T.C.

SELÇUK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DÖNÜŞÜME BAĞLI KENTSEL GELİŞMENİN YÖNETİLMESİNDE BİR ARAÇ OLARAK AKILLI BÜYÜME; KONYA KENTİ ÖRNEĞİ

Neslihan SERDAROĞLU SAĞ

DOKTORA TEZİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Mayıs-2011
KONYA
Her Hakkı Saklıdır

TEZ KABUL VE ONAYI

Neslihan Serdaroğlu Sağ tarafından hazırlanan "Dönüşüme Bağlı Kentsel Gelişmenin Yönetilmesinde Bir Araç Olarak Akıllı Büyüme; Konya Kenti Örneği" adlı tez çalışması 16/05/2011 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri	**İmza**
Başkan Prof.Dr. Aykut KARAMAN **(Danışman)**	.....
Üye Prof.Dr.Mehmet OCAKÇI	.....
Üye Yrd.Doç.Dr. Rahmi ERDEM	.....
Üye Yrd.Doç.Dr. M. Çağlar MEŞHUR	.....
Üye Yrd.Doç.Dr. Ümmügülsüm TER	.....

Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. Bayram SADE
FBE Müdürü

TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Neslihan SERDAROĞLU SAĞ

Tarih:

ÖZET

DOKTORA TEZİ

DÖNÜŞÜME BAĞLI KENTSEL GELİŞMENİN YÖNETİLMESİNDE BİR ARAÇ OLARAK AKILLI BÜYÜME; KONYA KENTİ ÖRNEĞİ

Neslihan SERDAROĞLU SAĞ

Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Aykut KARAMAN

2011, 293 Sayfa

Jüri
Prof. Dr. Aykut KARAMAN
Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI
Yrd. Doç. Dr. Rahmi ERDEM
Yrd. Doç. Dr. M. Çağlar MEŞHUR
Yrd. Doç. Dr. Ümmügülsüm TER

Bu tezin amacı, kentsel dönüşüm projelerinin sürdürülebilirlik potansiyellerinin değerlendirilebilmesinde akıllı büyüme ilkelerinin kullanılabilirliğinin ortaya konulmasıdır. Bu kapsamda günümüz mekân oluşumunda fiziki mekândaki denetimsiz ve yaygın büyümenin nasıl kontrol edilebileceği tezin en önemli kaygılarındandır. Kuramsal çerçevenin biçimlenmesinde öncelikle, kentsel yenileşme, kentsel dönüşüm kavramları ile kentsel gelişimi yönlendirici bir fırsat alanı olarak kentsel dönüşüm projelerini ele alan akıllı büyüme kavramına odaklanılmıştır. Tezdeki soruların cevaplanması için mevcut çözümsel yaklaşımlar geliştirilmiştir. Alan çalışması, hem sosyal, mekânsal hem de ekonomik içeriğin iç içe geçtiği bir bakış açısı kullanılarak araştırılmıştır. Bu bağlamda, akıllı büyüme ilkelerine yönelik, belediye seviyesinde derinlemesine görüşme föyü ve topluluk seviyesinde anket, proje özelinde de bir matris ve puanlama sistemi geliştirilmiştir. Bu puanlama sistemine göre belediye planlama çalışmalarının, kentsel dönüşüm alanlarında yaşayan topluluk fikirlerinin ve kentsel dönüşüm projelerinin akıllı büyüme yaklaşımına ne kadar uydukları değerlendirilmiştir. Tezde akıllı büyüme yaklaşımı, kentsel dönüşüm çalışmalarında sadece yapılmış uygulamaları değerlendiren değil aynı zamanda yapılması gerekenleri de belirleyen geniş bakış açısına sahip bir araç olarak kullanılmıştır. Çalışmada, Konya metropoliten alanda belirlenen 24 adet kentsel dönüşüm projesinden, alan odaklı dönüşüm özelliği gösteren 8 proje incelenmiştir. Bu tez, kentsel dönüşüm ve akıllı büyüme kavramlarını birlikte ele alarak, kentsel dönüşüm projelerinin, sürdürülebilir iyileşmenin sosyal, ekonomik ve fiziksel bileşenleri ile bütüncül olarak ele alınmasını sağlayabilmesi nedeniyle Türk planlama pratiği için önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Akıllı Büyüme, Kentsel Dönüşüm, Kentsel Yayılma, Kentsel Yenileşme, Konya

ABSTRACT

Ph.D THESIS

SMART GROWTH AS A TOOL FOR MANAGING URBAN DEVELOPMENT DEPENDS ON TRANSFORMATION: KONYA CASE

Neslihan SERDAROĞLU SAĞ

THE GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE OF SELÇUK UNIVERSITY
THE DEGREE OF DOCTOR OF PHILOSOPHY
IN CITY AND REGIONAL PLANNING

Advisor: Prof.Dr. Aykut KARAMAN

2011, 293 Pages

Jury
Advisor: Prof.Dr. Aykut KARAMAN
Prof.Dr. Mehmet OCAKÇI
Asst.Prof.Dr. Rahmi ERDEM
Asst.Prof.Dr. M. Çağlar MEŞHUR
Asst.Prof.Dr. Ümmügülsüm TER

The aim of thesis is to reveal the usability of "smart growth" principles in the evaluation of the sustainability potential of urban transformation projects. Within this scope, amongst the most important concerns of the thesis, is the question of how the uncontrolled and sprawled in the physical space can be controlled in the space formation of today. In the formation of the theoretical framework, the initial focus was on concepts of urban regeneration and urban transformation, and the concept of smart growth, which considers urban transformation projects as an area of opportunity for the direction of urban development. Analytical approaches were developed in order to answer the questions raised by the thesis. The case study was conducted from a perspective which involves social, spatial and economical contents. In this regard, a survey taking into account the smart growth principles was prepared for both municipality and community, and a matrix and a point scoring system was devised for this particular project. By means of this point scoring system, an evaluation was made so as to assess to what degree municipal planning studies, ideas of communities living in areas of urban transformation, and urban transformation projects complied with smart growth approaches. Smart Growth approach in this study is used as a tool of comprehensive viewpoint of not only evaluating the completed projects but also determining the works and arrangements have to be done in urban transformation projects. In the present study, among 24 urban transformation projects identified in the Konya metropolitan area, 8 projects with area-based regeneration characteristics were selected. As the present thesis discusses the concepts of Urban Transformation and Smart Growth, urban transformation projects in together with the social, economic and physical elements for providing sustainable regeneration is of importance for Turkish Planning practice.

Keywords: Konya, Smart growth, Urban regeneration, Urban sprawl, Urban transformation.

ÖNSÖZ

Bu çalışmada sakin, ama bir o kadar da disiplinli tavrı ile beni yüreklendiren, tez konusunun seçimi ve olgunlaşması aşamalarında aradığım güven duygusunu tamamiyle veren değerli tez danışmanım sayın Prof.Dr. Aykut Karaman'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmanın geliştirilmesindeki katkılarından ve içtenliklerinden dolayı Yrd.Doç.Dr. Rahmi Erdem ve Yrd.Doç.Dr. M. Çağlar MEŞHUR hocalarıma da teşekür ederim. Prof.Dr. Mehmet Ocakçı ve Yrd.Doç.Dr. Ümmügülsüm TER hocalarıma da çalışmanın son haline gelmesindeki katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Alan çalışmasında gerekli bilgileri edinmemde yardımlarını esirgemeyen Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Başkanı Hasan Gümüş, Meram Belediyesi İmar Müdürü Recep Alibeyoğlu, Şehir Plancısı Ali Uçar ve Selçuklu Belediyesi Başkan Yardımcısı, Şehir Plancısı Yusuf Özcan'a da teşekkür ederim. Bu süreçte geçirdiğim sıkıntılı günlerimde yanımda olan sevgili Ünzile ve Sibel'e de teşekkür borçluyum.

Çalışma boyunca, Selçuk Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümündeki hocalarım, mesai arkadaşlarım ve öğrencilerime de gösterdikleri anlayış ve destekten dolayı teşekkür ederim.

Çizimler ve teknik problemler olduğunda hiç düşünmeden aradığım ve her durumda çözüm üreten değerli mesai arkadaşım Arş.Grv. Sinan Levend'e teşekkür ederim.

Doktora sürecinde, stresli zor günlerimi aşmamda yardımcı olan yalnız kalmama asla müsaade etmeyen ve bu süreçte evimle ve oğlumla belki de benden daha çok ilgilenen sevgili kardeşlerim Tahir Sağ, Fatma Sağ ve sevgili annem Elmas Sağ'a da çok şey borçluyum.

Çalışma sürecimin her anında yanımda olan, sürekli moral ve inanç veren, maddi ve manevi hiçbir desteğini esirgemeyen, onu ihmal ettiğimde bile bana olan desteğini ve sabrını sürdüren kıymetli anneciğim Naciye Serdaroğlu'na da çok şey borçluyum.

En özel teşekkürü, çalışmam boyunca beni yüreklendiren, çok değerli fikirleri ile yönlendiren, destekleyen ve yetemediklerim konusunda her an yetinebilen ve sancılı sürece ortak olan sevgili eşim Mehmet Akif Sağ hak ediyor. Sevgili biricik oğlum İsmail Eren Sağ ise ondan çaldığım zamanlardan dolayı teşekkürden çok daha fazlasını hak ediyor.

Ve son olarak, bu tezin en büyük gururunu yaşayacağını düşündüğüm ancak şu anda aramızda olmayan canım babacığım Nizamettin Serdaroğlu'na teşekkürü bir borç bilirim.

Neslihan SERDAROĞLU SAĞ
KONYA-2011

İÇİNDEKİLER

ÖZET ..... **iv**

ABSTRACT ..... **v**

ÖNSÖZ ..... **vi**

İÇİNDEKİLER ..... **vii**

SİMGELER VE KISALTMALAR ..... **x**

1. GİRİŞ **1**

1.1. Problem Tanımı ve Temel Sorular 3
1.2. Çalışmanın Amacı ve Önemi 6
1.3. Çalışmanın Yöntemi 9
1.4. Çalışmanın Kapsamı 13
1.5. Literatür Özeti 14

2. KENTSEL YENİLEŞME, DÖNÜŞÜM VE AKILLI BÜYÜME **26**

2.1. Kentsel Yenileşme ve Dönüşüme Kavramsal Yaklaşım 26
2.1.2. Kentsel yenileşmede farklı tanımlamalar 26
2.1.2. Kentsel Yenileşmenin Tarihsel Gelişim Süreci 31
2.1.3. Kentsel yenileşmede alan odaklı yaklaşım ve kentsel dönüşümde önemli konular 38
2.2. Kentsel Dönüşümün Kentsel Gelişime Etkisi 48
2.2.1. Sürdürülebilir kentsel gelişmenin boyutları 48
2.2.2. Büyüme yönetimi ve kentsel yayılma 57
2.3. Akıllı Büyüme Kavramı 64
2.3.1. Akıllı büyüme kavramının ortaya çıkışı ve tanımı 66
2.3.2. Akıllı büyümenin amaçları ve elemanları 71
2.3.3. Akıllı büyüme kritiği 74
2.3.4. Akıllı büyümenin temel araçları 78
2.3.5. Akıllı büyümenin temel ilkeleri ve uygulama kuralları 83
2.3.6. Akıllı büyüme uygulamasına yönelik dünya örneklerinin incelenmesi 93
2.4. Bölüm Sonucu 99

3. KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN YÖNETİMİ **102**

3.1. Kentsel Dönüşümün Yönetimi İçin Kullanılabilecek Göstergeler ve Akıllı Büyüme Matrisi 103
3.2. Kentsel Dönüşümün Yönetilmesinde Akıllı Büyüme Politikalarının Kullanılması ve Türk Planlama Sisteminde Uygulanabilirliğinin İrdelenmesi 116
3.2. Bölüm Sonucu 125

4. ALAN ARAŞTIRMASI, SONUÇLARI VE TARTIŞMA **127**

4.1. Alan Araştırmasının Yöntemi 127
4.2. Konya Kenti, Kentsel Gelişim ve Yayılma Durumunun İncelenmesi 130

4.3. Konya Kenti Planlama Sürecinde Kentsel Dönüşüm 133
4.4. Konya Kentinin Belediye Seviyesinde Akıllı Büyüme Değerlendirmesi 138
4.4.1. Konya kenti planlama çalışmaları paralelinde, akıllı büyüme ilkelerinin belediye seviyesindeki durumuna ilişkin değerlendirme 144
4.5. Çalışmada Ele Alınacak Kentsel Dönüşüm Proje Alanlarının Belirlenmesi 146
4.6. Kentsel Dönüşüm Alanlarında Topluluk Anketi Değerlendirmesi 152
4.6.1. Konya kenti için seçilen kentsel dönüşüm alanlarında yapılan topluluk anketinin akıllı büyüme ilkelerine yönelik değerlendirmesi 163
4.7. Kentsel Dönüşüm Proje Alanlarının Kent İçindeki Konumu, Özellikleri ve Akıllı Büyüme Matrisiyle Değerlendirilmesi 166
4.7.1. Kule-Site ve çevresi (Eski Otogar) kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi 167
4.7.2. Karatay Kent Merkezi ve Eski garaj çevresi kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi 175
4.7.3. Meram Et Kombinası ve çevresi (etbalık-altın hamle) kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi 184
4.7.4. Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi 193
4.7.5. Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm ve yenileme projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi 203
4.7.6. Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi 210
4.7.7. Yeni Adliye ve çevresi kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi 219
4.7.8. Eski Sanayi kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi 226
4.7.9. Konya kenti için seçilen kentsel dönüşüm projelerinin proje seviyesinde akıllı büyüme matrisiyle değerlendirmesine yönelik sonuçlar 234
4.8. Bölüm Sonucu 237

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER 238

KAYNAKLAR 251

EKLER 267

EK-1 Belediye Seviyesinde Derinlemesine Görüşme Föyü ve Puan Kartı 267
EK-2 Topluluk Anketi 274
EK-3 Belediye Seviyesinde Derinlemesine Görüşme Değerlendirme Çizelgesi 280
EK-4 Belediye Seviyesinde Değerlendirme Soruları ve Puanları 282
EK-5 Topluluk Anketinde Akıllı Büyüme İlkelerinin Değerlendirilmesinde Kullanılan Sorular 284
EK-6 Kule-Site ve Çevresi Kentsel Dönüşüm Projesi Akıllı Büyüme Matrisi 285
EK-7 Karatay Belediyesi ve Eski Garaj Çevresi Kentsel Dönüşüm Projesi Akıllı Büyüme Matrisi 286
EK-8 Meram Et Kombinası ve Çevresi Kentsel Dönüşüm Projesi Akıllı Büyüme Matrisi 287
EK-9 Sekiz Mahalle Kentsel Dönüşüm Projesi Akıllı Büyüme Matrisi 288
EK-10 Çaybaşı Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi Akıllı Büyüme Matrisi 289
EK-11 Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği Çevresi Kentsel Dönüşüm Projesi Akıllı Büyüme Matrisi 290

EK-12 Yeni Adliye ve Çevresi Kentsel Dönüşüm Projesi Akıllı Büyüme Matrisi .. 291
EK-13 Eski Sanayi Kentsel Dönüşüm Projesi Akıllı Büyüme Matrisi 292

ÖZGEÇMİŞ 293

SİMGELER VE KISALTMALAR

Simgeler

m^2 : metrekare
ha : hektar
k/ha : kişi/hektar

Kısaltmalar

AB : Avrupa Birliği
ABD : Amerika Birleşik Devletleri
APA : American Planning Association
DETR : Department of Employment, Training and Rehabilitation
EEA : European Environmental Agency
EPA : Environmental Protection Agency
ESDP : European Spatial Development Perspectives
HRS : Hafif raylı sistem
ICMA : The International Capital Market Association
LEED : Leadership in Energy and Environmental Design
MİA : Merkezi iş alanı
PDU : Planned Developmet Unit
Sg BC : Smart Growth Building Council
SGN : Smart Growth Network
TDR : Transferable Developmet Rights
TOKİ : Toplu Konut İdaresi
TÜBA : Türkiye Bilimler Akademisi
UGB : Urban Growth Boundary
UK : United Kingdom
vb. : ve benzeri
ve ark. : ve arkadaşları
yy. : yüzyıl

1. GİRİŞ

Ülkemizde, kent planlaması bugüne kadar "tek işlevli bölgeleme mantığı içerisinde", mevcut arazi parçalarının kullanım kararlarını veren, bu arazi parçalarının yoğunluk, ulaşım gibi kararlarını oluşturarak kentsel gelişimi yönlendirmeye çalışan bir araç olarak ele alınmıştır. Kent planlaması ile bu süreçte, getirmiş olduğu kararların teknik ve sosyal altyapı maliyetleri genelde ihmal edilmiştir. Bu ihmalin sonucunda ise plan dışı gelişmeler körüklenmiş ve kentsel gelişim planlamanın önünde giderek yönetimsiz bir şekilde geniş alanlarda yayılarak sürmüştür (Yazar, 2006). Kentlerimizde mevcut konut stokunun % 77'si son 30 yıl içinde gerçekleşmiştir. Bu durum kentleşme hızını ne denli hızlı yaşadığımızı göstermektedir. Kentlerdeki bu yayılmaya bağlı olarak kent merkezlerinde köhneme ve kullanımı azalan alanlar ile sürdürülebilir gelişim ve kentsel kalite anlamında sorunlar yaşanmaya başlamıştır. Kent çeperinde nüfus artışının olması, merkezin nüfus kaybına neden olduğu için kent merkezleri ve eski yerleşim alanlarındaki kentsel projeler metropoliten alanlarda çok önemli bir konumdadır (Lee ve Leigh, 2005).

Ülkemizde 1980 öncesi hâkim olan "kent planları ile dönüşüm" düşüncesi, 1980 sonrası ortaya çıkan "kentsel projeler ile dönüşüm" haline gelmiştir. Bu projeler, kentsel ortamın çekiciliklerini artırma ve dönüşümü hızlandırma potansiyellerine bağlı olarak, stratejik bir önem taşımaktadır (Tekeli, 2003).

Batı'da planlamanın geçirdiği evrim ve yöntemler Türkiye'ye kısmen yansımış olsa da, planlama yaklaşımının niteliksel bir evrim geçirdiği söylenemez. Türk kentleri batı kentlerine benzer küresel etkiler altında yaşamakta, kent yönetimleri küresel kentler içinde yer edinmek amacı ile farklı kapsam ve hedeflerle kentsel projeler üretmektedirler. Batının kavramsal bir evrim sonucunda, geniş kapsamlı sürdürülebilir planlamaya bir araç olarak geliştirdikleri kentsel dönüşüm projeleri, Türkiye kentlerinde kavramsal altyapısı oluşturulmadan uygulanmaktadır. Korunması gerekli ve gelişme alanlarına ait dinamikleri birlikte ele alan, sosyal, mekânsal ve ekonomik verileri birlikte değerlendiren kente daha dinamik araçlarla müdahale eden, bütüncül planlama yaklaşımı olarak "kentsel yenileşme" yaklaşımı geliştirilmiştir (Erden, 2003). Kentsel yenileşme kavramı, çalışmada 'urban regeneration' kavramının Türkçe karşılığı olarak kullanılmış ve kentsel dönüşüm projeleri ise kentsel yenileşme yaklaşımının müdahale araçları olarak değerlendirilmiştir.

Kentsel ve bölgesel gelişmeye yönelik planlama bir süreç olarak görülmektedir. Bu süreçte toplumsal aktörlerin bir araya gelerek geleceğe dönük vizyon oluşturmaları ve esnek planlama yaklaşımının geliştirilmesi gerekliğini vurgulamak gereklidir. Bu yaklaşımda, yerelliklerin belli bir vizyon doğrultusunda çok aktörlü ve katılımcı bir süreçte gelişmesine olanak verecek iki araç tanımlanmaktadır. Birincisi, yerelliğin geleceğini etkileyen temel kararları, temel altyapı türlerini ve eksenlerini, örgütlenme biçimini ve uygulama kararlarının verilme süreçlerini içeren stratejik planlama; diğeri ise uygun bir düzenleme sistemidir (Tekeli, 2003).

Günümüzde, metropoliten kentlerin yapılanmasını büyük ölçekli kentsel projeler tanımlamaktadır. Stratejik planlamanın katılımcı yapısı, büyük ölçekli kentsel projelere, 'ekonomik yarışabilirlik', 'çevresel sürdürülebilirlik' ve 'sosyal uyum' arasındaki uzlaşmayı bütünleştirmede yardımcı olmaktadır (Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007).

Yayılmanın önüne geçilebilmesi, sürdürülebilir kentsel gelişim ilkelerine uygun planlama kararlarının alınabilmesi için kentin değişen ve dönüşen alanları arasında da belli düzeyde bir iç bağınlaşmanın bulunması gereklidir. Bütüncül planlamadan bağımsız, kentsel dönüşüm projelerinin fayda yerine zarar getirmesi kaçınılmazdır. Kent içindeki tekil mekânların kentin bütünündeki rolünü, anlamını göz ardı ederek, mekânları tarihsel-kültürel bağlamlarından koparark yapılan kentsel dönüşüm projeleri, sürdürülebilir mekân oluşturabilmenin aracı olamaz. Aksine, bunlar kentsel mekânın tüketilmesinin, kentin tarihinin, fiziksel-toplumsal ve kültürel mirasının, özgün niteliklerinin ve bir bütün olarak kimliğinin yitirilmesinin aracı haline gelir. Bu nedenle kent mekânında yapılacak müdahalelerde asıl olanın "mekânın değişimini doğru yönetmek" olduğunun unutulmaması gereklidir (Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007). Stratejik planlama, kentleri sürekli bir dönüşüm mekânı olarak algılamakta ve buluşçu bir bakış açısının planlamaya dâhil edilmesini öngörmektedir. Metropoliten alanlarda mekânın değişimini doğru yönetebilme ve kentsel dönüşüm öncesinde izlenebilecek bir yöntem oluşturabilmede, stratejik planlama kavramının gerektirdiği buluşçu bakış açısından hareketle, akıllı büyüme (Smart Growth) ilkeleri yol gösterici olabilmektedir.

Bugün, kentsel mekân oluşumunu piyasa şartlarına bırakmanın pekiştirdiği, fiziki mekânda denetimsiz ve yaygın büyümenin kentin birincil sorunu olduğu kabul edilmektedir. Akıllı büyüme, kentsel büyümeye karşıt bir görüş olmamakla birlikte 'büyüyelim ancak bazı ilkeler çerçevesinde akıllı büyüyelim' felsefesini benimseyen bir

planlama yaklaşımıdır. akıllı büyüme stratejilerinin, kentsel dönüşüm projelerini, kentsel gelişimi yönlendirici bir fırsat alanı olarak ele alıp, kentsel yayılmayı önleyerek ya da yavaşlatarak, sürdürülebilir kentsel gelişme ilkelerini uyarlayabilmede lider bir araç olabileceği düşünülmektedir.

Akıllı büyüme, kentsel problemlerden çıkış rotası olarak, mekânsal örgütlenme deseninin ekonomik ve çevresel boyutlarını birlikte düşünerek, kent makroformunun ve arazi kullanım tercihlerinin yeniden ele alınmasına vurgu yapmaktadır. Kentsel alanda ayrışarak dağılmış fonksiyonel kullanımların -çalışma, yaşam, rekreasyon alanları gibi- karşısına, kentin alt bölgelerinde karma kullanımları; ağırlıklı özel araç sahipliği altyapısı ile örülmüş ulaşım ağının karşısına, toplu taşım sisteminin yükü paylaştığı bir şema geliştirmektedir. Ekonomik, çevresel ve hatta sosyal maliyetlerinin yüksek olduğu kavranan fiziki mekânda dağınık gelişmeye alternatif olarak, eriştiği sınırlar içerisinde metropoliten alanın yeniden canlandırıldığı kompakt kent dokusunu savunmaktadır (Burchell ve ark., 2000)

Sürdürülebilirlik kavramıyla gelişen tartışmalarda olduğu gibi akıllı büyüme, mevcut sosyo-mekânsal ve çevresel sorunların indirgenmiş bir yorumundan türemiştir (Burchell ve ark., 2000). Amerika Birleşik Devletleri kent planlama pratiğini etkisi altına alan bu yaklaşım ile kentin içselleştirebilme ve planlama araçlarına dönüştürüp, mevcut kentsel dokuda kapsamlı bir dönüşümü harekete geçirme kabiliyeti zaman içerisinde gelişecektir (Özdil ve Özdil, 2007). Geleneksel kentsel mekân oluşum sürecine ve kent desenine geliştirilen düşüncelerin üzerine inşa edilen planlama yaklaşımı olarak akıllı büyüme, öne sürdüğü problem tanımıyla, kentsel gelişim kararları üzerinde önemli önermeler barındırmaktadır.

1.1. Problem Tanımı ve Temel Sorular

Günümüzde kentlerin, denetimsiz büyümenin getirdiği sorunlara ve bu çerçevede bireylerin ve toplumun gereksinmelerine nasıl yanıt vereceği konusu, planlamanın en temel sorunlarından birisini oluşturmaktadır. Bugün, dünya nüfusunun yarısının kentlerde yaşadığı düşünülürse, bu sorunun doğru yanıtlarının arandığı bir kent planlama sisteminin önemi daha da belirginleşmektedir.

Bu noktadan hareketle, daha kontrollü, tutarlı, sürdürülebilir olması gereken geleceğin kentlerini planlamak hedefi, bu tez çalışmasının arayışını oluşturmaktadır.

Geleneksel planlama anlayışı, genelde düşük yoğunluklu ve olabildiğince mekânda yayılma anlayışına sahiptir. Ancak, kentlerin çevrelerine doğru çok hızlı bir şekilde gelişmeleri olarak da ifade edilebilen kentsel yayılma ile karşılaşılan önemli problemler; arazi tüketimi, yolculuklarda araca bağımlılık, trafik sıkışıklığı, aşırı enerji tüketimi, çevre kirliliği (Newman ve Kentworthy, 1998; Kahn, 2000; Ewing ve ark., 2002) sorunlu (sosyal-fiziksel) konutlaşma (Danielsen ve ark., 1999; Arigoni, 2001), sosyal eşitsizlik, sağlık sorunları, açık alanların kaybı ve çevresel bozulma, mekân duyarlığının ve toplumun bozulması, kentsel hizmetlerden faydalanmada harcanan para ve zamanın artması (Burchell, 1997; Ewing, 1997; Freeman, 2001; Theis, 2007) gibi olumsuzluklar olarak listelenebilir.

Kent sınırları dışında yeni gelişmelerin gereğinden fazla oluşturulması ile yayılmanın hız kazanması; yeni gelişen alanlarda, kentle bütünleşmenin sağlanamamasının yanı sıra, bu alanların donatılardan yoksun, toplumsal ilişkilerin gelişmesine izin vermeyen, niteliksiz kentsel çevreler üretmesi; dönüşüm alanlarında stratejik planlama yaklaşımının benimsenmemesi ve kentsel gelişimi yönlendirmede etkinliğinin fark edilmemiş olması, şehircilik disiplini açısından ele alınması gereken bir 'sorunu' oluşturmaktadır.

Rekabetin ön plana çıktığı küresel ortamda kentler, devlet yardımlarından, yatırımlardan ve kamu işlerinden daha fazla pay almak için yarışmaktadırlar. Küreselleşmenin bir etkisi olarak, mevcut kent mekânındaki değişmeler ve arsa değerindeki farklılaşmalar sonucu, kent mekânında kimi alanların ekonomik değerleri yükselirken, kimi alanlar da yavaş yavaş terk edilerek köhnemeye başlamaktadır. Dünyada bugün birçok kentte uygulanan köhneyen alanların yeniden değer kazanmasını ve kent merkezlerinin yeniden canlandırılmasını hedefleyen projelerin arkasındaki temel düşünce, kent merkezlerine ekonomik değer kazandırmaktır. Son dönemde tarihi kent merkezlerine, fonksiyonunu yitirmiş alanlara, yasa dışı yapılaşmış alanlara ve afet riski taşıyan alanlara yönelik oluşturulan kentsel dönüşüm projeleri, kentsel planlama gündeminde büyük yer tutmaktadır (İstanbul Mekânsal Gelişme ve Dönüşüm Araştırmaları Sempozyumu Sonuç Bildirgesi, 2007).

Günümüzde, kentsel gelişmede ön plana çıkan kent mekânının parçacı ve proje temelli yaklaşımlarla gelişimi, tasarlanan konut alanlarının ve alışveriş merkezlerinin şehircilik norm ve standartlarına uygun olmadığı, eşitlikçi ve çevresel kaygı güden politikalardan yoksun mekânların üretilmesi problemlerini de beraberinde getirmiştir.

Bu şekilde üretilen konut alanları ve merkezi işlevlerin, kentte mekânsal ve toplumsal bütünleşme sorunu yarattığı görülmektedir.

