ele alınacağına değinilir. Maddeleri kısaca şöyle sıralanmıştır:

- Gelişme planları hangi gelişme önerilerine karşın düzenlendikleri belli olan tasarım politikalarını içermelidir. Bu politikalar ilgili arazinin doğal çevre ve yapılaşma durumuna uyumlu olmalıdır. Bir bölge için geçerli olan tasarım politikası diğer bir bölge için uygun değildir. Bu politikalar gereksiz yönlendirme ve detaylardan kaçınmalı ve kapsamlı ölçek, yoğunluk, yükseklik, peyzaj ve ulaşım bilgilerine yoğunlaşmalıdır.
- Gelişme planları tasarım anlamında yerel tasarım rehberlerine referans verebilir.
- Gelişme planları mümkün olduğunca özellikle bundan etkilenecek olan halk ile yapılacak görüşmeler sonucu üretilmelidir.
- Plan yapmaya yetkili otoritelerce, tasarım prensiplerini açıklayan kısa yazılı bir metnin yanı sıra plan ve kesit anlamında görsel materyal de hazırlanmalıdır.

2. **Statutory Development Plans (Yasal Gelişme Planları):** Yerel bağlamda, yerel yönetimlerce ortaya konulan dokümanlardır. Gelişme planları yerel yönetimlerce gelişmeyi sağlamak düzenlemek amacıyla yapılırlar. Çevreyi korumak ve gelişmeyi sağlamak arasındaki dengenin genel anlamıyla gelişme planları tarafından sağlandığı öngörülür. Fakat gelişme planları bugüne kadar kentsel tasarım konusuna çok az önem vermişlerdir. Tasarım marjinal ve yok sayılabilir olarak görülmüş ve gelişme planları daha çok tekil yapı düzenleri konusunda yoğunlaşıp bütünsel stratejiden uzaklaşmışlardır. Türkiye' de uygulanmakta olan 1985 tarihli "Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği" gelişme planlarıyla bu noktada çakışmaktadır (Sinan, 2003).

3. **Design Guidances (Tasarım Yönergeleri):** Yerel yönetimlerce ortaya konulan gelişme planlarına ek düzenlemelerdir. Gelişme planlarından farklı

olarak tek başlarına yasal statüye sahip değildirler (A Design Guide For Residential Areas, County Council of Essex).

İngiltere ve Galler’ de planlama sistemini, yasal gelişim planları ve onların politikaları oluşturmaktadır. Bütün yerel otoriteler yerel gelişme planlarını hazırlamak zorundadır. Britanya’da 2001 yılına kadar London Broughs dışında çok az sayıda yerel otorite bölge çapında politikalar üzerinde durmuştur. O yüzden bu tür politikalar geliştirme üzerinde çalışan çok az model vardır. Bu yüzden Amerikan planlarının tasarım içeriği ve onları destekleyen değerler üzerine yapılan pek çok çalışmada özellikle İngiliz deneyimi ile kıyaslamalar yapılmış, bu hem akademik hem de politik çevrelerin fazlaca ilgisini çekmiştir. Hatta tasarım politikaları ve kontrolleri üzerine uluslararası kongrelerde kıyaslama nitelikli çalışmalar yapılmıştır (Lightner ve Preiser, 1992’den aktaran Punter, 1996).

Birleşik Krallık Hükümeti mevcuttaki gelişim planları için tasarım içeriğiyle ilgili çalışmalar başlatmıştır. Bu çalışma, hem Amerikan hem de İngiliz deneyimini ele almayı gerektirmekte olan yerel planlama deneyimi için önemli bir çalışmadır. İngiliz deneyimi için öneriler, hükümetin tasarım üzerindeki mevcut kalite girişimi çalışmalarının bir parçası olarak inceleme altında kalır (DoE, 1994’den aktaran, Punter, 1996).

İngiliz planlama sisteminde tasarım kontrollerini yerel seviyede 3 etken tanımlamaktadır; 1. Gelişim planı, 2. Tasarım rehberi, 3. Tasarım özeti. O yüzden bu boşluğu doldurmak adına Çevre Departmanı (DoE) bazı prensipler geliştirmiştir (Punter, 1997). Yerel planlar, kentsel mekânlar için tasarım politikaları yaratan yönlendirici planlardır. Ancak birçok yerel plan mekânsal forma dönüştürülebilir kapsamlı vizyonlar içermemektedir. Bir diğer yandan yerel planlar, yerel yönetimlerin kentsel mekânları için tasarım prensiplerinde büyük değişimler sağlar. En önemli yönleri mekân, bina, sokakların kalitesini ve onların konforunu, güvenliğini, ulaşılabilirliğini sağlayan ve kentsel mekânı belirleyen diğer ölçütleridir. Tasarım rehberleri ve tasarım özetleri plan rehberlerinin ekleri olarak düşünülür ancak rehber ve özetler yasal özellik taşımazlar. Tasarım rehberleri genelden detaya geniş kapsamlı tasarım ilkelerini kapsayan, gelişim planları için tasarım politikaları hazırlanmasını sağlayan belgeleridir. Tasarım özetleri, yerel planlama otoriteleri

tarafından ve genellikle mekâna özgü geliştirilmektedir. İngiltere’de yapılan en önemli planlardan biri 1973’teki Essex Konut Alanları Tasarım Rehberi’dir. Bu rehber yoğun bir şekilde arazi planlaması üzerine dikkat çekmiştir. İlk olarak 1973’te hazırlanan rehber 1998 yılında güncel konular olarak adlandırılabilen sürdürülebilirlik ve karma arazi kullanımı gibi temalar da dahil edilerek revize edilmiştir. Essex tasarım rehberinde yer alan tasarım prensipleri aşağıda yer almaktadır.

- Yeni konut alanları tatmin edici bir çevre oluşturmalıdır.
- Yapılar manzara içinde ve Essex’ in kimliğini yansıtır karakterde olmalıdır.
- Yapı formları kimlik bütünlüğüne uygun olmalıdır.
- Tekil inşa edilen yapılar yerleşme için kurgulanan kompozisyona uygun olmalıdır.
- Yapıların malzemeleri yerel kimliğe uygun olmalıdır.
- Yapı yükseklikleri bütüne uygun olmalıdır.
- Mimari detaylar kimliği destekler nitelikte olmalıdır.

Essex Tasarım Rehberi ilk rehber olma özelliğini taşıırken, kimlik kavramının da güçlü bir şekilde ortaya çıktığı görülür. Şehrin senaryosu, şehrin imgeleri gündeme gelmiş ve mekan üzerinde anlam aranmaya başlanmıştır. O yüzden bu tasarım rehberi kentsel tasarım adına eşsiz örneklerden biridir.

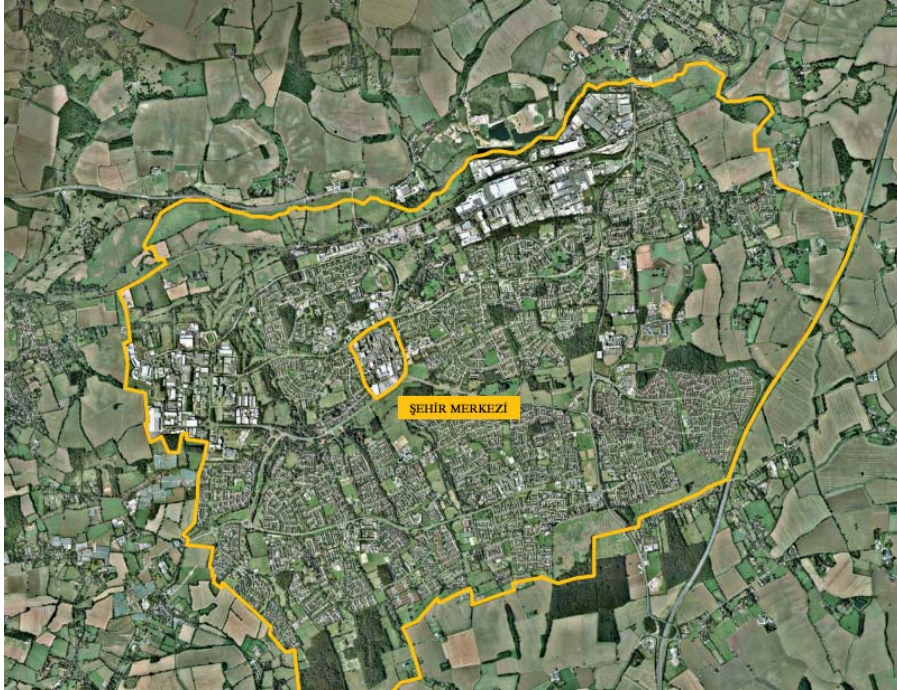
3.1.5.1. Harlow Tasarım Rehberi

Harlow, Essex’ e bağlı olan ve eyaletin batısında yer alan yerel yönetim bölgesidir. Şehir ilk defa 1947 yılında yeni bir şehir konseptiyle tasarlanmaya başlanmış ve mastırplanı Sir Frederick Gibberd tarafından güçlü bir şehir imajı sloganıyla oluşturulmuştur. Şehir için belli başlı prensipler belirlenmiştir bunlar da:

- Yaya için çekici ve yaya ölçeğinde komşuluk mekânları yaratmak,
- Doğal yapı ve peyzajın dikkate alınarak tasarlanması ve yayaların kolayca ulaşabileceği, açık alanlarla bağlantılı yeşil alanlar yaratmak,
- Stratejik hareket noktalarında toplu taşıma noktalarının geliştirilmesi,
- Yüksek standartlarda inşa edilmiş çağdaş tasarımlar,

- Çekici ve farklı komşuluk gruplarının tasarlanması.

Harlow için yapılmış olan tasarım rehberi, 2006 yılında hazırlanan Harlow Yerel Planına uygun hazırlanmıştır. Bu tasarım rehberleri komşuluk grubunu temsil eden katılımcılar da olmak üzere, paydaşların bir dizi atölye çalışması sonucu aynı zamanda politika, mimari ve kentsel tasarım, geliştirme kontrol, ulaşım ve karayolları planlaması, koruma ve kültürel miras, erişilebilirlik, suç ve yangın önleme, peyzaj ve biyolojik çeşitlilik gibi konularında da uzmanlardan yardım alınmıştır. Rehberin herkesin anlayabileceği bir dilde yazılması amaçlanmıştır. Aslında bu çalışma 1997 Essex tasarım rehberinin yerini almak ve Harlow'a özel daha detaylı bir çalışma yaratmak amacıyla yapılmıştır. Karayolları konusunda Essex Bölge Konseyi tarafından fikir alınmıştır. Böylece bir plan kademelenmesinin ve hiyerarşinin söz konusu olduğu söylenebilir. İngiliz geleneğine bağlı üretilen tasarım rehberlerinin en önemli özelliklerinden biri de yasal çerçeve içerisinde, teoriye dayalı planların geliştirilmesidir.



Şekil 38. Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011

Harlow tasarım rehberi konut alanlarını, onların alt merkezlerini ve ticari alanlarını kapsar. Projenin en önemli özelliklerinden biri mevcut kimliği koruyarak, boş

The map illustrates the urban layout of Harlow, Essex, with various areas and infrastructure labeled. The legend on the right side of the map provides a key for the symbols and patterns used.

Legend:

- Residential Areas (diagonal hatching)
- Industrial Areas (cross-hatching)
- Workshops & Service Industry (horizontal hatching)
- Town Centre (vertical hatching)
- Major Neighbourhood Centres (diagonal hatching with dots)
- Neighbourhood Sub-Centres (dots)
- Industrial Centres (circles with dots)
- County College (CC)
- College of Further Education (FE)
- Secondary Schools (S)
- Primary schools (J)
- Special Schools (SS)
- Radial & Orbital Roads (thick solid line)
- Town Radial Roads (thick dashed line)
- Major Town Roads (thin solid line)
- Minor Town Roads (thin dashed line)

Map Labels:

- TEMPLE FIELDS
- OLD HARLOW
- THE STOW
- HARE ST
- BUSH FAIR
- STAPLE TYE
- POTTER ST
- CC (County College)
- FE (College of Further Education)
- S (Secondary Schools)
- J (Primary schools)
- SS (Special Schools)

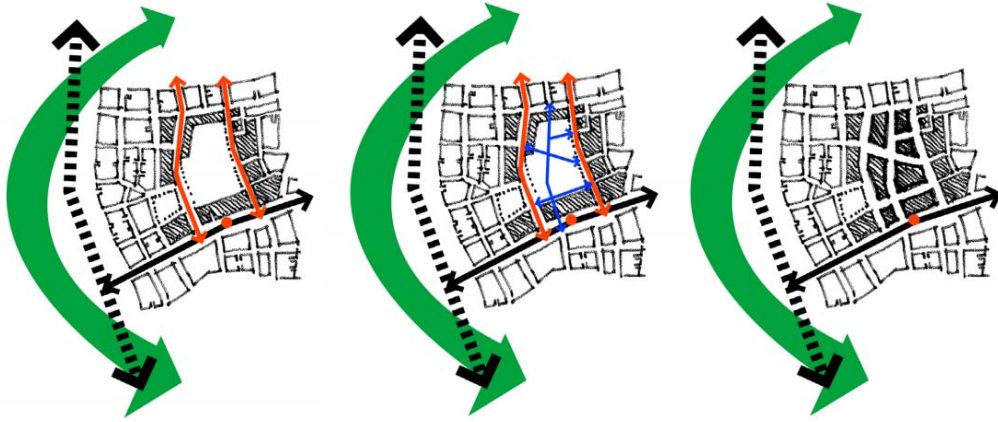
Kaynak: 'The Design of Harlow', F. Gibberd, 1980

- Kompakt gelişimin sağlanması
- Doğal ve tarihi çevrenin entegrasyonu
- Yeşil alan sisteminin bütünlüğü
- Ulaşım sirkülasyonunun sağlanması
- Komşuluk merkezlerinin rolü ve formu

- Konut kalitesinin artırılması
- İyi organize edilmiş kentsel mekanlar (Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011).

Prensip1: Kompakt Gelişim

Ulaşılabilir ve kimlikli mekanlar kompakt olarak gelişim göstermelidir. Yeni gelişme Harlow'un karakterini yansıtan farklı komşuluk bölgeleri ve farklı dokular üzerinde durmalı ancak mevcut yerleşmelerin olduğu gibi uzantılarının oluşturulmasından da kaçınılmalıdır.



Şekil 40. 'Yerleşme yakındaki ana güzergahlar ve toplu taşıma noktaları', 'Otobüs durakları, kamusal mekanlar ve diğer önemli noktalara yayanın kolayca erişiminin sağlandığı tasarımlar', 'Kamusal alanlar yaratan, çevre bloklarının oluşturduğu temel doku'.

Kaynak: Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011

Prensip 2: Hareket Ağı

Kompakt bir yerleşme düzeninin sağlanabilmesi için hareket ağının en doğru bir şekilde kurulması gerekir. Bunu destekleyen tasarım prensipleri de aşağıda verilmiştir:

- Yeni yapılar ile mevcut yapılar arasında güçlü bir bağın oluşturulabilmesi için yeni yapıların ulaşım ağına sağlam entegre edilmesi;
- Doğal çevreye yanıt vererek ve peyzaja vurgu yaparak gelişim;

- Farklı karakterdeki yollar arasında güçlü bir hiyerarşi sağlamak;
- Doğrudan sokak ile entegre yaya ve bisiklet ağı kurmak;
- Gelecekteki büyüme ve gelişmeler göz önünde tutularak bağlantıların kurulması.

Prensip 3: Toplu Taşıma

İyi düzenlenmiş duraklar ile toplu taşıma herkes için bir alternatif olarak düşünülmeli ve tasarlanmalıdır.

- Ulaşımda oluşturulan yeni tasarımlar doğrudan mevcut ağa entegre edilmeli ve bu güzergahlar tasarım sürecinin erken aşamalarında tespit edilmelidir;
- Otobüs durakları, otobüs ağı içinde kolay erişilebilir konumda olmalı ve mümkün olduğunca ortak hizmet alanlarına yakın yer seçmelidir;
- Karayolları idaresi tarafından yolculara gerçek zamanlı yolcu bilgilendirme sistemi oluşturulmalıdır;

Prensip 4: Bisiklet ve Yaya Yolu

- Yaya ve bisiklet yolları şehir merkezi ve konut alanları arasında güvenli bir güzergah içinde akmalıdır;
- Yaya ve bisiklet yolları şehrin yerel sokak ağına entegre edilmelidir;
- Metro hatlarında uygun bölgelerde yayalar için güvenli hemzemin geçiş imkanları sağlanmalıdır;



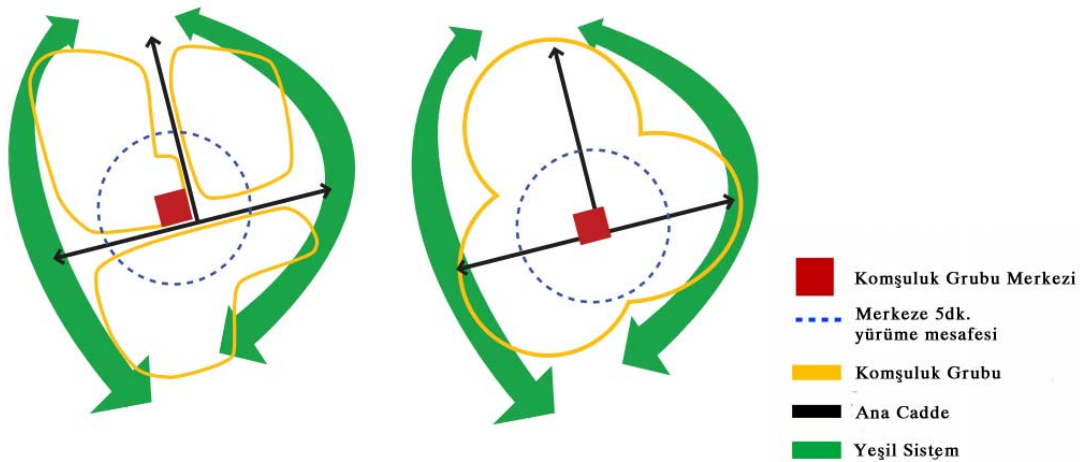
Şekil 41. Newhall, Harlow’ da Ulaşım Ağına Paralel Olarak Geliştirilen, Her Zaman Güvenli Olan Bisiklet Yolu

Kaynak: Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011

Prensip 5: Mevcut Konut Merkezlerinin Geliştirilmesi

Mevcut konut alanı merkezlerinin geliştirilmesi için:

- Mevcut karakterin ve yerel kimliğin güçlendirilmesi,
- Uygun ölçekte düzenlemeler,
- Uzun yapıların belli yerlerde konumlandırılmasıyla merkezlerin okunabilirliğini artırmak,
- Zemin kat ticaret, üst katların konuta ayrılmasıyla, karma kullanım ile hem gece hem gündüz kullanımının en üst seviyeye getirilmesi,
- Ölü cephelerin zemin katlarında kamusal mekânlara bakan kısımlarının işlevlendirilerek aktif kullanıma dönüştürülmesi,
- Kamusal mekânlar yaratılırken insan ölçeğinin dikkate alınması ve aidiyet hissinin verilmesi,
- Merkezlerin çevre komşuluk birimleri ile ilişkisinin güçlendirilmesi, bunun için yaya ve bisiklet yolu bağlantılarının kullanılması,
- Otopark alanlarının sokak manzara alanlarını engellemesinin önüne geçilmesi,
- Güçlü sokak mobilyaları, peyzaj ve yer döşemeleri kullanılarak kamusal alanların zenginleştirilmesi gibi başlıca maddeler yer alır (Harlow Council, 2011).