Yerleşmelerde kentsel dönüşümü gerektiren kimliksizleşme, ekonomik canlılığın azalması, niteliksiz fiziksel çevreler, sağlıksız yapılaşma gibi sorunlar hüküm sürmektedir. Türkiye'de kentsel dönüşümü 'tek bir süreç' olarak gören bakış açısıyla geliştirilen yasal ve kurumsal düzenlemeler, bahsedilen sorunları çözmede yetersiz kalmaktadır. Türkiye'de farklı dönüşüm sorunlarına yanıt aranırken, genelde bu sorunlar fiziksel mekânın dönüşümüne indirgenmiş, dönüşümün toplumsal, ekonomik ve çevresel boyutları göz ardı edilmiştir. Ayrıca mevcut gelişme alanlarının yeterince verimli kullanılmaması kentsel yayılmayı gündeme getirerek sürdürülebilir gelişimde sorunlar oluşturmaktadır.

Dolayısıyla, çalışmanın temel çıkış noktasını, kentsel gelişimi yönlendirmede, mekânsal yarışmanın kentleşme dinamikleri arasında ön plana çıktığı yeni koşullarda, metropollerin sahip oldukları yerellikleri (potansiyelleri) en iyi biçimde kullanabilmeleri gerektiğinden, kentsel dönüşüm projelerini kentler yararına yönetebilmenin önemi ve bu öneme bağlı olarak akıllı büyüme ilkelerinin planlama çalışmalarında yol gösterici olabileceği görüşü oluşturmaktadır.

Çalışmayı Yönlendiren Temel Soru

- Kentsel dönüşümün yönetilebilmesi ve kentsel gelişimi yönlendirebilmesinde akıllı büyüme stratejileri nasıl kullanılabilecektir?

Tez kapsamındaki yardımcı sorular

- Kentsel dönüşümün kavramsallaştırılması ve yönlendirilmesine yönelik oluşan çerçeve gereksinimlere ne derece yanıt veriyor?
- Kentsel dönüşüm projelerinin alan ya da proje odaklı olmasının kente etkileri nelerdir?
- Kentsel yayılmanın önlenebilmesi için neden akıllı büyüme stratejileri kullanılmalı?
- Kentsel dönüşümün kentsel yayılmayı önleyebilmedeki etkinliği nedir?
- Akıllı büyüme stratejileri, ülkemiz planlama pratiğinde, mekânsal stratejik planlama çerçevesi ile uyumlu, uygulanabilir bir yaklaşım mıdır? Bu tip bir büyümeyi nasıl başaracağız?
- Kentsel dönüşüm projelerinde akıllı büyüme ilkelerini nasıl uygulayabiliriz?

1.2. Çalışmanın Amacı ve Önemi

Kentsel büyüme ve değişme, kentler üzerinde; arazi kullanım, ulaşım, çevre, ekonomik gelişme ve konut gibi birçok boyutta olumlu/olumsuz sonuçlar doğurabilen önemli etkilerde bulunmaktadır (Smart Growth BC, 2001; Carruthers ve Ulfarsson, 2002). Kentsel sürdürülebilirlik, ekonomik, fiziksel ve sosyal özelliklerin bütünsel (holistic) ele alınmasını gerektirir. Kentsel büyüme ve değişmenin sürdürülebilirlik üzerindeki etkisini anlayabilmek için bütünleşik yöntemlere ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde deneysel araştırmaların artmasına ihtiyaç vardır.

Kentlerdeki dönüşüm süreci, bir yenileşme aracı olarak; sosyal, ekonomik, çevresel ilkelerle ve sürdürülebilirlik anlayışı çerçevesinde ele alınmayı gerektirmektedir. Kentler günümüzde geleneksel olarak ele alındığı şekliyle, büyümenin ve aktivitelerin mekandaki optimum dağılımı hedefli bir planlama ile sürdürülebilir, yaşanabilir, verimli ve yaratıcı olamamaktadırlar. Kentin gelişme dinamiklerini yerinde yakalayıp onu ana planın belirleyici bir unsuru olarak kullanan eylem planları ile geliştirilebilir olmaktadırlar (Karaman, 2003).

Akıllı büyüme, komşuluk yenileştirmesinde, yerelliklerin pratiklere nasıl aktarılabileceğine yönelik iyi bir örnek oluşturmaktadır. Ekonomik verimlilik, çevresel koruma, yüksek yaşam kalitesi ve sosyal eşitlik akıllı büyüme yaklaşımı ile sağlanabilir (Song ve Knaap, 2004/b; Scott, 2007)

Akıllı büyüme, dünyada artan kentsel sorunlar nedeniyle stratejik çözüm arayışlarının sonucunda oluşmuştur. Kentsel kalite arayışına ve kalkınmaya yönelik olarak iki boyutta ele alınmaktadır. Bu tez çalışmasında, Akıllı büyüme yaklaşımı, yeni gelişme alanlarından önce merkezi alanların dönüştürülmesini, merkezdeki boş alanların doldurulmasını, farklı gruplara hitap edecek karma kullanımların verilmesini cesaretlendiren; doğal ve yapılı çevrede yaygın gelişmenin kontrol edilmesini amaçlayan, kapsamlı, alternatif bir büyüme yaklaşımı olduğu için benimsenmiştir. Büyümeye karşı olmayan aksine, büyümenin mevcut yapıdaki etkisini değerlendirmek üzere üretilen politikalardan oluşan, diğer büyüme yaklaşımlarından farklı olarak, yaşam kalitesi ile büyüme yapısı arasında bağlantı kurmayı hedefleyen, stratejik planlama felsefesi ile bütünlük içeren bir reform özelliğindedir.

Sürdürülebilir kentsel büyüme, kentsel form ve kentsel mekân ile kentsel ekonomi ve kentsel işletme arasındaki etkin iletişimin gücüne bağlı olarak

sağlanacaktır. Planlamanın önemli gündem maddelerinden biri olan akıllı büyüme bu ilişkiler sisteminin doğru kurulmasının yanı sıra kentsel alanın yeniden kullanım stratejilerinin ve önceliklerinin belirlemesi açısından da önemlidir.

Çalışmanın kurgusu, sürdürülebilir ve stratejik planlamanın girişimci ve kaynak yaratıcı bir aracı ve bu planların yaşama geçirilmesini sağlayan en önemli uygulama araçlarından biri olarak akıllı büyüme yaklaşımının kentsel dönüşüm projelerinde kullanılması düşüncesi üzerinde şekillenmiştir.

Kentsel yenileşme ve stratejik planlama yaklaşımları, kentlere dönüşüm projeleri ile müdahale etmektedirler. Günümüzde, özellikle AB'ye giriş süreci ve kentleşme sürecimizin geldiği nokta artık planlama ve yönetim anlayışımızın insan ve vizyon odaklı olması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Yeni bir vizyon çerçevesinde özellikle mekansal, toplumsal ve ekonomik gelişme stratejilerinin belirlenmesine yönelik olarak stratejik hedeflerin ortaya konulması, hedefler doğrultusunda eylem alanları ve vizyon, öncü ve tetikleyici projelerinin belirlenmesi ile projelerin takibi için izleme ve değerlendirme kriterlerinin ortaya konulması stratejik planlama anlayışının genel çerçevesini oluşturmaktadır.

Kentin kopuk parçalar halinde gelişimi ve dönüşümü kent kimliği ve vizyonu açısından olumsuz etkiler yaratmaktadır. Bu nedenle kentsel projelerle oluşturulan alanların kentle bütünleşmesi noktasında stratejik planlamanın önemi ortaya çıkmaktadır. Kentsel dönüşüm projelerinin bir üst plana ve stratejik yaklaşımlara bağlı olarak geliştirilmeleri ile proje alanlarının birbirlerine ve kente eklemlenmeleri sağlanabilir (Erden, 2003).

Stratejik planlama yaklaşımının etkisiyle gündeme gelen kentsel projelerin, kentlerin ekonomik hayatına getirdikleri canlılık ile kentlerin sosyal ve kültürel yaşamı açısından da aynı değeri getirebiliyor olması çok önemlidir. Bu noktada projeleri, bütüncül ele almaya olanak sağlayan buluşçu bir yaklaşımın gereği ortaya çıkmakta ve tez çalışmasında akıllı büyüme yaklaşımının bu doğrultuda yön verebileceği savunulmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, kentsel dönüşüm projelerinin, sürdürülebilirlik potansiyellerinin uygulama aşamasına geçilmeden önce sistematik bir yaklaşımla değerlendirilmesi için akıllı büyüme ilkelerinin kullanılabilirliğinin belirlenmesidir.

Göç hızının giderek yavaşlaması, çevre sorunlarına duyarlılıkların artması ve kentin çevreye doğru yayılma maliyetini karşılayamayan yerel yönetimlerin, yerleşik alanları daha verimli kullanma yönünde bilinçlenmeye başlamaları, 'kentsel dönüşümün

yönetilmesini', planlamanın temel konusu haline getirmiştir (Tuncer, 2000). Kentsel dönüşüm projelerinin sürdürülebilir gelişimi sağlayabilmesinde, temel ihtiyaç, etkin bir yönetim mekanizmasının eksikliğidir. Bu noktada çalışmada, **"Akıllı Büyüme",** bu eksikliği kapsamlı şekilde ele alarak kentsel dönüşümde etkin bir **"yönetim mekanizması"** olarak değerlendirilmiştir.

Bu saptamalar ışığında çalışmada, kentsel dönüşüme konu olacak alanlardaki değişimi sürdürülebilir kentsel gelişim ilkeleri çerçevesinde yönetebilmek için, dönüşüm öncesi projelerin uygunluğunu test edebilme ve yapılması gerekenleri belirleyebilmede takip edilecek bir araç olarak, akıllı büyüme matrisi oluşturulmuştur. Kentsel dönüşüm projelerinde, uygulama öncelik sıralarının belirlenmesinde etkili olması nedeniyle bu matris önem taşımaktadır. Sonuçta matrisin uygulanabilirliği ve farklı kentler için kullanılabilirliği, kentlerin kendi koşullarına adapte edilebilirliği konularında önerilerde bulunulmuştur.

Saha çalışması özelinde de, benzer nitelikli alanların karşılaştırması yapılmış, buradan çıkan sonuçlara göre öncelikli müdahale ve eylem alanlarında izlenmesi gereken stratejileri işaret etmek mümkün olmuştur.

Bu amaç çerçevesinde çalışmanın temel hipotez ve varsayımlarını aşağıdaki şekliyle kurgulamak mümkündür:

Hipotez ve Varsayımlar

Hipotez 1.

Kentlerde, stratejik planlama kapsamında öncelikli eylem alanı olarak kentsel dönüşüm alanları ele alınırsa, sürdürülebilir kentsel gelişmeyi sağlamada daha etkin olunabilecektir.

Varsayım 1.1.

Kentlerin gelişimini yönetebilmede, sürdürülebilir gelişme ve kentsel büyüme dokusu arasındaki ilişkiyi anlamak ve kurgulamak gereklidir.

Varsayım 1.2.

Sürdürülebilir gelişmeyi sağlayabilmede, kentsel form, planlama yaklaşımı ve göstergeler açısından denge oluşturabilmek önemlidir.

Hipotez 2.

Kentsel dönüşüm sürecini ve uygulamalarını yönlendirmede **"Akıllı Büyüme"** stratejileri kullanılırsa, gelecekte kentle bütünleşmiş, pozitif mekânların oluşumunu gerçekleştirebilen projeler üretme imkânı doğabilecektir.

Varsayım 2.1.

Akıllı büyüme stratejileri, kompakt kent formu, stratejik planlama yaklaşımı ve belirli göstergeler seti kurgulayabilme özelliğine sahip olan bir yaklaşımdır.

Varsayım 2.2.

Akıllı büyüme kentsel dönüşüm projelerinin bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilmesini sağlayarak, etkin bir denetim mekanizması olacaktır.

Varsayım 2.3.

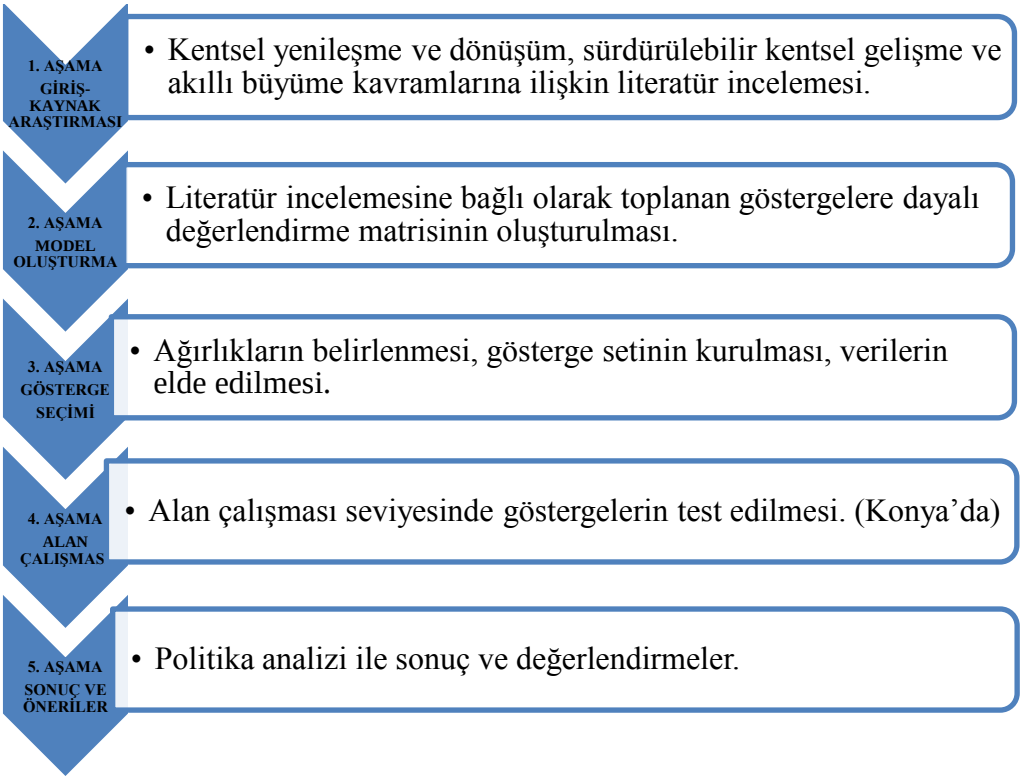
Akıllı büyüme ilkeleri ile oluşturulacak matris, kentsel dönüşüm projelerinin temel konularına (sosyal-toplumsal, konut, iş-eğitim, fiziksel ve ekonomik) göre farklı ağırlıklarla uygulanabilecek, her kente ya da projeye özgü değerlendirme imkânı sağlayabilecektir.

Bu anlamda çalışma; stratejik planlamada yenilikçi bakış açısı olarak akıllı büyümenin önemini vurgulaması ve 'stratejik planlama-kentsel dönüşüm-akıllı büyüme' kavramlarını birlikte ele alarak Türk planlama pratiğinde yeni bakış açıları sağlayabilecek olması nedeniyle önem taşımaktadır.

Ayrıca, bu çalışma ile Türk planlama pratiği bağlamında, ilk olarak, **"kentsel dönüşüm"** kavramı **"stratejik"** perspektifte ele alınarak **"akıllı büyüme"** ilkelerinin kullanımı önerilmiştir. Kentsel dönüşüm projelerinin, dönüşen alanları kentin kendi bünyesinde işleyen yapısına bütünleştirmek olan temel felsefesi gereğince, dönüşüm alanlarının, kentle bütünleştirilerek sürdürülebilir uygulamaların yapılması söz konusu olabilecektir.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Bu çalışma, niteliksel (qualitative) ve niceliksel (quantitative) metotları bir arada kullanan karma bir metodoloji içermektedir. Genel olarak literatür araştırması ve alan çalışması olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır. Çalışma, stratejik plan anlayışı çerçevesinde bir sistematiğin kurulmasına bağlı olarak, **mevcut durum analizi** ve **gelecek beklentisi** ile başlayan süreçle şekillenerek, **'stratejik yol haritasına'** dönüştürülecektir.



Şekil 1.1. Tez çalışmasının metodolojik yaklaşımı

Metodolojik sürecin ilk aşaması literatür taramasıdır.

Çalışmanın kurgusu "kentsel yenileşme" ile yenileşme yaklaşımının bir aracı olarak düşünülen "kentsel dönüşüm projelerinin" ve özellikle güncel tartışmalarda ortaya çıkan "akıllı büyüme yaklaşımının" kavramsal ve kuramsal tartışması ile başlamaktadır. Kentsel yenileşme yaklaşımının değişim süreci ve farklı uygulama yöntemleri incelenmiştir. Yenileşme yaklaşımı ve kentsel dönüşüm projelerinde akıllı büyüme ilkelerinin kullanımının incelenmesi amacı ile literatür araştırması yapılmıştır. Yurtdışı yaklaşımları ve uygulama örneklerini ele alan yazılı kaynaklar incelenerek değerlendirilmiştir.

Ayrıca, konunun sınırlandırılması ve kavramsal çerçevenin hazırlanması için konu ile ilgili kitap, makale, doktora ve yüksek lisans tezleri, uzman kişilerin görüşleri incelenmiştir. Sürdürülebilir kentsel yenileşme, kentsel dönüşüm, kentsel yayılma-kentsel form ve akıllı büyüme konularını içeren kaynaklar ele alınmıştır.

Literatür araştırmasına dayalı olarak;

- Sürdürülebilir gelişimin göstergeleri, sürdürülebilir kent formları, sürdürülebilir planlama yaklaşımları incelenmiş, kentsel yayılma problemini

çözümlemekte, kentsel dönüşüm alanlarının önemi vurgulanmıştır. Literatürde belirlenmiş yayılma göstergeleri açıklanmış; ardından yayılmayı önlemede ve kentsel dönüşüm projelerini yönetebilmede kullanılabilecek akıllı büyümeye yönelik belediye seviyesinde derinlemesine göüşme formu, topluluk anketi ve proje özelinde değerlendirme matrisi oluşturulmuş, göstergeler, ağırlıkları ve puanlamaları belirlenmiştir.

- Kentsel dönüşüm alanlarında akıllı büyüme stratejilerinin ülkemiz planlama sistemi içinde yer alıp alamayacağı; ***kurumsal kapasite, finansal olanaklar ve yatırımcı davranışları, koruma-yenileme orijinli mekânsal planlama, birlikler arasında koordinasyon düzeyi, sosyal etkileşim, yönetim teşviki, plan esnekliği*** çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Literatür incelemelerinden elde edilen niteliksel veriler, alan çalışmasından elde edilen niceliksel verilerle irdelenmiştir. Bu çalışma, örnek alanların araştırılması sonucunda, kentsel dönüşümde akıllı büyüme ilkelerinin kullanımını öneren açıklayıcı bir çalışmadır.

Metodolojik sürecin ikinci aşaması alan çalışmasının gerçekleştirilmesidir.

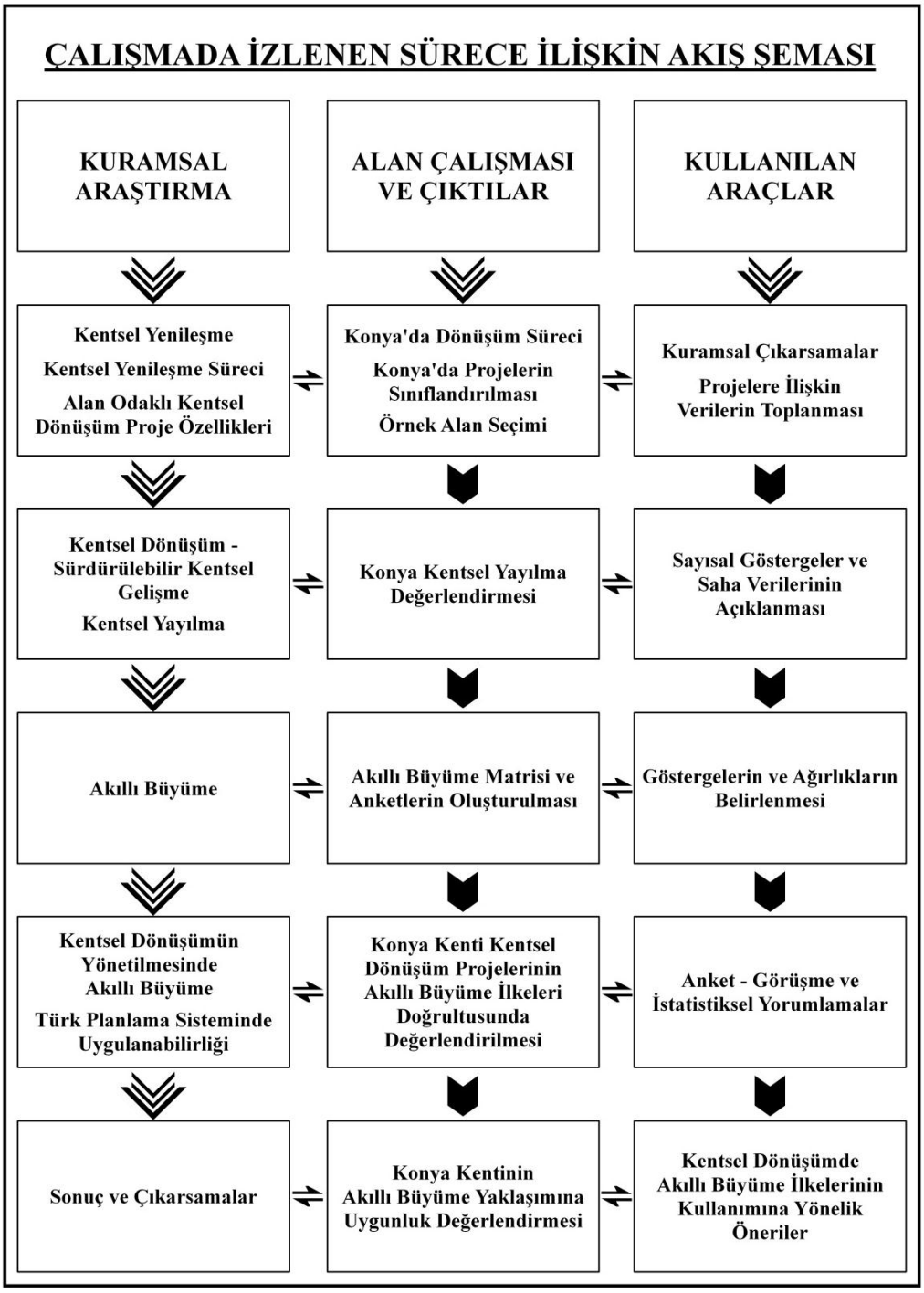
Örneklem alanı, Konya kent merkezidir. Metropoliten bir kent özelliği göstermesi ve kentsel dönüşüm sürecini hızlı bir şekilde ancak problemlerle yaşamaya başlamış olması seçimdeki en önemli yönlendirici olmuştur.

Alan çalışması;

- Kentsel dönüşüm alanlarının gözlemlenmesi ve fotoğraflama
- Yaşayan toplulukla anket ve görüşmelerin yapılması,
- Belediye uzman personeli ile derinlemesine görüşmelerin yapılması,
- Kentsel dönüşüm projelerinin, proje özelinde değerlendirilmesi ve
- Konya Büyükşehir Belediyesi, TÜİK, makale, dergi, kitap, tez ve internet taramaları ile toplanan bilgi, belge, fotoğraf ve proje incelemeleri ile gerçekleştirilmiştir.

Tüm bu değerlendirmeler ışığında değişimi doğru yönetebilmek için dönüşüm öncesinde yol gösterici olarak, ‘akıllı büyüme Yaklaşımı’ önerilmiştir. Burada, “politika analizi (policy analysis)” kullanılmıştır. Politika analizi, bir politikanın sonuçlarına dair tanımlama getirebilmek için söz konusu politikanın etkisini önceden tahmin etmektir. Politika analizi için izlenen yöntem genel olarak önce-sonra analizi yapmaktır. Akıllı büyümeye ilişkin Tanıtıcı (Descriptive) Politika Analizi kullanılmıştır. Geçmiş politikaların analizlerinden yola çıkılarak “bu politika uygulaması ile ne oldu?” sorusu

yöneltilerek politika amaçlarının karşılığının alınıp alınmadığı araştırılmıştır. İyi bir politika analizi, önemli bir probleme mantıklı, sağlam, çoğaltılabilir ve bilgi sağlayan nitelikte hitap edebilmelidir. Bu şekilde karar vericiler probleme yönelik, ekonomik açıdan kendi ayakları üzerinde durabilen, teknik açıdan uygulanabilir, etik ve politik açıdan kabul edilebilir çözümlemeler getirebilecektir. Tezde izlenen sürece ilişkin akış şeması Çizelge 1.1.'de belirtilmiştir.



Çizelge 1.1. Tezde izlenen sürece ilişkin akış şeması

1.4. Çalışmanın Kapsamı

Bu tez çalışması kapsamında, kentsel yenileşme kavramının 1900'lü yıllardan itibaren yaşadığı gelişim süreci, kentsel yenileşmenin aracı olarak kentsel dönüşüm projeleri ve temel konuları, sürdürülebilir kentsel gelişme kavramıyla ortaya çıkan kent formu ve planlama yaklaşımları incelenmiştir. Bu yaklaşımlardan, akıllı büyüme (Smart Growth) yaklaşımının özellikleri, örnekleri, uygulama araç ve teknikleri ele alınarak, özellikle Amerika'da kentsel yenileşme ve eskiyen alanları kente kazandırma amaçlı yapılan projeleri değerlendirmede belediye seviyesinde derinlemesine görüşme ve topluluk ölçeğinde kullanılan anket soruları ile proje özelinde akıllı büyüme matrisleri düzenlenmiştir. Konya kentinin kentsel dönüşüm alanlarından seçilen örnekler akıllı büyüme ilkeleri açısından değerlendirilmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde, problem tanımı ve temel sorular, çalışmanın amacı ve önemi, kapsamı ile tez çalışmasının ve alan çalışmasının yöntemi tanımlanmıştır.

İkinci bölümde, literatür araştırmasına dayalı olarak, kentsel yenileşme kavramı, sürdürülebilir gelişmenin kentsel form, sürdürülebilirlik göstergeleri ve planlama boyutu değerlendirilmiştir. Kentsel yayılma kavramı, özellikleri ve olumsuzluklarını azaltmada öncelikli eylem alanı olarak, kentsel dönüşüm alanlarının önemi ortaya koyulmuştur. Sosyo-ekonomik eşitsizliklerin azaltılmasını ve doğal çevrenin korunmasını, doğal ve yapılı çevrede kullanılan yaygın gelişmenin kontrol edilmesini, ulaşım, işyeri ve konut bağlantılarını çözmeyi, karma kullanımlı gelişimi, fayda ve maliyetlerin, kentsel mekânda eşitlikçi dağılımını ve doğal kaynakların, kültürel mirasın, halk sağlığının korunması gibi birçok nokta üzerinde hassasiyet gösteren, akıllı büyüme yaklaşımının, özellikleri, temel prensipleri, örnekleri ve uygulama araçları ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde, literatür incelemelerinin değerlendirilmesi ile kentsel dönüşümün yönetilmesinde tezin alan çalışmasında kullanılacak anket ve matrisler açıklanmıştır. Ayrıca kentsel dönüşümün yönetilmesinde akıllı büyüme politikalarının kullanılması ve Türk planlama sisteminde uygulanabilirliği irdelenmiştir.

Dördüncü bölümde, alan çalışmasının yöntemi, araçları ve bilgi kaynakları anlatılmıştır. Ardından Konya kenti planlama çalışmaları kentsel yenileşme süreci ve belediye seviyesinde akıllı büyüme düzeyi paralelinde incelenmiş; tespit edilen 24

kentsel dönüşüm projesinden, alan odaklı 8 proje ve topluluk fikirleri akıllı büyüme ilkelerine uygunlukları açısından değerlendirilmiştir.

Çalışmanın beşinci ve son bölümü sonuç ve genel değerlendirmeler ile tartışmaların aktarılmıştır. Kentsel dönüşüm projelerindeki mevcut problemlerin çözümü noktasında, akıllı büyüme ilkeleri ile geliştirilmesinde önerilen araçların katkısı ve yapılabilecek çalışmalara ilişkin öneriler açıklanmıştır.

Çalışmanın mekân sınırını, Konya kent merkezinde gerçekleştirilen alan odaklı projeler; zaman sınırını ise Konya'da planlı dönemin başlangıcı olan 1946 planı ile başlayıp günümüze kadar geçen süre oluşturmaktadır.

1.5. Literatür Özeti

Bu tez çalışması kapsamında, kentsel dönüşümde karşılaşılan sorunların çözümünün stratejik planlama yaklaşımı ile akıllı büyüme kavramına odaklı bir model ile çözümlenebileceği düşüncesi için kentsel yenileşme, sürdürülebilir gelişme, stratejik planlama ve akıllı büyüme konuları ile ilgili kaynak araştırması yapılmıştır. Çalışma ile ilgili literatürdeki kavramsal çerçevenin özeti Çizelge 1.2.'de belirtilmiştir.

Çizelge 1.2. Çalışma ile ilgili literatürle bağlantılı kavramsal çerçevenin özeti

Kategoriler	**İlgili literatür**
Kentsel yenileşme ✓ Sürdürülebilir gelişme ✓ Kentsel dönüşüm ✓ Alan odaklı dönüşüm ✓ Kentsel gelişim ✓ Mevcut toplulukların gelişmesi ✓ Bütünsel yaklaşım	Couch ve Fraser, 2003; Dobbs ve Moore, 2002; Edger ve Taylor, 2000; Erden, 2003; Gabrielsen, 2008; Gibson ve Kocabaş, 2002; Karaman, 2008; McDonald, Malys ve Malienė, 2009; Meyer, 1998; Özden, 2002; Roberts ve Skyes, 2000; Thorns, 2004; Tiesdell, Oc ve Heath, 1996; Yazar, 2006.
Büyümenin sınırlanması ✓ Büyüyen mevcut topluluklar ✓ Büyüme sınırlarınca yoğunlaşma ✓ Yeşil alanların değerlendirilmesi ✓ Sorunlu konutlaşma ✓ Gelişimin kontrol araçları	Arigoni, 2001; Danielsen, Lang ve Fulton, 1999; Downs, 2005; Katz, 1993.
Akıllı büyüme ✓ Akıllı büyüme matrisi, ✓ Karma kullanım ✓ Sorunlu konutlaşma ✓ Kompakt yapılaşma ✓ Katılım ✓ Erişebilirlik ✓ Ekonomik canlılık ✓ Yayılma ✓ Uygulama ilkeleri ✓ Projeler ✓ Yeniden canlandırma	Arizona Smart Growth Scorecard, 2005; Burchell, 1997; Carruthers ve Ulfarsson, 2002; Colorado Smart Growth Scorecard Community-Self Assessment Tool, 2003; Çalışkan, 2004; Epa, 2004; Ewing, Pendall ve Chen; 2002; Ewing, 1994; Houghton, 1997; Janssen-Jansen, 2004; Kahn 2000; Lee, 2005; Litman, 2007, 2009; New Jersey, Smart Growth Scorecard Municipal Review, Njfuture.Org, The Vermont Smart Growth Scorecard Community-Self Assessment Tool, Prepared by The Vermont Forum on Sprawl, 2000; Newman ve Kentworthy 1989; Scott, 2007; Smart Growth BC, 2001; Song ve Knaap, 2004/a-b; Theis, 2007.

Kaynakları genel anlamda, kavramsal yaklaşım için kullanılabilecek ve alan araştırması için yönlendirici olabilecek çalışmalar olarak ikiye ayırmak mümkündür.

- Kavramsal yaklaşım içeren kaynaklarda kentsel dönüşüm için günümüzde yaşanan dönüşümün önemi, şehirlerde günlük yaşam ve kimliği çevreleyen unsurlar ve temel konular, kentsel eşitsizlik, sürdürülebilir gelişme ve planlamanın sorunları üzerinde durulmuştur.
- Sürdürülebilir kent planlaması konusunda, planlama yaklaşımları arasında arazi kullanım planlaması, bütüncül planlama, stratejik planlama, yeni kentleşme hareketi doğrultusunda akıllı büyüme odaklı planlama, ihtiyatlı planlama, iletişimsel planlama gibi yaklaşımlar ortaya atılmıştır. Kentsel gelişimi etkileyen sürdürülebilir yeni yaklaşımlar ile ilgili olarak akıllı büyüme kavramı anlatılmıştır.
- Stratejik planlamaya yönelik olarak, sosyal süreç ve kişilere ilişkin olarak mekânsal değişimin yönetilmesi için plan sürecini tasarlayan ilişkiler irdelenmiştir. Avrupa'daki stratejik mekânsal planlamanın politik yapısından hareketle, teknik yönü, insan ve mekân arasında ilişki temelli yaklaşım, kamu politikaları, kültürel, ekonomik odaklı yapılan yenilikçi mekânsal planlamalar incelenmiştir. Stratejik planlamanın kent mekânına büyük ölçekli projelerle yansıdığı belirtilmiştir.
- Sürdürülebilir gelişme ile ilgili olarak kavramsal açılımlarda, Meadows 1972'de sürdürülebilirliğin çevresel hareketi üzerine 'The Limits to Growth' yayınının bölgesel ölçekli bir eylem konseptine sahip olduğunu belirtmiştir (Dixon, 2007). Elkington 1994'te sürdürülebilir gelişmede 'üçlü kaynak çizgisi' (triple bottom line) yaklaşımını geliştirmiş ve sürdürülebilirlikte ekonomik gelişmenin önemini vurgulamıştır (Dixon, 2007). O'riordan 2001, Lutzkendorf ve Lorenz 2005'te 'üçlü kutup' (three pillars) modelini getirerek sürdürülebilirliği ekonomik girişimler, sosyal bilinçlenme ve çevresel bütünleşme olarak belirlemiştir (Dixon, 2007). Kentsel dönüşüm ve sürdürülebilirlikte 'triple bottom line' yaklaşımı yüksek kabul görmüştür. Pediaditi 2005'te mevcut farklı seviyelerde sürdürülebilirliğin ölçümleri için sürdürülebilirlik gösterge çerçevesini oluşturmuştur. 2000 yılında Parkinson, sosyal sürdürülebilirlikle ilgili açılım sağlamıştır (Dixon, 2007). Campbell 1996'da plancının üçgen modeli ile sürdürülebilir gelişme kapsamında ekonomik gelişme-eşitlik ve akıllı büyüme kurgusunu mahalle yenileştirmesi için önermiştir.

- Kentsel dönüşümün kavramsallaşması bağlamında yapılan yayınlarda, kentsel dönüşüm modelleri, süreci ve nitelikleri ile ilgili açılımlar yapılmıştır. 1950 ve 1960'larda gayrimenkul piyasası talepleri ile şekillendiği için olumsuz sonuçları olduğunu belirtilerek Cullingworth (1962) tarafından konut alanı esaslı yenileştirmede sosyal kapitalin durumu tartışılmıştır. Gibson ve Langstaff (1982) ekonomik yenileştirme ile ilgili açılımlar sağlamış ve 1990'larla birlikte Rio Zirvesi'nde (1992) ekolojik boyut gündeme gelmiştir. Avrupa Mekânsal Gelişme Perspektifi (ESDP) mekânsal planlamanın dengeli ve sürdürülebilir gelişmeye rehberlik edeceği yöntemleri saptamak üzere hazırlanmış ve ekonomi-toplum ve çevre dengesini öngörerek mahalle yenileştirmesinde ortaklık modelleri belirlenmiştir. Çok aktörlü ortaklıklar (kamu-özel sektör ve sivil örgütler, yerel topluluklar), aşağıdan-yukarı örgütlenme anlayışı, proje bazlı ve/veya topluluk bazlı programlar ve projeler üretme biçimini ön gören sürdürülebilir dönüşüm yaklaşımı olarak mahalle yenileştirme stratejilerinde), yerel stratejik ortaklıklar, kilit rol oynamıştır (Duncan ve Thomas, 2002; Chapman ve ark., 2004).
- Sürdürülebilir kent planlamasının iki temel bileşeni, yeni politika gündemleri ve yeni kurumsal ilişkiler olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda yeni politika gündemleri rekabet ve çevre kavramını içerirken, yeni kurumsal ilişkiler ise çok paydaşlılık kavramını içermektedir. Lynch 1981'de kentlerin değerlendirilmesinde 3 teori önermiştir. Birincisi, fonksiyonel teori, tanımlanma ve tahmine dayalı; ikincisi karar kuramı, kent gelişiminde toplumun düşünceleri nasıl-ne yapılmalı; üçüncüsü de kuralcı-normatif teori, kentler nasıl olmalı. Bu çerçevede, akıllı büyümenin, normatif teori kapsamında yer aldığı belirtilmiştir.
- Fitzgerald ve Leigh (2002), 'Economic Revitalization: Cases and Strategies for City and Suburb' adlı kitaplarında, ekonomik gelişmenin eşitlik ve sürdürülebilirlikle olabileceğini vurgulamışlardır. Metropoliten alanlardaki ekonomik büyümenin nüfus ve iş anlamında hareketliliğe sebep olduğunu, yeni ve geniş konut talebinin arttığını ve iş yatırımlarında ucuz arsa arayışında olunduğunu belirtmişlerdir. Freilich, Orfield ve Jargowsky yayılmanın yapılı çevrelerde sosyo-ekonomik problemlere sebep olduğunu belirtmişler ve yayılma ile merkez alanının etkileşimini araştırmışlar, Van der Berg, ise kentleşmenin dinamik süreci olarak yeniden kentleşmenin gerekliğini vurgulamıştır (Lee ve Leigh, 2005).

- Planlama gündeminin çerçevesini, ilk olarak, kamu-finans orijinli kaygılardan sonra çıkan 1960'lardaki 'çevresel hareketler', ikinci olarak 1980'lerdeki 'büyüme yönetimi', üçüncü olarak da 1990'lardan sonra 'sürdürülebilir gelişme' ve yansımasıyla 'akıllı büyüme' kavramlarının oluşturduğu tespit edilmiştir (Carruthers ve Ulfarson, 2008). Akıllı büyüme ile ilişkili kentsel form ölçümleri; kapalılık, (Camillo Sitte, 1965-, kayıp mekân (Trancik, 1986), kamu mekânları, mekânsal uygunluk, yakınlık (Jacobs, 1961), karma, farklı kullanımların durumu, odak ve sınırlar (Lynch, 1981), bölgelerdir (Kostof, 1992-4 tip- yönetim, dini, ticari, konut) (Carruthers ve Ulfarson, 2008).
- Yapılı çevre ve kamu servis maliyetlerini araştıran birçok yazıdan, 'Costs of Sprawl' düşük yoğunluklu gelişmenin, yüksek yoğunluklu gelişmenin iki katı kadar daha fazla masraflı olduğunu belirtmiştir (Carruthers ve Ulfarsson, 2008). Lösch'ün locational kuramına dayalı olarak ortaya çıkan yayılma 1954'te başlamıştır (Carruthers ve Ulfarsson, 2008).

Tez çerçevesinde alan araştırmasında yönlendirici olabileceği düşünülen çalışmalarda, akıllı büyümenin uygulandığı ve uygulanmaya başladığı bölgelerdeki etkilerini test etmeye yönelik metropoliten ölçekli kentler ve buralardaki sanayi-konut-ticaret dönüşümlerinin etkileri üzerinde durulmuş, akıllı büyümede aktörlerin türleri ve tavırları üzerine yaklaşımlar geliştirilmiştir. Bu çalışmalarda, sayısal modellerden de faydalanılmıştır. Ayrıca kentsel yayılma ve akıllı büyüme kent formunun ölçütleri belirlenerek, örnek kentsel dönüşüm projeleri, kentsel gelişimi yönlendirmeye etkileri bağlamında, ortaklık modelleri, finansman olanakları ve aktörleri ile ilişkili olarak değerlendirilmişlerdir.

- 'The Sustainable Development Strategy for UK: A Better Quality of Life' (DETR, 1999) listesine göre yenileşme sürdürülebilirliği sağlamada çok fazla etkilidir. (Hemphill ve ark., 2004).
- Burchell ve ark. (2000), Downs (1994), Burton (2000) projelerin ulaşım seçenekleri, sosyo-ekonomik seviye ve konum etkilerini araştırarak, sonuçta sürdürülebilir ve akıllı büyümeyi sağlayabilmek için stratejik mekânsal planlamanın olması gerekliliğini belirtmişlerdir (Frenkel ve Ashkenazi, 2008). Akıllı büyüme kavramının stratejik mekânsal planlama ile ilişkili olduğu ve birbirini destekleyici süreçler barındırdığını belirten çalışmalar yeni yeni oluşmaya başlamıştır (Janssen-Jansen, 2004; Knaap ve ark., 2007/b).

- Kentsel dönüşüm projelerinin sürdürülebilirliğine ilişkin yapılan çalışmalarda, ekonomik, fiziksel ve çevresel göstergeler belirlenmiş ve ağırlıklandırılarak farklı projelerin değerlendirilmesine yönelik olarak; hiyerarşik model, delphi analizi, çok kriterli karar verme yaklaşımları, gösterge set analizi ve duyarlılık analizi yapılmıştır. Kentsel projelerin sürdürülebilirliği için ekonomik, fiziksel ve sosyal bileşenler bütüncül ele alındığında başarılı olacağını belirtmişlerdir (Hemphill ve ark., 2002; Dixon 2007; Ng ve ark., 2001; Saparauskas, 2004; Yönet ve Yirmibeşoğlu, 2005; Yazar, 2006).
- Akıllı büyümenin ekonomik etkisini, konut fiyatlarına ve metropoliten gelişimine etkisini ölçmeyi hedefleyen çalışmalarda akıllı büyümenin konut fiyatlarında, olumlu etkisi olduğunu bulgulamışlardır (Song ve Knaap, 2004/b; Aurand, 2007). Sosyal etkisini inceleyen çalışmalarda gentrification'ı azaltmada yardımcı olacağı belirtilmiştir (Larsen, 2005).
- Akıllı büyüme ile ilgili yapılan çalışmalardan, Handy, ulaşım ve arazi kullanım etkileşimini; Frank ve Engelke, kamu sağlığı ile kentsel form ilişkisini; Brain, kentsel form ile sosyal etkileşimi; Alberti, çevresel kaliteyi ve Song'da akıllı büyüme, yeni kentleşme ve kentsel yayılmanın ölçülebilir kavramlar olduğunu inceleyen çalışmalar (Talen ve Knaap, 2003) yapmışlardır. Sonuçta birçok yazar Akıllı büyümenin kentsel yayılmayı önlemede yardımcı olan, kompakt gelişimi destekleyici, sosyal yapının değerlendirildiği bir yaklaşım olduğunu belirtilmişlerdir (Litman, 2007; Ye, 2006; Knaap ve ark., 2007/a).

Çalışma kapsamında kentsel dönüşüm projelerinin sürdürülebilirlik ve Akıllı büyüme ilkelerince değerlendirilebilmesi için bu konularda yapılmış olan çalışmalar aşağıda amaç- yöntem-gösterge-sonuç ayrıntılarıyla anlatılmıştır.

Healey, Khake, Motte ve Needham (1997), "Making Strategic Spatial Plans Innovation in Europe" isimli kitapta, Avrupa'da kent ve bölge mekânsal gelişiminde yatırım ve arazi kullanım düzenlemelerinde 1960'larda ortaya çıkan ve 1980'lerden sonra hız kazanan stratejik yaklaşım ve bu stratejik yaklaşımın evrimine odaklanılmıştır. Stratejik mekânsal planlamanın, sosyo-politik ve ekonomik aktörlerindeki değişimi cevaplayacak ve başarılı mekânsal planlama yapımına yardımcı olacak farklı alanlardaki yenilikçi bakış açıları incelenmiştir. Stratejik planlamanın kentlerin yaşadığı değişime nasıl ayak uyduracağı ve yönetim pratiklerini nasıl değiştireceği ile üretimle ilgili olarak servis sektörünün farlılaşmasına göre ekonomik yeniden yapılanma, kamu ve özel sektörün planlamadaki aktörlük durumları ve çevresel hareketlerdeki politik

tutum araştırılmıştır. Ayrıca ele alınan farklı kent bölgelerinde, stratejik planlamada sosyal süreç ve kişilere ilişkin mekânsal değişimin yönetilmesi için plan sürecini tasarlayan ilişkiler irdelenmiştir. Friesland'da teknik ve intellektüel gelişimler uyarınca teknik yönü; Lyon sosyal ve mekânsal açıdan yüksek bilinçlilik seviyesine sahip olduğu aktiviteler, insan ve mekân arasında ilişki temelli yaklaşım; Lancashire ve Grosseto'da kamu politikaları; Madrid ve Lisbon'da kültürel temelli; Bergen'de de ekonomik temelli yapılan yenilikçi mekânsal planlamalar başarılı örnekler olarak kentlere getirdikleri dönüşümler itibariyle değerlendirilmiştir.

Tiesdell ve ark. (1996), "Revitalizing Historic Urban Quarters" isimli kitaplarında, tarihsel alanların canlandırılmasında kentsel tasarım ve yenileşmenin sentezini araştırmaktadır. Amerika ve Avrupa'dan ele alınan bazı örneklerle tarihsel kültürel alanlardaki canlandırmanın sonuçlarını tartışmaktadır. Ekonomik, turizm ve kültür temelli, konutlaşma temelli, sanayi ve ticari canlandırma temelli projeler ile tarihi kültürel alanların tasarımı incelenmiştir.

Roberts ve Sykes (2000), "Urban Regeneration A Handbook" adlı kitapta kentsel yenileşme kavramını geniş bir bakış açısıyla incelemişlerdir. Kentsel yenileşmenin ekonomik ve finansal özelliklerini, fiziksel ve çevresel ve sosyal ve politik nitelikleri açıklanmıştır. Kentsel yenileşmenin bir kent gelimini yönlendirmede en önemli unsur olduğu düşüncesi benimsenerek geniş boyutlu ele alınması gereken kavramın teorik çerçevesi çizilmiş, konut, iş-eğitim, fiziksel, ekonomik ve sosyal dönüşüm konuları açıklanmıştır.

Thorns (2004), "Kentlerin Dönüşümü, Kent Teorisi ve Kentsel Yaşam" kitabında, modern endüstriyel şehrin ortaya çıkışıyla oluşan kentsel dönüşüm konularını ele almıştır. Günümüzde yaşanan dönüşümün önemi, şehirlerde günlük yaşam ve kimliği çevreleyen unsurlar, iş, cinsiyet, alan kullanım dokusu gibi çağdaş kentin ekonomik temelinin tüketim faaliyetleri ile nasıl şekilleneceği, kentsel eşitsizlik, sürdürülebilir gelişme ve planlamanın sorunları üzerinde durulmuştur. Kentsel gelişimi etkileyen sürdürülebilir yeni yaklaşımlar ile ilgili olarak akıllı büyüme kavramı anlatılmıştır.

Ng, Cook, ve Chuı, (2001), "The Road Not Travelled: A Sustainable Urban Regeneration Strategy For Hong Kong" isimli makalelerinde, Hong Kong'ta hükümetin yenileme eylemlerine başladığı 1988 yılındaki sadece fiziki yenilemeye önem verdiği durumdan 2000 yılında 'kent yenileme otoritesinin' kurulmasıyla yeni bir döneme girdiği yeni süreç üzerine yoğunlaşmışlardır. Hong Kong'ta diğer kentlerin

aksine yerel komşulukların planlamaya dâhil edildiği bir süreç yaşanmamakta ve yenileştirme yaklaşımında fiziksel ve ticari kaygılar bulunmaktadır. Bu makale, Hong Kong yenilemesi için insan odaklı ve mekân duyarlı sürdürülebilir kentsel yenileşme ilkelerinin ölçüm, süreç ve uygulama stratejilerini kurgulamaya odaklanmıştır. Çalışmanın metodu literatür araştırması ve alan çalışmasının değerlendirilmesi şeklindedir. Bu çalışmanın sonucunda sürdürülebilir kentsel yenileşme projelerinde başarının insan odaklı ve mekân duyarlı, bütünleşik yaklaşımlarla çözülebileceği belirtilmiştir.

Hemphill ve ark. (2002), "An Aggregated Weighting System For Evaluating Sustainable Urban Regeneration" isimli makalelerinde; sürdürülebilir kentsel yenileşmenin, anahtar belirleyicilerinin ağırlıklarının belirlenmesi ile ilgili bir çalışma yapmışlardır. Genel anlamda, kent politikalarında oluşan değişimleri örneklerle incelemeyi amaçlayan, sürdürülebilirliğin sosyal, ekonomik ve çevresel boyutlarını içine alan, sürdürülebilirlik ve kentsel yenileşme konseptini içeren geniş kapsamlı bir çalışmadır. Çalışmanın metodolojisi, hiyerarşik model, delphi tekniği ve multi-criteria (çok ölçütlü değerlendirme tekniği) analizi kullanılarak; katılımcı gruplar, uzman kişilerin görüşleri ve sürdürülebilir kentsel yenileşmenin anahtar göstergelerinin ağırlıklarının belirlenmesi olmak üzere 3 aşamalı bir süreçten oluşmaktadır. Çalışmada hiyerarşik model, politika, amaçlar, taktik ve bileşenleri (parça) içeren bir süreçle şekillenmiştir. Politika (sürdürülebilir kentsel yenileşme), amaçlar (entellektüel ve yapılı form), faktörler ekonomik, sosyal ve çevresel faktörler, bileşenler ise ekonomi ve çalışma, kaynak kullanımı, yapılaşma ve arazi kullanımı, ulaşım ve mobilite, toplum faydasını işaret etmektedir. Hiyerarşik model çalışma içerisinde yeterince açık bir şekilde tanımlanamayan sürdürülebilir kentsel yenileşmenin konseptini anlamaya yardımcı olmuştur. Sürdürülebilirlik kriterleri belirlenirken, UK sürdürülebilir toplum raporu, İngiltere kentsel beyaz sayfa kriterleri göz önünde bulundurulmuştur.

Çalışma sonucunda belirlenen bileşenlerin içerisinde en önemli faktörün ulaşım ve mobilite olduğu (% 22,1) bunu ekonomi ve çalışma (% 21,5), toplum faydası (% 20), yapılaşma ve arazi kullanımı (% 18,9), kaynak kullanımının (% 17,5) izlediği belirlenmiştir. Yazarlar, bu sonuçlardan hareketle günümüzde uygulanan kentsel yenileşme projelerinde öncelikli olarak yapılaşma ve arazi kullanımı temelinde şekillenmesinin, mülkiyet temelli yaklaşımların önemsendiğini, bunun sonucu olarak diğer faktörlerin etkilerin göz ardı edildiğini işaret etmişlerdir.

Hemphill, McGreal ve Berry (2004) "An Indicator-Based Approach to Measurung Sustainable Urban Regeneration Performance: Part 2, Empirical Evaluation and Case-Study Analysis" isimli makaleleri, 2002 yılında yapmış oldukları çalışmanın devamı niteliğinde olup, orada belirledikleri sürdürülebilir kentsel yenileşme kriterleri ve ağırlıklarının test edilmesini ve örnek alanlar üzerinde ayrıntılı göstergeleri tespit etmişlerdir. Çalışma üç Avrupa kentinde kıyı alanlarında ve kültürel alanlarda yapılmış yenileşme projelerinin sürdürülebilirliklerini araştırmıştır. Belfast, Dublin ve Barselona kentleri incelenmiştir. Değerlendirme, yenileşme projelerinin sürdürülebilirlik durumlarının karşılaştırılması ve puanlamaların duyarlılığı ve gösterge temelli varyasyonlarla yapılmıştır. Bu çalışmanın sonucunda sürdürülebilir kentsel yenileşme projesi bakımından en iyi örneğin Barselona olduğu belirlenmiştir. Gösterge temelli yaklaşımların, sürdürülebilir kentsel yenileşme ilkelerini ölçebilmede kullanılabileceği sonucuna varılmıştır.

Erden (2003), "Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Kentsel Dönüşüm Projeleri" isimli doktora tezi kapsamında, İstanbul, Lizbon ve Barselona'da dönüşüm projelerinin sürdürülebilir kentsel yenileşme ilkeleri doğrultusunda değerlendirmelerini yapmıştır. Kentsel dönüşümün, sürdürülebilir kentsel yenileşmenin bir aracı olduğunu belirterek, kentsel dönüşümde başarının kent planı ile ilişkisi, kentin gelişme dinamikleri ve koruma kararları ile ilişkisi, ekonomik ve sosyal yapıda geliştirici etkisi, fiziksel yapıda düzenleyici etkisi ile olacağını belirtmiştir.

Yönet ve Yirmibeşoğlu (2005), "Kentsel Projelerin Sürdürülebilirlik Potansiyellerinin Değerlendirilmesi: Sürdürülebilirlik Matrisi" isimli bildirilerinde, kentsel projelerin sürdürülebilirliklerinin uygulamaya geçilmeden önce sistematik olarak değerlendirilmesini sağlayabilmeyi amaçlamışlardır. Sürdürülebilirlik matrisi 13 temel kriter (kamu sağlığı/güvenliği, bakım/onarım, sosyo-ekonomik etki, komşuluk etkisi, sosyal adalet, alternatif finans kaynakları, diğer projelerle koordinasyon, arazi kullanım, hava, su, enerji ve diğer çevreseller) ve her kriterin ağırlık faktörlerinin bileşen faktörleri yardımı ile belirlenmiştir. Her kentin potansiyellerine ve projelerin uygulama önceliklerine göre şekillenebilecek bir matrisin kurgulanmasının zorunluluğuna işaret etmiş ve matris sunulmuştur.

Yazar (2006), "Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi" isimli doktora çalışmasında; Ülkemizde sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanabilmesi için orta ölçekli kentlerin kentsel politika içindeki yerlerini almaları ve mevcut kent planlama sisteminin yeniden

yapılandırılarak bu kentlere dönük bir kent planlama yönteminin oluşturulması ile gerçekleşebileceği temel alınmıştır. Önerilen yöntem çevre koruma, eşitlik, ekonomik canlandırma ve katılım olmak üzere 4 boyutttan oluşmaktadır.

Litman, 2007, "Evaluating Criticism of Smart Growth" isimli yayında, akıllı büyümenin yayılmayla karşılaştırmasını yapmış, kente getirilerini anlatmıştır. Akıllı büyüme stratejilerinin faydalarını, özelliklerini anlatan tanımlayıcı bir rapor hazırlamıştır. Çalışma, sürdürülebilirlik açısından akıllı büyümenin yayılmaya karşı bir strateji olacağını belirtmektedir.

Janssen-Jansen (2004), "Smart Growth Strategies as Challenge for Dutch Development Planning Process" doktora tezinde, Hollanda mekânsal planlama sisteminde akıllı büyüme ilişkisinin kurgulanmasına yardımcı olacak çerçeve oluşturmayı amaçlamıştır. Akıllı gelişmede dört uygulama ilkesi önemli rol oynar. Bunlar; geliştirmeme, eş zamanlık, dönüşüm ve ödüldür. Gelişme planlamasında mekânsal kalitenin arttırılması ana amaçtır. Burada yenilikçi gelişme planlamasının, çok işlevli yoğun arazi kullanımı, yenilikçi arazi kullanımı, alana yönelik bütünleşik planlama ve mekânsal planlama kullanılmasının önemi vurgulanmıştır. Hollanda'da iki yenilikçi arazi kullanımı tanımlanmış ve tecrübeleri aktarılmıştır. Akıllı büyüme ekonomik büyüme ve yayılma kontrolü konusunda Amerika'da çıkan plan ve düzenlemeleri içeren bir şemsiyedir. Akıllı büyümenin yenilikçi planlama konsepti olduğu açıktır. Hollanda akıllı büyüme stratejilerinin kalite merkezli gelişme planlamasını başardığı sonucuna varılmıştır. Stratejik planlama ve akıllı büyüme ilişkisinin kurgulanmasında yardımcı olmaktadır.

Mitchell (2004), "State'smart Growth' Policies: A Cure for Dumb Urban Growth?" isimli doktora çalışmasında, kentsel yayılmada akıllı büyümenin etkisini belirlemeyi amaçlamaktadır. Baltimore, Orlando ve Atlanta'dan seçilen örneklerin akıllı büyümenin 5 temel amacı bakımından kıyaslaması yapılmıştır. Yerel seviyede etkili akıllı büyümenin yasal programları değerlendirilmiştir. Çalışma sonuçları Orlando'nun, Baltimore ve Atlanta'dan akıllı büyüme ilkeleriyle daha uyumlu olduğunu göstermiştir. Çalışmada, akıllı büyüme modelleri incelenmiştir. (Gale, Bollens, Durant Thomas, Bollens-Caves…).

Lee (2005), "Metropolitan Growth Patterns'ımpact on Intra-Regional Spatial Differentiation and Inner-Ring Suburban Decline: Insight for Smart Growth" isimli doktora tezinde, metropoliten alanların merkezlerinde köhnemiş mahallelerde yapılan canlandırma stratejilerinde, akıllı büyüme stratejilerinin rolünü ve

bu bölgelerin karşılıklı bağlılığını tartışmıştır. Tez metropoliten alanlardaki büyüme ve küçülmeye tekabül eden kent merkezi varoşlarının mekânsal farklılaşmasını anlamaya yardımcı olmaktadır. Çalışma temelde 5 amaca işaret eder. Bunlar, şehir merkezi, merkez varoşları ve kent dışı banliyölerin mekânsal karakteristiklerini tanımlamak, demografik, sosyo-ekonomik ve konut gibi mekânsal anlamda farklılaşan özelliklerini araştırmak, kent merkezi varoşlarının genel büyüme ve küçülme trendlerini araştırmak, iç ve dış sosyo-ekonomik farklılıkları ve metropoliten akıllı büyüme stratejilerini geliştirirken politika ve planların uygulama yollarını araştırmaktır. Çalışmada, akıllı büyümenin mekânsal farklılaşmayı düzeltebilecek bir yaklaşım olduğu belirtilmiştir.