Şekil 42. Mevcutta Komşuluk Grubu ve Merkezi'nin Kesintiye Uğradığı Noktalar ve Önerilen Şema

Kaynak: Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011



Şekil 43. Stow Komşuluk Grubu Merkezi ve Potter Street Yerel Merkez Örneği
Kaynak: Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011

Prensip 6: Çalışma Alanlarının Geliştirilmesi

Kentsel çalışma alanlarının geliştirilmesi için:

- Binaların geliştirilmesi,
- Bu yapıların yakınında yer alan kamusal mekânların güçlendirilmesi,
- Konut alanları, açık alanlar ve merkeze ulaşımın güçlendirilmesi gereklidir.

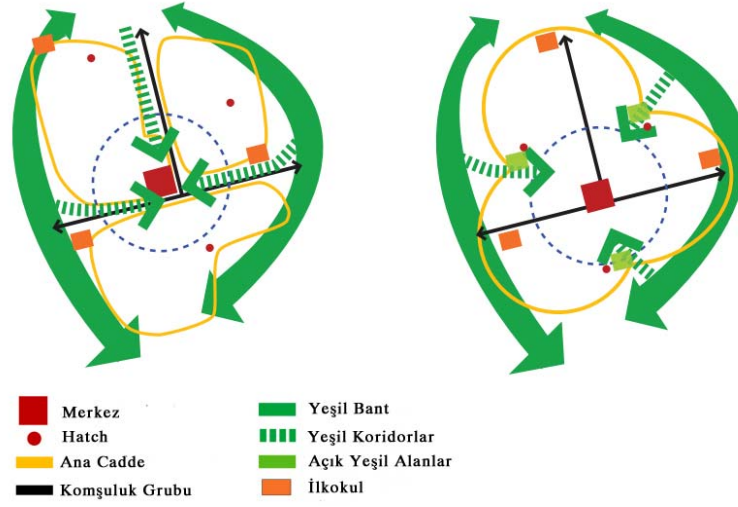


Şekil 44. Otoparkı Yer Alan Aktif Cepheler ve Batıda Yer Alan Çalışma Mekanları
Kaynak: Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011

Prensip 7: Yeşil Alan Sisteminin Güçlendirilmesi

- Alanın peyzaj karakteri ile uyumlu gelişmelerin sağlanması,
- Yeşil bantların kırsal alanlar arasında güçlü bağlantı kurması,

- Üst ölçek planlardan referans alarak ve vista noktaları da göz önünde bulundurularak yeşil alan koridorlarının oluşturulması yeşil alan ana prensiplerini oluşturur.



Şekil 45. Mevcut Mekansal Organizasyon ile Olması Gereken Mekansal Organizasyon Şeması

Kaynak: Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011

Prensip 8: Komşuluk Grupları

- Geniş ölçekte birbirinden farklı karakterde komşuluk gruplarının oluşturulması,
- Mimari stil ve yapı malzemeleri ile hedeflenen karakterin yaratılması,
- Konut alanları kompakt ve kolay tarif edilebilir olmalıdır,



Şekil 46. Harlow' un Kimliğini Yansıtan Renk ve Malzemedeki Özgür Bırakılmış Eski Yapılar ve Benzer Mimari Yapıya Sahip Yeni Konut Alanı Örneği

Kaynak: Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011

- Yapılar çevredeki yapıların karakteri dikkate alınarak tasarlanmalı ve monotonluktan kaçınılmalıdır,
- Yapıların girişi komşuları rahatsız etmeyecek bir biçimde ve güvenli olmalıdır,
- Otoparklar, Harlow Yerel Planı Otopark Yönetmeliğine uygun olarak tasarlanmalıdır,
- Her yapı için özel açık alanlar yer almalıdır, bunlar özel bahçe, balkonlarla sağlanmalıdır,



Şekil 47. Harlow, Konut Alanı Tasarım Örnekleri

Kaynak: Harlow Design Guide, Harlow Council, 2011

İngiliz sistemi tasarım rehberlerine güncel bir örnek olan Harlow Tasarım Rehberi hazırlanırken İlk tasarım rehberi olan ve 1973 yılında hazırlanan daha sonra da üzerinde yenilikler yapılan Essex Tasarım Rehberi incelenmiş. Etkili bir çalışma için aynı zamanda yarım gün interaktif atölye çalışma düzeni oluşturulmuştur. Aynı zamanda rehber hazırlanırken 2006 tarihli Harlow Yerel Planı da dikkate alınmıştır. Harlow tasarım rehberi İngiliz sistemine ait hiyerarşiyi yansıtan bir projedir.

3.2. Bölüm Sonucu

İngiliz sistemi üzerinde Amerikan tasarım kontrollerinin etkisi, John Delafons tarafından tasarım adına yapılan çalışma ile desteklenmiştir. Delafons İngiliz sisteminin zayıf tasarım politikalarını eleştirmiştir. Delafons, Amerikan tasarım politikalarının detay planlarıyla çok ilgili olmadığını aksine, yerleşik alanın geliştirilmesi ve kimliğiyle daha çok ilgilendiğini savunur (Delafons, 1990'dan aktaran, Punter, Carmona, 1997).

Amerikanın tasarım kontrollerinin İngiliz tasarım kontrolleri üzerindeki etkisi, doğrudan Londra, Docklands da hissedilmiştir. Burada Amerikan katılımcılarının karşılaştığı sahne, parçalı kentsel ve peyzaj tasarımları olmuştur. İngiliz şehir planlaması adına onların kentsel tasarımdaki boşlukları doldurma ve kamusal mekânları artırma amaçlı girişimleri büyük ölçekli aydınlatma girişimleriydi. Örneğin Stuart Lipton' un Londra'daki Broadgate Ofis Kompleksleri ve Heathrow Havaalanındaki Stockley Ticaret Parkı gibi (Punter, Carmona, 1997).

Birleşik Krallıkların gelişim planları, tasarım politikalarının gelişimi adına pek çok işareti içerir. Kaliteli politikalar oluşturulması adına gerekli anahtar maddeler aşağıda verilmiştir:

- Bütün yazılı politikalar, yerellik üzerinde durarak, genel kamu değerlerini ifade etmeye teşvik edilmelidir.
- Politikalar, geleceğin şehri ve stratejileri düşünülerek oluşturulmalıdır.
- Politikalar prensiplerin bir parçası olarak geliştirilmeli ve geniş bağlamsal, kamusal alan faktörlerinin benimsenmesi gerekir.
- Rehber yazılırken kullanıcı-dostu bir dil kullanılmalıdır.
- Başarılı kentsel tasarım rehberleri için kurumsal bağlılık ve rehberin geniş kitlelere ulaşması önemlidir (Punter, 1996).

Yapılan incelemeler sonucun İngiliz geleneğine bağlı rehberlerde, daha çok politikalar oluşturulması üzerinden gidildiği görülmektedir. Bu politikaların altını dolduran maddeler ile tasarım rehberleri oluşturulur. Amerikan sisteminde ise kapsamlı ve eskizlerle detaylandırılmış tasarım rehberleri söz konusudur. Ancak

günümüzde her iki sistem de daha geniş kapsamlı çalışmalar ile benzeşmeye başlamıştır.

Tablo 6. İzin, Plan, Rehber ve Ön Rehber Gelişim Sürecinin ABD ve İngiltere Kıyaslaması Kaynak: Punter, 1999.

	ABD	BİRLEŞİK KRALLIK
Plan Yetki İzinleri	Genel İzin.	Yapı İzninden Bağımsız Planlama İzni.
Gelişmeyi destekleyen acil kararlar	Serbest	Değil
Kamusal Danışma	Mekân sakinlerinin bilgilendirilmesi ve uygulama öncesi bazı toplantılara katılım.	Mekân sakinlerinin bilgilendirilmesi ve kamunun karar alma sürecine dahil edilmesi.
Yerel Plan	Kapsamlı Planlar	Belediyeler çapında sistematik politikalar.
Tasarım Rehberleri	Komşuluk Birimi Plan ve Rehberleri	Plan İçinde Politikalar
Tasarım Tavsiyeleri	Bölge ve Komşuluk Grubu Tasarım Rehberleri	Rehberlerin Notlarında Çeşitlilik
Teknik İnceleme-Raporlama	Planlama Departmanı, danışır ve rapor hazırlar	Planlama Departmanı, danışır ve rapor hazırlar
Diğer Danışma Organları	Çeşitli danışmanlıklar	Özel konularda eğitilmiş danışmanlar
Tasarım Çerçevesi	Tasarım komisyon ve duruşmalarında vazgeçilmez	Vazgeçilmez
Tasarım Çerçevesine Bağlı Projeler	Seçilmiş büyük projeler veya bölge kontrolleri	Hepsi
Karar Vericiler	Tasarım Komisyonu, Özel Bölge Komisyonu, Duruşma Yöneticisi	Konsey Alt Komitesi
Komitenin Görevi	Yok	Alt komite kararını onaylar
Müracaat	Şehir Konseyi, Devlet arazi Kullanım Kurulu	Merkezi Yönetim İdarecileri ve Mahkeme

Amerikan bölgeleme sistemi ve İngiliz gelişim kontrol sistemleri tamamen farklı olmalarına rağmen Amerika Birleşik Devletleri'nde son 20 yıldaki değişimler bu iki sistem yaklaşımını birbirine daha yakın hale getirmiştir. Amerikan belediyelerinin tasarım sürecini resmileştirmesi, İngiliz otoritelerinin yasal gelişim planları içinde tasarım politikalarını işlemesi de bu iki sistemi birbirine yakınlaştırmaktadır (Punter, 1996).

Amerikan geleneğindeki bölgeleme yönetmeliğindeki anahtar farklılık, pek çok ek çalışmayı gerektiren, yasal gereksinimlere (arazi kullanım, bina boyutları, otopark vs.) ihtiyaç duyulmasıdır. İngiliz sistemi bu mekanizmalara sahip değildir. Tasarımcıların çoğu tasarım kalitesi için bu bileşenleri bir anahtar olarak görmemekte, bu da tasarım kontrollerini daha etkisiz hale getirmektedir. Teoride bölgelemenin yokluğu içerik olarak tasarımların daha özel olabilmesi için büyük esneklik getirmektedir. Çok az Amerikan kentsel tasarımcısı bölgelemeyi kentsel tasarım için efektif bir tablo olarak kullanır. Ancak pratikte bu tür esneklikler, karı maksimize etmek isteyen aktörler tarafından istismar edilmekte ve bu kötü sonuçlar doğurmaktadır. İngiliz kentsel tasarım prensipleri ve planlama politikaları, Amerika'da şu an özellikle kent merkezlerinde somutlaşan bina formları, açık alanlar içeren benzer tasarımları hayata geçirmekte çok fazla başarılı olamamıştır.

4. TÜRKİYE’DEKİ UYGULAMALARA ÖRNEK OLARAK İZMİR- KEMERALTI ÖRNEĞİNDE KİMLİK VE TASARIM REHBERİ İRDELEMESİ

Yıllar geçtikçe kentsel mekânlarda yer alan katmanların üzerine yenileri eklenir. Bu katmanlar soyuttur doğrudan görülemez ancak kişilerin zihninde pek çok anıda, olayda kendilerine yer bulurlar. Bu da o yerleşmenin imajını şekillendirir. Ancak zaman mekâna farklı anlamlar katarken o mekanın kimliğinin değişmesine de neden olabilmektedir. Birçok yerleşme bu sorunla karşı karşıya kalırken çalışma alanı olan Kemeraltı büyük ölçüde kimliğini oluşturan belli özelliklerini korumayı başaramıştır. Ancak ne var ki aşağıda değinildiği gibi birbirini tetikleyen faktörler mekânda değişimlere neden olmuştur. Popülasyon hareketleri mekanı doğrudan etkileyen ana faktörlerden biridir. Kentsel tasarım rehberleri; kimliği olmayan bir mekâna senaryolar üretilerek, üst ölçek kararlara sadık kalarak bir kimlik şekillendirmekte ya da mevcutta bir kimliğe sahip olan fakat çeşitli nedenlerden dolayı kimliği hasara uğrayan mekânların yeniden şekillendirilmesinde rol oynamaktadır. Kemeraltı kentsel merkez için ikinci durum söz konusudur.

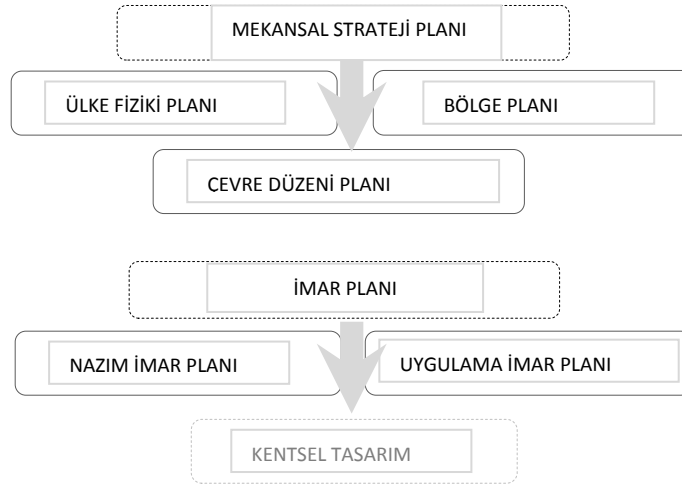
Türkiye’de Kentsel Tasarım Uygulamaları ve Yasal Çerçeve

Planlama kavramsal olarak bir hedefe ulaşabilmek amacıyla, harekete geçmeden önce yapılan hazırlıklar, karar verme, seçim yapma sürecidir. Planlama harekete, eyleme öncülük yapacak olan düşünce sistemini oluşturur ve böylece eyleme öncülük eden kuramsal, teorik, varsayımsal yapıyı getirir, düşünce tarzını saptar (Suher, 1996’ dan aktaran Sinan, 2004).

Türkiye’de 3194 sayılı İmar Kanunu’nun yürürlüğe girdiği 1985’den günümüze önemli gelişmeler olmuştur. Bunun yanı sıra kanun bazı alanlardaki eksiklikleri, 1999 yılında yaşanan Marmara ve Düzce depremleri, zaman içinde uluslar arası ve ulusal düzeyde ortaya çıkan yeni koşullar yeni bir yaklaşımı gerekli kılmıştır (Türk, 2004).

Türkiye’de 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanununda planlama ‘Bayındırlık ve İskan Bakanlığının sorumluluğunda ilgili belediyeler ya da mücavir alanlar dışında valilikler tarafından yapılmaktadır’ tanımı getirilmiştir. Ancak 2011

yılında çıkan 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile birlikte Bayındırlık ve İskan Bakanlığı kapatılmış, yetki yeni kurulan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na geçmiştir. Ancak İmar Mevzuatına bu değişikliklerin henüz yansıtılmamış olması nedeni ile mevzuatta halen eski tanımlar yer almaktadır.



Şekil 48. Türkiye’de Plan Kademeleri

Yukarıdaki şemada plan kademelenmesi içerisinde yer alan plan türleri, kendi üstünde yer alan üst ölçek planlardan veri almak durumundadır. Şemanın sonunda kentsel tasarımın plan kademelenmesi içinde yer alması gereken kademe belirtilmiştir ancak konuyla ilgili yasal olarak bir tanım mevcut değildir.

Kentsel Tasarımın eğitim programları üzerinde kavramsallaşma ve tanımlanmasındaki gelişmelere karşın, Kentsel Tasarım ile ilgili yasal mevzuat oluşturulamamış, meşruiyet alanı sağlanamamıştır. Kentsel Tasarım Projeleri adı altında üretilen ve uygulanan örnekler, son olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından, çok sayıda uzman çalıştırılan ve çalışmalarını hala sürdüren, İstanbul Metropolen Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) kurulması da bu konuda katkı sağlayamamıştır (Çubuk, 2009).

Yeni dönemde yapılan uygulama örnekleri şehircilik uygulamaları içinde, “Kentsel Tasarımın bir düzenleme aracı” olarak yerini almaya başladığını göstermektedir. Yerel Yönetimler bünyesinde, Kentsel Tasarım Birimleri kurulmakta, projeler yapılmaktadır. Ama bununla birlikte, yapılan uygulamaların gerçekten Kentsel

Tasarım Uygulamaları olup olmadığının yanıtını vermek için ciddi olarak, elde edilmiş biçimi, koşulları, hangi hedefte ve hangi amaçla yapıldıklarının incelenmesi ve sonuçlar çıkartılması gerekmektedir. Ne yazık ki, bugün gerçekleştirilen kentsel tasarım projeleri, genel çizgide (istisnalar dışında) “kentsel projeler” olmanın ötesine geçebilmiş değildir (Çubuk, 2009).

4.1.1. Kentsel Tasarım’ın Yasal Konumu

Türkiye’de kentsel tasarımın yasal konumunu inceleyebilmek için konuyla ilgili 3194 sayılı mevcut İmar Kanunu’nun incelenmesi gerekmektedir. İmar Kanunu’nda genel hükümler başlığı altında, 5. Maddede nazım imar planı, uygulama imar planı, yerleşme alanı, imar adası, imar parseli gibi çeşitli tanımlara yer verilmiş fakat kentsel tasarım tanımından hiç bahsedilmemiştir. Buradan da anlaşılabileceği gibi “kentsel tasarım” yasal boyutta tanımlanmamıştır (Sinan, 2004).

Uygulama İmar Planında şu şekilde bir tanım yer almaktadır: “Onaylı halihazır haritalar üzerine, kadastral durum, jeolojik bilgiler ve afet verileri işlenmiş olarak nazım imar planı kararlarına uygun biçimde, doğal, kültürel ve tarihi mirasın korunması, afete karşı dayanıklı ve sağlıklı yapılaşma oluşturma, enerji verimliliğini artırma ilkeleri gözetilerek hazırlanan, arsa ve arazi düzenleme sınırlarını, uygulama için gerekli imar programına esas olacak uygulama etaplarını ve esaslarını, çeşitli bölgelerin yapı adalarını, parsellerini, bunların kullanım kararlarını, yoğunluk, alan büyüklüğü ve ölçülerini, düzenini, yaya ve trafik yollarını, yolların eğimlerini, köprüleri, geçitleri, meydanları, umumi hizmet alanlarını, peyzaj alanlarını ve yapılaşmaya ilişkin taban alanı kat sayısı, yükseklik, yaklaşma mesafeleri, ön ve arka cephe hatları gibi tüm bilgileri ayrıntıları ile gösteren raporuyla bütün olan plandır.”

Buradan anlaşılabileceği üzere kanunda tarif edilen en küçük ölçek 1/1000’dir. Günümüzde halihazır ve imar planlarının 1/1000 ölçekte hazırlandığı da düşünülürse böyle bir ölçekten tekil bina bağlamında 1/50 ölçeğe çıkıldığında elbette ki kentsel bağlamda ideal sonuçlar doğurmamaktadır. Bu da kentsel tasarımın şehircilik ve mimarlık disiplinleri arasında oluşturduğu varsayılan köprünün ne denli önemli olduğunun bir kanıtıdır (Sinan, 2004).

hazırlaması için Le Corbusier ile anlaşmaya gidilmiştir. Buna göre Anafartalar Caddesi 24,5 m'lik bir caddeye dönüşecek ve cadde boyunca düzenlenecek 600-750 m²'lik parseller üzerinde 15,8 m yüksekliğinde yapılar yer alacaktı (Temiz, 2001). Ancak ticaretin örgütlenme yapısı Kemeraltı için öngörülen mekân temsiline direnmiştir. Ticaret etkinliğinin küçük esnafa dayanan yapısının yüzyıllar içinde biçimlendirdiği mekân bu karşı koyuşu sağlamıştır.

Merkezin heterojen yapısı, 1950'lerden sonra göçle gelen grupların katılımıyla daha da çeşitlendi. Düşük gelirli gecekondu nüfusunun yeni bir tüketici grubu olarak ortaya çıkışıyla birlikte perakende ticaret üretim faaliyetinin yerini alarak ya da onunla birlikte hanlara yerleşmiştir. Üst gelir gruplarının 1970'lerde bölgeyi terk etmesiyle burası bir çöküntü bölgesi haline gelmeye başlamıştır. 1980'lerin korumacı söylemi 1990'lı yıllarda yerini 'sağlıklaştırma ve yenileme' söylemine bırakmıştır.

4.2.1. Çalışma Alanı Morfolojisi

Hem kale, hem de iç liman, Kemeraltı'nın karakteristik özelliklerini belirleyen en önemli faktörlerdendir. Kemeraltı Çarşısı'nın yay biçiminde oluşu, Roma dönemindeki bu iç limanın rıhtımına göre şekillenen bir yerleşimin izleri olarak görülebilir.

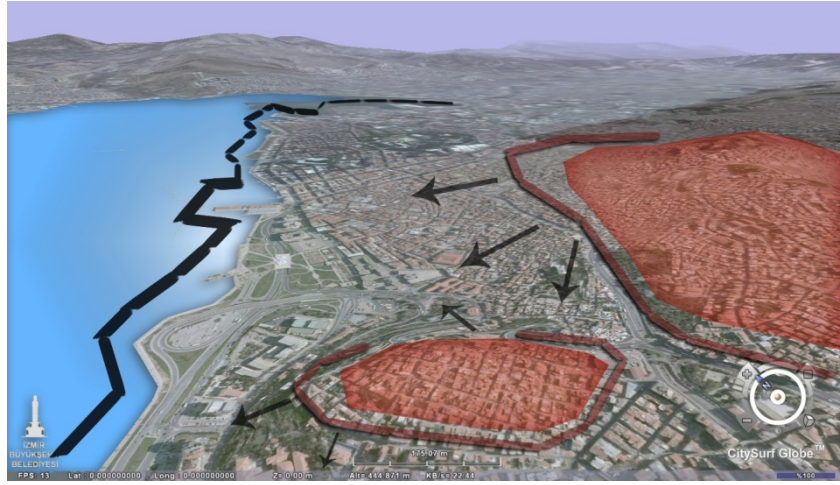


Şekil 50. 16. yüzyıl Kemeraltı

Kaynak: <http://www.e-kemeralti.com/han.html>

Anafartalar Caddesi, liman ile tepeye doğru eğimin yükselmeye başladığı alan içinde yer almakta ve ticari faaliyetlerin en yoğun olduğu bölgelerden biri olarak

sayılmaktadır. Kent merkezinin morfolojisinin oluşumunda en önemli faktörler olarak sınırlayıcı nitelikteki liman, eğimin arttığı yönde yoğunlaşan konut işlevine sahip yapılar ve kale yer almaktadır. Topografyanın bu denli zorlayıcı olduğu alanda, yapılar dar sokaklar üzerinde şekillenmiş bu da merkezin doku karakterine yansımıştır. Alanın, özellikle gündüz zaman diliminde aktif kullanım yoğunluğu dokuya yansımıştır ancak gece nüfusu ticari mekan olma özelliğinden dolayı önemli ölçüde düşüktür.



Şekil 51. Doğal Sınırlayıcılar

Kent makroformunun oluşumunda doğal sınırlayıcılar dışında bazı toplumsal hareketler, nüfus ve ekonomideki değişimlerde etkili olmuştur. Kemeralı kent merkezi 19. Yüzyılda, ticaretin örgütlenmesindeki değişimler ile doğan mekânsal pratiklerin izleri ile oluşmuş bir mekân şeması taşıyordu. Bu şema kent merkezine ışınsal olarak saplanan kervan yollarından oluşmuştu. Her bir kervan yolunun ilişkili olduğu ticaret biçimi o yol çevresinde yer alan ticari etkinliğinin türünü belirliyor ve bu tür etkinliğe özgü bir ticaret yapısı tipolojisi merkezin o bölümünde yoğunlaşıyordu. Bu gelişmeler de kendini kentsel mekanın doku ve karakterinde belli ediyordu.

Karakterini ve silüetini limanın belirlediği Kemeralı eskiden kıyıyla bütünleşik ve gezenlerin her noktadan denizi hissettiği bir mekândı ancak günümüzde bundan söz etmek mümkün değildir.



Şekil 52. 1.Büyük Vezir Han, 2.Ok Kalesi, 3.Menemen İskelesi, 4.Kızlarağası Hanı, 5.Hisar Camii, 6.Kara Han, 7.Acemiler Hanı 8.Arnavut Hanı, 9.Demir Han, 10.Şadırvan Camii, 11.Kestane Pazarı Camii, 12.Başdurak Camii, 13.Barut Han, 14.Kemeraltı Camii, 15.İç Liman, 16.Bataklik

Kaynak: http://www.notmimarlik.com/download/kemeralti_fora.pdf

Yukarıdaki görselde yer alan kıyı bandı alanının eski görüntüsünü yansıtırken, zamanla bu önemli limanın faaliyetleri açısından kıyı bandının yetersiz görülmesi ile birlikte sahil şeridi dolgu malzeme ile doldurulmuştur. Böylece kıyı morfolojisi değişime uğratılmıştır. İlk kez gümrüklerin Fransızların elinde olduğu dönemde yapılan bu değişiklikler daha sonraları da pek çok kez tekrar edilerek kıyı morfolojisinin değişimine neden olmuştur.

4.2.2. Çalışma Alanı Kimliği

Kültürel farklılıkların doğurduğu faaliyetlerin oluşturduğu mekânsal kimlik farklılıkları, Kemeraltı'nı zenginleştiren en önemli unsurlardan biridir. Pek çok kimliği içinde barındıran Kemeraltı bu özelliğinden dolayı bir kültürel merkez olma özelliğini de kazanmıştır.



Şekil 53. Ticari Yapı-Sokak İlişkisi

Kaynak: http://wowturkey.com/t.php?p=/tr450/OrhunAlac_Hatali_restore.jpg

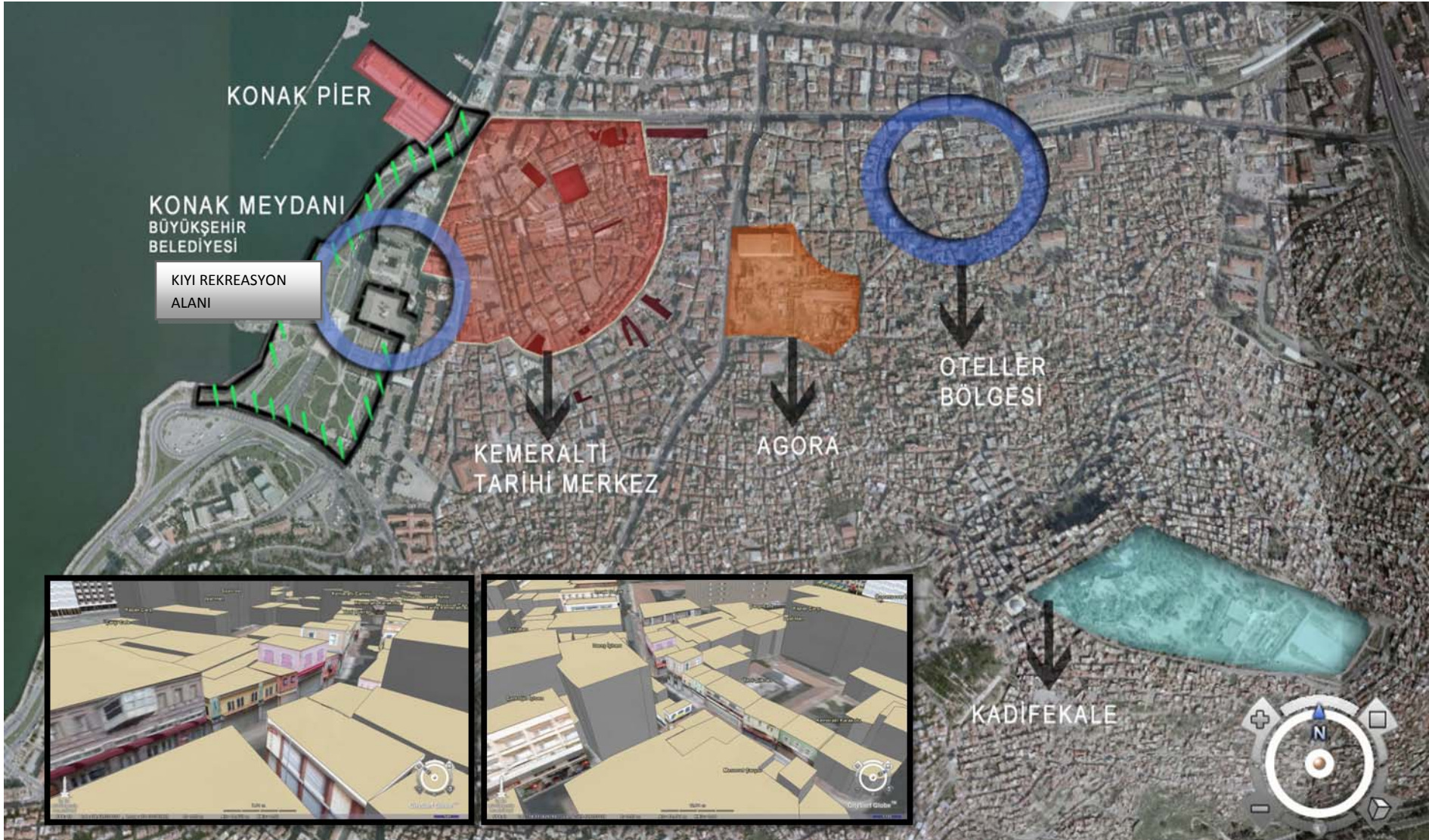
Mekânın tek değişmeyen ve en önemli kimliği geleneksel ticari merkez özelliği olmuştur. Ancak günümüzde bu kimliğin okunması tarihi binalar üzerine konulan ve bir kaos hissi yaratan ticari reklam ve ürünlerden dolayı çok mümkün olmamaktadır.

Tablo 7. Kemeraltı Bölgesine Ait Farklılaşan Kimlikler ve Özellikleri

FİZİKSEL KİMLİK	Silüet ve karaktere limanın etkisi, geçmiş eskilere dayanan değişik ticari faaliyetlerin mekanlara fiziksel olarak yansımaları, küçük ölçekli birbirine yakın yapılar, gelişmiş çevrelenmişlik ve sokak hissi ve hanlar, hamamlar, camiler, kiliseler, havralar ve şadırvanlar, oteller.
TARİHSEL KİMLİK	İzmir’ de liman, Hisar Camii’nin bulunduğu bölgeye kadar gelen İpek Yolu’nun en batı ucundaki ticaret merkezi, iç liman, oteller bölgesi.
SOSYO-KÜLTÜREL KİMLİK	1950’lere kadar: Çok kültürlülük, geleneksel merkez ve çevresindeki konut alanlarına yerleşen Müslüman ve Yahudi nüfus, kuzeyde gelişen Frenk mahallesine uluslar arası ticarete hakim olan Levantenlerle bunların aracıları olan Yunan ve Ermeni gruplar, 1950’lerden sonra iç göç ve mekanın kimliğinin zarara uğraması.
EKONOMİK KİMLİK	Zamanında dünyaya açılan liman, el zanaatçıları, çeşitli ticari faaliyetler. Günümüzde değişen dinamikler sonucu perakende ticaret faaliyetleri.
İŞLEVSEL KİMLİK	Ticaret, ibadet, konaklama, konut, turizm.

Eski tarihlerde Kemeraltı insanların çeşitli kaliteli mallara ulaşabildiği sonsuz seçeneğe sahip zengin bir ticaret alanıydı ancak göçler ile bozulan toplumsal yapı mekanın ticari kimliğini de etkilemiştir. Günümüzde çarşı daha çok düşük gelir gruplarına hitap ederken belli kısımları da ayakta kalma mücadelesi vermektedir.

Şekil 54. Kimliği Oluşturan Önemli Öğeler-1



Şekil 55. Kimliği Oluşturan Önemli Öğeler-2



4.2.3. Kemeraltı ve Çevresi İçin Düzenlenen Planlar

5000 yıllık bir geçmişe sahip olan ve İzmir 'in en canlı en renkli mekanlarından biri olan Kemeraltı, şehrin geleneksel alışveriş merkezi olma özelliğini taşımaktadır. Kemeraltı kentsel sit alanı 3. Derece arkeolojik sit alanı olmakla birlikte içinde 1. derece arkeolojik sit alanları ile birlikte doğal sit alanı da barındırmaktadır. Bu denli önemli ögeyi içinde barındıran tarihi kent merkezinin çeşitli dinamikler eşliğinde değişime uğraması kaçınılmaz olmuştur.

Zaman içinde Kemeraltı tarihi bölgesi pek çok sorunla karşı karşıya kalmıştır, bunların başında:

- Tarihi dokunun içinde yapılan çok katlı ve blok yapılar,
- Dokunun içinde yer alan, taşıt trafiği yaratan ve doku bütünlüğünü bozan katlı otoparklar,
- Taşıt kullanımı için çeşitli yolların genişletilmesi ve kat sayılarının arttırılması,
- Çeşitli nedenlerle 100'ün üzerinde tescilli tarihi yapının yıkımı,
- Dokunun tescilli ve uyumlu yapılar ile bir bütün olarak tanımlanıp korunmaması,
- Yapıların üzerinde yer alan ve aşırı görsel kirlilik yaratan reklam levhaları gelmektedir.

1984 yılından bu yana yürürlükte olan imar planının;

- Tescilli parsel ve binaları yeterince koruyamaması,
- Mevcut parsel ve yapı dokusu ile uyumsuz yeni yapılaşmalar önermesi,
- Mevcut parsel ve yapı dokusuna uygun olmayan müdahaleler önermesi (çıkamaz sokakların açılması, hanların içindeki avluların yeşil alan olarak gösterilmesi gibi),
- Taşıt trafiğini özendirici bir yaklaşım içermesi,
- Süreç içerisinde çevresindeki gelişmeler ve plan kararları ile uyumlandırılma gerekliliğinin doğuşu (hafif raylı sistem, Konak Meydanı düzenlemeleri vb.) gibi sorunları içermesi planın revizyonunu zorunlu kılmıştır (Konak Belediyesi, 2002).

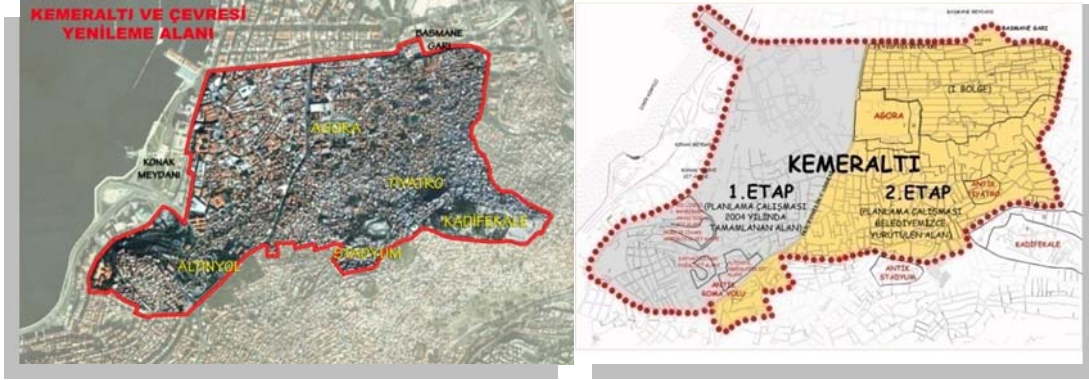
Bütün bu tespitler doğrultusunda plan çalışması dahilinde:

- 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı,
- 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı,

- 1/500 Ölçekli Uygulama İmar Planı,
- Noktasal olarak 1/100 ölçekli ayrıntılı, uygulamaya yönelik Kentsel Tasarım Projeleri,
- Uygulamaya yönelik ayrıntılı Kentsel Tasarım Rehberi ve tüm bu çalışmaları kapsayan Plan Açıklama Raporu ve Plan Notları hazırlanmıştır (Konak Belediyesi, 2002).