Larsen (2005), " New Urbanism's Role in The Inner-City Neighbourhood Revitalization" isimli makalesinde, yeni şehircilik yaklaşımında kamu sektörünün rolünü şehir merkezindeki komşulukları yeniden canlandırma projelerinde, planlama ve düzenleme araçlarını araştırmaktadır. Komşuluk canlandırmasında, akıllı büyüme, ekonomik gelişme ve eşitlik amaçları arasında dengeyi sağlayabilen komşuluk canlandırmanın çerçevesini çizmek amaçlanmıştır. Orlando'daki 12 yıllık tecrübe irdelenerek düşük gelirli komşuluklar ve onların tasarım kalıpları, ekonomik gelişmeleri ve desteklenmeyen konut amaçları Yeni Şehircilik anlayışıyla tanımlanmaya çalışılan projeler irdelenmiştir. Makale komşulukların canlandırılmasında yerel özelliklerin kamu tarafından yeni şehircilik ilkelerinin adapte edilmesi gerekliliğini ortaya koymuştur. Gentrification kavramının yerel özellik, ekonomi ve eşitlik amaçlarıyla birleştirilmesi önemsenmiştir. Akıllı büyümenin, mekân duyarlı ve insan odaklı olduğu belirtilerek gentrification ve arazi spekülasyonunun önlenmesinde projelere kamu yönetiminde yeni şehircilik ilkelerinin getirilmesiyle mümkün olacağı sonucuna varılmıştır.

Özdemir ve Gülersoy (2006), "İstanbul'da Yeni Yerleşme Alanlarının Yeni Şehircilik Akımına Göre Değerlendirilmesi" makalelerinde, kentsel tasarımın kuramsal gelişmesindeki güncel yaklaşımlardan Yeni Şehircilik akımının İstanbul'un yeni yerleşme alanları üzerindeki etkilerini incelemeyi ve bu yerleşmeleri akımın özellikleri açısından değerlendirmeyi amaçlamışlardır. İstanbul'da son yıllarda oluşan yeni yerleşmeler arasından seçilen 24 adet komşuluk, Yeni Şehircilik akımı temel alınarak tanımlanan değerlendirme sistemi ile değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda, seçilen yerleşmeler Yeni Şehircilik akımına uygunlukları açısından iyi, orta ve zayıf olarak sınıflandırılmış ve yerleşmelerin önemli bir bölümü orta aralığında çıkmıştır.

Santimauro (2006), "Rethinking The American Dream: Using Smart Growth and Brownfields Redevelopment to Prevent Urban Sprawl in Massachusetts" adlı master tezinde, Massachusetts'deki akıllı büyüme politikalarının kentsel yayılmaya olan olumlu ve olumsuz etkilerini incelemeyi amaçlamıştır. Konut alanları yeniden geliştirmesinde ve akıllı büyüme politikalarından başarılı olması için Massachusetts'te geliştiricilerin, yerel toplulukların ve diğer akıllı büyüme gelişimi ile ilgilenen yöneticiler için pazar, eğitim ve finansmana ihtiyaç vardır. Çalışma sonucunda mevcut problemlerin çözümü noktasında mevcut ve gelecek yöneticiler tarafından yapılacak uygulamalarda, yayılmanın yönetimi ve komşuluk canlandırma sürecinde akıllı büyümenin ve katılımın önemli olduğu sonucuna varılmıştır.

Knaap, Song, Nedovic-Budic (2007/a), "Measuring Patterns of Urban Development: New Intelligence For the War on Sprawl" isimli makalelerinde, USA'de beş örnek kentsel gelişim dokusunun alandaki komşulukların kentsel form ölçümündeki etkisini araştırmıştır. Çalışma, metropoliten alanlarda yayılmanın verimliliği azalttığı endişesinden hareketlenir. Yayılmaya karşı tek aile evlerinin azalması, komşuluklarda erişebilirliğin artması, yoğunluğun artması gibi ilkeleri barındıran akıllı büyüme kavramını savunmaktadır. Yayılma hakkındaki kaygılar arazi kullanım kararlarını ve kentsel politika tiplerini değiştirmiştir. Kent gelişim dokusu ve formu bazı göstergelerle ölçülebilir. Sokak ağ tasarımı, arazi kullanım yoğunluğu, arazi kullanım deseni olarak belirlenen üç kategoride ölçümler yapılmıştır. Beş örnek alan trafik analiz zonu ile belirlenmiştir. Maricopa Caunty, Orange County, Minneapolis-St-Paul, Montgomery County, Portland alanlarının değerlendirmeleri yapılmıştır. Analizlerde GIS kullanılmıştır. Bu örnekler konum, büyüme oranları, coğrafik özellikler ve yerel, çevresel yasal düzenlemeler bakımından benzer karakterlidir. Portland kent büyüme sınırlarını belirleme açısından bilinen en iyi örnektir. Orange County kamu olanakları açısından yeterli büyüme sınırı olan bir örnek, Minneapolis-St-Paul vergi matrahı paylaşılan en iyi örnek, Montgomery de en iyi doğru gelişim programına sahiptir. Yerel hükümetin kaynak kullanımını yönetmede etkili olduğu düşüncesiyle, çok aileli yapılaşmayı teşvik etme, karma kullanım, erişilebilirlik gibi akıllı büyüme ilkelerini önemseyerek kullanım dışı konut alanlarının tekrar düzenlenebileceği belirtilmiştir.

Gilder-Busatti (2007), "Quantifying The Use of New Urbanism and Smart Growth Principles in The Redevelopment of Greyfield Sites in Central Maryland" isimli master tezinde, kullanılmayan ya da boş olan bireysel gayrimenkulleri içeren

greyfield (kullanılmayan shoping mallar gibi) alanlarının canlandırılmasında yeni şehircilik ve akıllı büyüme kavramlarının kullanımını Maryland'da araştırmıştır. Towson Place, Hunt Valley Towne, Annapolis Town'da LEED komşuluk geliştirme sınıflandırma sistemi ile değerlendirmiştir. Akıllı yer seçim ve bağlantı, komşuluk tasarımı, yeşil yapılaşma ve teknoloji, yenilikçi ve tasarım süreci olarak belirlenen kriterlere göre değerlendirmeler yapılmıştır. Yerel yönetimlerin karma kullanımı cesaretlendirebilecekleri ve atıl alanları değerlendirmenin sürdürülebilirlik için daha faydalı olacağı sonucuna varılmıştır.

Knaap, Haccou, Clifton ve Frece (2007/b), "Incentives, Regulations and Plans: The Role of States and Nation-States in Smart Growth Planning" adlı kitap, akıllı büyümenin amaçlarını, tanımlamalarını, kentsel geliştirmeme, karma kullanım, konut alanları, toplu ulaşım odaklı, kaliteli tasarım ve akıllı büyüme uygulamalarını içermektedir. Stratejik mekânsal planlama alternatif, değişim ve yenilikler anlatılarak, akıllı büyümenin stratejik mekânsal planlamada yenilikçi bakış olduğu belirtilmiştir.

Grilli, 2007, "An Analysis of Maryland's Smart Growth in Two Historic Areas" isimli yüksek lisans tezinde Maryland'daki iki tarihi alanda koruma yaklaşımları ile akıllı büyüme arasındaki ilişkiyi irdelemiştir. Liderler, yaşayanlar ve iş sahiplerinin görüşlerini değerlendirmiş ve sayısal veriler sunmuş, akıllı büyümenin yayılmaya karşı alternatif ve koruma ve yeniden canlandırmayla güçlü ilişki içerisinde olan bir yaklaşım olduğu vurgulanmıştır.

Menzer (2008), "Smart Growth and The Scaling of Community Interest in An Older Suburb: A Case Study of Revitalization in Baltimore County, MD" isimli doktora tezinde, Maryland gibi akıllı büyüme politikalarına sahip kent yöneticileri için yerel ölçekte planlamanın başarısının, çevresel, sosyal ve ekonomik konuların bütünlüğüne işaret etmiştir. Çalışma, Baltimore kentinde katılımcıların gözlemleri, görüşmeler ve doküman araştırmaları ile eski alt-kent Essex-Middle River'ın yeniden canlandırma stratejilerini araştırmaktadır. Çalışma dört yaklaşım üzerine kurgulanmıştır. 1. Kiralık evlerin yeniden geliştirilmesi, konut tipleri için çeşitlilik sağlar. 2. Geniş yenileme projeleri için kamunun kamulaştırma çalışmalarını artırması gereklidir. 3. Toplum planlamasında kentsel tasarım, asistan takım olarak adlandırılmış ve 4. Katılımcı planlama, form temelli düzenlemelere ve karışık gelir grubuna yönelik konutlarının oluşumuna önderlik etmektedir.

2. KENTSEL YENİLEŞME, DÖNÜŞÜM VE AKILLI BÜYÜME

2.1. Kentsel Yenileşme ve Dönüşüme Kavramsal Yaklaşım

Karmaşık ve dinamik bir sistem olarak kentlerin, sürekli büyüme olgusuyla karşılaşmaları, demografik, ekonomik, sosyal, fiziksel yapısında önemli değişimlere neden olmaktadır. Kentlerin dikkate değer şekilde büyümesi, kentsel mekânın üzerinde daha çok durulmasına; tüketim alanlarının yeni büyüme unsurları (alışveriş merkezleri, spor alanları, kuleler, kongre merkezleri, vs.) üzerinde kentler arası yarışın ön plana çıkmasına sebep olmuştur. Kentlerin birçoğu için büyüme zorunluluğu ve küresel ekonominin parçası olma ihtiyacı, yeniden yapılanmalara neden olmaktadır. Kentsel mekândaki bu yeniden yapılanma ile oluşan değişim ve dönüşümler; kimi zaman mekân ve yaşam kalitesini artırıcı yönde olurken, kimi zaman da mekânın ekonomik, toplumsal, çevresel ve fiziksel anlamda çöküntüye uğraması ve bozulması olarak kendini gösterir. Kısacası kentler, bugünkü sorunların odak noktaları olmakta ve gelecekteki yaşam biçimi ve kalitesini de belirlemektedirler. Kentler, sorunların çözümünde ve yaşam biçiminin belirlenmesinde yeni bakış açıları ve politikalara ihtiyaç duymaktadırlar (Karaman, 2003; Thorns, 2004; Akkar, 2006).

Kentsel yenileşme tartışması, Türk planlama literatüründe, 1980'lerin dışa dönük, büyük ölçüde küreselleşen dünyada bir yer edinme çabaları ile şekillenen, hükümet politikalarının bir uzantısı sonucu oluşmuştur (Dündar, 2003).

2.1.2. Kentsel yenileşmede farklı tanımlamalar

Kentsel yenileşme, mevcut kent yapısının yenilenmesine ve kent yapısının sahip olduğu problemlere yönelik olarak farklı müdahale biçimlerini içerisinde toplayan genel bir kavramdır. Kentsel yenileşme, çok farklı evrelerden geçmiş, farklı fiziksel, toplumsal ve ekonomik uygulamalar sonucunda bugünkü halini almıştır. Uygulamalardaki farklılıklar ve kapsamlarındaki değişiklikler nedeniyle de konuyla ilgili farklı kavramlar ve tanımlamalar mevcuttur. Kentsel yenileşme adı altında tanımlanan kavramların ortak noktası ise planlı bir müdahale ile kentsel mekâna daha iyi bir kullanım getirme amacını taşımasıdır.

- **Yenileme (renewal)**

Keleş (1988), yenilemeyi, gerek yerleşme düzeni, gerekse mevcut yapıların durumları bakımından yaşama ve sağlık koşullarının iyileştirilmesi olanağı bulunmayan alanlardaki yapıların tümünün veya bir bölümünün ortadan kaldırılarak yeniden imar edilmesi olarak tanımlamaktadır. Yenilemede kentsel doku kökten değişime uğramakta, geçmişe ilişkin herhangi bir referans bulmak artık imkânsız olmaktadır (Polat, 2005).

Tekeli'ye (2003) göre ise, "*toplumdaki direnç mekanizmaları var olan dokunun yıkılıp yerine farklı bir dokunun yapılmasını engellemektedir. Ancak en radikal dönüşüm biçimi olan kentsel yenileme, bazı durumlarda rasyonel bir çözüm haline gelebilmektedir. Örneğin, bir köhneme bölgesinde rantların çok düşmesi halinde yapıların yıkılıp yeni imar haklarıyla tekrar yapılması karlı bir girişim olabilmekte veya yaşam kalitesinin çok düşmesi hatta riskli hale gelmesi, kentsel yenileme uygulamasını zorunlu hale getirebilmektedir*".

Şehir yenileme, fiziksel açıdan gelişmenin sağlanmasını amaçlayan bir eylem türüdür (Andersen ve Leather, 1998) ve kent yenileme uygulamalarında sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan gelişme ve değişimlere karşı herhangi bir değişim yapılmamaktadır.

- **Sağlıklaştırma (rehabilitation)**

Kentsel sağlıklaştırma, eski kent dokusunun ve çöküntü alanlarının kısmi yenileme ile kullanıma açılmasıdır. Bazı kaynaklarda sağlıklaştırma yerine, sıhhileştirme, iyileştirme, eski haline getirme, onarma, ıslah etme, rehabilitasyon ifadeleri kullanılabilmektedir (Tekeli, 2003). Eskimiş, teknik ve sosyal altyapısı yetersiz kalmış genellikle kent merkezindeki alanların yasal düzenlemelerden hareketle, sınırlı yatırımlarla yeterli hale getirilmeye çalışılması sağlıklaştırma olarak tanımlanmaktadır (Ergun, 2004). Sağlıklaştırmada amaç bozulan mesken içi ve mesken dışı çevre koşullarının iyileştirilmesidir. Kentsel mekândaki binalara yapılan müdahale bina strüktürüne dokunmadan binanın yeniden organizasyonu şeklinde olmaktadır (Andersen ve Leather, 1998). Sağlıklaştırma çalışmaları, yenilemeden farklı olarak bölgede yaşayan halkla birlikte orada yaşayan halka yönelik yapılabilecek iyileştirme çalışması olarak karşımıza çıkmaktadır. Özgün niteliğini kaybetmemiş eski kent dokularında gelişen bir süreç olup, bu süreçte daha çok fiziksel ve sosyal olarak bir iyileştirmeden söz edilmektedir (Gür, 2006).

- **Yeniden canlandırma (revitalization)**

Kentsel yeniden canlandırma, eski canlılığını kaybetmiş kentsel alanların özellikle tarihi kent merkezlerinin yeniden canlılık kazanmasını sağlamaktır. Kentsel yeniden canlandırma, sosyo-kültürel, ekonomik veya fiziksel açıdan bir çöküntü süreci

yaşamakta olan kentsel alan parçalarında, çöküntüye neden olan unsurların ortadan kaldırılması ve mevcut potansiyellerin kullanılması yoluyla bölgenin aktif hale getirilerek tekrar yaşama döndürülmesidir (Özden, 2002). Kullanılamaz hale gelen eski doku ve binalarda, çağdaş yaşamın gereksinimi ile kullanım türleri arasında uyumsuzluk görülmektedir. Yeniden canlandırma, fiziksel dokudan ya da ekonomik aktivitelerden kaynaklanan uyumsuzlukların düzeltilebilmesini gerektirir. Doku, yeniden düzenleme (refurbishment), değiştirme (conversion) veya yıkma (demolition) ve yeniden geliştirme (redevelopment) gibi yöntemler ile gereken çağdaşlığa adapte edilebilir. Yeniden canlandırma, ekonomik aktiviteler bağlamında bir önceki duruma göre yeni aktivitelerin ve kullanıcıların yerleştirilmesi ile olursa, fonksiyonel yeniden yapılanma (functional restructuring) veya fonksiyonel farklılaşma (functional diversification) olarak adlandırılır. Bu uygulama iş gücünde değişiklikler oluşturabilir ve o bölgeyi canlandırabilir. Mevcut kaynakların daha etkili ve karlı kullanılması yolu ile yeniden canlandırma yapılırsa, buna da fonksiyonel yeniden canlandırma (functional regeneration) denilir. Bu uygulamada, sosyal yapıya ilişkin herhangi bir düşünce bulunmamaktadır (Tiesdell ve ark., 1996).

- **Yeniden geliştirme (redevelopment)**

Kentsel yeniden geliştirme, ekonomik ve yapısal özellikleri iyileştirilmesine olanak vermeyecek ölçüde köhneleşmiş olan alt gelir gruplarının konutlarının yıkılması ve bu kent bölümlerinin yeni bir tasarlama düzeni içinde geliştirilmesidir (Keleş, 1998). Yeniden geliştirme, yenileme planının yapımından sonra kamu araştırmasının yapılması ilgili kurumlardan öneriler alınması ve ekonomik canlılık sağlanacak şekilde gelişmenin sağlanmasıdır (Andersen ve Leather, 1998).

- **Temizleme (clearance)**

Alt gelir gruplarının yaşadığı bölgelerdeki konutların sağlığa aykırı niteliklerinin giderilmesi temizleme olarak tanımlanır (Keleş, 1998). Bu müdahaleler köhnemiş ve terk edilmiş bölgelerin ortadan kaldırılmasını da içermektedir.

- **Koruma (preservation-conservation)**

Kentsel koruma, toplumun geçmişteki sosyal ve ekonomik koşullarını, kültürel değerlerini yansıtan fiziksel yapısının, yaşanan değişim ve gelişimler nedeniyle yok olmasının engellenmesi ve kentsel dokunun çağdaş yaşamla bütünleştirilmesidir. Koruma kavramında "özgün niteliği ile koruma" (preservation) veya "sınırlı değişimlerle koruma" (conservation) olmak üzere iki tür yaklaşım söz konusudur. Birincisi, kültürel varlıkları, kentsel dokuları, özgün niteliklerinde tutarak, detaylarının,

dekorasyonlarının, strüktürlerinin eksiksiz bir biçimde bütünleştirilmesi ve müze alanlar şeklinde korunmasını, ikincisi ise, ekonomik kullanımda kalmak üzere karakterlerinin ve ölçülerinin korunarak, gerekli eklentilerle geliştirilip, çağdaşlaştırılmasını amaçlamaktadır (Gülersoy, 1997).

- **Soylulaştırma (gentrification)**

Önceleri üst gelir gruplarının tercih ettiği sonradan alt gelir grubundan kişilerin yerleştiği merkezi alanlarda köhnemeler ortaya çıkmaktadır. Soylulaştırma kavramı, çöküntü alanlarında ya da işçi sınıfının oluşturduğu komşuluklarda, o bölgede yaşayanların yerinden çıkarılarak, üst gelir seviyesine sahip insanların yerleşmesini içeren, fiziksel, ekonomik, sosyal ve kültürel sonuçları olan bir olgudur (Ergun, 2004).

- **Yeniden inşa (reconstruction)**

Yangın, savaş, deprem gibi felaketler nedeniyle özelliklerini kaybetmiş arkeolojik, tarihi ve arşivsel değeri olan eski kent dokularının orijinal haliyle üretilmesidir (Binay, 2007). Yeniden inşaa, genişleyen eski kent dokusunun imar planları ve planlamanın teknik süreci ile tasarlanmasının yanı sıra eski kent dokusundaki yeşil alanlar üzerinde oluşturulan konut alanlarının ihtiyaçlarının da karşılanmasını hedeflemektedir (Cına, 2004; Binay, 2007).

- **Kentsel Rönesans**

Kentsel Rönesans, kentlerin yeniden çözülmesinde bütünsel bir bakış açısı demektir. Kentlerdeki ekonomik gelişme, sosyal birleşme ve yaşam kalitesine katkıda bulunmayı amaçlayan yenilikçi politikaların ortaya çıkması ile gündeme gelmiştir (OECD, 2002).

Avrupa konseyi, 1981 tarihinde bir kampanya başlatmış "kentsel yenileme (urban renewal)" olan kampanyanın adı daha sonra bu kavramın yıkıp yeniden yapma gibi bir içerik taşımasından dolayı "kentsel rönesans (urban renaissance)" olarak değiştirilmiştir. Kentlerde yaşam koşullarının geliştirilmesi, kentlerin şimdiki ve gelecekteki rollerinin tanımlanması ve ne olacağının tartışılması kentsel yaşamın geliştirilmesi için mevcut yasaların uygulanması ve yeni yasal dayanaklar elde edilmesi kentsel sorunlarla ilgili idari ve teknik yöntemlerin geliştirilmesi gibi temel ilkeleri olan bu kampanya pek çok Avrupa kentinin yenilenmesine katkıda bulunmuştur (Özden, 2001)

Fiziksel yönün ağır bastığı bu yaklaşımda, tarihi niteliği olan kent merkezleri, limanlar, depolama ve dok alanları gibi ağırlıklı olarak kültür, turizm ve ticaret-eksenli

dönüşüm projelerine konu olan altyapı ve ulaşım, yapı stoku vb önem kazanmaktadır (Turok, 2004).

Kentlerin gelecekleri kurgulanırken, şehir merkezlerindeki yaşam kalitesinin ve topluluk olma bilincinin geliştirilmesi için benimsenen bir yaklaşım olan kentsel rönesans, kent merkezlerinin çekici ve etkili bir şekilde yeniden canlandırılması ve dönüşümünü amaçlamaktadır (Urban Task Force, 1999). Kentsel Rönesans, daha kaliteli kentsel tasarımı, karma mahallelerde yaşayan daha yoğun nüfusu, daha temiz caddeleri, daha iyi kamusal alanları, daha az kirliliği ve kamu ulaşımı yoluyla daha az trafiği benimsemektedir (McCarthy, 2004). Kentsel rönesansla sürdürülebilir yenileşmenin hedefleri; kompakt form, çeşitlilik, bağlantılılık, ekonomik güçlülük, çevresel farkındalık, iyi yönetim, sosyal katılım ve iyi tasarımdır (Urban Task Force, 1999).

- **Kentsel Yenileşme ve Dönüşüm**

Kentsel yenileşme kavramı (Erden, 2003, Akkar, 2006), urban regeneration, kavramının Türkçe karşılığı olarak kullanılmıştır. *Regeneration* kavramı, sözlük anlamı olarak yeniden canlandırma, hayat verme, yeniden oluşum, yeniden üretim gibi ifadelerle açıklanmaktadır. Couch (2003), kentsel yenileşmeyi, kentsel gelişme ve kentsel korumanın hedeflerinin sentezini oluşturan bir planlama yaklaşımı olarak tanımlamaktadır (Couch ve Fraser, 2003; Li, 2003).

Roberts (2000) ise kentsel yenileşmeyi, yerel ekonomiye ait dinamikleri harekete geçirmek yolu ile fiziksel ve sosyal açılardan çöküntü sürecine girmiş kentsel alanları yeniden yaşanabilir, canlı alanlar haline getirmeyi ve kente yeniden kazandırmayı hedefleyen kapsamlı ve entegre bir vizyon ve eylemler bütünü olarak tanımlamaktadır.

Yenileşme, 1990'lı yıllarda, yenileme kavramının gelişmesiyle ortaya çıkmıştır. Yenileme, fiziksel boyutu ele alırken, yenileşme, fiziksel boyutla birlikte ekonomik ve sosyal boyutu da bünyesinde barındırmaktadır (Roberts ve Skyes, 2000). Yenileşme, kentsel yenilemenin istek, başarı ve amaçlarından yola çıkan, kentsel gelişmenin özelliklerini dikkate alan, bununla birlikte rehabilitasyon ve yeniden canlandırmanın sürekliliğini savunan korumacı yaklaşımları olan (Couch, 2003), daha stratejik ve sürdürülebilir bir planlama yaklaşımıdır.

Kentsel yenileşme proje uygulamalarına konu olan alanlar; köhneleşmiş tarihi kent merkezleri, kentsel sit alanları, kentin çeperlerindeki gecekondu alanları, zamanla

yayılan ve büyüyen kentin içinde kalmış sanayi alanları, imalathaneler gibi atıl ve boş kentsel alanlardır (Erden, 2003). Kentsel yenileşme her kenti kendi fiziksel, sosyal, politik ve ekonomik şartları içinde ele alır. Kentsel yenileşmenin esası, yerel ekonomik politikalar ile uluslarası iş fırsatları oluşturmak ve sosyal çöküntü alanlarını dönüşüm projeleriyle yenileyerek kente yeniden kazandırmaktır.

Kentsel yenileşmenin, 80'li yıllardan önce geliştirilen kent merkezlerinin iyileştirilmesi amaçlı rehabilitasyon, canlandırma, yenileme, rönesans, güzelleştirme gibi yaklaşımlardan farkı kente bütüncül bir bakış açısıyla bakması ve sürdürülebilir iyileşmenin sosyal, yasal, fiziksel ve ekonomik bileşenlerini birlikte ele almasıdır.

Kentsel dönüşüm projeleri ise kentsel yenileşme amaçlı oluşturulan, alanların hem sosyal bütünleşmesini hem de yarışabilirliğini destekleyen araçlardır. Kentsel yenileşme kent mekânına dönüşüm projeleri ile müdahale etmektedir. Kentsel dönüşüm projeleri şehirciliğin eylem alanı olarak, planlama, tasarım ve koruma disiplinlerinin kesişim noktası olan ortak eylem araçlarıdır. Dönüşüm projeleri, yerel ekonomik dinamikleri harekete geçirdikleri çöküntü alanlarında mekânsal ve sosyal iyileşme sağlayan etkili araçlardır. Ancak dönüşüm projeleri bütüncül planlama yaklaşımı içinde ele alınmamaları durumunda ortaya çıkan parçacı yaklaşımın sonucu parçalanmış yeni sorunlu alanlar yaratma tehlikesi taşımaktadırlar (Couch, 2003; Erden, 2003).

2.1.2. Kentsel yenileşmenin tarihsel gelişim süreci

Bu bölüm, kentsel yenileşme ile ilgili farklı yaklaşımların ortaya çıkış dönemlerini, nedenlerini, sonuçları ile birlikte gözden geçirilmesini ve günümüze kadarki sürecin değerlendirmesini ve analizini içermektedir (Çizelge 2.3.).

Dünya deneyimlerinde, kent-içi alanların kentsel dönüşümü, 19. yy Avrupa'sındaki kentsel büyüme hareketi sebebiyle yıkıp yeniden yapma amacı taşıyan *'kentsel yenileme'* yaklaşımı ile ortaya çıkmıştır. 19.yy'da kamu sektörü öncülüğünde gerçekleştirilen kentsel yenileşme süreci, İngiltere'de 1851 *konut kanunu* (sosyal konut-sıhhileştirme) ve Fransa'da 1851-1873 büyük çapta kamulaştırma, yıkarak geniş alanlar açma ve yeniden yapma şeklindeki kentsel yenileme stratejisine sahip *Haussman Operasyonları* olmak üzere iki temel tetikleyici unsura dayanır (Gürler, 2003; Akkar, 2006). 1800'lerin ortasından, 1945'lere kadar, kentlerdeki fiziksel ve toplumsal bozulmaya karşı en önemli müdahale biçimi, *kentsel yenileme (urban renewal)* olmuştur.

Endüstri devriminden sonra sanayi kentlerinde ilk kentsel yenileme projeleri, kamusal alanların artırılmasını sağlamaya çalışmıştır. 19. yy'ın ilk yarısında kente doğayı getirmeyi amaçlayan *'Park Hareketi'* ve kent merkezlerinde geniş bulvarlar ve geniş caddelerin açılmasını kapsayan kentsel yenileme projeleri oluşmuştur. 1850–1860 yılları arasında Baron Haussmann öncülüğünde gerçekleştirilen uygulamalar ile Paris'in merkezinde büyük yıkımlar yapılmış, geniş bulvarlar ve caddeler açılmış ve bu ulaşım arterleri kent merkezi dışındaki parklara bağlanmıştır (Akkar, 2006). Avrupa'daki bu dönemde kentsel yenileme hareketlerine paralel olarak aynı zamanda Kuzey Amerika'da (1910) '*Güzel Kent Hareketi*' gelişmiştir. Kentlerde geniş caddeler, bulvarlar açılmış, belediye ve mahkeme binaları, kütüphane ve müze gibi önemli kamusal kullanımlar bu bulvarlara cephe verecek biçimde yerleştirilerek kent merkezinin yenilenmesi sağlanmıştır. Ayrıca ilk kent yenileme eylemleri sefalet yuvaları olarak adlandırılan niteliksiz konut dokusunun yıkılıp yeniden yapılması sürecini içeren slumların temizlenmesiyle *(slum clearance)* başlamış, kentleşmenin kent dışına yayılmaya başladığı 1919-1939 döneminde de aldığı eleştirilere rağmen devam etmiştir (Gibson ve Kocabaş, 2002).

Kentlerdeki yenileşme stratejilerine öncülük eden diğer bir gelişme ise 20.yy'ın ilk yarısında İngiltere'deki Ebenezer Howard'ın "*Bahçe Kent Hareketi*'ne paralel olarak gelişen 'modernist harekettir' (1920). Endüstri Devrimi sonrasında, Avrupa'nın büyük kentlerinde işçi sınıfının içinde bulunduğu insanlık dışı koşullar, birçok düşünürü ve mimarı etkilemiş, çeşitli tartışmalarla birlikte gelişen ütopyacı akımlar (endüstri kenti, bahçe kent gibi..) kentsel dönüşüm fikrinin ortaya çıkmasını hızlandırmıştır (Polat ve Dostoğlu, 2007).

II. Dünya savaşı sonrası, Avrupa kentlerinde oluşan büyük yıkımlar ve endüstriyel gelişmeler ile '*kentlerin yeniden inşası*' stratejisini gündeme getirmiştir. Yapılan planlar sonucu, kent içi alanlarda öncelikle, geleneksel kent merkezleri yıkılarak, yoksul grupların uzaklaştırılması ile tamamen ofis ve ticaret işlevleri taşıyan alanlar haline getirilmiştir (Tiesdell ve ark., 1996; Erden, 2003). Bu noktada sosyal boyutun göz ardı edildiği, fiziki müdahalelerin ağırlıklı olduğu yenileme yaklaşımları uygulanmıştır. Carmon'a göre (1999), bu dönem '*Buldozer Dönemi*' olarak adlandırılmaktadır. 1940'larda sosyal konut alanlarında kentsel imaj, 1950'lerde de MİA ve çevresine yönelik gelişme stratejileri ve "*kentsel rehabilitasyon*" yaklaşımları gündeme oturmuştur (Erden, 2003).

1960 ve 1970'lerin başları '*kentsel iyileştirme*' ve '*kentsel yenileme*' projelerine öncelik verilen yıllardır. 1950'lerin temizleme operasyonlarına karşı yoğunlaşan tepkiler sonucu yerel yönetimler ve merkezi hükümet tarafından, bireylerin eşitliğine dayanan ve bireylerin kararlara katılımının savunulduğu *'kentsel sağlıklaştırmanın'* ve *'kentsel yeniden canlandırmanın'* gerekliliği kabul görmeye başlamıştır (Erden, 2003). Bu dönemde daha çok toplumsal sorunlara duyarlı ve alan odaklı kentsel iyileştirme ve yenileme projeleri geliştirilmiştir. 1960'lardan sonra en önemli planlama pratiğindeki değişiklik fiziksel ve sosyal alanların arasındaki karşılıklı etkileşimin farkına varılmasıdır. 1970 ve 1980'lerde, konut üretimi, sanayi, yönetim, işgücü niteliği, sosyal beklentiler, teknolojik yapı ve coğrafi hareketlilik gibi birçok alanda postfordist yeni ekonomik yapılanma ile birlikte esneklik gündeme gelmiştir. Bu esnek yapılanma, özelleştirme politikaları ve yeni teknolojilerin kullanımı ile kentsel kullanımlarda bir değişimle birlikte, kentsel alanda merkezden çevreye yayılmalara neden olarak merkezi alanlarda dönüşüm gereksinimini doğurmuştur (Özden, 2002; Thorns, 2004).

1980'ler kentsel dönüşümde önemli değişimlerin olduğu bir dönemdir. '*Kentsel yeniden geliştirme*' ve '*kentsel rönesans*' politikası kentsel dönüşüm projelerinin en önemli özelliğidir. Kentsel dönüşümde öncü projelerin oluştuğu, geniş alanları kapsayan, kentsel işlev çeşitliliği içeren, kamu yararından çok yatırımcının karını ön plana çıkaran ve çöküntü bölgelerine yeni imajlar yükleyerek kentlerin pazarlanmasını sağlayan bir dönemdir (Akkar, 2006). Kent merkezi hedefli yenileme uygulamaları, çöküntü alanlarında yaşayanların bulundukları alanları terk etmelerine ve bu alanlara üst ve orta gelir grubunun yerleşmesi sonucunda en çok tartışılan kavramlardan biri olan '*soylulaştırma*' kavramını gündeme getirmiştir (Erden, 2003).

1990'larda kent planlamasında, kavramsal olarak tartışılan '*stratejik planlama yaklaşımı*' gündeme oturmuştur. Stratejik planlama ve kentsel yenileşme yaklaşımları kent mekânına dönüşüm projeleri ile müdahale etmektedir. 1990 sonrasından günümüze kentsel dönüşümde kullanılan en yaygın müdahale biçimi '*kentsel yenileşme*'dir (Erden, 2003). 1990 sonrasında sürdürülebilirlik tartışmaları kentsel dönüşüme yaklaşımı da değiştirmiştir. Avrupa Kentsel Şartı ile 1992 tarihinde '*İdeal Kent*' tanımlaması yapılarak modern gelişme ile tarihi mirasın korunması arasındaki dengenin korunabildiği, eskiyi tahrip etmeden yeniyle bütünleşen, sürdürülebilir kalkınma ilkelerini gözeten bir yaklaşım geliştirilmiştir.

Küreselleşen dünyada, kamu yatırımlarından en fazla payı alabilmek için yerel yönetimler parçacıl projelerle, kentsel dönüşümü yönlendirmeye başlamış, dönüşümün

amacı kamu yararından, ticarileşme ve maksimum kar elde etme amacına kaymıştır (Newman, 2004; Polat ve Dostoğlu, 2007). 1990'larla birlikte kentsel yenileşme fikri daha önceki dönem (yenileme, yeniden geliştirme, canlandırma vb.) yaklaşımlarından farklılaşmakta ve giderek yerel toplulukların katılımı ön plana çıkmakta, toplum tabanlı projeler üretilmekte ve sadece yıkım değil kentsel mirasın korunması da önem kazanmaktadır (Ağartan, 2007). Günümüzde kentlere yeni imajlar kazandırmaktan çok, kentlerin var olan tarihi ve kültürel mirasını ön plana çıkaracak imajları kullanılmaktadır. Bu bakış açısı, kentsel dönüşümde '*kentsel koruma*' kavramının ön plana çıkmasına neden olmuştur (Akkar, 2006).

Çizelge 2.1'de belirtilen açıklamalardan hareketle, kentsel yenileşme sürecinin ağırlıklı kapsamı, eylem alanları, karar vericileri ve temel aktörlerinin değerlendirilmesi aşağıdadır:

İlk yapılan 1950'lerdeki kentsel yenileşme sürecinin **ağırlıklı kapsamı**, fiziksel boyut olup, endüstrileşme ile 1960'lardan 1980'e kadar ekonomik boyut önem kazanmış, küreselleşmenin etkisiyle de 1990'lardan günümüze sosyal boyut önemli hale gelmiştir.

İlk yapılan kentsel yenileşme eylemlerinde **alansal açıdan**, mahalle düzeyinde eylemler görülürken, 1960'lı yıllarda bölgesel eylemler, 1980'li yıllarda önce mahalle sonra bölgesel düzeyde, 1990 ve günümüzde de stratejik perspektife dayalı olarak mahalle, kent ve bölge ölçeğinde eylemler yapılmaktadır.

İlk yapılan kentsel yenileşmede **karar vericiler**, 1950'lerde yerel yönetimler, bilim ve meslek adamları, bürokratlardır. 1960'lı yıllardan 1980'li yılların başına kadar bölgesel eylemlerin oluşumuyla merkezi yönetim karar verici olmuş; 1980'lerde *flagship* denilen öncü özel şirketler, 1990'lardan günümüze de halk katılımı ile karar vermede halkın fikirleri öncülük etmiştir.

Kentsel yenileşme eylemlerinin uygulanmasında **temel aktör** olarak, 1950'lerde merkezi yönetim ve yerel yönetimler, 1960'lardan 1980'lere merkezi yönetim ve özel sektör, 1980-1990'lı yıllara özel sektör, 1990'lardan günümüze de özel sektör ve yerel yönetimler yer almışlardır (Roberts ve Skyes, 2000; Ann-Beswick, 2001; Eren, 2006).

Kentsel yenileşme süreci Çizelge 2.1.'de politikalar ve yaklaşımlar özetlenmiştir.

Çizelge 2.1. Kentsel yenileşmenin gelişme aşamaları, değişen politika ve yaklaşımlar

Dönem Strateji Türü	**1950'ler Yeniden İnşaa** **Reconstruction**	**1960'ler Yeniden Canlandırma** **Revitalisation**	**1970'ler Yenileme** **Renewal**	**1980'ler Yeniden Geliştirme** **Redevelopment**	**1990'lar Yeniden Oluşum** **Regeneration**	**2000'ler Yenileşme ve Kentsel Projeler** **Regeneration and Urban Projects**
Temel Strateji ve Yönleniş	Şehirlerin köhne alanlarının genellikle mastır plana dayalı olarak yeniden inşası ve banliyölerin büyümesi	1950'lerin temasının devam ettirilmesi, çevre yerleşmelerin ve banliyölerin büyümesi, rehabilitasyonda ilk adımların atılması	Banliyö gelişimlerinin devam etmesi, mekânın kendi koşullarında yenilenmesine ve mahalle yenileşmesine odaklanma	Kent projelerinin dışında birçok önemli gelişim ve tekrar gelişim şemaları, tetikleyici projeler	Politika ve uygulamalarda daha kapsamlı yaklaşımlara yöneliş, bütünleşmiş sorunlara daha fazla vurgu	Bölgesel yayılma (merkezlerin farklılaşması ve yeni ilişki ağlarının kurulması), stratejik planlamada inovasyon düşüncesi
Aktörler ve Finansman Sahipleri	Merkezi ve yerel hükümet, özel sektör girişimcileri	Kamu ve özel sektör arasında dengelerin kurulmaya başlanması	Özel sektörün artan rolü ve yerel hükümet etkisinin azaltılması	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, gelişen ortaklık modelleri	Ortaklıkların baskın olduğu yaklaşımlar	Yerel yönetimler ve özel sektör
Eylemin Uygulama Düzeyi	Yerel ve arsa düzeyin vurgulanışı	Eylemlerde bölgesel düzeyin ortaya çıkması	Başlangıçta bölgesel ve yerel düzeyken, sonraları yerel düzeyin öneminin artması	1980'lerin başında üst ölçekte, sonralarında ise yerel ölçekte yoğunlaşma	Stratejik perspektifin yeniden tanıtımı, bölgesel hareketliliğin artması	Stratejik perspektife dayalı olarak mahalle, kent ve bölge ölçeğinde eylemler
Ekonomik Odak	Özel sektörün de içinde bulunduğu kamu yatırımları	Özel sektörün 1950'lerden beri artan önemi	Kamu sektörünün kaynak kısıtlaması ve özel sektör yatırımlarının artması	Seçici kamu kaynakları ile özel sektör baskınlığı	Kamu, özel sektör ve gönüllü kuruluşların fonları arasında daha dengeli dağılım	Sivil güçlenme gibi çabalar yaygınlaşmaya başlamıştır
Sosyal İçerik	Konut ve yaşam standartlarının iyileştirilmesi	Sosyal koşulların ve refahın geliştirilmesi	Toplum tabanlı planlama ve bu konuda geniş yetkilendirme	Seçici devlet desteği ile toplumun kendi çözümlerini üretmesi	Toplumun rolünün önem kazanması	Toplumun rolünün önem kazanması, katılımlı planlama uygulamalarının başlaması
Fiziksel Boyut	Merkez ve banliyödeki alanların yer değiştirmesi	1950'lere paralel olarak mevcut alanların, rehabilitasyonunun devamı	Eski kentsel alanların daha kapsamlı yenilenmesi	Öncü projelerle, Yer değiştirme ve yeniden geliştirme ana planlarının yeniden yapılması	Gelecek nesillere miras yaklaşımıyla 1980'lerden daha akılcı bir yaklaşım	Kentsel alanların ve apartman alanlarının *iyileştirilmesi*; Yeni site ve yerleşim alanlarının *yeniden geliştirilmesi*; Tarihi konut alanlarının *soylulaştırılması* ruhsatsız konutların yanında ruhsatlı kentsel alanların dönüşümü
Çevresel Yaklaşım	Peyzaj düzenlemeleri ve yeşillendirme	Şeçici iyileştirmeler	Yeni buluşlarla çevresel gelişmenin sağlanması	Daha geniş kapsamlı çevresel yaklaşımlar	Çevresel sürdürülebilirlik açısından daha geniş kapsamlı bir bakış açısı	Sürdürülebilir kentsel proje üretilmesi için yaklaşımlar

Kaynak: Roberts 2000'den uyarlanmıştır, Çizelgenin 2000'lere ilişkin bilgileri yazar Sağ tarafından geliştirilmiştir.

Türkiye'de kentsel yenileşme süreci;

Türk kentlerinde dönüşüme ilişkin süreç 5 farklı dönem içerisinde sınıflandırılabilir.

- Kentlerimizdeki ***ilk kentsel dönüşüm hareketinin,*** Tanzimat dönemi ile birlikte başladığı söylenebilir. 1838 tarihli Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşmasının özellikle liman kentlerinde meydana getirdiği dönüşümlerin, kent mekânındaki yansımaları, kentsel dönüşüme ilişkin ilk örneklerdir (Tekeli, 1982; Keskinok, 2001; Kentleşme Şurası, 2009).

- Cumhuriyet döneminde başlatılan, daha çok bölgesel ölçekte, ancak kentleri doğrudan ilgilendiren ve fiziksel gelişimi hızlandırıcı kararlarla oluşan değişiklikler (örneğin Ankara'nın başkent olması, demiryolu yatırımları, KİT'lerin orta büyüklükte kentlerde yer seçimi gibi) ***ikinci dönem*** olarak belirtilir (Tekeli, 1982; Keskinok, 2001; Kentleşme Şurası, 2009). Cumhuriyet dönemi, (1923-1950) kent içi alanlarda kamulaştırma, arazi kullanımı değişiklikleri ve kentsel yenileme gibi büyük imar faaliyetlerinin gerçekleşmesine neden olmuştur (Gürler, 2003). Cumhuriyet döneminde (1923-1950), kentsel planlamada sosyo-ekonomik gelişimi gerçekleştirmek amacı ile ulusal bazda yorumlanan Uluslararası Modern Mimarlık Hareketi (CIAM yaklaşımı) benimsenmiş, bu dönemde kentsel dönüşümle kent meydanlarına açılan bulvarlar, açık yeşil alanlar, kent-içi konut alanları ve kent parkları oluşturulmuştur (Tekeli, 1982; Keskinok, 2001; Kentleşme Şurası, 2009).

- Türkiye'nin özellikle büyük kentleri ***3. dönüşüm hareketini*** 1950'lerdeki göçlerle yaşamış; barınma, çalışma, ulaşım büyük kentlerin temel sorunları haline gelmiş ve kentler büyük bir hızla yatayda ve dikeyde dönüşmeye başlamıştır (Tekeli, 1982; Keskinok, 2001; Kentleşme Şurası, 2009). Savaş sonrası, geçiş döneminde yaşanan endüstriyel gelişimi (1950-1980) ve askeri yeniden yapılanmayı amaçlayan, hükümetin ideolojisinin hâkim olduğu, tarihi mirası dikkate almayan **"Menderes İmarı"** denilen **kentsel yenileme** hareketlerini gündeme getirmiştir. Bu dönem modernleşmenin ve gelişilmişliğin bir göstergesi olarak algılanan, geniş yolların açıldığı ve apartmanlaşmanın ağırlık kazandığı bir dönem olarak izlenmiştir (Görgülü ve ark., 2006).

- Bir sonraki dönem, 1980'li yıllarda başta İstanbul olmak üzere büyük kentlerin imar aflarıyla yasadışı bir gelişme sürecine girdiği, işlevsel dönüşümlerin yaşandığı ***dördüncü dönüşüm hareketidir*** (Kentleşme Şurası, 2009). Planlama

yetkilerinin yerel yönetimlere aktarılmasıyla, büyük kentlerde imar faaliyetleri başlamış, kent içi tarihi alanların korunması, yeniden kullanımı, rehabilitasyonu ile kentsel rönesans (1980-1990) önem kazanmıştır (Gürler, 2003). Ülkemizde 1980'ler kent merkezleri ve gecekondu bölgelerinde dönüşüm kavramının tartışılmaya başladığı ve kent gündemine taşındığı bir zaman dilimidir. Kent içinin dönüşümü yanında 1980 sonrasında kentler, çevrelerine eklenen yeni oluşumlarla (gecekondu alanları, sanayi bölgeleri, devlet kurumları, üniversite kampüsleri vb.) "yağ lekesi" gibi, boşluksuz büyümeye başlamıştır (Tekeli, 2001).

- ***Beşinci ve son dönüşüm hareketi ise,*** (1990 - günümüze) 1990'lı yıllarda küreselleşmenin kent mekânında meydana getirdiği dönüşümleri içermektedir. Bu dönemde sosyo-ekonomik **rehabilitasyon** ve turizm amaçlı **yeniden canlandırma** faaliyetleriyle, gecekondu bölgelerinin nitelikli konut alanlarına dönüştürülmesini içeren konut odaklı uygulamalar önem kazanmıştır (Gürler, 2003). Büyük ofis yapıları, plazalar, alışveriş merkezleri kent mekânında kapsamlı dönüşümlere yol açmıştır. 1990'ların sonlarıyla birlikte ve Marmara Depreminin de etkisiyle 2000'li yılların başlarında ise bugün yaşamakta olduğumuz son dönüşüm hareketi başlamıştır (Özden, 2008; Kentleşme Şurası, 2009).

Bu gelişmeler yanında AB adaylık sürecinin de etkisiyle 2000'li yıllarda yapılan kamu yönetimi reformlarında kentsel dönüşüm konusunu içeren yasal düzenlemeler ortaya çıkmıştır.

Türkiye'de kentsel dönüşüm ile ilgili yasal düzenlemeler;

1) 2981 Sayılı imar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı işlemler ve 6785 Sayılı imar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun" (Bu kanunla, gecekondu alanları için imar ıslah planı yapma imkânı ortaya çıkmış ve dolaylı olarak kentsel dönüşüm projelerinin yapılmasına olanak sağlanmıştır.),

2) 5216 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkındaki Kanun (RG 10.7.2004),

3) 5393 sayılı Belediye Kanunu (RG 3.7.2005),

4) 5273 sayılı Arsa Ofisi Kanunu ve Toplu Konut Kanununda ve Genel Kadro ve Usulü Hakkındaki Kanunun eki Cetvellerin Toplu Konut idaresi Başkanlığına Ait Bölümünde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (RG 12.5.2004),

5) 5226 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (RG 27.7.2004),

6) 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun (RG. 5.7.2005),

7) Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun Tasarısı ve

8) 5104 sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunudur (Özden, 2007).

2.1.3. Kentsel yenileşmede alan odaklı yaklaşım ve kentsel dönüşümde önemli konular

21. yy.ın başında oluşan, yeni bütünsel ve entegre politikalar kentsel dönüşümde; tasarım üstünlüğü, ekonomik güç, çevresel sorumluluk, iyi yönetim ve sosyal refah ilkelerinin oluşmasını sağlamıştır. Sürdürülebilir topluluklar düşüncesi, kentsel dönüşümü hızlandırmış ve her dönüşüm şemasının da ana içeriği haline gelmiştir (Edger ve Taylor, 2000; McDonald ve ark., 2009).

Dönüşüm alanları, metropoller için aslında en pahalı, en çok zaman alan, yerel yönetimlerin en etkin olmasının zorunlu olduğu yerlerdir. Kentsel problemlerin yaygınlığına ve doğasına bağlı olarak farklı alanlar için kentsel dönüşüm programlarının oluşturulması projelerin başarılı olmasını sağlamaktadır (Gabrielsen, 2008). Problemlerin farklı türleri olması, farklı mekansal seviyelerde ele alınmasını gerektirmektedir (Roberts ve Sykes, 2000). İşte bu noktada, alan odaklı dönüşüm programları, çekici topluluklar yaratma açısından giderek önem kazanmaktadır.

Kentsel yenileşmeye yaklaşım genel anlamda proje ve alan odaklı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Proje ve alan odaklı yaklaşımların özelliklerinin belirlenmesi yapılacak çalışmada ele alınacak öncü alanların belirlenmesi açısından önem taşımaktadır.

Shaw ve Robinson (1998)'a göre, son yirmi yılda kentsel politikalarda "herşeyin birbiriyle ilişkili olduğu" gözardı edilmektedir. Alan odaklı yenileşme politikaları, giderek önemi artan "ekonomik yerellik"in kapsamında yer almaktadır. Alan odaklı politikalar ve yasal organlar tarafından tanımlanacak finansman ile merkezi hükümetten daha çok toplumun dâhil olmasını ve yerel politikaların kapalılığının ortadan kaldırılmasını sağlayabilecektir (Gabrielsen, 2008).

Alan odaklı yenileşme, kentsel dönüşüm için mekânsal birime odaklanmaktadırlar. Alan odaklı yaklaşımlar, genellikle kapsamlı dönüşüme vurgu yapan, ekonomik, sosyal ve toplumsal dönüşümlerin yanı sıra, köhnemekte olan

alanların, fiziksel ve çevresel yenilenmelerini de içeren bütünsel yaklaşımlardır. Sadece yerel özellikleri değil daha büyük çaplı kararları da içeren genellikle mahalle düzeyinde dönüşümü ifade etmektedir (Tyler, 2008). Alan odaklı yenileşme politikaları, belirli bir alandaki problemlere adresle geliştirilmişler ve kullanılmayan, atıl fabrika, düşüşe geçen alışveriş alanları, gecekondu vb. gibi özel problemlere dayalı alan araştırmalarını, ayrıca merkezi iş alanları gibi fırsat alanlarını incelemeyi amaçlayan konular içermektedir (Dobbs ve Moore, 2002; http://www.cardiff.ac.uk/cplan/degree programmes/postgraduate/mastersprogrammes/regenerationstudies/index.html, erişim, 2009). Bu alanlar, kent içerisinde, özel ilgi gerektiren alanlar olup, kentin daha rekabetçi hale gelmesini sağlayabilecek potansiyel odaklardır. Alan odaklı politikalarda, yaşama koşullarını iyileştirmeyi sağlayacak yatırımlar ilk sırada yer alır (Meyer, 1998; Gabrielsen, 2008; http://www.newcastle.gov.uk/core.nsf/a/sddivision, 2009).

Yeni alan odaklı politikaların önemli hedefleri;

• beklenen istihdam oranlarını geliştirmek,

• yerel ekonomik büyümeyi canlandırmak,

• suç ve vandalizmle mücadele etmek,

• fiziksel çevre ve açık alanların kalitesini artırmak,

• sosyal etkileşimi artırmak ve alanda sosyal kapitali artırmak, (işgücü)

• kültürel ve spor faaliyetleri ile nüfusu aktifleştirmek ve

• kentin yaşama alanları ile dinlenme alanlarını ilişkilendirmektir (Meyer, 1998; Gabrielsen, 2008).

Alan odaklı yenileşme yaklaşımlarının proje odaklı yaklaşımlardan farklı özellikleri, genelde konut, fiziksel ve çevresel dönüşümlerde;

-ekonomik, sosyal ve toplumsal ve kapsamlı dönüşümlere vurgu yapması,

-iş oluşturma ve eğitim, konut yenileme, çevresel özellikler, sağlık ve eğitim iyileştirmesi,

-toplum gelişimi ve suç önlemede farklı yönetimsel sorumluluklara yer vermesi,

-yerel mahalle odaklı dönüşüm stratejilerine dayalı sadece yerel problemleri değil aynı zamanda geçerli fırsat ve şartları açığa çıkarmasıdır (Tyler, 2008).

Ekonomik faydası; içsel yatırım, geliştirilmiş iş, yeni birlikler oluşturma, kaynak sağlamada yarış ve yeniliği destekleme; ***konuta yönelik faydası,*** konut kalitesinin sağlanması, kalite yönetiminin oluşması; ***sosyal faydası,*** toplum karakterinin değerlendirilmesi, eğlence ve rekreasyon faaliyetleri ve ticaret oluşumu; ***çevresel***

faydası, görsel iyileşme, kirlilik gelişiminin kaldırılması/durdurulması; ***toplumsal faydası,*** güçlendirilmiş kurumsal kapasite, gönüllü topluluk aktiviteleridir (Tyler, 2008).

Proje odaklı yaklaşımlar ise alan odaklı yaklaşımlara kıyasla, genelde ekonomik sonuçları düşünen, dar kapsamlı ve çevresel amaçlara ilişkin yaklaşımların sınırlı olduğu, kısa süreli etkileri ön planda tutan, piyasa eğilimli projeleri ortaya çıkarmaktadır. Proje odaklı yaklaşımlar, geliştirme problemini özel görür kamusal algılamaz, piyasa güvenini ve eğilimini gösterirken, alan odaklı yaklaşımlar ise, mekânsal dönüşümde kamu-özel katılımlı ve kamu yatırım altyapısı geniş hizmetler sağlamaktadır (Çizelge 2.4.) (Meyer, 1998).

Proje odaklı ve alan odaklı yaklaşımların farklılıkları, çeşitli ülkelerde uygulanan programların daha sistematik karşılaştırmaları ile oluşturulmuş ve çevresel ve ekonomik kaygıları, yöntem ve alana özgü değerlendirme kriterleri ile Çizelge 2.2'de özetlenmiştir.

Çizelge 2.2. Proje ve alan odaklı yaklaşımların farklılıkları

Proje Odaklı ve Alan Odaklı Gelişme için Amaç, Metot ve Değerlendirme Kriterleri		
Amaç	**Proje Odaklı Yenileşme**	**Alan Odaklı Yenileşme**
Genel Çevresel Hedef	İnsan sağlık riskini ve sorumluluğunu azaltma,	Daha bölgesel çevresel şartlar
Genel Ekonomik Hedef	Vergilerin indirilmesi, yerinde iş oluşumu,	Alan genelinde etkili kapital geliştirme,
Genel Toplum Hedefi	Danışman ve toplumsal belgelere nazaran kanunlara gereksinim var, toplum katılımı minimum	Yerel konularda kanunlar değil yerel-toplumsal ajanslar var, genel olarak daha yaygın halk katılımı.
Metot		
Yönetici Aktör	Özel girişimciler	Toplum ajansları ve kamu otoriteleri
Kamusal toplantı hazırlama	Küçük düzeyde ve minimum gereklilik	Alan değişimini sağlamada genellikle yaygın,
Kamu Destek Mekanizmaları	Teşvikte direk destek, tekrar planlama	Bütünleyici yatırımlar, plan değişimi
Değerlendirme Kriteleri		
Zaman	Kısa süreli, alanda gelişimin tamamlanması,	Uzun süreli, yayılma etkisine zaman tanıma,
Kamu Etkinliği	Temizleme ve yeniden kullanım için satış, site değeri ve vergi gelirlerine etki	Alana yeni kapital aktarılır; ekonomik aktivite, gelir ve mülkiyet değerinde artış
Kamu Verimliliği	Minimum kamu sektör harcaması	Maksimum kamu kaynağına baskı
Kamu Etkileyiciliği	Başarılı tekrar kullanımlar için bozulmuş-eskimiş alanlarda, arazi özel sahiplerine piyasa oranında destek.	Alanda ekonomik aktivitede artış, hanehalkı gelirinde artış ve alanın hoşnutsuzluklarının azaltılması.

(Kaynak: Meyer, 1998'den uyarlama).

Amaç açısından çevresel, ekonomik ve toplumsal üç boyutu değerlendirdiğimizde farklılıklar daha net ifade edilebilir. Çevresel amaçlar, proje

odaklı yaklaşımlarda ekolojik kaygıların ekonomik sonuçları ile sınırlıyken, alan odaklı yaklaşımda tümüyle dahil olmaktadır. Ekonomik amaçlar, mekânsal odağa paralel yaklaşımda dışsallıklar, fırsat maliyetleri ve çevresine olan etkisi ön planda iken, proje odaklı yaklaşımlarda çok az kaygı taşınmaktadır. Toplumsal amaçlar, toplumun ihtiyaç ve eğilimleri, yığılma etkisi alan odaklı dönüşümün başarılı yeniden geliştirmede hedefe ulaşmasında önemliyken, proje odaklı yaklaşımlarda çok dar kapsamda ele alınmaktadır (Meyer, 1998).

Bu kısa irdeleme göstermiştir ki, kentsel dönüşümde alan odaklı yaklaşımlarla, sürdürülebilir gelişimi destekleyici projelerin üretilmesi söz konusu olabilecektir. Dolayısıyla tezde proje odaklı değil, alan odaklı dönüşüm kapsamındaki alanlarında çalışmalar detaylandırılmıştır.

Alan odaklı yenileşme yaklaşımının perspektiflerinden yola çıkılarak belirlenen kentsel dönüşümdeki temel konular; '**ekonomik, fiziksel ve çevresel, sosyal ve toplumsal, iş-eğitim ve konut dönüşümü**' olarak sınıflandırılabilir. Her temel konu ve temanın açıklanması, kentsel dönüşüm sürecini anlayabilmede önemli bir role sahiptir. Bu bölümde ekonomik, fiziksel ve çevresel, sosyal ve toplumsal, iş ve eğitim ve konut konularında kentsel dönüşüm ele alınacaktır.