4.2.3.1. 1/5000 Ölçekli Plan Çalışması

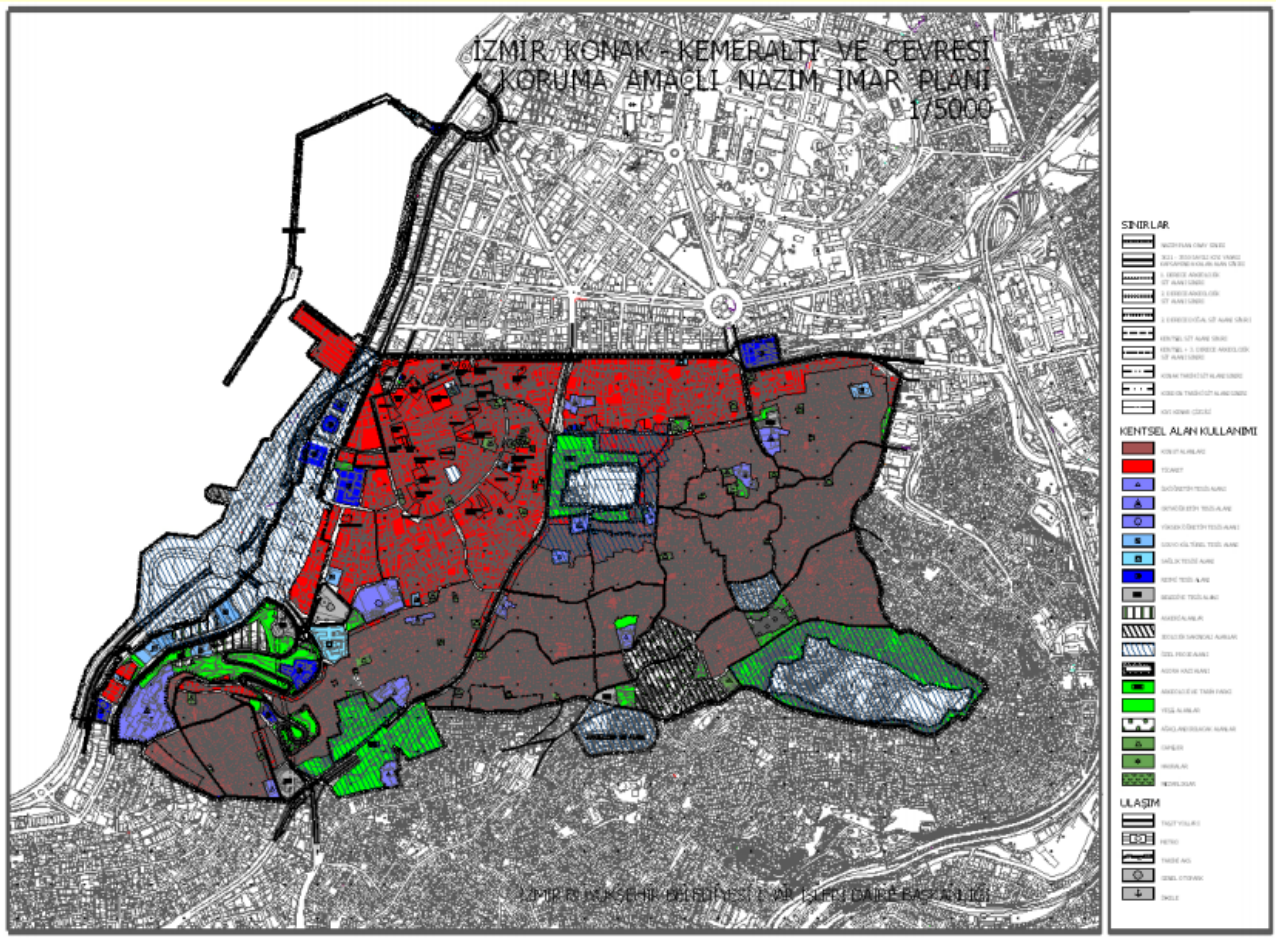
2000 yılında Konak Belediyesi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi arasında yapılan bir protokolle, “Tarihi Kent Merkezi”nin bir bölümünün planlaması işi Şehir ve Bölge Planlama Bölümüne verilmiştir. Bu süreçte öncelikle 270 hektarlık Kemeraltı Kentsel Sit, 3. derece Arkeolojik Sit Alanının tümü için 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı hazırlanmıştır.



Şekil 56. Kemeraltı Bölgesi Planlama Alanı Sınırı ve Etapları

<http://www.konak.bel.tr/haberler.php?isl=2155>

Söz konusu alanın büyüklüğü ve doğal, yapay ayrımlar dikkate alınarak çalışma 2 etaba ayrılmıştır. Konak meydanı ve Kemeraltı çarşısının da içinde barındıran 1. etap 160 hektarlık alanı kapsamaktadır. Yetkililer tarafından plan çalışmaları bu iki etapta yürütülmüştür.



Şekil 57. İzmir Konak Kemeraltı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı

Kaynak: <http://www.skb.org.tr/wp-content/uploads/2012/09.pdf>

1/5000 ölçekli İzmir Konak - Kemeraltı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 04.11.2002 tarih ve 05/85 sayılı kararı ile onanmıştır.

4.2.3.2. 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı

Planlama sürecinde öncelikle Üniversite ile eşgüdüm içinde, İzmir Büyükşehir Belediye'si tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı onanarak yürürlüğe girmiştir. 2002 yılı sonunda büyük ölçüde tamamlanan plan çalışması Konak Belediyesi, İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ve İzmir Büyükşehir Belediyesinin onay süreçlerinin ardından 2004 yılında yürürlüğe girmiştir. İlk etaba ilişkin planın hazırlanmasının ardından, 2. Etap olarak tanımlanan İkiçeşmelik Caddesi ile Kadifekale arasındaki bölge için koruma planı çalışmaları Konak Belediyesi bünyesinde başlatılmıştır (Aydoğan, Kılıç, 2009).

Plan dahilinde yapılan çalışmalar sonucunda elde edilen plan notlarından birinde, 1/1000 plan ile 1/500 gibi alt ölçek planlar, kentsel tasarım rehberinin yetki sınırlarına vurgu yapılmaya çalışılmış ancak net sınırlar olmamakla birlikte içinde bulunulan bu durum ülke genelinde kentsel tasarımın belirsiz yasal konumunu kanıtlar bir şekilde ifade edilmiştir.

“KKASA (Kemeraltı Kentsel ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı) 1/5000 ölçekli Nazım Plan, 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı, plan notları, plan raporu, Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi ve Kentsel Tasarım Projeleri ile bir bütündür. Uygulamada 1/500 plan, kentsel tasarım rehberi ve diğer raporlarda yer alan hususlardan kitlenin parsel içindeki konumuna ilişkin hükümleri 1/1000 ölçekli plana esas teşkil edecek, diğer hususlar yol gösterici olacaktır” (Konak Belediyesi, I. Etap Plan Raporu).

Plan Vizyonları ve Temel İlkeleri

Plan yapımında aktif rol oynayan akademisyenler ve belediye ortaklığı sonucu plan vizyonları belirlenmiştir. Plan ve uygulama süreçlerini bir arada değerlendiren, Kemeraltı bölgesinin tarihi dokusunun korunmasını ve ekonomik olarak canlandırılmasını hedefleyen ve süreklilik taşıyacak bir model oluşturulmaya çalışılmıştır.

“ ‘Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu’ – ‘Geleneksel Kent Merkezinin Yeniden Canlandırılması’ projesinin temel hedeflerinden biri mekânsal korumayı sağlayacak kaynağı yaratmak, bu amaçla da öncelikli olarak bölgeyi ekonomik anlamada yeniden canlandırmaktır. Bu doğrultuda, tarihi merkez ve çevresi için yeni bir imaj oluşturmak, kent merkezini yerli ve yabancı kullanıcılar/ziyaretçiler için çekici hale getirmek ve bu yaya hareketliliğini ekonomik canlılığı sağlayıcı bir potansiyel olarak kullanmak amaçlanmıştır” (Aydoğan, Kılıç, 2009).

Yukarıda bahsedilen, genel vizyonu yansıtan tanımlamalar dışında planın temel görüşlerini yansıtan ifadeleri içeren bazı konularada değinilmiştir. Planlama çalışmasının temelini oluşturan ve proje yürütücüleri tarafından ulaşılması hedeflenen temel nitelikler aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.



Şekil 58. Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu Vizyon Şeması

Kaynak: Aydoğan, Kılıç, 2009'dan derlenerek hazırlanmıştır.

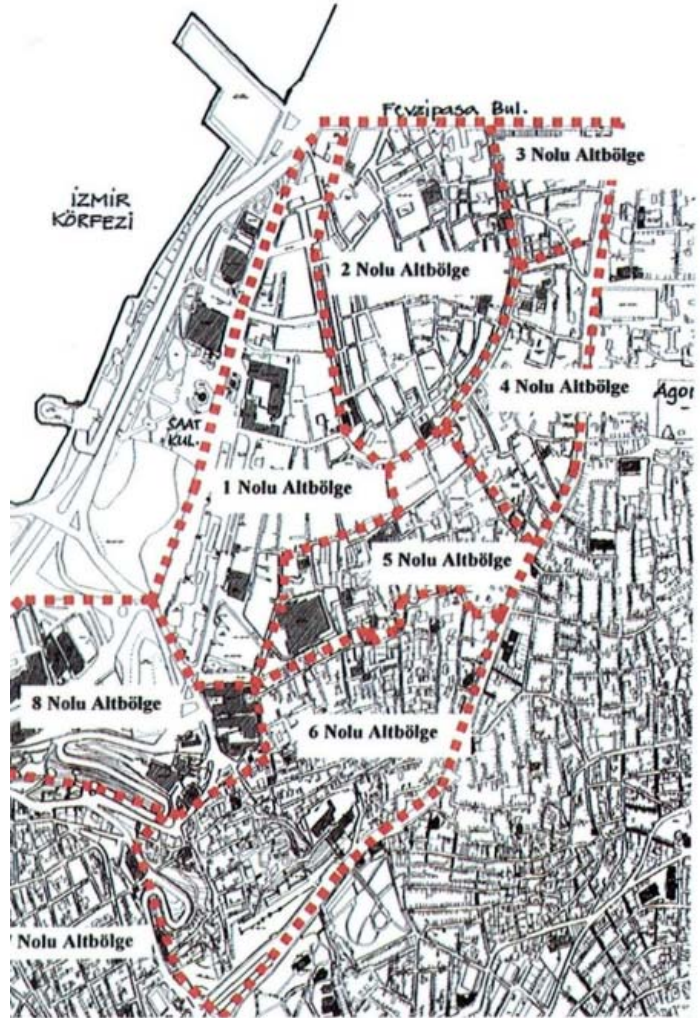
Halkın projeye katılımının sağlanması adına, proje sürecinde hazırlanan taslak projelerin halka anlatılması amacıyla Konak meydanında sergi düzenlemesi, proje kapsamında belediye binasında katılım toplantıları düzenlenmesi gibi çabalar görülmektedir. Aynı zamanda esnafın sürece dahil olmasını sağlamak amacıyla proje kapsamında bir dernek kurulmuştur. Planlama dışı araçlarla korumanın teşvikini sağlamak adına finansman sıkıntısını aşmaya yönelik çeşitli çabalarda bulunulmuştur. İlgili kurumlarla yapılan görüşmelerle belirli vergi ve harç muafiyetlerinin sağlanması; meslek odalarının (ticaret odası gibi) kaynaklarını bu alana yönlendirme çabaları bu kapsamda yapılan girişimlerdir (Aydoğan, Kılıç, 2009).

Projede aktif olarak yer alan akademisyen Ecemiş ve Kılıç'ın (2009) makalelerinde belirttiği üzere: “Bu büyüklükte bir alanda kısa vadede bütüncül bir uygulamanın yapılması (ekonomik nedenlerle) güçtür. Parsel bazında yapılan uygulamaların ise istenen geniş çaplı etkiyi yaratmayacağı düşünülerek özellikli bölgelere sokaklara ya da meydanlara ilişkin alt projeler düzenlenmiş, bu projelerin kısa vadede uygulamaya konulması için çalışılmıştır. Bu kapsamda, cephe iyileştirmesi ya da meydan düzenlemesi biçiminde gerçekleştirilebilecek tasarım projeleri de planla birlikte hazırlanmış ve sunulmuştur”.

Aslında bütün bu engeller yasal düzeyde kentsel tasarımın kavram olarak belirsizliğinin, pratikte mekana yansımalarıdır. Proje yürütücüleri tarafından, koruma faaliyetleri için ayrılan

sınırlı kamusal kaynaklarla, özellikle plan yapıldığı dönemde, özgün tarihi yapıların restorasyonu için gerekli kamu desteğinin verilmesi ve tarihi dokunun fiziksel olarak iyileştirilmesinin mümkün olmayacağı görülmüştür. O yüzden yerli mekan sahiplerini bilgilendirme yolu seçilmiş ve surece dahil edilmeye çalışılmıştır.

I. etap çalışması kapsamında bu bölge kendi içinde de alt bölgelere ayrılarak incelenmiştir. Alt bölgeler belirli ortak özelliklerden yola çıkılarak oluşturulmuştur. Belirlenen başlıklar altında bölgelerin sorunları saptanarak çözümler üretilme yoluna gidilmiştir. Neticede klasik planlama anlayışı içerisinde bir çalışma yolu izlenmiştir. Analiz ve sentez çalışmalarını takiben 1/5000 plan ve 1/1000 plan çalışmaları gerçekleştirilmiştir.



Şekil 59. I.Etap Planlama Alt Bölgeleri

Kaynak: Konak Belediyesi, 2002

1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı'nda plan hükümleri oluşturulurken, pek çok ayrı kategoride gruplandırılarak değerlendirme yapılmıştır. Buna göre plan notları 3 farklı başlık altında düzenlenmiştir:

- a. Genel Hükümler:** Bu kategorideki plan hükümlerinde, genel çerçevede planın kapsadığı konular, plan kademelenmesinde kurumların yetki sınırları belirtilmiştir.
- b. Onarım ve Koruma Koşulları:** Bu başlık altındaki plan hükümleri Tüm Planlama Alanı ve Doğal Sit Alanı olmak üzere iki alt başlık altında oluşturulmuştur. Anıtsal ve tescilli yapıları korumaya yönelik geliştirilen plan hükümlerini kapsar.
- c. Yapılanma Koşulları:** Bu kategorideki plan hükümleri, Arsa ve Yapılarla İlgili Hükümler ve Bölgelere Özel Yapılaşma Koşulları başlıkları altında geliştirilmiştir. Arsa Ve Yapılarla İlgili Plan Hükümleri: cephe özellikleri korunacak sokakalar, yapıların parsel içindeki konum ve büyüklükleri, tevhid-ıfraz koşullarını, bodrum katlar, cephe düzeni, pencereler, kapılar, cephe kaplamaları ve renkleri, çıkma ve cumbalar, balkonlar, çatılar ve reklam panoları gibi konuları kapsamaktadır. Bölgelere Özel Yapılaşma Koşulları konusu altında ise ticaret bölgeleri(geleneksel, çok katlı, pasajlı, iç avlulu) ve konut bölgeleri hakkında plan hükümleri geliştirilmiştir.

4.2.3.3. 1/500 Uygulama İmar Planı Ve Kentsel Tasarım Projeleri

Kemeraltı bölgesindeki plan çalışmaları kapsamında pek çok noktasal ölçekte kentsel tasarım projesi yürütülmüştür. Bu ölçekteki projelerin ilgi görmesinin başlıca sebebi, normal süreç içerisinde özellikle kentsel tasarımın sağlam yasal bir zemine sahip olmamasından kaynaklı, plan kararlarının hayata geçirilmesinin uzun bir sürece yayılması yer almaktadır. Gerçekleştirilmesi daha muhtemel bakıldığından, noktasal kentsel tasarım projeleri geliştirilmiştir. Böylece bir an önce hayata geçirilmesi planlanan alanlarda kentsel tasarım çalışmaları yapılmıştır. Bu tür bir çalışma yolu izlenmesine, Türkiye'de bu alandaki zorluklara karşı üretilen alternatif bir çözüm olarak bakılabilir.

- “1/500 ölçekli Uygulama İmar Planı'nda yapılaşma koşulları oluşturulurken tarihi kent dokusunun geçmişte sahip olduğu uyumlu mekansal bütünlüğün, mimari dilin korunması ve geleceğe aktarımının sağlanarak yaşatılması temel hedef olmuştur. Bu nedenle boş parsellere ya da mevcut olan yapılar yıkıldıktan sonra yerlerine yapılacak

yapıların ölçülerinin geleneksel sivil mimarlık örnekleri ile aynı özelliklerde olması önerilmiştir. Bu yapıların bahçe, iç avlu, pasaj, alt geçit vb. öğelerinin büyüklüklerinin, yapıların büyüklüğü ve oranlarının; yapı veya bahçelerinin sokaktan algılanışının dokunun özgün halini yansıtmaya önem verilmektedir” (Konak Belediyesi, 2002).

Bütün bu kararlar doğrultusunda belediye aracılığıyla hayata geçirilen bir takım projeler aşağıdaki gibidir:

- Kemeraltı 926 Sokak Kentsel Tasarım Projesi
- Abacıoğlu Hanı’nın fonksiyonunun değiştirilmesi ve restorasyonu
- Kemeraltı’nın ana caddesi olan Anafartalar Caddesi’nde zemin kalitesinin iyileştirilmesi ve cephe düzenlemesinin yapılması,
- Çarşı bölgesinin tamamında yağmur suyu drenajı ile ilgili sorunların çözülmesi, gibi altyapıya ilişkin kararlar
- Konak Meydanı Kentsel Tasarımı
- Agora Çevresi Kentsel Tasarımı
- Bölgeden alınan vergi ve harçların düşürülmesi,
- Mirkelamoğlu ve Karaosmanoğlu hanlarının restorasyonu (Aydoğan, Kılıç, 2009).

Bu projelerin kimi sonuca ulaşmış kimisi için ise henüz söz konusu değildir. Büyük ölçüde yol kaplamaları ve dış cephe boyamaları gerçekleştirilmiş ancak plan çalışmasında tanımlanmış bazı özelliklere rastlamak mümkün olamamaktadır. Aşağıda şekil 62’de söz konusu 926 sokak projesi, görsellerden okunduğu üzere cephe boyamaları ve yol kaplaması yenilenmiş, sokak mobilyaları getirilmiş parçacıl uygulamalara örnektir. Bir diğer örnek Şekil 61’de silüet çalışmasında bina yüksekliklerinde uyum, renk ve detaylarda harmoni yakalanmaya çalışılmış, zemin katlarda kepenk detayı güvenlik gereksinimine işaret etmektedir.



Kemeraltı, Büyükkaraosmanoğlu, Selvili ve Mirkelamoğlu Hanları Kentsel Tasarım Projesi

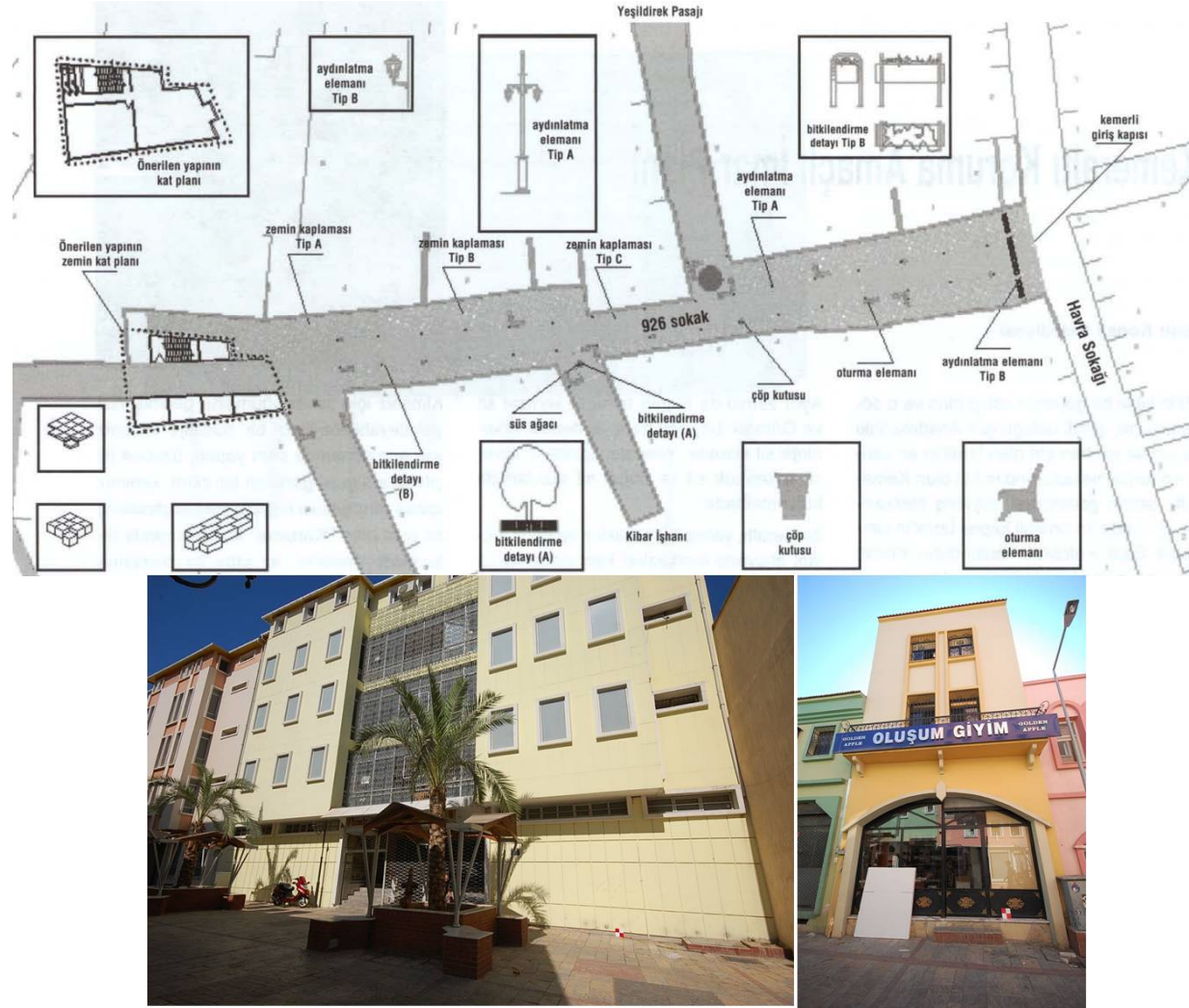
Şekil 60. Kemeraltı, Büyükkaraosmanoğlu, Selvili ve Mirkelamoğlu Hanları Kentsel Tasarım Projesi

Kaynak :Konak Belediyesi, “Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı”, Ege Mimarlık 2002/3.



Şekil 61 - Anafartalar Caddesi Cephe Düzenleme Projesi, Mevcut ve Öneri Kuzey Cephe Silüeti

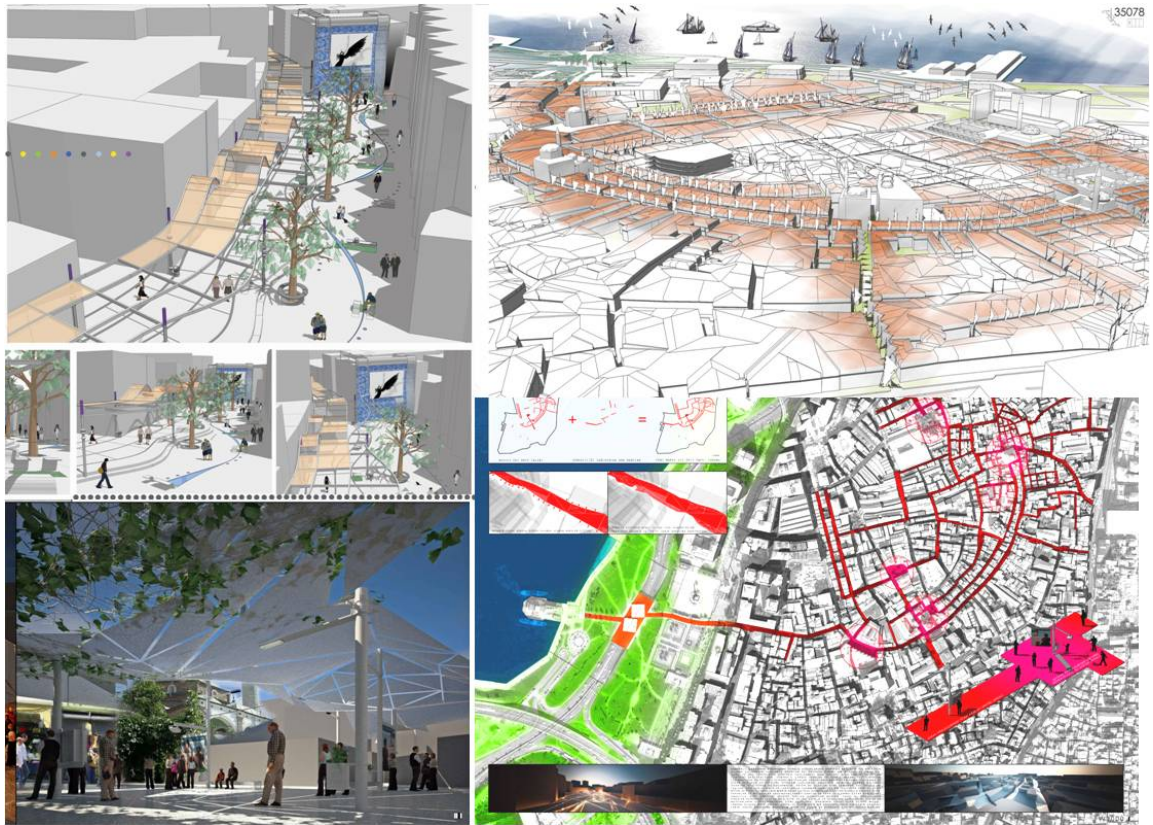
Kaynak: <http://www.skb.org.tr/wp-content/uploads/2012/09.pdf>



Şekil 62 Kemeraltı 926 Sokak Kentsel Tasarım Projesi ve Alanın Uygulama Görmüş Hali

Kaynak :Konak Belediyesi, “Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı”, Ege Mimarlık 2002/3.

Tasarlanan bu projelerin yanında aynı zamanda İzmir Büyükşehir Belediyesi Tarihse Çevre ve Kùltür Varlıkları Mùdùrlùğü tarafından Kemeraltı Çarşısı Ùst Örtù ve Kent Mobilyaları Ulusal Fikir Yarışması dñzenlenmiştir. Yarışma projesinin hedefi ‘Mimari ve tarihi değeri olan yapıların gün yüzüne çıkarılıp algılanabilir duruma getirilmesi ve Kemeraltı Çarşısı’nın tarihi atmosferinin yeniden canlandırılması’ olarak belirlenmiştir. Sonuç olarak elde edilen projeler, İzmir’in geleneksel tarihi kent merkezinde yer alan yaya dolaşımı alanları için gerekli donatı elemanları ile üst örtù tasarımlarını içermektedir. Aşağıda yer alan görseller de dereceye girmiş olan proje çalışmalarına ait kesitlerdir.



Şekil 63. Kemeraltı Çarşısı Üst Örtù ve Kent Mobilyaları Ulusal Fikir Yarışması’na Ait Proje Örneklere

Kaynak: <http://www.izmir.bel.tr/kemeraltiyarisma/ky1.html>

30 Temmuz 2008 tarihinde sonuçlanan projede sekiz çalışma eşdeğer ödüle layık görülmüştür. Bu tür çalışmalar Türkiye’de sağlam bir zemine oturmayan kentsel tasarım sürecinin içerisinde doğan olumlu çabalardır.

4.2.3.4. Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi

Kemeraltı kentsel tasarım rehberi, İzmir Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu kapsamında tamamlanmış olan planlama çalışmalarının bir parçası olarak hazırlanmıştır. Plan raporunda rehberin yapılma amacı ‘kentsel sit alanını içeren tarihi dokunun özelliklerinin korunarak gelecekte de olabildiğince yaşatılması ve yeni yapılacak yapılarda da bu özelliklerin benimsenmesi’ olarak tanımlanmıştır (Konak Belediyesi, 2002).

Kemeraltı Kentsel Sit Alanı içindeki yapılara bakıldığında en göze çarpan özelliklerin tekrar eden cumbalar, balkonlar, kepenkler, söveler, kapılar, pencereler, bacalar v.b. öğeler olduğu görülmektedir. Bütün bu elemanlar alanın kimliğinin vazgeçilmez bir parçasıdır. Proje yürütücüleri tarafından, tasarım rehberi çalışmasında hedeflenen en önemli konulardan biri de restore edilecek ya da yeni yapılacak yapılarda bir tasarım ve projelendirme ilkesi olarak yapı detaylarının aslına uygun veya uyumlu olarak yapılmasıdır. Bu cümleden de anlaşılacağı üzere Kemeraltı tasarım rehberi diğer bölümlerde incelenen Amerikan ve İngiliz geleneğinden farklı olarak daha çok yapı detayları üzerinden geliştirilmiştir. Amerikan geleneğinde doku, sokak ve yapılar arasındaki ilişki üzerinde durulup detaylı eskizler yapılırken, Kemeraltı tasarım rehberinde ise dokunun bir parçası olan yapılar üzerinden çalışma yürütülmüştür. Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu kapsamında, aslında dokuyu oluşturan yapılaşma koşulları üzerinde durulmuş ve bahçe mesafeleri, taban alanı büyüklüğü, bina - parsel büyüklükleri ve cepheleri üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu çalışmalar kentsel tasarım başlığı altında değil, Türkiye’deki plan kademelenmesine uygun olarak gerçekleştirilmiştir.

Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı, Konak Belediyesi ile Dokuz Eylül Üniversitesi adına Mimarlık Fakültesince üstlenilerek, sürecin farklı aşamalarında pek çok farklı kurum ve kişinin destek ve katılımlarıyla hazırlanmıştır. Çalışmada, belediye-üniversite ortaklığı söz konusudur.

Belediye ve üniversite ortaklığında yapılan projede, tasarım rehberinde belirtilen ve çizimlerle desteklenen yapı detaylarının ortaya konmasında öncelikle tescilli yapıların ve tescilli olmayıp, cephe özellikleri yönünden dokuyu tamamlayan yapıların detaylı analizi yoluna gidilmiştir. Bu amaçla 700’e yakın tescilli yapı gerek

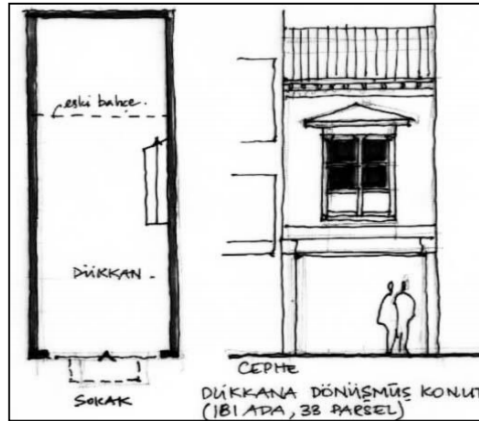
yerinde görülerek gerekse de fotoğraflarından tekrar incelenmiş ve en çok tekrar eden özellikler ile nadiren rastlanan ayrıcalıklı örnekler özellikle vurgulanmıştır. Diğer yandan çalışmada ayrıca özellikle 19. yüzyıl Kemeraltı fotoğraflarından da yararlanılmıştır. Rehber içinde yer alan kimi çizimler şematik (ölçeksiz) olmakla birlikte çeşitli detayları kapsamaktadır. Diğer yandan yer yer orijinal malzemeye ilişkin açıklamalara da yer verilmiştir (Konak Belediyesi, 2002).

Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi çalışmasında tamamen yapılar ve bunların özelliklerine yoğunlaşmış, tasarım rehberi de yapıların sahip olduğu ortak özelliklerden yola çıkılarak belirlenmiş olan alt başlıklardan oluşturulmuştur. Başlıklar:

- Ticari Yapılar
- Kemeraltı Kentsel Sit Alanı İçindeki Tipik Konut Yapıları
- Türk Mimari Tarzına Sahip Yapılar
- Erken Cumhuriyet Dönemi Yapılar
- Kentsel Sit Alanı İçindeki Yapı Elemanları şeklinde belirlenmiştir.

1. Ticari Yapılar

Kemeraltı Kentsel Sit Alanı I. Etap Planlama Sınırı içerisinde kalan yapıların önemli bir kısmı ticari yapılardan oluşur. Zamanla ticaretin gelişimiyle birlikte konut nitelikli yapılar ticari yapılara dönüştürülmeye başlanmıştır. Böylece hem teknik hem de estetik olarak dokuyla uyumsuz yapılar meydana gelmiştir.



Şekil 64. Konuttan Dükkana Dönüştürülen Yapı Örneği

Kaynak: Konak Belediyesi Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002.

Rehber çalışmasında, doku karakterini oluşturan en önemli detaylardan biri olarak, ticaret yapı adasında bitişik, tek cepheli ve az katlı yapılar işlenmiş, çeşitli çizimler ile tipolojileri tanımlanmıştır. Anafartalar Caddesi üzerindeki küçük m²'li çok sayıdaki dükkan belirgin bir grup oluşturmaktadır. Bunlar üç tarafından bitişik tek cepheli yapılardır; kimi tek, çoğu iki katlıdır. Üst katların büyük bir kısmı eskiden olduğu gibi depo ve büro amaçlı kullanılmaktadır. Çoğu dar olan, ama cepheden yer kaybetmemek için katları arası düşey bağlantı dükkan içinden dik merdivenle en küçük alanda sağlanmıştır. Kimi döner, kimi ise tek kollu merdivenlerdir (Konak Belediyesi, 2002).

Şekil 65. Ticari Yapı Adası Örneği

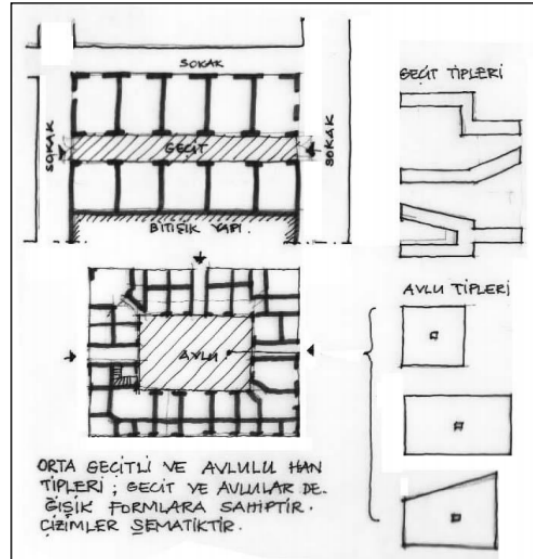
Türkiye’de, mevcutta uygulanan işleyiştten kaynaklı, 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı’nda alınan kararlar ile kentsel tasarım rehberi birbirine paralel ele alınmak zorundadır. Çünkü tek başına kentsel tasarım rehberi bir anlam ifade etmemektedir. 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planının, plan notlarında ticari fonksiyonlu yapılar için getirilen bazı hükümler aşağıdaki gibidir.

- Ticaret yapılarında zemin kat açıklıklarını kapatacak kepenkler, geleneksel demir ve ahşap kepenk tipleri kullanılabilir.
- Geçmişte iç avluya sahip olan, ancak bugün müdahalelerle özellikleri bozulmuş olan iç avlulu yapılarda, yeni yapılaşma talebi olması durumunda bu avlular ve geçişler 1/500 ölçekli planda gösterildiği biçimde, kamuya terki yapılmaksızın, boş bırakılır.
- Tarihi niteliği bulunan avlulu yapılarda avluların üstü örtülemez.

Ticaret Bölgeleri plan kararları bakımından iki bölgeye ayrılmıştır. Birinci bölge dokuya uyumlu olarak büyük ölçüde korunmuş iki katlı ticaret bölgesi, ikinci bölge ise çok katlı büro ve ticaret yapılarının yer aldığı büyük ölçüde bozulmuş ticaret bölgesidir. Her iki tür ticaret bölgesi için plan hükümleri geliştirilmiştir (Konak Belediyesi, 2002).

2. Hanlar

Çalışma alanının karakterini oluşturan en önemli detaylardan biri de han oluşumlarıdır. Hanlar geleneksel ikinci tip ticaret yapısı olma özelliğini taşırlar. Bu hanların sadece bir kısmı günümüze kadar ulaşabilmiştir. Tasarım rehberi çalışmasında bu yapıların özellikleri el çizimleriyle vurgulanarak, rehber olacak nitelikleri de gözler önüne serilmiştir.



Şekil 66. Orta Koridorlu ve Orta Avlulu Hanlar

Kaynak: Konak Belediyesi Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002.

İki ucu farklı sokaklara açılan orta hollü hanlardaki yapılar genellikle 2 katlı olmakla birlikte insani ölçeğin hakim olduğu ve çevrelenmişlik hissi açısından güçlü ticari mekanların oluşturulduğu görülür. Sosyal açıdan da sıcak ilişkilerin kurulmasına olanak sağlayan bu tür tasarımların oluşturulması ve korunması büyük önem arz eder.



Şekil 67. Orta Avlulu Güzel İzmir İş Hanı

http://wowturkey.com/t.php?p=/tr20/MehmetYasa35_guzel_izmir4.jpg

Bir diğer karakteristik yapılardan biri de orta avlulu iş hanları olmakla birlikte çok azı günümüze kadar ulaşmıştır. Yukarıdaki fotoğrafta yer alan Güzel İzmir İş Hanı ilk yapıldığı tarihlerde otel fonksiyonunda hizmet vermiştir. Daha sonraları ise dönüşüm görerek iş hanı işlevini kazanmıştır. Günümüzde ise orta avlusunda 2. el fotoğraf makinelerinin satıldığı bir mekan durumundadır.