2.1.3.1. Ekonomik dönüşüm

Ekonomik dönüşüm, kentsel dönüşüm sürecinin önemli bir parçasıdır. Kentlerde ekonomik yapının düşme eğilimine karşı, küreselleşme piyasası ve çalışanların ekonomik yapılarındaki değişimin anlaşılması için gereklidir. Son otuz yıldır, kentlerde modern ekonominin değişimine ve onun mekânsal yansımalarına dönük süreçler yaşanmaktadır. Kentlerdeki başarılı ekonomik dönüşümler için ekonomik dönüşümün bileşenleri, talep ve arz olmak üzere iki boyutlu olmalıdır. Talep boyutu, kentlerin yerel harcamalarla yapabileceklerini ifade eder ki, bu da hizmet sektörü veya sanayi üretiminin talebinin şeklini içermektedir. Bu süreç aynı zamanda kentlerin maliyetler için yeni kaynaklar oluşturma çabalarını içerir. Örneğin, konferans ve turizm piyasası gelişimi kentlerde ekonomik aktivitelerin yeni şekillerine destek olan bir takım stratejileri de peşinde getirir. Arz (kaynak) boyutu ise yeni caddelerdeki yapıları veya mevcut caddelerin değerini artırmayı ve iletişim bağlantılarını da içeren altyapı sağlamayı içerir. Üretim kapasitesi, altyapı kalitesi, işgücünün yeteneği ve konumsal avantajlarla birlikte yerel ekonominin yarışabilirliğinden etkinlenmektedir. Yeterli talep

olmadan üretilen yeni altyapılar kaynak yönetimini güçleştirmektedir (Noon ve ark., 2000).

Glasgow ve Halifax çalışmaları başarılı ekonomik dönüşümlere örnek oluşturabilir. Ekonomik dönüşüm kapsamlı bir yaklaşım olarak, dağılmış insiyatiflerin bir araya getirilmesi ile karakterize edilebilir. Glasgow'da, 1970'lerde çelik, gemi inşaatı, demiryolu ve mühendislik işlerinde ekonomik kriz yaşanmaya başlanmış ve ekonomi canlandırılmaya çalışılmıştır. Bu kentteki dönüşümdeki başarı şu şekilde açıklanabilir; İskoç gelişme ajansının oluşturulması, yerel yönetimler, birçok ajans arasında ortaklıklar oluşturulması ve yeni pazar oluşturmaktan daha çok, alan odaklı yaklaşımlara öncelik veren stratejik yaklaşımları içermesi, Halifax'ta da ekonomik düşüşün ardından, yerel alanda ekonomik yaşamı canlandırıp eski kaynaklardan faydalanmayı sağlayacak projelerle ekonomik yatırımlar tekrar kente döndürülmüştür. Buradaki başarı faktörleri ise, ileri teknoloji sanayilerinin geliştirilmesi ve bu sanayilerin yenilenmeden sonra değişimde gönüllü olmaları, yerel vergi indirimleri ve teşvikler, yerel ortaklıkların geliştirilmesi ve bina düzenlemelerinde esnek yaklaşımlar olarak sıralanabilir.

Ekonomik dönüşüm programlarına destek sağlamak, kentsel dönüşümde önemlidir. Arazi desteği, birçok kentsel dönüşümün en önemli konusu haline gelmiştir. Terk edilmiş kentsel alan kullanımı ve buralarda özel sektör yatırımcılarını teşvik etmek, yerel yönetimlerle işbirliği halinde olmak destekleri artırmaktadır. Yasal düzenlemelerin esnekleştirilmesi bölgedeki girişimciler için önemlidir. Kentsel dönüşüm projelerinde, yerel alanda uygulanabilmesi için bütünsel yaklaşımların oluşturulması gereklidir. 1970'lerde gelişime odaklı dönüşüm, 1980'lerde mülkiyet öncelikli dönüşüm, 1990'larda da ortaklık odaklı dönüşüm projeleri söz konusu olmuştur (Noon ve ark., 2000).

Ekonomik dönüşüm, geniş ortaklık modellerine, yerel toplumun ihtiyaçlarına işaret eden, ekonomide iş sahibi yapabilecek sektörel değişimlere yönlendirebilen, yenilikleri gösteren, anlaşılabilir gerçek fayda sağlayabilen, yenileme yeteneği sağlamayı gerektirmektedir. Sonuç olarak denilebilir ki, kentsel dönüşüm, yatırımları canlandırır, iş seçenekleri oluşturur ve kentsel çevreyi geliştirir. Kentsel ekonomik dönüşüm, kentsel alana canlılık kazandıracak yatırımlar için talep ve yeterli kaynağın mevcut olduğu durumlarda söz konusu olup, işlevsel kazanımları içermektedir.

2.1.3.2. Fiziksel ve çevresel dönüşüm

Kentlerin ve mahallelerin fiziksel özellikleri ve çevresel kalitesi ile yaşam kalitesi özellikleri önemlidir. Konut sahipliliğindeki azalma, boş alanlar ve terk edilmiş sanayiler, köhneleşen kent merkezleri, yoksulluk ve ekonomik düşüşle karşılaşmanın göstergeleridir. Benzer şekilde, çevresel bozulma, kentsel fonksiyonlarla zarar görebilen kaynak kullanımı, ekolojik ayak izi (ecological footprint) olarak da adlandırılabilen kentsel yaşamın doğaya bıraktığı etki de önem arz etmektedir. Başarılı fiziksel dönüşümler, mevcut fiziksel stokun potansiyelini ve sınırlılıklarını anlamaya, yeniliklerin etkinleştirilmesine, kent, bölge ve mahalle seviyesinde yenilemeye uygun alanların belirlenmesine bağlıdır. Dönüşümlerde, ekonomik ve sosyal aktivite, kaynak rejimi, sahiplilik, kurumsal düzenlemeler, politikalar ve kentsel yaşam vizyonu ile kentlerin rolünün anlaşılması gereklidir (Jeffrey ve Pounder, 2000).

Fiziksel stok, binalar, alan ve siteler, kentsel mekânlar, açık alanlar ve sular, altyapı ve servisler, telekomünikasyon, ulaşım altyapısı ve çevresel kaliteden oluşmaktadır. Bu elemanlardan, özellikle altyapı ve ulaşım, servisler ve telekomünikasyon kentsel dönüşümde önemli yapıtaşlarını oluşturmaktadır. Sosyo ekonomik değişim oranı, fiziksel stoğun değişiminden çok daha hızlı olmaktadır. Bu durum dönüşümün maliyeti açısından problemlere sebep olmaktadır. Dönüşüm çalışmalarında, alandaki ekonomik ve sosyal fonksiyonlara dönük gelişme senaryosu ile fiziksel özelliklere ilişkin taslaklar arasında ilişki kurulmasına ihtiyaç vardır. Sosyo ekonomik yapıda radikal değişimler yapılacağında, fiziksel stoğu uyarıcı ve değiştirici yatırımların geliştirilmesi ve kullanılması gereklidir (Jeffrey ve Pounder, 2000).

Stok değerlendirmesi, fiziksel stoğun tahmini, değerinin hızlıca yapılması dönüşüm projelerinin süreç değerlendirmesinde ve stratejilerin belirlenmesinde çok önemli bir adımdır. Böylelikle yerel girişimcilerin ve hane halkının geliştirilmesindeki kısıtlılıklar belirlenebilir ve gelişimin modern halini destekleyen nicelik ve niteliklerin kapasitelerindeki önemli boşluklar anlaşılabilir. Bu durum, alandaki güçlü potansiyel ve özelliklerin hızlı değer kazanmasında faydalı olacak ve doğal özellikler, manzaralar, tarihi ve mimari özellikli binalar gibi öncelikler belirlenecektir (Jeffrey ve Pounder, 2000).

Healey'e göre altyapı koşulları, arazi kullanım politikaları ve mülkiyet gelişimi fiziksel dönüşüm ile problemlerin giderilmesine destekte ön koşuldur. Arazinin öneminin azalması veya olumsuz imajının düzeltilmesi için gelecekte üstleneceği

kimliğe yönelik yeni aktivitelerin geliştirilmesi önemlidir. Liverpool'da Albert Dock'un, Waterfront öncü dönüşüm şeması, mevcut binaların yeniden düzenlenmesi, turizm potansiyeli oluşturulması ile su kullanımlarını birleştirmesi bakımından iyi örneklerden biridir (Jeffrey ve Pounder, 2000).

Çevrenin geliştirilmesi, hem toplum, hem de ekonomi açısından önem taşımaktadır. Son zamanlarda birçok dönüşüm projesinde çevresel özelliklerin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Hoş düzenlemeler (bitkilendirme gibi), iyileştirme şartları (temizleme, satış gibi), alan erişim ve servislerini artırmak gibi başlangıçları içerebilen uygulamalar fiziksel dönüşüm proje uygulamalarının yapıldığı konular olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.1.3.3. Sosyal ve toplumsal dönüşüm

Kentsel dönüşümde, yerel toplulukların rolünü anlamada sosyal konular çok önemlidir. Politikaların nasıl toplum ihtiyaçlarını karşıladığını ve kentsel konulara halk katılımının sağlandığının uygulamalı örneklerini gösteren farklı deneyimler mevcuttur. Bu konuda, iyi bir örnek Batı Midland' da Sandwell Tipton değişim ortaklığıdır. Farklı yerel konu ve ihtiyaçlar ile ilgili başlayan kentsel dönüşüm yönetiminde ortaya çıkan ilişkileri açıklayan bir projedir. Yerel otoriteler, ortaklık sponsorları ve gönüllü organizasyonlar, yerel kişilerin faydasını ve yatırımın değerini sağlarlar. Tipton projesindeki ana faaliyetler, eğitimde istihdamın düzeltilmesi, mevcut iş olanaklarının korunması ve yeni iş ve girişimcilerin teşvik edilmesi, konut şartlarının geliştirilmesi ve farklı seçenekler oluşturulması, çevresel kalite ve imajın güçlendirilmesi, mevcut spor, eğlence ve toplumsal olanakların geliştirilmesi ve yeni olanaklar sağlanmasıdır (Jacobs ve Dutton, 2000).

Toplum odaklı dönüşüm projelerinin sağlanabilmesinde toplumun karakteristiğini oluşturan unsurlar ele alınmaktadır: kişisel özellikler (yaş, etnik yapı, cinsiyet, akrabalık…), inanışlar (dini, kültürel veya politik…), ekonomik durum (iş durumu, gelir veya refah, konut sahipliği…), yetenekler (eğitim tecrübeleri, şahsi ehliyetler…), yerel hizmet ilişkileri (kiracı, hasta, bakıcı, işveren), konum (komşuluk, köy, kent ve ulusal ilişkiler) (DETR, 1997; Jacobs ve Dutton, 2000). Toplumda dönüşümün başarılı olabilmesi, yerel toplumun amaçlarının iyi belirlenebilme ve bu amaçlara uygunluk sağlanabilme derecesine bağlıdır. Toplumsal dönüşümlerde topluluk ihtiyaçlarının, toplumun ortak vizyonu, temsilci, yetkilendirme, etkili dönüşüm

birlikleri, kamu otoriteleri, merkezi hükümet birimleri, bölgesel yönetim ofisleri, dünya sağlık örgütü, özel sektör organizasyonları, gönüllü özel sektör organizasyonları ve ortaklıklar katılımı sağlamada yardımcıdır. Ortaklıklarda, başarı için yerel ekonomik kalkınma ve sosyal girişimler arasında kapasite geliştirmek ve yeni sosyal altyapılar geliştirmek de gereklidir (Jacobs ve Dutton, 2000).

Dünya örnekleri incelendiğinde, sosyal dönüşümün fiziksel dönüşüm ile birbirini tamamladığı üzerine güçlü vurgular yapılmaktadır. Kentsel dönüşüm projeleri, yerel halkın ihtiyaç ve beklentilerine cevap verebildiği ölçüde daha başarılı olabilecektir. Alan odaklı, sosyal problemleri çözmeye odaklı ve halk katılımının en üst seviyede olduğu projeler sosyal dönüşüm olarak ele alınabilecektir.

2.1.3.4. İş ve eğitim dönüşümü

Kent merkezinde yaşamak isteyen yerel insanlar için iş olanakları, kentin canlılığını belirtmektedir. Ayrıca, yerellik veya alanın yarışabilirliği, insan kaynaklarına bağlı yatırımcı taleplerinin etkinliği de önemsenmelidir. Temel olarak, potansiyel işgücünün mesleki yeterlilikleri ve yetenekleri motivasyonda önemlidir. Bu nedenle, eğitim ve öğretim dönüşümün ana bileşenidir ve kentsel istihdam problemlerinin başlangıcı, kentsel işgücü piyasasının gelişimi, politikalarının değişimi, stratejilerinin önemi, uygulama politikaları ve benzer gelecek işgücü piyasasının gelişimini irdeleyen projeler üretilmelidir (Hart ve Johnston, 2000).

Teknolojik değişimlerden çok etkilenen bazı kentler, örneğin; Sheffield-çelik, Birmingam-plastik dönüşümü gibi dünyada yarışabilir olabilecek konularda dönüşümler gerçekleştirmişlerdir. Toptancı, perakendeciler ve yatırımcılar için kent merkezleri, tren yolları, garlar, limanlardaki depo alanları (dok), ulaşım odağı olması sebebiyle oldukça önemlidir. Kentsel istihdam probleminde, iş kaybı ve işsizlik, verimsizliğe neden olan tıkanıklık, yüksek arazi değerleri ve arazi kirliliği, yeni yapılaşmanın pahalı ve zor oluşu, yüksek güvenlik maliyetleri, yetenekli insan eksikliği, temel eğitim seviyesinin düşüklüğü, suç ve güvensizliğin artması iş ve eğitim dönüşümüne gereksinimin birer göstergesidir (Hart ve Johnston, 2000).

İş oluşum projelerinin tasarlanmasında; diğer ortakların amaçlarını göz önünde bulundurmak, tecrübeleri ve yerel sakinlerin yeteneklerini, yetenek gereksinimleri ile örtüştürmek, sürdürülebilirlik amaçlarını sağlama, kendi kendine finanse edebilirliği ve

geçici ve part time iş olanaklarını sağlama veya yerel toplumdan sağlanabilecek desteği yönlendirmek önemlidir (Hart ve Johnston, 2000).

Kentsel istihdam problemine çözüm üretmek, yarışabilir olduğu konular için yeni potansiyel iş alanları oluşturmak, toplumun eğitim yapısını şekillendirebilecek çalışma alanları oluşturmak ve mevcut yerel işgücünün eğitilmesini sağlayacak düzenlemeler getirmek amaçlı projeler, ekonomik (iş) ve eğitim öncelikli alan odaklı projeler olarak belirlenebilir.

2.1.3.5. Konut dönüşümü

Ekonomik aktivitelerdeki yetersiz fırsatlar ve niteliksiz tek tip konutlaşma, tekrar yenileme döngüsünde, zayıflamış olan getto alanlara neden olur. Konut bulunmayan alanlar, yaşama için uygun olmayan, suç oranlarının arttığı güvenlik problemlerinin oluştuğu, yoğun karmaşık komşuluklara oranla sorunlu bölgelerdir. Çünkü bu alanlar, normal çalışma zamanları dışında boş mekânlardır. Eski bölgelerde yeni konutlaşma, kentsel dönüşüm ile oluşturulabilir (Edgar ve Taylor, 2000). Uygun, yeterli konutlaşma, yeni yatırım ve girişimler oluşturan hem fiziksel hem de ekonomik özellikleri içermektedir. Yapılan projeler % 80 oranında konutla ilgilidir; çünkü yaşamın büyük bir kısmı konutlarda geçmektedir. Konut gelişiminde sosyal, fiziksel, sağlık ve alışveriş gibi günlük gereksinimlerin karşılanması gereklidir. Burada konut sunumunun kapsamı içinde kentsel yaşamda gerekli konutlar, sağlık, suç önleme ve eğitim, kentsel tasarım ve sosyal bütünleşme arasında bağlantı, finans, ekonomik faktörler ve konut yapısı, konut dönüşümünün yasal çerçevesi, uygulama stratejileri önemlidir (Edgar ve Taylor, 2000).

Yaşama için en başarılı örnekler, iş ve yaşam alanlarının birlikte olduğu, kompakt, altyapının iyi kullanıldığı ve tekrar değişebilen özelliklerini barındırmaktadırlar (Edgar ve Taylor, 2000).

Planlama ve arazi kullanımı ile ilgili son zamanlarda literatürde, yerleşilmemiş (greenfield) alanların aksine daha önce kullanılmış atıl sanayi vb. (brownfield) alanların geliştirilmesi üzerine söylemler oluşmuştur. Bu söylemler, yüksek yoğunluklu ve tıka basa doldurulmuş kentsel alanların olmasını değil, iyi kentsel tasarım, boş binaların verimli kullanılması, kamusal, boş ve sahipsiz alanların etkili açık alanlar şeklinde kullanılmasını içermektedir. Artık gelişmede araç bağımlılıktan ziyade kompakt, farklılaşmayı ifade eden kozmopolit alanlar amaçlanmaktadır. Konutlaşmaya ilişkin

süreç; 1960'larda konut kıtlığı, 1970'lerde konut programlamaları, 1980'lerde komşuluk yenileşmesi, 1990'larda toplum yenileşmesi ve kullanım çeşitliliği olarak açıklanabilir (Edgar ve Taylor, 2000).

Çizelge 2.3. Fiziksel, ekonomik ve sosyal dönüşüme ilişkin çıkarsamalar

Fiziksel dönüşüm	**Ekonomik dönüşüm**	**Sosyal dönüşüm**
Politikalar	**Politikalar**	**Politikalar**
Sürdürülebilir gelişme	**Yarışabilirlik ve büyüme**	**Sosyal**
yerleşilmiş alanların arazi kullanımı, Kompakt kent, Tasarım kalitesi, Açık alanlar, Farklılık (ekolojik, peyzaj..), Karma kullanım, Kültürel miras koruma, Erişim ve hareketlilik, Kent merkezi canlandırması	İstihdam ve iş kalitesi, İç yatırım, Bölgesel gelişme, Kaynak oluşturma, Mikro girişimciler, Yenilik ve bilgi, Yetenek ve eğitim, Kümelenme, Görünmeyen ticaret, turizm vb., Akşam ekonomisi,	Sosyal birleşme, Komşuluk yenilemesi, Sağlık ve refah, Sosyal kapital, Yönetim, Yerellik ve yönetişim Farklılık, Miras, Vatandaşlık
Ölçütler	**Ölçütler**	**Ölçütler**
Yaşam kalitesi göstergeleri, Tasarım kalite göstergeleri, Araç kullanımının azaltılması, Yerleşilmiş alanların tekrar kullanımı, Arazi/yapılaşma durumu, Yüksek yoğunluk, Koruma alanları, Toplu taşıma	Alandaki harcama ve gelirler, Yeni ve dağıtılmamış işler, Kamu-özel ortaklıklar, Maliyet-fayda analizleri, Destekler, Kültürel özellikleri ödemede istekli olma, İş ve harcamalarda artış	Katılım, Suç oranları, Sağlık referansları, Yeni topluluk ağları, Boş vakit imkânları oluşturma, Sosyal ayrılmada kısıtlama, Gönüllülük, Nüfus artışı
Etkileri	**Etkileri**	**Etkileri**
Stüdyo, müze galeri gibi binaların yeniden kullanımı, Mekânda kamu kullanımının güvenliğin artması, Kültürel nitelikler ve çalışma alanları ile karma kullanım gelişimi, Yüksek yoğunluk; ulaşım, kirlilik ve sağlık problemlerinin çevresel etkilerinin azaltılması, Tasarım ve yapılanma birimlerinin geliştirilmesi, Erişilebilirlik, kamu ulaşım kullanımı,	Mülk kira değerlerinde artış, Yerel kültürel sektörlerle bağlılık, Kültürel aktivitelerden yüksek konut ve ziyaretçi harcaması sağlama, İş olanakları, girişimcilik, İşveren konumları, elde tutma, Daha farklı işgücü profili, Yaratıcı kümelenme ve mahalleler, Kamu-özel-gönüllü sektör ortaklıkları, Yatırımlar	Oturanların alanı algılamasında olumlu değişimler, Kültürel aktivitelerce azaltılmış suç ve sosyal davranışlar, Bireysel tavır ve ihtiyaçların açık ifadesi, Gönüllülük ve yerel organizasyon kapasitelerinde artış, Mekânın veya insan gruplarının ünlülüğünde ve imajında değişimler, Güçlü ortaklıklar, Yüksek eğitim olanakları

Kaynak: (Roberts ve Skyes, 2000 içinde Edgar ve Taylor, 2000)

Dönüşüme yönelik farklı yaklaşımları anlamak için, 'ekonomik, sosyal ve fiziksel' konuları incelemek gereklidir (Çizelge 2.3.). **Ekonomik dönüşüm,** her şeyden önce iş imkânları ve gelirle ilgilenir. Öncelikli alanın içinde veya çevresinde istihdam olanaklarının nitelik veya niceliğini artırmaya çalışır ve/veya daha geniş yerel emek piyasasında rekabet edebilmeleri için yerel halkın becerilerini ve işe kabul

edilebilirliğini artırmaya çalışır. **Sosyal dönüşüm,** daha çeşitlidir ve bir bölgedeki yaşam kalitesi ile sosyal ilişkiler ile ilgilenir. Sağlık, eğitim, suç, konut ve kamu hizmetlerine erişimle ilgili koşulları içerebilir. **Fiziksel dönüşüm,** temel altyapı, konut stoku ve çevre ile ilgilenir. Bu farklılıklar, kısmen **mekânsal ölçeğin** bir işlevidir.

2.2. Kentsel Dönüşümün Kentsel Gelişime Etkisi

Kentlerimiz özellikle de metropollerimiz, son yirmi yıl boyunca sosyal ve ekonomik baskılara maruz kalmış ve kentsel çevre bu durumdan fazlasıyla etkilenmiştir. Bunun sonucunda, eski kent mahallelerinde yaşam kalitesinden yoksun kalmış insan yoğunluğu artmıştır. Mevcut olumlu yaklaşımlar olarak, çok ortaklı programlar aracılığıyla, sürdürülebilir toplumlar ve mekânlar oluşturmak için dönüşüm projeleri uygulanmıştır. Kentsel dönüşüm politikaları, farklı odak uygulamalar ve farklı zamanlar ile değişmiş, ancak günümüzde hepsi 'sürdürülebilir topluluklar oluşturma' anahtar yaklaşımı altında bir şemsiyede birleşmiştir (McDonald ve ark., 2009). Bu nedenden hareketle, çalışmanın bu bölümünde, kentsel dönüşümün 'sürdürülebilir kentsel topluluklar oluşturma teması' çerçevesinde değerlendirilebilmesinde yardımcı olacağı düşünülen sürdürülebilir kentsel gelişme kavramı, kentsel sürdürülebilirlik göstergeleri boyutu, kent planlamaya ilişkin boyutu ve kent formlarına dayalı boyutu başlıkları altında detaylandırılarak mevcut kentsel gelişmenin değerlendirilebilmesinde önemli kriterler açıklanacaktır.

2.2.1. Sürdürülebilir kentsel gelişmenin boyutları

1987 Brutland Raporundan temellenen ve 1992 Rio Zirvesinde ön plana çıkan sürdürülebilirlik, ekonomik, sosyal, çevresel alanlarda politika geliştirme, eylem planları ve yaşam alanları tasarlama söz konusu olduğunda, yönlendirici bir çerçeve olarak ön plana çıkmaktadır. Kentsel büyümenin alacağı biçim, alt kentleşmenin denetlenmesi, arazi ve kaynak kullanımının, altyapı geliştirme taleplerinin özel dikkat gerektirdiği alanlarda planlamanın etkilerinin yıllık, kısa vadelerle değil, 50-100 yıllara yayılan öngörülerle ele alınmasının önemini ortaya koymaktadır. Sürdürülebilir gelişmede büyüme, gelişme, ihtiyaçlar ve gelecek nesiller anahtar kavramlar olarak öne çıkmakta, kaynak kullanımında akılcı ve adaletli olmanın kaçınılmaz olduğu vurgulanmaktadır. Burada büyüme, ekonomik faaliyetlerin boyutunu ve fiziksel

yayılmayı, gelişme ise sosyal, ekonomik ve kültürel boyutları olan insanın temel ihtiyaçlarının karşılanmasının gerekliliğini ifade etmektedir (Karaman, 2008).

Sürdürülebilir gelişmenin ekonomik gelişme, ekolojik gelişme ve toplumsal gelişme olmak üzere üç önemli boyutu bulunmaktadır. Sürdürülebilir bir gelişmenin sağlanması için ortak değerlerin yaşatılması ve kamu yararı adına politik müdahaleler ve yeni kurumsal kapasitelerin geliştirilmesi gereklidir. Bunun için de öncelikli olarak mekânsal planlama yaklaşımları oluşturulmalıdır. Günümüzde sürdürülebilirlik bağlamında kentsel alanların kaynaklarını verimli kullanan, çevresel kaliteye özen gösteren, sosyal eşitliği, toplumsal yaşamda canlılığı sağlayan, otomobil kullanımını azaltan, geri dönüştürülemeyen kaynakların tüketimini azaltan, atık yönetimini etkin bir şekilde gerçekleştiren mekânsal planlama yaklaşımını ve politikalarını geliştirebilen ***kendi kendine yeterli akılcı kentlerin*** hayata geçirilmesi hedeflenmektedir (Karaman, 2008).

"Wheeler'e göre kentsel mekânsal gelişmenin, planlamanın sürdürülebilir gelişimi sağlamak için; kompakt arazi kullanımı, araç kullanımı ve kolay erişim ilkeleri, doğal kaynak kullanımında verim, az kirlilik ve az atık, doğal sistemlerin restorasyonu, yaşanabilir konut çevresi, uyumlu sosyal yaşam çevresi, sürdürülebilir ekonomi, topluluk katılımı ve yerel kültürün korunması olarak belirlenen temel mekânsal ilkeleri içermesi gereklidir (Karaman, 2008)".

Bu bölümde, sürdürülebilir kentsel gelişme için nelerin sürdürülmesi gerektiğini belirleyen, kentsel sürdürülebilirlik göstergeleri ve kent formları kavramı sürdürülebilir kentsel gelişmenin fiziksel mekânı içerisinde ele alınacak, son olarak da kent planlamasının ve kentsel dönüşümün sürdürülebilir kentsel gelişme çerçevesindeki yeri tartışılacaktır.

2.2.1.1. Kentsel sürdürülebilirlik göstergeleri boyutu

Sürdürülebilir kentsel gelişmenin önündeki sorunların niceliksel olarak belirlenmesi, hem uygulamanın kolaylaştırılmasını hem de denetimin etkin yapılmasını sağlayacaktır. Sorunların niceliksel olarak belirlenmesi ve denetlenmesi de bir göstergeler sisteminin oluşturulması ile mümkündür (Yazar, 2006).

Kentsel sürdürülebilirlik göstergeleri, çerçeve olarak, ilgili göstergeleri bir arada ele almaya yardımcı olan, etki alanı temelli, sorun temelli, sektörel temelli ve nedensel çerçeve olarak sınıflandırılabilir. Etki alanı temelli göstergeler, çevre, ekonomi ve toplum ve organizasyon göstergeleri olarak üç önemli içeriği vardır. Sorun temelli

göstergelerde, kentsel yayılma, katı atık yönetimi, suç oranları gibi sorunlara karşı organize göstergeleri içerir. Sektörel amaçlı, konut, sağlık, rekreasyon, ulaşım gibi yönetimlerin sorumlu oldukları alanlara ilişkin göstergeler; nedensel temelli çerçevede de insan ihtiyaçları, ekonomik zenginlik ve yönetimde katılım gibi toplum vizyonunda sürdürülebilirlik göstergeleri olarak tanımlamak mümkündür (Ditor, 2001).

Sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik göstergelerle ilgili olarak, Habitat II Kentsel Göstergeler, Avrupa Vakfı Çalışması, TÜBA Çevre Araştırma Grubu, Dünya Bankası Kentsel Göstergeler gibi birçok çalışma yapılmıştır.

Habitat II Kentsel Göstergelerde, yoksulluk, istihdam ve verimlilik göstergeleri, sosyal gelişme göstergeleri, altyapı, ulaşım, çevre yönetimi ve yerel yönetimlere ilişkin göstergeler olmak üzere 51 gösterge belirlenmiştir (Yazar, 2006). Avrupa Vakfı Çalışmasında kentsel metabolizma, kaynak tüketimi, kentsel hareketlilik, ekonomik büyüme, kentin açıkları, istihdam, çevresel ve sosyal harcamalar, katılım, kentsel güvenlik kamu sağlığı, sosyal adalet ve küresel değişim başlıkları altında göstergeler belirlenmiştir (Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007). TÜBA Çevre Raporunda, çevre kalitesi ve sürdürülebilirlik, insan kaynağı ve nüfus, sağlık durumu, eğitim durumu, ekonomik performans, toplumsal bütünleşme düzeyi, siyasal sitemin niteliği yerleşme kalitesine yönelik komünite düzeyinde yaşam kalitesinin nesnel değerlendirme ölçütleri belirlenmiştir (Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007). Ölçütleri genel anlamda belirlenen, kentsel sürdürülebilirlik göstergeleri yoluyla, kentsel düzeyde sorunlu alanlarının belirlenmesi kolaylaşmakta ve bunlara uygun uygulanabilir ve denetlenebilir politikaların üretilmesi sağlanabilmektedir. Başka bir deyişle kentsel gelişimin yönünü ve biçimini belirlerken, kentsel gelişimi sağlayan kent planlamasına da çok önemli veri oluşturmaktadır.