3. Kemeraltı Kentsel Sit Alanı İçindeki Tipik Konut Yapıları

Geçmişte, İzmir'de çok farklı demografik grupların var olduğu dönem içinde, Kadifekale eteklerinden kuzeye doğru inene yamaçlarda Türk nüfusun yerleştiği bilinmektedir. (Aynı dönem içinde Havralar Sokağı ve Agora civarında Musevilerin; Basmahane bölgesinde Ermenilerin; eski liman yöresinde ve Alsancak dolaylarında Rumların yaşamış oldukları bilinmektedir. Aslında bu bölgelerin hiçbir zaman mutlak sınırlarının olmamış olması, bu grupların Anadolu'nun diğer yörelerinde olduğu gibi kısmen birbirlerinin içine geçmiş halde olmaları ve farklı dönemlerde bu bölgelerin büyüklük ve sınırlarında yaşanan değişimler nedenleri ile bu kesin bir bölgeleme yapmak oldukça zordur ve anlamsızdır). Bu iç içe geçmişliğe rağmen en

kolay ayırım Türk mimari tarzına uyan yapılar ile uymayan yapılar arasında yapılabilir.

Geleneksel doku içindeki tipik konut örneklerine bakıldığında, büyük çoğunluğu dikdörtgen formludur, bodrumludur ve bitişik nizamlıdır. Bodrum genelde depo amaçlı olarak kullanılmaktadır. Günümüzde, birçok yapıda bu bölümlerin iskan ve ticari amaçlı kullanıldıklarını görmekteyiz. Konutlarda arka bahçe kullanımı söz konusudur. Tek katlı yapılarda bir oda ve bir salon kullanımı ya da bir salon ve iki oda kullanımı yaygındır. Konuta girildiğinde, dar bir hol ve bu hole açılan iki oda yer almaktadır (Konak Belediyesi, 2002).

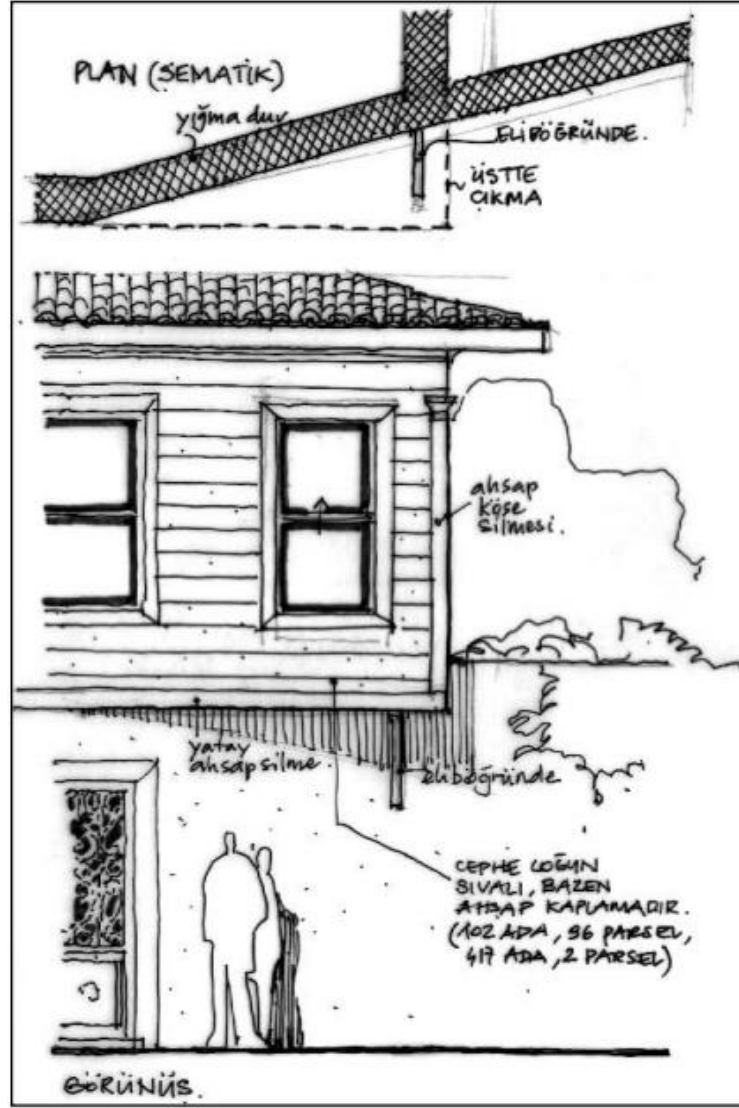


Şekil 68. Konut Tipolojileri

Kaynak: Konak Belediyesi Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002.

Yapılarda görülen söveler, kepenkler, çatı ve köşe düşey silmeleri, malzemeler, renkler vs. gibi detaylardaki farklılıklar zengin bir doku görünümü ortaya çıkarmaktadır. O yüzden yapılan tasarım rehberi çalışmasında bu tipolojiler resmedilerek yaşatılması amaçlanmıştır. Yukarıdaki resimde görüldüğü üzere yapıların 2 ve 3 kat adedine sahip olduğu görülür. Ancak denetimsiz yapılaşma nedeniyle günümüzdeki tablo bundan çok farklıdır.

Gezginlerin kayıtlarına dayanan kaynaklarda Türk Mahallelerinde dar, kıvrımlı, çıkmazlı sokaklardan ve ahşap yapılardan söz edilmektedir. Bu sokaklar Kadifekale yamaçlarındaki mahallelerde halen mevcuttur. Ancak bu sokaklarda (İstanbul'da örneklerine rastlanan) Türkevi olarak adlandırılan tamamıyla ahşap yapı örneklerine rastlanmamaktadır. Buna rağmen, Türk tipi yapıların diğerlerinden ayıt edilmelerini sağlayan bariz özellikler bulunmaktadır. Ahşabın daha yaygın olarak kullanılması bu özelliklerin başında gelmektedir. Türk yapılarında giriş kapıları, pencere kepenkleri, cumba konsolları vs. ahşaptır (Konak Belediyesi, Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002)



Şekil 69. Yapı Malzemesi

Kaynak: Konak Belediyesi Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002.

4. Türk Mimari Tarzına Sahip Yapılar

Yapılarda aynı zamanda geleneksel Türk evlerinde fazlaca yer alan eliböğüründelerle desteklenen çıkmalar yer alır ve bunlar sokak mekanını hareketlendirir. Ahşabın yaygın olarak kullanılması yukarıda sayılanlar dışında, saçaklarda, doğramalarda, sövelerde ve cephe kaplamalarında görülür.

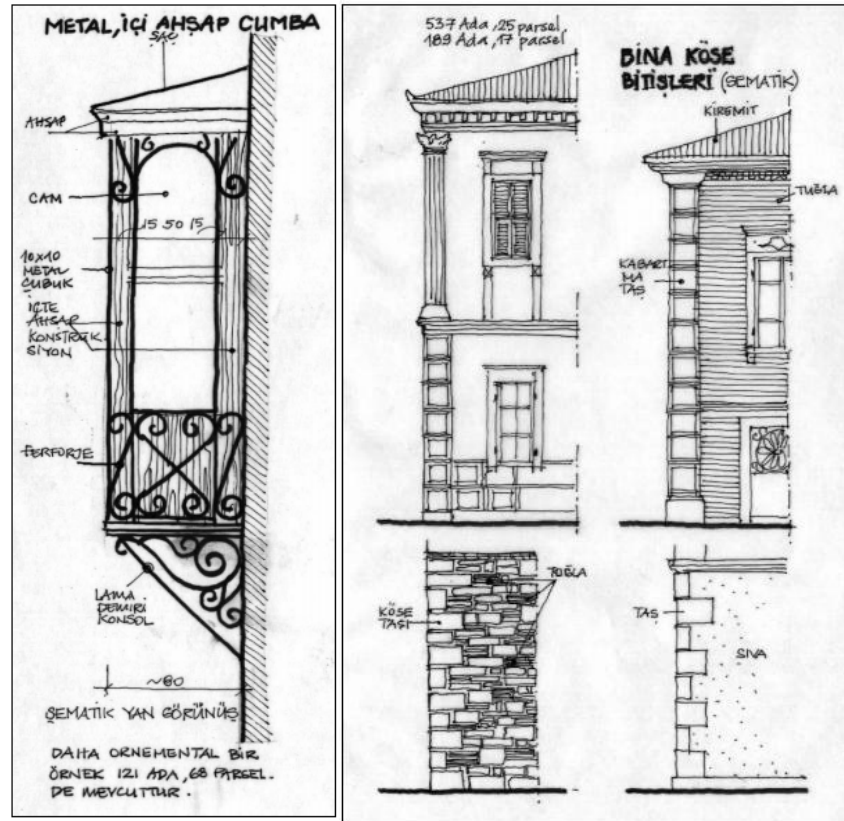
Üst ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı'nda, tasarım rehberine öncülük edebilecek bazı plan kararları alınmıştır. Bu kararlar yapılaşma koşullarını, minimum parsel ve minimum bina büyüklüğü koşulları gibi kriterleri içerir.

5. Kentsel Sit Alanı İçindeki Yapı Elemanları

Çalışma bölgesindeki yapılara kimlik veren ve zenginlik katan cumbalar, balkonlar, çıkma konsolları, kepenkler, dekoratif yatay profiller, bina girişleri, pencere ve kapı parmaklıkları, bacalar ve diğer dekoratif öğeler yapı elemanları olarak karşımıza çıkar.

6. Cumbalar

Sit Alanı içindeki yapıların en karakteristik özelliklerinden olup, yerleşim dokusuna ve sokaklara nitelik kazandırır. Çoğu (%98 oranında) ahşap malzemeden yapılmıştır ve bu nedenle önemli bir kısmı bakımsız kalmış, yıkılmış veya kötü biçimde onarılmıştır (Konak Belediyesi, 2002).



Şekil 70. Cumba ve Bina Köşe Bitişleri

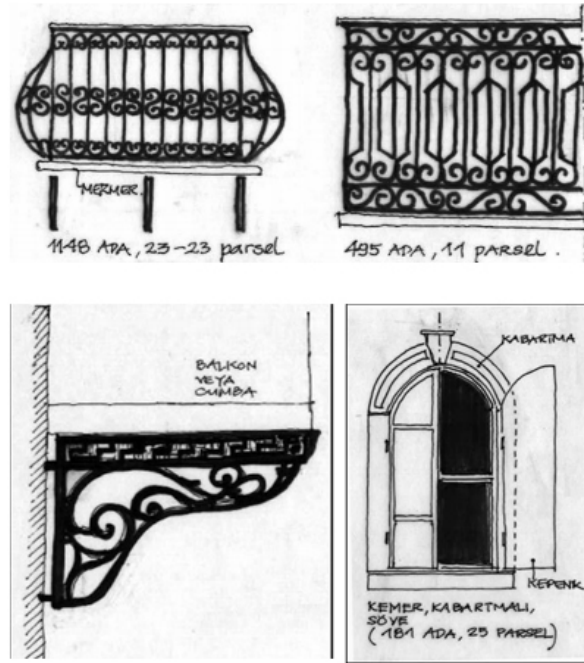
Kaynak: Konak Belediyesi Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002.

Eskiz çizimleri ile yapı elemanlarının özelliklerinin belirtildiği çalışmada, kaynak temini biçimi hakkında da öneriler sunulmuştur. Günümüzde kereste fiyatlarının aşırı

derecede artması ve geleneksel ahşap işçiliğinin azalması cumbaların yeniden üretilmelerini sıkıntıya sokmaktadır. Yeni inşaatlarda ve restorasyonlarda, dökme demir konsollar artık mevcut olmadığı için, kullanılamamaktadır. Bunların sadece Kemeraltı değil, İzmir düzeyinde kullanımlarının sağlanması için kalıplarının alınıp üretimlerinin organize veya teşvik edilmesi düşünülmüştür.

7. Çıkmlar ve Bina Köşe Bitişleri

Balkonlar işlemeli demir parmaklıklardan oluşmaktadır ve üzerlerinde çatı veya başka tür bir örtü görülmez. Aynı zamanda konsollar da çeşitlilik ve işlemeleriyle göze çarpmaktadır.



Şekil 71. Yapı Detayları

Kaynak: Konak Belediyesi Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002.

Dökme demir konsolların, zamanında kent bütününe hizmet veren ve bir üreticiden temin edildikleri veya ithal yoluyla geldikleri düşünülmektedir. Görünüm açısından diğer tüm konsollardan daha güzeldir. Rumlar tarafından imal edildiği sanılmaktadır. Çok yaygın biçimde kullanıldığı ve artık imal edilmediği için restorasyonlarda ve yeni inşaatlarda kullanılmak üzere yeniden imalatının organize edilmesi gerekmektedir (Konak Belediyesi, 2002).

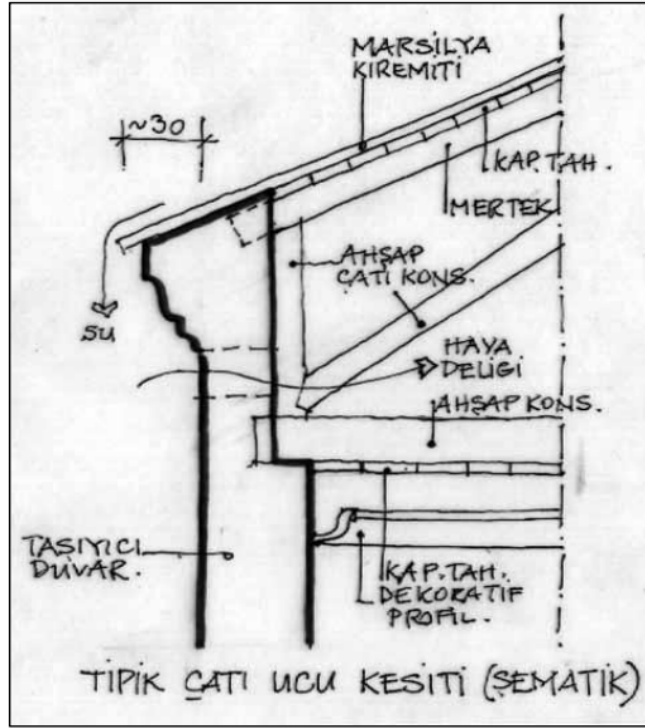
Çıkma ve cumbalar hakkında, revizyon imar planında alınan bazı plan kararları şu hükümleri içerir:

- Yapıların cephelerinde, imar yönetmeliklerinin izin verdiği durumlarda ve yapının cephe aldığı yol ve trafik koşulları göz önünde bulundurulmak kaydı ile derinliği 1.00 metreyi aşmamak ve birinci kattan (en az 3.00 m. yükseklikten) başlamak koşuluyla cumba ve çıkma yapılabilir.
- Ayırık nizamlı yapılarda karşılıklı yan bahçelere bakan cumbaların arasında en az 3.00 metre uzaklık olmalıdır.
- Cumba ve çıkmaların cephe uzunluğu (bitişik veya ayırık nizamlı) 2.50 metreyi geçemez.
- Cephe genişliği uygun olan parsellerde, yukarıda belirtilen koşullara uyularak çift çıkma/cumba yapılabilir. Böyle durumlarda cumba/çıkmalar arasında en az 3.00 metre mesafe bulunmalıdır.
- Cumba altlarında taşıyıcı ve dekoratif dövme demir konsollar düzenlenebilir.

Alınan plan kararlarında hangi durumlarda cumba ve çıkmaların yapılabildiği ve bunların ne gibi özellikleri barındırabileceği ifade edilmiştir.

8. Dekoratif Yatay Profiller

Kemeraltı'ndaki vasıfsız binalar dışında, hemen tüm yapılarda dekoratif yatay silmeler veya profiller bulunmaktadır. Bunlar çatı saçağının hemen altında her zaman bulunur. Amacı yükseltilmiş alın duvarında çatı bitişini tamamlamak ve duvar ile kiremite geçiş arasında saçak yerine bir çıkma sağlamaktır (Konak Belediyesi, 2002).



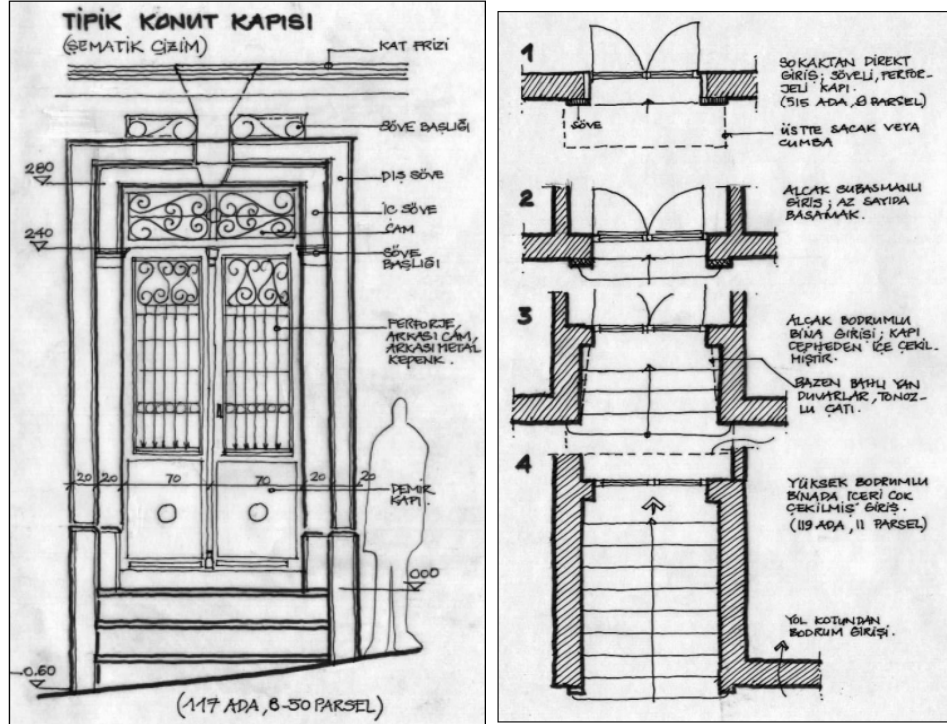
Şekil 72. Tipik Çatı Saçağı Profili

Kaynak: Konak Belediyesi Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002.

Yatay profiller ayrıca yapıların kat hizalarında yer almaktadır (bodrum kat ile yükseltilmiş birinci kat arasında, iki kat arasında vb.). Bu tür profiller fonksiyonel olmaktan çok dekoratif amaç gütmektedir. Söz konusu profiller yapıların önemine göre artmakta ve işçilik olarak daha komplike görünümler kazanmaktadır.

9. Bina ve Bahçe Giriş Kapıları

Kemeraltı'ndaki konut ve işyeri yapılarındaki giriş kapıları birkaç belirgin tip oluşturmaktadır. Bazı yapılarda görüldüğü üzere işyerlerine, ön cephedeki bir kapıdan girilmektedir (şekil 73).



Şekil 73. Şekil Bina içerisine doğru çekilmiş giriş kapısı örneği ve Bina Giriş Tipleri

Kaynak: Konak Belediyesi Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi, 2002.