2.2.1.2. Kent planlamaya ilişkin boyutu

Kent planlama, kentsel gelişmeyi ekonomik, sosyal, toplumsal, çevresel ve fiziki boyutları ile ele alan ve bunların karşılıklı etkileşimlerini de içeren bir alandır. Çevre boyutundan bakıldığında, kent planlama, bir tür değişimin yönetimidir. Çevrenin olumsuz etkilerinin, kentsel gelişim üzerindeki baskılarını tam ve açık bir biçimde ortaya koyabilmek için, planlama, ekolojik sistem ve onun karakteristiğini tam olarak bilmek gereklidir.

Günümüzde kentler artık fiziksel olarak gelişen mekânsal birimler olmaktan çok, çeşitli ağlar oluşturan ve bu bağlamda ekonomik potansiyellerinin yeniden biçimlendiği yapılardır (Rotmans ve ark., 2000).

Kent planlaması bugüne değin "tek işlevli bölgeleme mantığı içerisinde", mevcut arazi parçalarının kullanım kararlarını veren, bu arazi parçalarının yoğunluk, ulaşım gibi kararlarını oluşturarak kentsel gelişimi yönlendirmeye çalışan bir araç olarak ele alınmıştır. Ancak kent planlaması bu süreçte, getirmiş olduğu kararların teknik ve sosyal altyapı maliyetlerini genelde ihmal etmiştir. Bu ihmalin sonucunda ise plan dışı gelişmeler körüklenmiş ve kentsel gelişim süreci planlamanın önünde giderek başıboş bir biçimde geniş alanlarda yayılarak sürmüştür (Yazar, 2006).

Kent planlamasının hedefi, çevresel tahribata neden olan, kentsel yayılmanın önüne geçmek, yarışmayı rekabet düzeyine çekerek kentlilere yüksek yaşam kalitesi sağlamak, bireyler arasında eşitliği gözetip karar alma sürecinde katılımı destekleyerek, doğal ve kültürel varlıkların korunmasını sağlayarak, kentlerin özgün değerlerine sahip çıkmak olmalıdır. Kent planlama, sürdürülebilirliğin sağlanması için en önemli araçlardan birisidir. Üst ölçekli kararları ile kentsel gelişime yön verirken, kentin tüm fiziki elemanlarının denetim altına alınmasını sağlamaktadır.

Sürdürülebilir kent planlaması konusunda geliştirilen planlama yaklaşımları; arazi kullanım planlaması, bütüncül planlama, stratejik planlama, yeni kentleşme hareketi doğrultusunda akıllı büyüme odaklı planlama olarak sayılabilir. Bu planlama yaklaşımları sürdürülebilir kentsel gelişimi sağlama çerçevesinde kısaca değerlendirilmiştir.

Arazi kullanım planlamasının, sürdürülebilir kentsel gelişme hedefi doğrultusunda önemi büyüktür. Ancak uygulanan arazi kullanım planları, fırsatları olduğu kadar tehlikeleri de içermektedir (Yazar, 2006). Arazi kullanım planlaması ile ilişkilendirilen sürdürülebilir gelişmenin değerleri olan ekonomi, adalet ve çevre arasındaki ilişkilerde çelişkiler söz konusu olduğu belirtilmektedir. Bu çelişkiler, kaynakların korunması açısından, ekonomi ve çevre arasındaki kaynak çelişkisi; yoksulluğu çevreyi koruyarak aşma açısından, adalet ve çevre gelişme çelişkisi; özel kaynak ve kamusal mallar arasındaki ilişki açısından, ekonomi ve adalet arasındaki mülkiyet çelişkisi olarak sıralanmaktadır (Campbell, 1996). Ancak arazi kullanım planlaması en azından yeni bir düzenleyici ve politik sisteme gerek olmadan yerel yönetimlere sürdürülebilirlik yolunda adım atmaları için fırsatlar tanıyabilmektedir (Yazar, 2006).

Bütünleşik planlama yaklaşımı, son yıllarda planlama anlayışının geleneksel boyutu kolektif anlayış doğrultusunda iletişimsel boyutları kapsayarak bir dönüşüm sürecine girmiştir (Rotmans ve ark., 2000). Bütünleşmiş politika yaklaşımının içinde yerel otorite, yerel işverenler, hükümetler, sosyal refahı amaçlayan dernekler gibi ortaklar planlama sürecinde birlikte çalışarak uygulamada etkin role sahip olmaktadırlar (Yazar, 2006).

Bütünleşik kent planlaması, sürdürülebilir kent planlamasının uzun dönemli olmasıyla örtüşen ve süreç orijinli bir yaklaşımdır (Rormans ve ark., 2000). Sürdürülebilir kentsel planlamanın aracı olarak, bütüncül kent planlama yaklaşımının üç ana hedefi vardır;

• planlama ve kontrol döngüsünün iyileştirilmesi

• sektörel politikaların bütünleştirilmesi (fiziksel çevre, sosyal ve kültürel çevre, kent ekonomisi, iş piyasası gibi tüm alanlarda)

• artan yeterlilik ve etkililiktir (zamanın baskısının giderilmesinde, kaynakların etkin kullanımını ve daha güçlü bir iletişimi sağlayarak, güçlü bir rol oynamaktadır.) (Yazar, 2006).

Stratejik planlama yaklaşımı, Avrupa Kentli Hakları Bildirgesinden, Habitat II'ye ve Johannesburg Zirvesinden, Sağlıklı Kentler Hareketine kadar olan tüm uluslararası oluşumların ortaya koymuş olduğu kentsel gelişimin, sürdürülebilir kılınması amacına dönük politikaları 'stratejik planlama' anlayışının temelleri olarak tanımlamak doğru olacaktır (Yazar, 2006).

Stratejik kent planlaması temelde arazi kullanım, ulaşım, enerji kullanımı, doğanın taşıma kapasitesi gibi kavramlar ile kentsel alandaki çevresel kalitenin iyileştirilmesi, kentsel dönüşüm süreçleri, enerji ve yaşam kalitesi gibi temel kavramlar üzerine inşa edilen kentsel metabolizma olgusuna dayandırılmış ve geliştirilmiştir (Rormans ve ark., 2000). Stratejik planlama arazi kullanım planlamasının bir alternatifi değildir. Aksine fiziksel gelişimi de gösteren ve sektörel kararları içeren bir belgedir. Bu bağlamda stratejik bir kent planlamasının üç tür boyutundan söz etmek mümkündür (Yazar, 2006);

• Kavramsal boyut, kamusal karar alma sürecine tüm bireylerin katılımı,

• Örgütsel boyut, plancının tek karar verici olmadığı, toplumsal aktörlerden oluşan yeni bir örgütlenme ile katılımcı planlama,

• Hedef ve standart boyutu, planlamanın hedeflerinin ve uygulanmasının kolaylaştırılacağı standartlardır.

Yeni Kentleşme (New Urbanism) Doğrultusunda Akıllı Büyüme (Smarth Growth) Odaklı Planlama Yaklaşımı; Yeni kentleşme, ABD'deki kentsel yerleşimlerin sürdürülebilirlik olgusu doğrultusunda yeniden tanımlanması bağlamında geliştirilmiş bir kavramdır. Yeni kentleşme düşüncesi, geleneksel küçük Amerikan kentlerinden ve toplumsallık imgelerinden oluşan ve daha geleneksel kentsel biçime duyulan ihtiyaçtan oluşmaktadır. Bu düşüncenin arkasında duranlar, sokak ile ilişkinin kurulabileceği bir konut dokusunu, büyük alışveriş mekânları yerine dükkânlardan, kamusal mekânlardan ve toplumun farklı gruplarına dönük konutlardan oluşan karma kullanımlı ana cadde kavramının getirilmesini savunmaktadırlar (Thorns, 2002).

Bu temel felsefe doğrultusunda ortaya atılan büyüme şekli ise 'akıllı büyüme' olarak Türkçeleştirilebilecek olan "Smarth Growth"'dur. Burada amaç, mekânın daha akıllı kullanımı ile yeni alanlarda ve yeniden geliştirilen kent merkezlerinde bütünleşik, karma kullanımları yaratmaktır. Bu, daha doğacı bir yaklaşıma dayalı olan, yeşil alanların gelişmesini, yerleşilmiş alanlar konusundaki kaygılarla bir araya getirmektedir (Thorns, 2002).

Sürdürülebilir bir kent planlamasının kapsamı ve hedefleri şu başlıklar altında toplanabilir:

• Geleneksel planlama anlayışı genelde düşük yoğunluklu ve olabildiğince mekânda yayılma anlayışına sahiptir. Ancak kentlerin çevrelerine doğru çok hızlı bir şekilde gelişmeleri olarak belirtilen kentsel yayılma, "kaynak ve enerji üretim – tüketim zincirinden, ekolojik yapıya ve ulaşımdan altyapıya kadar olan türlü alanlarda olumsuz etkiler yapmaktadır". Yayılmanın önüne geçebilecek olan, kentsel yoğunlaşmanın doğayı koruduğu, altyapının etkin ve verimli kullanılmasına katkısı olduğu gibi kanıtlanmış temel düşünceler doğrultusunda verilmesi gereken kent planlaması kararları, sürdürülebilir kentsel gelişme sürecinde etkili olacaktır (Richardson ve ark., 2000).

• Sürdürülebilir kent planlamasının, başka bir hedefi de kent içindeki çöküntü alanları ve yoksulluk yuvalarının iyileştirilmesidir. Kent içerisinde kalmış olan çöküntü bölgeleri neden olduğu birçok olumsuzluklar ile (güvenilir olmama, estetik kaygılar, arazinin etkin kullanımının engellenmesi vb.) sürdürülebilir bir plan içerisinde acil müdahaleyi gerektiren alanlardır. Bu bölgelerde gelişme, "bölgenin düzenlenmesi, temizlenmesi, binaların yenilenmesi veya yeni işlevlerle yeni binaların oluşturulmasını" içermelidir (Thorns, 2002).

Özetle, sürdürülebilir kent planı, yoğun ve karma bir arazi kullanımını, insan ölçeğinde tasarımı, kamu yararı doğrultusunda kamusal mekânlara artan vurguyu, işlevlerin bütünleşmesini ve insana dayalı ulaşım sistemlerini, katılımcı bir süreci, kentsel yeşil yapının korunmasını, teknik altyapının sağlanmasını ve sosyal gelişmenin koordine edilmesini içermektedir.

Kentsel merkez alanlarında, kentsel dönüşüme ve iş, konut ve diğer kullanımlara öncelik vermek, bu alanlardaki eskimiş altyapının yenilenmesi ve modernizasyonu, konutların hizmetlere ve diğer tüm yaşamsal fırsatlara yakınlaşmasını sağlayabilir. Küçük ölçekli kentsel dönüşümün sağlanmasında kolektif çalışmaların ve kendi kendine yapabilirlik uygulamasının önündeki engelleri kaldırmak ve böylece konut mülklerinin yenilenmesini desteklemek, kaynakların minimum kullanımı ile en fazla yarar sağlamak ve bunu da ekonomik, sosyal ve çevresel konularla bütünleştirmek gerekmektedir (Yazar, 2006).

2.2.1.3. Kent formuna dayalı boyutu

Kentsel gelişmeyi, sürdürülebilir kılmak için kentsel sıçramanın veya alabildiğince yayılmanın durdurulması gerekmektedir. Bu bağlamda kentlerin fiziksel gelişiminin sınırlandırılması için birçok hedef alanı sıralanabilir. Sürdürülebilir kentsel gelişme ile kent formu arasında güçlü bir etkileşim bulunmaktadır. Kentsel form en basit tanımıyla "yapılı çevrenin karakterize edilmiş hali" olarak söylenebilir. Yani, coğrafik bir bölgenin fiziksel–mekânsal karakteristiği olan kentsel form, yapı yoğunluğu, tipi, tasarımı ve bunların mekânsal değişikliği olduğu gibi bu mekânların işlevsel durumunu da kapsar (Çalışkan, 2004).

Nijkamp'a göre (1986), sürdürülemez kentsel gelişmenin ilk işaretleri, çevresel bozulma ve kaynak tüketimidir. Bu sorunlar genelde yoksulluk, yasa dışı kentsel gelişme ve yetersiz altyapıdan kaynaklanmaktadır. Kentlerde görülen bu sorunları gidermeye yönelik olarak dört yaklaşım geliştirilmiştir: ekoloji, yönetim, yoksulluk ve yönetişim yaklaşımları. Bu dört yaklaşım içinde, *dışa bağımlı kent, kompakt kent, kendine yeterli kent ve adil paylaşımcı kent* modelleri ortaya çıkmaktadır (Nijkamp, 1986; Haughton, 1997; Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007).

Kent modellerinden, kentlerin tasarımından ziyade, piyasanın ve kurumların düzenlenmesi öne çıkaran "serbest piyasa" modeli ismiyle de anılan ***dışa bağımlı kent***

modeli, kente doğrudan müdahale etmek yerine, kentteki piyasada ve düzenlemedeki aksaklıklara, piyasa mekanizmaları içinde çözüm önerileri üretir. Bu modelde kentsel çevresel problemler, çevresel maliyetlerin aşırı derecede dışsallaştırıldığı, taşıma kapasitesini arttırma yoluna giden kentlerin bir sonucu olarak ele alınır. Dolayısıyla bu modelin en temel hedeflerinden biri kirleticinin çevresel maliyetleri ödemesidir (Haughton, 1999, 1997). ***Kompakt kent*** modelinde, kentlerin daha kompakt formlarda, daha yüksek yoğunluklu konut alanlarına, karma arazi kullanımlarına ve az enerji tüketimine olanak verecek biçimde yeniden tasarlanması temel amaçtır. Bu model eko-merkezli "kendine yeterli kent" modeline göre daha az doğa içermektedir ve insan merkezli bir bakış açısına sahiptir. Ancak, amaç kentin zararlı etkilerini kısıtlı bir alanda tutup, olumsuz dışsal etkileri azaltmaktır (Houghton ve Hunter, 1994; Hauhgton, 1997, 1999; Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007).

Kendine yeterli kentlerin amacı, doğal kaynakları korumak ve şehirleri doğayla en uygun biçimde bütünleşecek şekilde tasarlamaktır. Sürdürülebilirliğe ulaşmanın yolu olarak, küçük desentralize nüfusların doğa merkezli bir yaşam tarzını benimsemesi, ekolojik bilinçliliğin arttırılması ve bu sayede doğal kaynakların tüketimini azaltılması ön görülmektedir (Haughton ve Hunter, 1994; Hauhgton, 1997, 1999; Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007). ***Adil paylaşımcı kent modelinde,*** temel amaç, kaynak tüketimi ve çevre kirliliği ile mücadele ederken, çevresel ve sosyal eşitliği sağlamaktır (Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007).

Söz konusu bu kent modelleri, sürdürülebilir kentsel gelişme doğrultusunda çevresel bakış açılarına göre yeşilden, yoğun yeşile dört kategoriye ayrılmıştır (Çizelge 2.4.).

Özellikle Batı Ülkelerinin, sürdürülebilir kentsel gelişme uyarınca temel olarak ele aldıkları biçim, kentsel alanın enerji ve çevresel potansiyeller açısından etkin kullanımını hedefleyen, kentsel arazi kullanımında karma kullanımı öngören 'kompakt kent formu' olmaktadır (Yazar, 2006). Le Corbusier'in Radiant Kentini takiben, Dantzing ve Satty 1973'te Kompakt Kent kavramını oluşturmuşlardır. Onların amacı gelecek kuşakların yaşam kalitesini artırmaktır. Kentsel alan tekrar kullanılarak kırsal alan korunabildiği için kompakt kent benimsenmektedir. Kompakt form Yeni Şehircilik ve kentsel köyler gibi farklı ölçeklerde uygulanabilmektedir (Jabareen, 2006).

1990 yılında yayınlanan Yeşil Sözleşme ile AB, kompakt kent modelinin, kentsel tasarım ölçütünü de göz önüne alması kaydıyla en uygun sürdürülebilir kentsel

gelişim modeli olduğunu kabul etmiştir. Ayrıca, İngiltere planlama politikaları da kompaktlaşma sürecini savunmaktadır. Kompakt kent formu, birçok modern kentteki otomobile dayalı kentsel yayılmanın karşısındadır (Yazar, 2006).

Parçalı, yamalı tipteki (patchwork type/leapfrog) örüntü içindeki karşı-kompakt kent formunda, kırsal ve kentsel alan ilişkisi belirsiz olup, sürekli değişime uğramakta ve sistematik bir kentsel yoğunluk örüntüsünden de söz etmek mümkün değildir. Kompakt kent formu ise belirli bir biçime (doğrusal, dairesel vb.) bağlı olmamakla birlikte bütünleşik (unified) bir yapıya sahiptir. Yapılaşmanın sınırları okunaklı, tekli ya da çoklu merkezi, konsantre bir şemaya oturmaktadır (Çalışkan, 2004).

Çizelge 2.4. Sürdürülebilir kentsel gelişmenin 4 kentsel formunun temel özellikleri (Haughton, 1999).

Temel Özellikler	**Dışa Bağımlı Kentler**	**Kompakt Kent**	**Kendi Kendine Yeten Kentler**	**Adil Paylaşımcı Kentler**
Ticari Eğilim	Küresel pazar bağımlı	Pazar ağırlıklı ekonomik gelişme	Bio-bölge, yerel kapasite kullanımı, ekolojik ayak izleri	Küresel-yerel pazar, taşıma kapasitesi ile sınırlandırma, eşitlik
Ekonomik Büyüme	Ana amaç	Uyumlu	Çevreye duyarlı büyüme	Rehber ilkeler
Düzenleme	Pazar düzenlemelemeri, pazara uygun olmayan teşviklerin azaltılması	Devlet düzenlemesi, arazi kullanım planlaması, tasarım kontrolü	Kendi kendine düzenleme, alternatif pazar, desantralize kontrol	Bölgesel taşıma kapasitesine saygılı pazar düzenlemesi
Dışsallık Maliyeti	Tüketici-üretici ödemeleri	Tüketici-üretici ödemeleri, altyapı teşviklerinin azaltılması	Üretim ve tüketim sistemlerini azaltarak maliyetin içselleştirilmesi	Üretici ve tüketici ödemeleri
Değer Sistemleri	Pazar egemenliği, neoliberalizm, hafif yeşil	İnsan merkezli, hafif yeşil planlama ile insan davranışlarının düzenlenmesi	Eko merkezli derin yeşil	Doğa duyarlı, derin yeşil
Angajman	Tüketici egemen	Yerel, bölgesel, ulusal demokratik kurallara göre bilgi alışverişi	Katılım, kolektif karar verme	Yeniden dağıtımda devletin etkin gücü
Teknoloji	Akıllı ileri teknoloji	Çevre ile uyumlu teknoloji	Eko merkezli derin yeşil	Doğa duyarlı derin yeşil
Doğa	Doğanın kullanım bedeli var	Doğayı kontrol etme, ölçme ve yönetme	Doğa ile birlikte çalışma ve bütünleşme	Önlem alma ilkesi

Kompakt kent politikaları, kentsel yenileme, kent merkezlerinin yeniden canlandırılması, kırsal alandaki gelişimin engellenmesi, yüksek yoğunluklu karma arazi kullanımlı bir gelişme, toplu ulaşım sistemlerinin teşviki, kentsel gelişmenin kamu ulaşımı düğüm noktalarında gelişmesi ile birlikte desantralize uydu yerleşmelerin ve

birimlerin aksine konut–çalışma, konut–dinlenme faaliyetleri arasında daha kısa mesafeler sunan bir yapılanmayı ortaya koymaktadır. Günümüzde kompakt kent yazınında ortaya konan modeller üç başlık altında toplanabilir:

1. Çekirdek/Kompakt Kent (core/compact city)
2. Konsantre Çok-Merkezlilik (concentrated decentralization)
3. Akıllı Büyüme (smart growth)

Tek-merkezliliğe ve sabit sınır ilişkisine dayalı 'çekirdek kent' modeli, yeterince esnek olmayan, idealist bir şema olarak değerlendirilirken, konsantre-çok merkezli kentler gelişimi sınırlamaktansa onu metropoliten bölge içindeki gelişim kutuplarına yönlendirmeyi tercih etmektedir (Haughton ve ark., 1994). Akıllı büyüme, kontrolcü ve piyasa rasyonalitesine aykırı bir yaklaşım olarak değerlendirilebilmektedir (Carruthers ve Ulfarsson, 2002).

Sürdürülebilir gelişimi sağlayabilmede, gelişmekte olan ülkelerde, akıllı büyüme yaklaşımı kullanılarak kompakt kent formuna dönüştürücü kentsel projeler üretilebilir.

Kentsel kompaktlığı sağlayan politikalar ise üç ana başlık altındadır:

• Kentsel yoğunlaştırma (intensification) ve takviye (consolidation)
• Kentsel büyüme yönetimi (urban growth management)
• Arazi kullanımı denetimi (land-use control)

Yoğunlaştıma çalışmaları, mevcut kentsel doku içinde yeni yapılaşma olanakları arayarak çevresel gelişmeyi sınırlama amacındadır. Büyüme yönetiminde amaç arazi piyasası ile denetimli kentsel gelişim arasındaki eşgüdümün sağlanmasıdır. Arazi kullanım denetimi kentsel yayılmayı önlemede bölgeleme türlerinin farklılaşmasını içermektedir (Çalışkan, 2004). Toplum hizmet programları, sosyal refahı sağlamak için genel politikaların tasarlanması ve ekonomik gelişimi sağlamak için genel politikaların oluşturulması ile büyüme yönetimi çoğu büyüme kontrolünden farklıdır (Nelson ve Duncan, 1995).

Kentsel yayılmayı önleme ve kompakt kent formunu oluşturmada, büyüme yönetimi kavramının incelenmesi akıllı büyüme yaklaşımının ortaya çıkış amacını anlamada yardımcı olacaktır.

2.2.2. Büyüme yönetimi ve kentsel yayılma

Yayılma, büyümenin en kolay ve en müsrif şekli olarak görüldüğü için bugün bu işlemi önlemeye çalışırken, zaten yayılınmış bölgeleri de ele almak gerekmektedir.

Kentsel desantralizasyon olarak karakterize edilebilecek olan kentsel yayılma, akademisyen, plancı ve yönetimler tarafından üzerinde çokça durulan bir gündem oluşturmaktadır. Metropoliten alanlardaki izleri, otomobil yolculukları ve tıkanıklığın artması, çevresel kirlilik (Sierra Club, 1998), dağıtımı çok masraflı su, yol ve altyapı sistemleri, mevcut mahallelerin yeniden geliştirilmesinde düşüş ve alan kullanımlarında ayrışma (Burchell ve ark., 2000; Gordon ve Richardson, 2000; Glaeser ve Kahn, 2003; Downs, 2005; Lewis, 2007), fonksiyonel açık alanların eksikliği, tarımsal alanda kayıp, erişilebilirliğin eksikliği, yoğunlaşmış yoksulluk ve ırksal ve ekonomik ayrılma başlıklarında değerlendirilmektedir (Ewing, 1994; Sierra Club, 1998; Siegel, 1999; Burchell ve ark., 2000; Gordon ve Richardson, 2000; Glaeser ve Kahn, 2003; Lewis, 2007).

Bu sorunlar bir alanda görülmeye başladığında, yerel yönetimlerin yayılmayı önlemeye ilişkin politikaları kurgulaması gereği kaçınılmazdır. Kentsel yayılmanın bu olumsuz etkilerinin sonucunda, büyümenin yönetilmesi kavramı oluşmuştur. Büyüme yönetiminin uygulandığı gelişim projeleri, geniş kamusal katılım, büyümenin kontrolü veya gelişme önerisini barındırmaktadır.

Hızlı kentleşme ile birbirine benzer alt birimler kentsel görünümde yerini almıştır. Düşük yoğunluklu konut gelişiminin yayılması, kamu ulaşımını imkânsız hale getirmekte ve bireysel otomobil kullanımı ulaşım seçeneğinde önemli bir yere sahip olmaktadır. Bireysel ve kamu faydasını maksimize, maliyeti ise minimize etmek için büyümeyi yönetmek önemli hale gelmiştir.

"Douglas R. Porter (1998) büyüme yönetimini 1) amaç ve yöntemlerin güncellenmesi, sonuçların yönetilmesi, mevcut eğilimlerin değerlendirilmesi için dinamik bir süreç, 2) kalkınma ihtiyaçlarına uygun bir tahmin (3) rekabet hedefleri arasında uygun bir dengeyi sağlamak için bir form ve 4) bölgesel sorunlarla ilgili olarak yerel ihtiyaçların tanımlanması olarak karakterize etmektedir."

Büyüme yönetimi beş temel amaç içermektedir.

1. Kamu kaynaklarını korumak
2. Negatif dışsallıkları azaltmak, örneğin yeni gelişimleri mevcut gelişmeler yakınında oluşturmak,
3. Kamu servis ücretlerini düşürmek,
4. Sosyal eşitliği maksimize etmek,
5. Yaşam kalitesini iyileştirmektir (Nelson, 2002).

İlk büyüme yönetimi sisteminin örneği Lexington, Kentucy'de 1958'de "kentsel servis alanları (urban services area)", kamu servislerinin geliştirilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Büyüme yönetimi teknikleri genel anlamda;

1) Konut/nüfus teması, ticari/sanayi teması ve geçici borçları erteleyen,

2) Kentsel büyüme sınırı (Urban Growth Boundary), kentsel servis sınırları (Urban Services Boundary), kentsel limit sınırları (Urban Limit Lines) ve yeşil kuşaklar (The Green Belts),

3) Eşzamanlılık, yeterli kamu tesisleri (APF),

4) Planlanlı birim gelişmeler (Planned Unit Developments) ve geliştirme haklarının transferi (Transferable Development Rights),

5) Dolgu ve yeniden geliştirme için finansal ya da vergi teşvikleri,

6) Koruma özendirmesi ve koruma için direk arazi alımı,

7) Çevresel düzenlemeler,

8) Vergi temelli gelir paylaşımını içerir.

Bu tekniklerin uygulaması yerel topluluk, bölgesel ve il düzeyinde olmak üzere esneklik ve güçlülüklere göre farklılaşmaktadır. Hızlı kentleşme ve yayılmanın kentlere getirdiği olumsuz etkileri önleme amacıyla oluşan büyüme yönetimine ilişkin çabalar, sürdürülebilir kentsel formun sağlanmasını başarmada planlama için önemli adımlar oluşturmuştur.

2.2.2.1. Kentsel yayılmanın kentlere etkisi ve kentsel gelişimin yönetilme gerekliliği

Kentsel yayılma, arazi kullanımı dönüşümü ile kentsel amaçlı tüketim oranının belli bir dönemde, belli bir bölgede nüfus artış oranını geçmesi durumunda söz konusu olmaktadır. Kentsel yayılma, günümüzde kentlerin karşı karşıya olduğu ortak sorunların en başında görülmelidir (EEA Breafing, 2006). Avrupa Birliği topraklarının, dörtte birinden fazlası hali hazırda kentsel kullanıma ayrılmış durumdadır. 2020 yılı itibarıyla, Avrupalıların yaklaşık % 80'i kentsel alanlarda yaşıyor olacaktır. 7 ülkede ise bu oranın % 90 veya daha fazla olması beklenmektedir. Buna bağlı olarak, kentlerde ve kentlerin çevresindeki toprak gereksinimi büyük boyutlara ulaşmaktadır. Her gün arazi kullanımında hızlı, gözle görülür ve çelişen değişikliklere tanık olunmakta; bu değişiklikler görünümü şekillendirmekte ve kentlerde ve çevresindeki doğayı şimdiye dek hiç olmadığı biçimde etkilemektedir.

Ulaşım sistemlerinin kalitesi, arazi fiyatları, bireysel konut tercihleri, demografik eğilimler, gelenekler ve kültürel zorlamalar, mevcut kentsel alanların çekiciliği gibi faktörlerin hepsi kentsel bir alanın ne şekilde bir gelişim göstereceğini etkileyen unsurlardır. Avrupa'daki şehirlerde kişi başına tüketilen alan miktarı, son 50 yıl içinde iki kat daha fazla artmış durumdadır. Son 20 yılda, birçok Batı ve Doğu Avrupa ülkesinde yapılaşan alanların boyutu % 20 artarken, nüfus sadece % 6 kadar artış göstermiştir. Özellikle ulaşım, kentsel planlama ve yönetim için hayati bir sorun olmaya devam etmektedir. Kentsel alanlarda kara ulaşımı ile kat edilen kilometre miktarının 1995 ile 2030 yılları arasında % 40 artacağı tahmin edilmektedir (EEA Breafing, 2006).

Kentsel yayılma, kamu tesislerine desteği azaltır, mevcut altyapının verimli kullanılmasını önler, diğer gelişme dokularından daha fazla kaynak tüketir, çünkü daha fazla otopark, yol, daha büyük parsellerde yapılaşmalar ortaya çıkarır. Konut alanları ile iş alanlarının ayrılmasına ve düşük gelir grubunun gelir seviyelerine göre kent dışına yayılmasına neden olacaktır (Lewis, 2007).