Bazı yapılarda, özellikle ticari birimlerde, giriş kapılarında camlı (açılabilir) bölümler bulunmaz. Bunlar, masif, demir malzemeden imal edilmiştir. Kapının cepheden içeriye çekildiği durumlarda oluşan mekan oldukça yoğun biçimde dekore edilmiştir. Tavanda genelde yuvarlak bir rozet bulunur ve etrafında gezen bir su (bordür) ile süslenmiştir. Bazen bu su ve rozet yan cephelerde de kullanılmıştır (Konak Belediyesi, 2002).

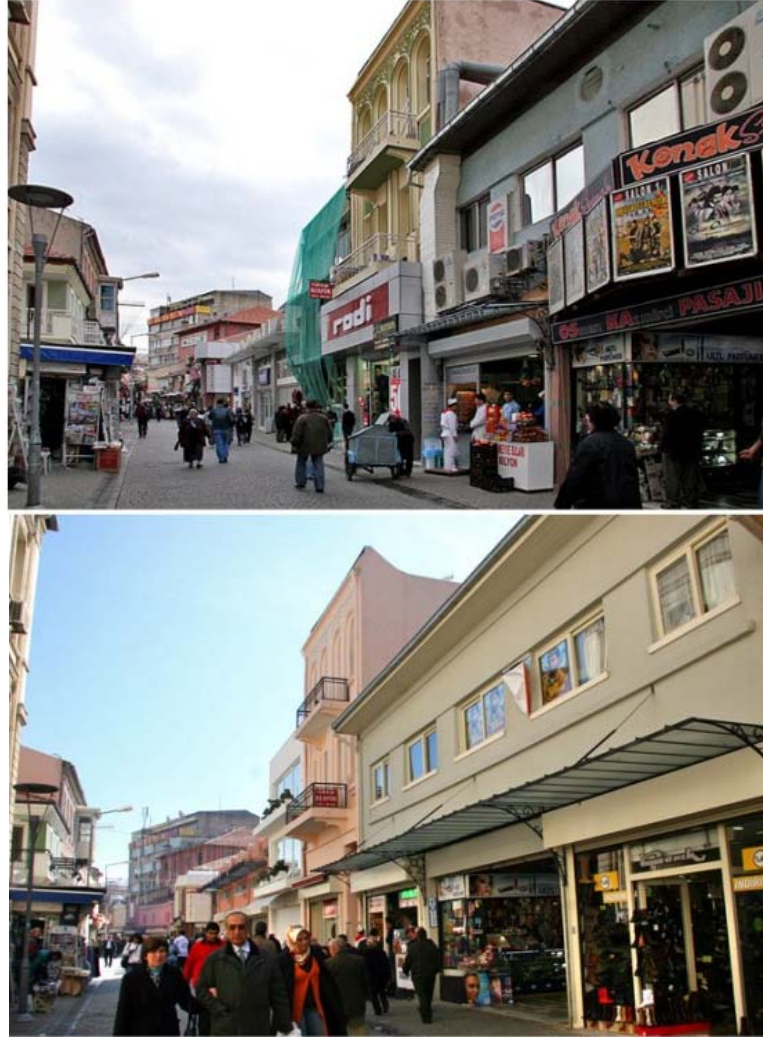
4.3. Bölüm Sonucu

Kemeraltı tarihi kentsel mekanının peçok sorunla karşı karşıya kalmasındaki en büyük nedenlerden biri olarak yatırımcıların yapıları olabildiğince ucuza mal ederek üretme isteği gelmektedir. İkinci bir sorun da mevcut dokuya uyumlu yapı yapmadaki duyarsızlıktır. Bütün bunlara ek olarak denetim ve kontrol mekanizmalarının yeterli seviyede olmaması kontrolsüz yapılaşmanın önüne geçilememesine neden olmuştur.

Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi'nin hazırlanması çalışması kapsamında, mevcut tarihi kimlik irdelenerek, bu kimliğinin günümüzde de devamlılığının sağlanabilmesi adına analiz çalışmaları yapılarak rehberde yansıtılmıştır. Rehberin başlıca hedefi alanın kimliksizleşmesini önlemek adına alternatif seçenekler sunmak olarak belirtilmiştir. Çalışmanın, hem idareye hem de alanda yatırım yapmak isteyen katılımcılara rehber olması hedeflenmiştir. Proje yürütücüleri de bunu şu cümlelerle ifade etmiştir:

“Ayrıntıları sağlayabilmek için özel girişimcilere belirli noktalarda kamunun yardımı yerinde olacaktır. Örneğin balkon ve cumbalarda eskiden kullanılmış olan demir konsollar artık üretilmemektedir. Bunların üretiminin organize edilmesi fayda sağlayacaktır. Bugün pahalı olan ahşabın daha kolay ve ucuza temin edilmesinin sağlanması, marangozluk işlerinin alan bazında örgütlenmesi gibi başka yardımcı ve yönlendirici yaklaşımlar benimsenebilir. Kamunun sadece koşul getirici ve denetleyici olması reaksiyon duyulan yasaklayıcı bir tutumdur. Kamu kesiminin bu açıdan daha örnek olucu ve kolaylaştırıcı olan pozitif bir tutum sergilemesi mutlaka daha yararlı sonuçlar doğuracaktır” (Konak Belediyesi, 2002).

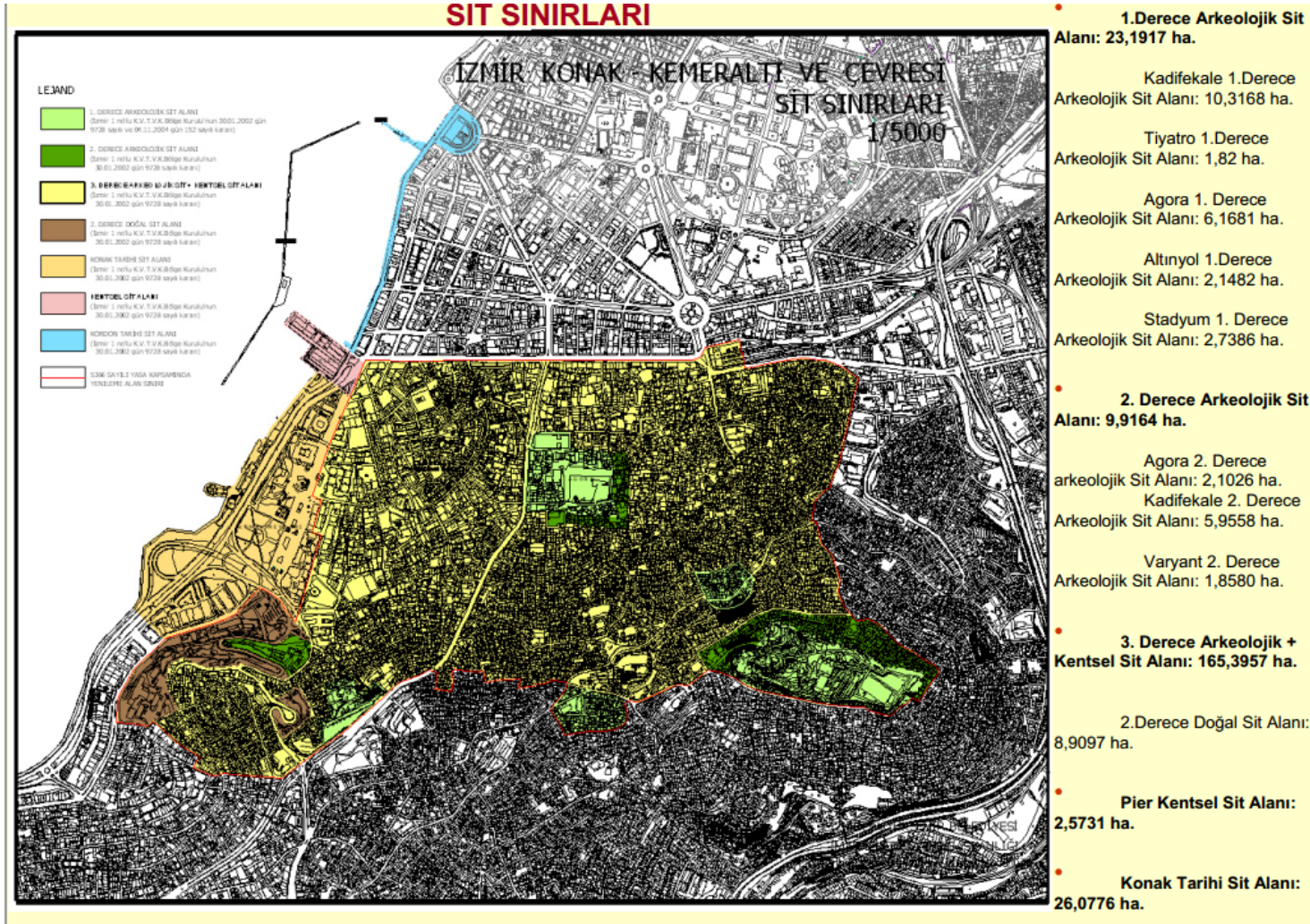
Kemeraltı alt bölgesi, tasarım rehberi yapıldığından bu yana mekanda parçacıl değişiklikler meydana gelmiştir. Yapı sahipleri, kendilerine sunulan ve tasarım rehberinde uygun görülen öneriler doğrultusunda yapıların bakım, onarım ve iyileştirilmesi konularında çalışmalar yapmaya teşvik edilmiştir. Aşağıda, alandan çekilmiş olan fotoğrafta görüldüğü gibi uygulama görmüş olan cephelerde, öncesinde görüntü kirliliği oluşturan reklam panoları atılmış, yüzey renkleri, pencere detaylarında ve diğer detaylarda değişikliklere gidilmiştir.



Şekil 74. a. Uygulama Öncesi; b. Uygulama Sonrası Yapı Özellikleri

Kaynak: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=762750>

Alanda, 1984 yılından bu yana yürürlükte olan imar planının yetersiz olması ve şehir dinamikleri içerisinde giderek artan kentsel sorunların sonucunda kentsel sit ve 3. Derece arkeolojik sit alanlarını içeren alan için 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı yapımına karar verilmiştir. Plan çalışması kapsamında 210 hektarlık alan yenileme alanı olarak belirlenmiştir. Alanın Sit alanları açısından bu denli zengin olması, alanın korunması, geliştirilmesi ve yeniden canlandırılmasının hayati gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Planlama alanında sadece 1. derece arkeolojik sit alanı büyüklüğü 23,19 hektardır.



Şekil 75. İzmir Konak Kemeraltı ve Çevresi Sit Sınırları

Kaynak: <http://www.skp.org.tr/wp-content/uploads/2012/09/İZMİR-NAZIM-İMAR-PLANI-VE-KENTSEL-YENİLEME-DÖNÜŞÜM-ÇALIŞMALARI.pdf>

Tablo 8. Lang’ın Belirlediği Tasarım Rehberi Kriterlerinin Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi ile İlişkilendirilmesi

Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi	Mekan Karakteri-Kimliği	-Tasarım rehberinin anahtar kelimeleri: kimlik-karakter, yeniden canlandırma, -Kent merkezinin geçmişteki kimliğini tarifleyen detaylı yapı eskizleri.
	Kapsam Ve Devamlılık	-Kamusal-özel mekan vurgusu keskin değil, -Daha çok kamusal mekanlara yönelik noktasal düzenlemeler, -Mevcut güçlü sokak- yapı ilişkisi devamlılığı, -Aynı sokak cephesi üzerinde yapı tipolojilerinde devamlılık,
	Kamusal Mekanların Kalitesi	-Kamusal mekanları cazip hale getiren öncelikli kentsel projeler, -Tasarım rehberinde yer almayan kamusal mekan özel mekan bağlantıları ve ilişkisi.
	Hareket Kolaylığı	-Yayalaştırılmış yollarda erişim kolaylığı,
	Okunabilirlik	-Birbiriyle benzeşen doku içerisinde okunabilirlikte güçlükler, -Geleneksel dokuya dayalı yönlendiricilik,
	Uyum	-Yapı cepheleri arasında harmoni, -Kapı, pencere, söve vb. detaylarda uyum,
	Farklılık	-Yapı tipolojilerinde benzerlik, -Detaylarda farklılık
	Ekolojik Bilinç	-Değililmemiş

Lang (2005), kentsel tasarım rehberinin içeriğinde yer alması gereken ortak kriterleri; mekan karakteri-kimliği, kapsam ve devamlılık, kamusal mekanların kalitesi, hareket kolaylığı, okunabilirlik, uyum, farklılık, ekolojik bilinç olarak tanımlamıştır.

Tabloda, Kemeraltı için düzenlenen kentsel tasarım rehberi, Lang'ın belirlediği kriterler doğrultusunda değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda, aslında Türkiye'deki planlama sisteminde yer alan bazı eksikliklerin Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi'ne de yansıdığı görülmektedir. Üst ölçek kararları imar planı çalışmalarında alınırken, kentsel tasarım rehberinde ise alt ölçekte, yapı ölçeğinde eskiz ve detaylar karşımıza çıkmaktadır. Ancak alt bölgede yer alan yapı adası, sokak ve yapı ilişkilerine çok fazla vurgu yapılmamıştır.

Kemeraltı kentsel koruma projesinde, 'İzmir'in tarihi merkezini yeniden canlandırarak özgün nitelikleri ile gelecek nesillere aktarmak' gibi sloganlar seçilmiştir. Bu çalışmada her ne kadar amaç ortak olsa bile yöntem, teknik olarak farklılaşmalara ve sokak, bölge ölçeğinde eskizlerden ziyade yapı ölçeğinde çizimlere rastlanmaktadır. Sadece belli başlı sokaklar ve nitelikli yapıları içeren alanlar için noktasal kentsel projeler geliştirilmiştir. Aynı zamanda her ne kadar olumlu bir adım ve çaba olarak bakılması gereken bir konu olsa dahi, Kemeraltı'ndaki uygulamaların daha çok cephe düzenlemeleri üzerinde yoğunlaştığı görülmüştür.

Bir diğer gelişme de ticareti faaliyetlerin niteliği üzerinde olmuştur. Zamanla niteliksiz perakende ticaretin hakim olduğu, kimliksizleşen Kemeraltı Çarşı'sında, tasarım rehberi ile atılan adımlar karşısında bazı daha büyük ölçekli firmalar da çarşıyı tercih edip, faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu hareketlenmenin mekanın kimliği üzerine etkisinin tartışılması gerekirken, mekana canlılık kattığı konusu ise gözden kaçırılmayacak bir gerçektir.

Belediye tarafından esnafa sağlanan kolaylıklar sayesinde süreç daha kolay atlatılmıştır ancak batıda görmeye alışkın olduğumuz kentsel tasarım ve tasarım rehberi uygulamalarından farklı bir yaklaşım söz konusu olduğu gözlenmektedir. Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi'nde, Türkiye'de uygulanan plan hiyerarşisi dahilinde planlama süreci uygulanmış, ara ölçek olarak 1/500 planda bazı detaylı tanımlamalar yapılmış, buna ek olarak tasarım rehberinde yapıların aslını canlandırmak suretiyle örnek teşkil edebilecek el çizimlerine başvurulmuştur. Bu eskizler ciddi bir emeği içermekte ve Türkiye'deki planlama-tasarım anlayışının geliştirilmesi açısından umut vaat edici niteliktedir.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

Günümüzde küreselleşen ekonomi ve hızlı bir değişim sürecine giren sosyal yapı gibi dinamikler nedeniyle kentsel sorunlara çözüm arayışları giderek artan bir öneme sahip olmaktadır. Özellikle, toplumun sahip olduğu değerlerin gelişmesinde etkin olan kent kimliği, çeşitli yaklaşımlarla irdelenmektedir. Kentin kimliğinin korunması veya yitirilen kimliğin tekrar kazanımı için verilen çabalar, aslında bir toplumun kültürünü, geçmişini ve aynı zamanda geleceğini koruma çabalarıdır. Bu nedenle planlama çalışmaları kapsamında kent yapısı, kent kültürü, kentsel alan kullanımı ve kentsel dönüşüm politikaları özenle vurgulanmalıdır.

Kent dokusu ve çevresel yaşam alanları kentlerin tarihlerinden taşıdıkları özelliklerle zenginleşirken kentlilik bilinci yaşam alanlarını şekillendirmede bireyi etkin konuma getirmektedir. Resmi örgütler yanında sivil toplum örgütleri ve kentli nüfus karar alma sürecinde yer almalıdır. İşte bu noktada kentsel tasarım kontrolleri devreye girmektedir. Tasarım kontrolleri adından da anlaşılacağı üzere zorlayıcılıktan ziyade, zaman akışı içinde kentte meydana gelen değişimleri bir süzgeçten geçiren kontrol mekanizmalarıdır. Tasarım rehberleri hem yönetim birimlerini hem yatırımcıları hem de mekan sakinlerini rahatlatan yönlendirici kontrollerdir.

Türkiye’de yapılan uygulamalarla Türkiye dışındaki olumlu uygulamalar arasında oldukça fazla fark gözlenmektedir. Özellikle İngiltere’de planlama ve tasarım birbirinden ayrılmaz bir mekanizma olarak görülmektedir. Gelişme planları, yerel planlar, tasarım kontrolleri ile birlikte düşünülmektedir. Planlamadan tasarıma geçişi de tasarım politikaları sağlamaktadır. Tasarım rehberleri, tasarım politikalarının gerçekleştirilmesi için başvurulması gereken konulara işaret eder. Bütün bunlara bakarak batıdaki planlama hiyerarşisinde kentsel tasarım rehberlerinin sağlam bir şekilde yer edindiği görülmektedir. İster geniş bir yelpazede teorik düzeyde ele alınan İngiliz planlama anlayışında ister içinde pek çok eskiz çalışmasını barındıran Amerikan sisteminde, kentsel tasarım ve uygulama aracı olarak tasarım kontrolleri geniş bir biçimde yer bulmuştur.

Türkiye için benzer ifadeleri kullanmak mümkün değildir çünkü kentsel tasarım, kentsel mekanlara müdahalenin bir aracı haline gelmiştir. Hızlı kentleşme ve göç gibi olgular kentlerimizin zarar görmesine ve kimliksizleşen kent dokularının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Planlama sistemimizdeki açıklar ve kentsel tasarım ile diğer disiplinler arası bağların zayıf olması da bu durumu destekler nitelikte olmuştur. Türkiye’de planlamayı biçimlendiren, yasal çerçevesini oluşturan teknik veya hukuksal belgelerde kentsel tasarım kavramı yer almamaktadır. Günümüzde kentsel tasarım uygulamaları ise yerel yönetimlerin inisiyatifleri doğrultusunda düzenlenen yarışma projeleri ile gerçekleştirilmektedir. Elde edilen sonuçlar çok parçacıl uygulamalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılan parçacıl ve küçük boyutlu imar uygulamaları karmaşaya neden olmakta, kentsel dokular üzerindeki kimliksizleşme sorununu da artırmaktadır.

Tabloda görüldüğü üzere Türkiye’den farklı olarak İngiltere ve Fransa’da üst ölçek planlarda mekan boyutuna yer verilmekte, planlama ve tasarım bütüncül bir mekanizma olarak görülmekte ve bu mekanizma içinde tasarım her ölçekte planlamaya dahil olabilmektedir. Türkiye’de yerleşmelere ilişkin planlama çalışmaları üst ölçek planlar ile yapılmakta, her bölge için yapılan standart imar planı çalışmaları ile tasarım ve özgün yerleşme karakterleri göz ardı edilmektedir. Bu aşamada tasarım rehberleri daha fazla önem kazanmakta ve yönlendirici dökümanlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 9. Planlama, Tasarım ve Kurumsal Yapı Bağlamında Örnek Ülkeler ve Türkiye Karşılaştırması

Kaynak: Türk, 2004.

		İngiltere	Fransa	Türkiye
Plan Hiyerarşisi	Ulusal	PPG	Contrat de Plan	Kalkınma planı
	Bölge	RSS	Shema directeur (strüktür plan)	Bölge planı (zorunlu değil)
	Alt bölge	RSS		Çevre düzeni planı
	Yerel	Yerel gelişme çerçevesi Eylem planı	POS Yerel planlar Projeler	Nazım imar pln. Uygulama im.pln
Kurumsal Yapı	Merkezi yönetim	Ulusal planlama otoritesi(merkezi hükümet)	Ulusal pln. Otoritesi(merkezi hükümet)	Merkezi hükümet
	Bölge yönetimi	Bölge planlama kurumu	Bölge meclisi	Dpt
	Yerel yönetim	Yerel meclisler	Belediye meclisi	Belediye meclisi
Kentsel Tasarım	Tasarım araçları	Tasarım politikası Tasarım rehberleri Gelişme özetleri Tasarım çerçevesi	Tasarım programı Tasarım projeleri	Yerel yönetimin inisiyatifindeki projeler
	Planlama tasarım ilişkisi	Plan ile bütünleşme	Plana sonradan eklemlenme	Plana sonradan eklemlenme
Katılım	Planlamaya katılım	Zorunlu, çok aktörlü katılım	Çok aktörlü katılım	Etkin katılıma yer verilmemiş
	Tasarıma katılım	Etkin ve çok aktörlü katılım	Etkin ve çok aktörlü katılım	Etkin katılıma yer verilmemiş

Tüm dünyada gittikçe yaygınlaşan bazı akımlar Türkiye’yi de olumsuz etkilemektedir. Örneğin ‘çarşı’, ‘kamusal alan’ gibi kavramların anlamı değişmekte ve bu eğilimler kentsel mekanlara olumsuz yansımalar olarak geri dönmektedir.

Çarşı, alışveriş, eğlence, soluklanma noktaları gibi açık mekanları ifade ederken günümüzde ise bu kavram önemli ölçüde değişime uğramıştır. Kapalı alışveriş merkezleri, sadece alışverişe gelen kesimleri değil kamusal mekan yoksunluğu yüzünden kişilerin sosyal paylaşım mekanı olma özelliğini de barındırmaya başlamıştır. Böylece kimliksiz ve sağlıksız mekanlar oluşmuştur.

Ulu ve Karakoç'un da tanımladığı gibi (2004), asıl önemli olan tüm dünyayı içine alan bu süreçleri doğru tanımlayıp, ulusal çıkarlarımızı ve kentsel kimliklerimizi yok etmesine tutsak olmayıp ürettiğimiz yapıtlara doğru içerik ve anlamlar kazandırarak kentlerimizin kimliklerinin ön plana çıkartılmasını sağlamaktır. Kentlerimizin kimliklerini ve kentsel imgelerini yaşam çevrelerimizin geçmişten günü-müze ulaşan tüm doğal ve kültürel değerlerini dikkate alarak geliştirmektir.

Mevcuttaki kentsel tasarım uygulamalarında, modelde öngörülse dahi aktörlerin sınırlı katılımının gerçekleştiği görülmekte, proje süreçlerinin hangi yöntemlerle şekilleneceği ve uygulama düzeyine nasıl taşınacağı gibi konular henüz netleştirilememiştir. Türkiye'deki kentsel mekan yaratma çabaları, 'kentsel mekan dönüşümü' gibi başlıklar altında ele alınan, refleks biçiminde uygulamaya yansıyan projeler haline gelmiştir. Halbuki kentsel tasarım, kentsel mekan yaratma sürecinde yer alması gereken önemli ve başlıca araçtır. Bir kentsel tasarım çalışması, politika ve stratejilerin oluşturulması, farklı gruplar arasında uzlaşmanın sağlanması, uygulama sonucu elde edilecek çevrenin mekansal, psikolojik ve sosyal özellikleri de içinde barındırması gibi hayati konuları içinde barındırmalıdır.

Türkiye'de, tek boyutta ve hedefte uygulanmaya çalışılan, yasal olarak ta meşrulaştırılan "Kentsel Dönüşüm Projeleri" hayata geçirilmektedir. Aslında bu projeler, sağlam bir zemine oturmayan kentsel tasarımın, mekansal ve toplumsal yansımalarını oluşturmaktadır. Türkiye'de tasarım rehberleri üzerine yapılan çalışmalar çok sınırlı olmakla birlikte, kurumsallaşma eksikliği bulunmakta ve uygulamada çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalınmaktadır. Bu yüzden planlama-tasarım ilişkisinin iyice analiz edilip irdelenmesi gerekmektedir. 'Planlama' kavramı ile 'tasarlama' olgusu eş anlamlı görülmemelidir. Düzenleme deyimi de, bazen geniş kapsamlı olarak planlama yerine, bazen tasarlama anlamında kullanıldığından, plan

ve tasarım kavramları özdeşleştirilmektedir. Ancak ‘planlama’ çok boyutlu, kapsamlı ve pek çok aşamayı içinde barındıran bir kavramdır. Planlama, planların en alt basamaklarında ve ayrıntılı düzeylerinde bile sadece tasarım tekniği olarak algılanmaması gereken bir kavramdır. Çünkü planlamanın bütünü içerisinde, çeşitli ölçeklerde kentsel tasarıma yer verilmesi doğru bir yaklaşımdır.

Türkiye’de planlama sistemi dahilinde kentsel tasarımın sağlam bir zemine oturmadığı gerçeği, yanlış uygulamalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gelişmeleri takiben, tasarım rehberleri yapı bazında detaylı eskizleri içeren ancak strateji ve politikaları içermeyen çalışmalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Belediyelerce üst ölçek plan kararlarında verilmiş olan imar hakları ve yapılaşma koşulları tasarım rehberlerinin sürecin en başından kısıtlanmasına bazı durumlarda da yanlış yönlendirilmesine neden olabilir. Halbuki tasarım rehberleri, plan hiyerarşisi içerisindeki planlama çalışmaları ile eş zamanlı ve eş değerde ele alınabilse, çıkacak olan uygulamalar hem daha kimlikli mekanların doğmasına hem de sağlıklı bir kent dokusunun gelişmesine katkıda bulunabilir. Türkiye’deki planlama çalışmalarının doğurduğu yanlış uygulamalar ve bunların olumsuz yankılarını yok edebilmek adına planlama sisteminin bir süzgeçten geçirilmesi ve bazı düzenlemelerin yapılması şarttır. Öncelikli değişmesi gereken konuları kapsayan önerileri sıralayacak olursak:

- o Plan kademelenmesi içerisinde, yasal düzeyde ‘kentsel tasarım’ ve ‘tasarım rehberi’ gibi kavramların yer bulması,
- o Planlama sürecinde, her ölçekte tasarım rehberlerinin de düşünülerek sürece dahil edilmesi,
- o Planların, kentsel mekanlar için tasarım politikaları yaratan yönlendirici planlar olması ve mekansal forma dönüştürülebilir kapsamlı vizyonlar içermesi,
- o Kentsel mekanlarda bütünlüğü bozan noktasal kentsel projelerin kentsel mekana müdahalenin bir aracı olarak kullanımından kaçınılması,
- o Özellikle nitelikli bir kimliğe sahip olan kentsel mekanlarda, kentsel tasarım rehberi çalışmalarının yürütülmesinin zorunlu kılınması,
- o Kentsel tasarım rehberlerinin esnek olması ve üst ölçek plan politikaları ile koordinasyon içerisinde oluşturulması,

- o Plan çalışması yapılacak olan alanda, daha süreç başlamadan ve rehber oluşturulmadan, kentsel mekan sakinlerinin ve sivil toplum kuruluşlarının sürece dahil edilmesi ve fikir alışverişinde bulunulması,
- o Söz konusu kentsel mekanda projelendirme ve uygulama esnasında esnaf ve halk ile işbirliği içerisinde bulunulması ve bu ilişkilerin devamlılığı,
- o Tasarım çerçevesinin net bir şekilde altının çizilmesi,
- o Kentsel Tasarımın, “Planlama Süreci” ile aynı zamanda yürütülen bir girişim gibi kabul edilmesi,
- o Tasarım rehberlerinin, genelden detaya geniş kapsamlı tasarım ilkelerini kapsayan çalışmalar olarak geliştirilmesi,
- o Yapı formlarının kimlik bütünlüğüne uygun olması ve inşa edilen tekil yapıların yerleşmenin kompozisyonuna uygun olması,
- o Yapı malzemeleri, yapı yükseklikleri ve mimari detayların kimliği destekler nitelikte olması,
- o Belirgin kamusal mekan ayrımı ve uygulamada kimlikle bütünleşen projeler,
- o Hareket kolaylığı ve okunabilirlik gibi konular bunların başında gelmektedir.

Günümüzde planlama disiplini, kentlerin geleceğine yön vermekten ziyade yatırımları yönlendiren bir araç haline gelmiştir. Planlama konusundaki kamu idarelerinin yetki karmaşası, plan hiyerarşisinin mevzi plan, plan tadilatları ve revizyonları ile hasara uğraması ve bütün bu boşlukların içinde kentsel projelerin planlamada bir araç haline gelmesi, yerleşmelerin kimliğine önemli derecede zarara uğratmaktadır. Gelecek nesillere aktarılacak kentsel mirasın korunması ve geliştirilmesi şarttır. O yüzden kimlik kavramı, planlama çalışmalarında özenle üzerinde durulması gereken bir kavramdır. Bu devamlılık ise sadece ve sadece planlama sistemindeki eksikliklerin giderilmesi ile söz konusu olabilecektir.

KAYNAKLAR

- Açmaz, M.** (2004), “Sürdürülebilir Çevreler için Payzaj Mimarlığının Kentsel Tasarımdaki Rolü”, 5. Uluslar arası Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu,.
- Ayataç Karabay, H.** (2000), “Planlama Sürecinde Kentsel Tasarımın Yeri ve Rolünün Tanımlanması İçin Bir Yöntem Denemesi; Örnekleme Alanı Türkiye”, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aydoğan, M., Ecemiş Kılıç S.** (2009), “Tarihi Çerçeve Koruma: Yaklaşımlar, Uygulamalar”, Dosya 14.2, Ankara.
- Barnett, J.** (1982), “An Introduction To Urban Design”, Harper & Row, New York.
- Bal, U.** (2007), “Utilization of Urban Design Principles in designing Urban Space- Case Studies on the Netherlands and Turkey”, Master of Science in Urban Design, İzmir Institute of Technology, İzmir.
- Carmona, M. / Tiesdell, S. / Heath, T. / Oc, T.** (2003) “The Dimention of urban design”, Burlington, USA.
- Cullen, G.** (1971), “The Concise Townscape”, Oxford.
- Cowan R.** (2001), “Responding to the Challenge, Planning Issue”.
- Çubuk, M.** (1993), “İstanbul Şehirlerarası Metropoliten Otobüs Terminali,4. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu”.
- Çubuk, M.** (1994), “Kentsel Tasarım, Türkiye’de Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumları Sonuçları Üzerine Sentez Denemesi”.
- Çubuk, M.** (1999),” Tematik Açıklama, Atölye 1: Kentsel Tasarımın Kavramsal Gelişmesi ve Değişimi”, 1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi Bildiriler Kitabı.
- Davies, L.** (2000),” Urban Design Compendium 1”, London.

Demirsoy, S.M. (2006), “Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliği Üzerindeki Etkisi (Lübnan-Beyrut-Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi Örnek Alan İncelemesi)”, MSGSÜ, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı yüksek lisans tezi, İstanbul.

Duany, A. / Zyberk, E.P. (2006), “Towns and Town-Making Principles”, New York.

Emrealp S. (1993), Belediyelerde Proje Yönetimi, Yerel Yönetimin Geliştirilmesi Programı El Kitapları Dizisi 3, İstanbul.

Eyüboğlu, O. (2010), “Kompakt Kentler”, Bilimsel Makale.

Hoşkara Ş.Ö. (2008), “Kentsel Tasarım Kuramı, Dün, Bugün, Yarın ve İstanbul Yansımaları”, Mimar.ist Dergisi, Sayı 29.

Karaman, A. (1989), “Kentsel Peyzaj”, Yapı Dergisi, Sayı: 89.

Karaman, A. (1991), “Tasarım Rehberleri, Tarlabası Yarışması ve Bir Yanıt”, Yapı Dergisi, sayı: 110.

Karaman, A. (1991), “Kentsel Tasarımda Çevresel Bütünlük ve Süreklilik”, 2.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul.

Karaman, A. (1995), “Kenti Okumak: Kentsel Mikro Ortam Tasarımında Bilişsel Haritalama Kuramları”, 6. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul.

Karaman, A. (1998), “Kentsel Tasarımda Ölçek”, 9.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul.

Karaman, A. (2000), “Bir Disiplin Olarak Kentsel Tasarımın Yeni Konumu”, 9. Kentsel Tasarım Kongresi, MSGSÜ., İstanbul.

Karaman, A. (2000), “Kentsel Tasarımda Yasal Yönetmelik Çerçevesi”, 11. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul.

Karaman, A. (2001), “Kentsel Tasarımda Kuramsal Yapı”, Uluslararası Kentsel Tasarım Buluşması, MSGSÜ, İstanbul.

Karaman, A. (2008), “Kentsel Tasarım: Kuramlar, İlkeler , Roller” Mimarist Dergisi, Sayı: 29.

Karaca, M. (2006), “Farklı Mesleklerin Perspektifinde Kentsel Tasarım Kavramı”, Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Yüksek Lisans Dersi Ödev Çalışması.

Katz, P. (1994), “The New Urbanism: Toward an Architecture of Community”. New York: McGraw-Hill.

Kayın, E. (2001), “Tarihi Ticaret Merkezi Kemeraltı'nda Değişen Üretim ve Tüketim Modellerinin Mekânsal Yansımaları”, Ege Mimarlık 40/41, İzmir.

Kayın, E. (2004), “Oteller Sokağı, Kemeraltı Nasıl Korunsun”, Ege Mimarlık 4-52, İzmir.

Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım (2003), Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul.

Kılıç, Ecemiş, S. / Aydoğan, M. (2006), “Katılımcı Bir Kentsel Koruma Projesi: İzmir-Kemeraltı Tarihi Kent Merkezi”, Ege Coğrafya Dergisi 15, İzmir.

Konak Belediyesi, “Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı”, Ege Mimarlık 2002/3.

Konuk, G. (2004), “Çağdaş Gelişim Çerçevesinde Kentsel Tasarımın Farklılaşan Rolü”, 5. Uluslararası Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, 2004.

Lang, J. (1994), “Urban Design: The American Experience”, New York.

Lang, J. (1996), “Implementing Urban Design in America: Project Types and Methodological İmplications”, Journal of Urban Design, Vol. 1.

Lang, J. (2005), “Urban Design: A Typology of Procedures and Products Illustrated With Over 50 Case Studies”, UK.

Lynch, K. (1960), “The Image of City”, The MIT Pres, Cambridge, MA.

Moughtin C. / Cuesta R. / Sarris C. / Signoretta P. (1999), “Urban Design: Method And Techniques”.

Özdal, S. (2010), “Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarımın Değişen Rolü ve Yeni Kentleşme Akımı Üzerine Bir İrdeleme”, Yüksek Lisans Tezi.

Polatkan, P. (1997), “Kentın Mekansal Gelişmesinin Yönlendirilmesinde Stratejik Yaklaşım: Kentsel Tasarım – Projeler İlişkisi”, MSGSÜ, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı yüksek lisans tezi, İstanbul.

Punter, C. / Carmona, M. (1997), “The Design Dimension of Planning”, New York.

Punter, C. (1999), “Design Guidelines in American Cities”, Liverpool Univercity Pres.

Samur, Z.İ. (2007), “Örnek Alan Eminönü – Sirkeci’ de Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlanması”, MSGSÜ, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı yüksek lisans tezi, İstanbul.

Sinan, P.E. (2004), “Kentsel Tasarımın Yasal Düzenlemelerdeki Konumu ve Karşılaştırmalı Sorgulamalar”, 5. Uluslararası Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ.

“Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi”, (2007), Kentleşme Alanında Sürdürülebilirlik Çözümlemesi: Yaklaşımlar, Modeller, Temel Alanlar, Göstergeler, Uygulama Örnekleri.

Taner, E.T. (2001), “İzmir’in Tarihi Merkezi Kemeraltı’nı Yeniden Yaşatmak”, Sayı 299, Mimarlık Dergisi.

Türk, A.Y. (2004), “Örnek ülkeler ve Türkiye’ de Kentsel Tasarım: Yasal Çerçeve”, 5. Uluslararası Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ.

Urban Design Associates, (2003), “The Urban Design Handbook, Techniques and Working Methodes”, New York, London.

Wheeler, S. (2004), “Planning for Sustainability: Toward Livable, Equitable, and Ecological Communities”. Londra ve New York: Routledge.

<http://ecocompactcity.org>, 02.02.2012

<http://baumimarlik.blogcu.com/surdurulebilir-kentsel-tasarim>, 22.09.2012

http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/8c41c4a18675a74_ek.pdf , 22.09.2012

http://forms.harlow.gov.uk/planning/forwardplanning/Harlow%20Design%20Guide%20SPD_Adopted_HiRes%2022.03.11.pdf, 5.06.2012

<http://wownturkey.com/forum/index.php>,

<http://www.egemimarlik.org/43/5.pdf>, 15.05.2013

<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/548/8191.pdf> , 15.05.2013

<http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/dosya14-2.pdf>, 18.04.2013

<http://www.skb.org.tr/wp-content/uploads/2012/09/İZMİR-NAZIM-İMAR-PLANI-VE-KENTSEL-YENİLEME-DÖNÜŞÜM-ÇALIŞMALARI.pdf>, 15.05.2013.