Kompakt kent formunun, kentsel yayılmadan daha az tüketici bir biçim olduğu itiraz edilmeyen bir düşüncedir (Ewing, 1994; Talen ve Knaap, 2003). Kontrol edilemeyen yayılmış büyümeye karşılık, akıllı büyüme uygulaması, tarımsal arazi kullanımının % 28, açık alanların % 43 ve çevresel hassas alanların % 80 kötü kullanım oranını azaltmaktadır (USA Environmental Protection Agency, 2005; Theis, 2007). Kentsel yayılmanın olumsuzlukları kentsel gelişimin yönetilmesini gerektirmektedir ve akıllı büyüme kavramı kentsel gelişmenin yönetilmesinde, sürdürülebilir kentsel form oluşturulabilmesinde en önemli yol olarak kabul görmektedir.

2.2.2.2. Kentsel yayılma değerlendirmesinde göstergeler

Kentsel yayılmanın ölçümünde kullanılan önemli göstergeler geliştirilecek politikaların belirlenmesinde yol gösterici olacaktır.

Kentsel yayılmanın ölçümünde kullanılan önemli göstergelerden birisi **erişilebilirliktir**. Erişilebilirliğin ölçümü, kentsel kaynaklara erişim (Ewing ve ark., 2002; Hasse, 2004) ve karma kullanımlı alanlardaki çeşitlilik fırsatlarıdır (Burchell ve ark., 2000; Ewing ve ark., 2002; Terzi ve Bölen, 2009). Kentsel yayılmanın en önemli göstergesi **yoğunluktur** (Ewing, 1994; Gordon ve Richardson, 1997; Lang, 2003; Burchell ve ark., 2000; Orfield, 1997; Torrens ve Alberti, 2000).

Süreklilik diğer önemli göstergedir. Sürekli gelişme, her yoğunluk seviyesinde olabilir, önemli olan boşluklar bırakmadan gelişmektir (Galster ve ark., 2002; Terzi ve Bölen, 2009). Başka bir diğer önemli gösterge ise **saçaklanmadır**. Ulaşımın saçaklanması ve kentsel kullanımların saçaklanması beklenilmeyen olumsuz sonuçlar oluşturmaktadır (Ewing, 1994).

Yayılmanın 5 karakteristiği: 1. yapılaşmış alanlarda kullanım dışı kalmış alanlar ve saçaklanmış gelişme, 2. düşük yoğunluklu konut alanlarında gelişme, 3. önemli akslar boyunca parçalı-yamalı (leapfrog) ve şerit şeklinde ticaret gelişimi, 4. alanların ayrılması, 5. düşük erişilebilirliktir (Ewing, 1994; Torrens ve Alberti, 2000, Galster ve ark., 2001; Ewing ve ark., 2002).

Birçok karar verici, yayılmanın olumsuzluklarını kontrol altına almak için akıllı büyüme ve atıl alanları geliştirme projeleri ile kompakt gelişimi desteklemektedir (Ewing, 1997; Downs, 1994; Pendall, 1999; Carruthers ve Ulfarsson, 2002; EEA Briefing, 2006). 2001 yılında Smart Growth BC, yayılma, yaşam kalitesi ve altyapı verimliliği arasındaki bağlantıyı anlamak için bir çalışma yapmış ve otomobil bağımlılık derecesi, altyapı kullanımının olduğu alanlarda yoğunluk ile verimlilik arasındaki mevcut ilişki tespit edilmiştir. Bu çalışma ile akıllı büyümenin daha çevreci, ekonomik, ihtiyatlı ve yaşam kalitesi amaçlarıyla uyumlu bir gelişme olduğunu savunanları destekler gözlemler elde edilmiştir. Ekonomik canlılık, yaşanabilirlik ve kentsel form ilişkisinin gücü ortaya koyulmuştur. Örneğin kentsel form ve yaşanabilirlik arasındaki ilişki ile yoğun daha karma topluluklar, düşük konut maliyetleri ile birçok yaşam kalitesi göstergeleri sağlanabilmektedir. Bununla birlikte, yaşam kalitesinin geliştirilmesinin kompakt kent formundan bağımsız düşünülmesi söz konusu değildir. Mevcut kentsel alanlarda gelişme ve yeniden canlandırmada, iyi bir kentsel tasarımın rolü de göz ardı edilmemektedir. Kent merkezlerinde ekonomik ve uygun konut sağlamak herkesin yaşadığı tüm iyi yerlerde başarılı kentsel mekânlar olarak hatırlaması için gereklidir. Büyük kentlerde, ekonomik canlılık ve yaşanabilirlik arasındaki ilişki istatistiksel olarak orta büyüklükteki kentlerde daha düşük ilişkidedir. Toplulukta yaşanabilirlik, bireylerin ve ailelerin yaşama ve çalışma yerlerini seçmeleri ve sanayi ve firmaların kendi iş kurallarını etkileyen önemli elemanların artmaya başlaması ile gerçekleşebilir (Smart Growth BC, 2004).

Geçmişte, üretilen mal ve kaynağa olan ilişkinin yerine, günümüzde, bilgi ekonomisi önde gelen bir sektör olmaya başlamıştır. Bu da, sosyal ve ekolojik danışmanların, yeni teknolojilerin kullanımını beraberinde getirmiştir. Geçmişte sanayi

alanları nehir, kaynak maddeleri ve limanların yakınlarında çok geniş bir alanda oluşmakta ve bir yerde fabrika yapılınca işçiler oraya yerleşmekteydiler. Yaşam kalitesi–temiz hava, yeşil alan, kültür ikincil kaygılardı. Yeni ekonomilerle birlikte, artık çalışanlar yaratıcılığa gereksinim duymaya başladılar. Bu çalışanlar (sanatçı, yazar, tasarımcı, mimar, bilim adamı ve mühendisler, bilgisayar programcıları), artık kendi seçtikleri yerde yaşamakta, genellikle finansal teşviklerden daha fazla yaşanabilirlik faktörlerini aramaktadırlar. Yaşam kalitesi çevre, rekreasyonel fırsatlar, yaşam tarzı seçeneklerinin farklılığı, sanat ve eğlence seçimi, hoşgörü ve kendi alanlarında iş seçenekleri olarak listelenebilir (Smart Growth BC, 2004). Akıllı büyümenin, sürdürülebilir kentsel gelişimi ve aynı zamanda kentsel yayılmayı değerlendirmede ele aldığı üç ilkenin: 1. kentsel form, 2. yaşanabilirlik ve 3. ekonomik canlılık, göstergeleri Çizelge 2.5'te irdelenmiştir.

Çizelge 2.5. Kentsel yayılma değerlendirmesinde ve sürdürülebilir kentsel gelişmenin mevcut değerlendirmesinde göz önünde bulundurulacak göstergeler (Smart Growth BC, 2004).

KENTSEL FORM GÖSTERGELERİ
Nüfus yoğunluğu (vergiye tabii alandaki toplam nüfus, tarımsal alan kullanımı)
Konut birimlerinin yoğunluğu
Bahçeli-tek aile, konut birimlerinin % si
1000 kişi başına düşen yol, cadde ve yaya yolunun hektarı
1000 kişi başına düşen kanalizasyon ve su altyapısının kilometresi
Belediye sınırları içerisinde çalışan işgücünün % si
Otomobille yolculukların % si
5 km veya daha az yolculukların % si
Ortalama iş için olan yolculukların kilometre uzunluğu
YAŞANABİLİRLİK GÖSTERGELERİ
Konutları için kazancının %30 undan fazlasını harcayanların % si
Kira için kazancının %30 undan fazlasını harcayanların % si
Konut farklılaşma endeksi (tek aile, apartman, zemine dayalı konutlar)
1000 kişiye düşen park ve oyun alanının hektarı
Her 10 000 kişi için Lise sonrası eğitim kurumlarıl
Her 10000 kişi için kütüphane-kitapçı oranı
Her 10000 kişi için sanat galerisi veya sanatla ilgili işletmeler
Her 10000 kişi için özel restaurantlar
1946'dan önce oluşmuş konut stoğunun % si
EKONOMİK CANLILIK GÖSTERGELERİ
Her 1000 kişiye düşen iş olanaklarının sayısı
Her 10000 kişi başına kuruluş
Her 10000 kişi için konut yapılaşma izni
İşsizlik oranı
Merkezi hükümetin iş oluşumunu destekleme oranı % (toplam gelir içinde)
İleri teknoloji endeksi (yerel ekonomideki yeni ekonomiler)
Kültürel yaratıcılıkğın oranı, bohemian endeksi, yeni ekonominin sanayiyi etkileme derecesi
Eğitim endeksi (üniversite mezununun oranı)
Danışman endeksi, toplam işlerdeki danışman firmaların % si

Kentsel form göstergeleri, kompakt gelişim oluşturma, arazi kullanımların entegrasyonu ile yüksek yoğunluklu toplu taşıma düğümleri ve özel araç kullanımının azaltılarak toplumun daha fazla etkileşim içinde olmalarını, tüm gelir sınıfları ve yaş gruplarından insanlar için konut seçeneklerinin çeşitliliğini sağlama ve yapılı çevre kalitesini optimize ederek, toplum ve katılım için fırsatlar sunmayı içermektedir. Daha fazla kompakt topluluklar daha yaşanabilir gözükmektedir (Smart Growth BC, 2004).

Akıllı büyüme odaklı planlama kavramının, sürdürülebilir kentsel gelişimi sağlamada yol gösterici bir planlama yaklaşımı olduğu görüşünden hareketle; sürdürülebilir kentsel gelişmede; ***kentsel form, yaşam kalitesi ve ekonomik canlılık*** arasındaki ilişki, kentsel gelişimin izlenebilmesi adına göstergeler ve kent formlarına dair tespitler oluşturulabilecektir. Böylece herhangi bir kent için sürdürülebilirliği değerlendirilebilmede problemli alanlar ortaya koyulabilecektir. Smart Growth BC, ilkeleriyle Konya kentine yönelik kentsel form, yaşanabilirlik ve ekonomik canlılık göstergeleri incelenerek, Konya kentinin sürdürülebilir kentsel gelişim açısından bulunduğu nokta değerlendirilecektir. Buradan hareketle kentsel yayılma durumu ve bunu önlemede öncelikli odak olan, kentsel dönüşüm alanlarındaki projeler irdelenecektir.

2.2.2.3. Kentsel yayılmanın önlenebilmesinde öncelikli eylem alanları ve politikalar

Kentsel yayılmayı önlemede kullanılan planlama politikaları:

Yeni imar-bölgeleme (zoning) politikalarından biri ‘imar teşviki’ (incentive zoning)’dir. Buna göre, aynı bölge içinde imar hakları ile hem yoğunluklar istenilen üst düzeyde tutulmakta, hem de ek haklar karşılığında girişimciden ek sosyal donatı alanlarının maliyetinin karşılanması talep edilerek yaşanabilir yoğunluklar sağlanmaktadır (Silberstein ve Maser, 2000).

Bir diğer etkin planlama politikası ‘işleve göre değil, yapı tipine göre bölgeleme’dir. Burada amaç, kısıtlayıcı geleneksel bölgeleme yaklaşımına göre kullanım çeşitliliğini sağlayan ‘üç boyutlu’ bölgeleme yaklaşımının yaşama geçirilmesidir (Smart Growth Network, 2002).

Aynı amaçla kullanılan bir diğer arazi kullanım politikası, tekli kullanımlı kent bölgelerini dönüştürmede kullanılan ‘performans esaslı arazi gelişimi kılavuz sistemleridir’. Birbiri ile çelişen kullanımlar mümkün olduğunca bir araya getirilerek işlevsel çeşitlilik (derişikliği) sağlanmaya çalışılmaktadır (Çalışkan, 2004).

Mülkiyet vergi paylaşım programı (property tax sharing) da yeni gelişmenin ve yayılmanın özendirmelerini, vergi temelli paylaşım programı (tax base sharing) ile ortadan kaldırmaktadır.

Kentsel yayılmanın önlenebilmesinde geliştirilen politikalar açısından, Maryland Planlama Departmanı, alt kentleşme gelişiminden, kompakt gelişime odaklanılması ile 1995 ve 2020 yılları arasında, kamu servis maliyetlerinin 10 milyar dolar az olacağını belirlemiştir. Maryland akıllı büyüme Yasasının 5 ana bileşeni vardır. 1. öncelikli yatırım alanları, kamu altyapısı, okul, konut gibi gelişme alanları, 2. terk edilmiş sanayi alanlarını yeniden geliştirme programları, 3. İş Yaratma Vergi Kredisi Yasası, işletme sahipleri için öncelikli finansman alanında en az 25 iş yaratması ile gelir vergisi kredileri sunma fırsatı, 4. işininizin yakınında yaşayın programı, eski mahalleden, konut alan ve işlerine yakın olanlara minimum 3000 dolar destek sağlamak, 5. çevresel hassas ve doğru gelişim alanları için geliştirilen kırsal miras programını içermektedir (Daniels, 2001).

Kentsel yayılmanın önlenebilmesi için geliştirilen politikaların temel amacı kent merkezlerinde yoğunlaşma ve gelişimi sağlayarak, yeni gelişme alanlarının oluşumunu mümkün olduğunca sınırlı tutmaktır. Bu nedenle merkezdeki yapılacak proje ve yatırımlar için destek programları ve altkentleşme gelişimini sınırlandırıcı programlar geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu programlar, kentsel dönüşüm, yeniden canlandırma, kentsel iyileştirme projelerinin önem derecesini de artırmaktadır.

2.3. Akıllı Büyüme Kavramı

Akıllı büyüme, 1990 yılında, Amerikan Planlama Birliği tarafından tanımlanmıştır (Burchell ve ark., 2000). Amerikan Planlama Birliği (APA), U.S. Konut ve Kentsel Gelişme Bölümü (HUD), Henry M. Jackson Vakfı, Doğal Kaynakları Koruma Konseyi (NRDC), Urban Land Institue (ULI) ve araştırmacılar (çevreciler, girişimciler, kamu yöneticileri…), kentsel yayılma, trafik tıkanıklığı, okullarda aşırı kalabalıklaşma ve hava kirliliğinin artışı problemleriyle ilgili araştırmalar yapmış, bu karmaşık problemlere, geleneksel planlama teknikleri ile çözüm bulunamayacağı düşüncesinden hareketle akıllı büyümeyi ortaya çıkarmışlardır. Akıllı büyüme, kent planlamasına alternatif, fiziksel ve metodolojik yaklaşımlar ortaya koyar, planlamanın ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlarıyla ilişkilidir. Akıllı büyüme, büyüme karşıtı değil, sürdürülebilir gelişimi destekleyen bir yaklaşımdır (Steward, 2005). Mekânsal

planlamada, mevcut en iyi pratik ve doktrini tanımlamaktadır (Stein, 1993; Gainsborough, 2001; Janssen-Jansen, 2004). 1996'da gayrimenkul yatırımcılar, US (Environmental Protection Agency-EPA) çevre koruma ajansı ve karar vericilerden oluşan grup, gelişme pratikleri hakkında bilgi paylaşımını sağlamak için akıllı büyüme ağlarını (Smart Growth Network-SGN) oluşturmuştur.

Bechhoefere (2003) göre, Amerika'da yayılmadan kaynaklanan problemleri çözmek için pozitif anlamda iki model vardır. Birincisi akıllı büyüme (smart growth) modelidir. Daha kompakt topluluklar ve kente daha yakın gelişimler oluşturmayı hedefleyen model, toplu taşımada önemli bir rol üstlenir, ama esas olan evlerin birbirine daha yakın olması, insanların alışveriş ve eğlence mekânlarına daha yakın olmasıdır.

İkincisi ise, Yeni Şehircilik (New Urbanism) modelidir. Aslında eski şehircilik (yeni gelenekselcilik-neo-traditional) modellerini izlemektedir. Yeni gelenekçi şehirciliğin Geleneksel Mahalle Tasarımı (Traditional Neighborhood Design) ve Toplu Taşımanın Biçimlendirdiği Gelişme (Transit Oriented Development) olarak isimlendirilen uygulamaları görülmektedir. Geleneksel mahalle tasarımında planlamanın temel birimi komşuluk birimidir. Yerleşmenin büyüklüğü merkeze odaklanılarak sınırlandırılmıştır. Yaya olarak kolay erişilebilir, koridor ve mahalleler oluşturulmakta, fonksiyonlarda, sosyal sınıf ve yaş gruplarında çeşitlilik yaratılmaktadır. Geleneksel mahalle tasarımında, sokak dokusu alternatif güzergâhları sağlayan bir ağ olarak tasarlanmakta, binalar kamusal mekânı tanımlamaya yönelik olarak kendi parselleri üzerinde düzenli bir şekilde yer alarak, ölçek ve mimari ifadeye göre biraraya getirilmektedir. Toplu taşımanın biçimlendirdiği gelişme veya yaya cepleri mevcut kent dışı yerleşimleri yeni gelişmeler ile birlikte kamusal ulaşım ağları, hafif raylı sistem istasyonları etrafında konsantre cepler olarak biraraya getiren kent dışı proje olarak tanımlanmaktadır. Yaya cepleri geleneksel mahalle tasarımının aksine daha bölgeselci bir bakış açısı içermekte, estetik, çeşitlilik ve konut fiyatlarına yönelik mimari rehberleri içermemektedir (Calthorpe, 1993; www.transitorienteddevelopment. org, erişim 2011).

Başlangıç odağı olarak yeni şehircilik, akıllı büyüme kavramına önderlik yapmaktadır. Birçok görüşe göre, akıllı büyüme yayılmanın gelecekteki değişimine odaklanır ve büyümeyi tamamıyla durdurmayı değil, mevcut altyapıları en etkili kullanarak yayılmayı caydırmayı amaçlamaktadır (Gray, 2005).

Akıllı büyüme, sürdürülebilir gelişme, büyüme yönetimi ve yeni şehircilik ilkeleri son 10 yılda planlamada en çok tartışılan konular haline gelmişlerdir. Akıllı

büyüme fikri, tarihi çevre koruma, kent merkezlerinin yenilenmesi ve canlandırılması, çevreselcilik, görsel kalite, kompakt kent, karma kullanım, erişilebilirlik, kamu taşınımı, yaya önceliği gibi birçok ilişkili hareket ile doğal birlik oluşturmayı amaçlamaktadır (Talen ve Knaap, 2003).

Amerika Birleşik Devletleri, birçok alanda olduğu gibi mekânsal müdahale ve planlama yaklaşımı geliştirme alanında da, özellikle uygulamada, alıcısının pek te ayıklamadan kabul ettiği model veren ve eğilim belirleyen bir kaynak olarak karşımıza çıkmaktadır (Ozdil ve Özdil, 2007). Bu bölümde, akıllı büyüme kavramının tanımlayıcı özellikleri, ilkeleri, amaçları, olası etkileri üzerinde kavramsal açılımlar oluşturulacaktır.

2.3.1. Akıllı büyüme kavramının ortaya çıkışı ve tanımı

Kent planlamada ve kentsel tasarımda tarihin yorumlanması ile güncelleştirilmiş çözümler üreten yeni akımlar ortaya çıkmıştır. Daniel Burnham'ın çok yaygın olarak bilinen, Chicago Planı (1909) 'güzel kent akımı', geniş bulvarları ve parklar ile birçok kenti etkilemiştir. 1898'de Ebenezer Howard 'Bahçeşehir Hareketini' önermiş ve kendine yeten yeşil kuşaklarla çevrili bir yaklaşım oluşturmuştur. 1960'larda McHarg'ın doğadaki tasarım (Design with Nature) ile kentsel tasarım kaygısı başlamıştır. McHarg'ın bu yaklaşımı; Baltimore's Roland Park, Sanibel Island-Florida ve Woodlands Houston-Washington, D.C., Montgomery County-Maryland gibi bir çok Amerikan yerleşiminde uygulanmıştır. 1970-1980'lerde tasarım temelli projeler için Barcelona ve Madrid-İspanya, Bologna yenilemesi-İtalya ve Thames River Gateway-İngiltere örnek oluşturmaktadır.

Son yıllarda geçmişi yorumlayan ve gelenekselliği öne çıkaran yaklaşımlar yeniden gündeme gelmiştir (Çizelge 2.6.). 1964 yılında, Robert E. Simon, Washington'un dışında Virginia Reston'da ilk karma kullanımlı gelişimi tasarlamıştır. Bundan 10 yıl sonra, Portland ve Oregon kentleri arazi kullanım politikalarını ve 'kentsel büyüme sınırları'nı (UGB) geliştirmiştir (Katz, 1993; Duany ve Talen, 2002).

Jane Jacobs tarafından 1960'larda yazılan "The Death and Life of Great American Cities" isimli kitapta, tek kullanımlı konut projelerini, geniş araca bağımlı geçitleri ve kalıp haline gelen ayrılmış ticari merkezleri plancıların yeniden düşünmeleri gerektiğini belirtmiştir.

1981'de Andres Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk, Seaside'de akıllı büyümenin kent mekanına ilişkin birçok elemanını birleştiren ve aynı zamanda 'Yeni Şehircilik' hareketinin başlangıç sinyalini veren, karma kullanımı geliştirmişlerdir (Lewis, 2007). 1970 ve 1980'lerde, Yeni Şehircilik, Avrupa kentlerinin yeniden yapılanması için kent vizyonu ile mimar Leon Krier ve Christopher Alexander'ın doku dili teorisine yönelik önerilmiştir (http://en.wikipedia.org/wiki/new_urbanism). 1990'lı yıllarda kentlerin kontrolsüz bir biçimde yayılmaları ve büyümelerinin birey ve toplum hayatına getirdiği olumsuz etkiler, bu süreç içinde kent merkezlerinin boşalması ve fonksiyonlarını yitirmeleri gibi sorunlara çözüm önerileri geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu çabalardan biri olarak geleneksel değerleri temel alan 'Yeni Şehircilik' akımı benimsenmiştir (Calthorpe, 1993; Duany ve Talen, 2002; Hall, 2003; Katz, 1993). Duany, Plater-Zybek, Peter Calthorpe, Leon Krier ve Stefanos Polyzoide 1993'te Yeni Kentleşme çerçevesini oluşturmuş ve ilk Yeni Kentleşme Kongresini düzenlemişlerdir (New Urbanism Charter). Bu hareketin ana ilkeleri, bütün işlevlerin ve kentsel hizmetlerin gelişmiş bir toplu ulaşım sistemi etrafında ve yaya öncelikli olarak konumlandırılması, merkezde sosyal yaşamda bütünleşmeyi sağlayacak açık alanlara yer verilmesi, binaların tarihsel değerlerinin korunması ve doğaya uygun tasarım olarak sıralanabilir (Calthorpe, 1993).

Çizelge 2.6. Arazi kullanımında yeni paradigmalar

Konu	**Eski**	**Yeni**
Gelişme	Büyüme: yayılma, büyümek	Gelişme: iyiye giden, daha verimli
Ulaşımın amacı	Hareketlilik/trafik: insanların gitmeyi düşündüğü en son noktaya götürmeyi düşünür	Erişilebilirlik: gidilecek yer, servis ve kaynaklara istenilen düzeyde erişilebilme kabiliyeti
Çözümleme, analiz yaklaşımı	Problemlerin etki ve çözümünü her kişiye göre farklı bir şekilde çözmeyi düşünmek	Bütünleştirilmiş, problem etki ve çözümleri herkesi ortak düşünerek çözmeye çalışmak
Ulaşım problemi	Kentsel trafik tıkanıklığı	Taşımada problemler var.
Geçit fonksiyonları	Trafik akışı: maksimum trafik miktarını en ucuz yolla taşımak için değerlendirme	Çok işlevli; yürüme ve sosyalleşmeyi içeren caddelerde çeşitli aktivitelerin oluşumu
Geçit kullanımları	Caddeler araçlı trafik içindir	Caddeler insanlar içindir.
Oturanların perspektifleri	Sorunlu bölgeleri hızla terk etmeye daha iyi topluluklara katılmaya çalışırlar	Mevcut mahallelerinde yaşamayı isteyen ve yaşadıkları yeri daha güzelleştirme düşüncesi var
Ulaşım perspektifi	Otomobil	Otomobil, nakliye kullanıcılar, bisiklet, yaya, oturan ve işletmeler

Akıllı büyüme, Yeni Şehircilik (New Urbanism) ve Yeni Bölgeselcilik (New Regionalism) kapsamında tanımlanabilmektedir. Bazı akıllı büyüme stratejileri, yeni şehircilik tasarım ilkeleriyle bütünleşiktir. Yeni Şehirciliğin temel kapsamı insanların

sosyal tavırlarında yapılı çevre formunun önemli etkisi olduğu görüşünü benimsemektedir. Bu nedenle, bu konsept kompakt ve karma kullanımlı gelişme, toplu taşımanın biçimlendirdiği gelişme, yürünebilir topluluklar ve etkili kamusal mekanlara özel olarak liderlik yapar. Yeni şehirciliğin bu ilkeleri, akıllı büyüme stratejilerinin yeniden canlandırma konuları ile eşleşmektedir. Yeni bölgeselcilik, metropoliten alanlarda kent merkezi ve alt merkezler arasında bütünleştirilmiş bir sistemi işaret etmektedir. Dahası yeni şehircilik mikro ölçek, akıllı büyüme stratejileri, yeni bölgeselcilik kapsamında makro ölçekte açıklanmayı da gerektirir (Wheeler, 2001).

2001 yılında, Yeni Kentleşme Kongresi'nde, kentsel planlama ve tasarım, gelişme pratikleri ve yeni şehirci kamu politikalarına rehberlik için *bölge; komşuluk birimi, mahalle, koridor; sokak, yapı adası ve bina* ölçeğinde tasarım kuralları belirlenmiştir (Çizelge 2.7.) (Katz, 1993).

Çizelge 2.7. Yeni Şehircilik tasarım kuralları (Katz, 1993; www.cnu.org)

Bölge ölçeği
• Metropoller birçok merkezden oluşmuştur ve her birinin kendine ait tanımlı merkezi ve sınırları vardır. • Metropoller etrafındaki alanlarla ve doğal peyzaj ile çevresel, ekonomik ve kültürel bir ilişki içindedir. • Uygun olan yerlerde kentsel sınırların yakınındaki yeni gelişme komşuluk birimleri ve mahalleler biçiminde organize edilmelidir ve mevcut doku ile uyum içinde olmalıdır. • Kasabaların ve kentlerin gelişmesi ve yeniden geliştirilmesi tarihsel modellere, sınırlara saygılı olmalıdır. • Kentsel sınırlara uzak olan gelişme kendi kentsel sınırları ile birlikte ve iş/ev dengesini kuracak biçimde planlanarak organize edilmelidir. • Kentler ve kasabalar, insanların gelirlerine katkıda bulunacak bölgesel ekonomiyi desteklemek üzere geniş bir kamusal ve özel kullanım çeşitliliği içermelidir.
Komşuluk birimi, mahalle, koridor ölçeği
• Günlük hayatın bir çok aktivitesi yürüyüş mesafesinde gerçekleşmelidir. Bir yerleşmenin optimum büyüklüğü merkezden itibaren 400 m. Yarıçapındaki alandır. Bu uzaklık 5 dakika yürüme mesafesidir. • Sokakların oluşturduğu birbirine bağımlı ağ yürümeyi desteklemeli, otomobil yolculuklarını azaltmalıdır. • Komşuluk birimi içinde, konut tipleri ve fiyatları geniş bir çeşitlilik oluşturmalıdır. Farklı kişilerin bir araya gelmesi için gereklidir. • Transit koridorlar gerektiği gibi planlandıkları takdirde metropoliten yapının organize olmasına ve kentsel merkezlerin canlandırılmasına olanak tanırlar. • Kamusal, kurumsal ve ticari aktivite odakları komşuluk birimleri ve mahalle içinde yer almalı, izole tek kullanımlı yerler olmamalıdır. • Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların ekonomik açıdan sağlıklı ilerlemesi, değişim için rehber oluşturacak grafik kentsel tasarım yönetmelikleri ile iyileştirilebilir. • Komşuluk birimi, mahalle ve koridorların ekonomik açıdan sağlıklı ilerlemesi, değişim için rehber oluşturacak grafik kentsel tasarım kodları ile iyileştirilebilir. • Parklar, parsel içi yeşil alanlar, oyun alanları, topluluk parkları olarak çeşitlilik içermeli ve komşuluk birimi içinde dağıtılmalıdırlar.
Sokak, yapı adası, bina ölçeği
• Kentsel mimarinin ve peyzajın başlıca görevi sokakların ve kamusal mekânların ortak kullanım alanları olarak fiziksel tanıtımını yapmaktır. • Kamusal binalar ve kamuyu bir araya getiren yerler topluluk kimliğini ve demokrasi kültürünü güçlendirmede önemli alanlardır • Kamusal binalar ayrıcalıklı formu hak etmektedirler, çünkü rolleri kentin dokusunu oluşturan diğer binalardan ve yerlerden farklıdır. • Bireysel mimarlık projeleri çevreleri ile bağlantılı olmalıdırlar • Kentsel mekânların yeniden canlandırılması güvenliğe dayalıdır. Sokakların ve binaların tasarımı güvenli çevreleri güçlendirmeli fakat erişilebilirlik engellenmemeli ve açık alanları yok etmemelidir. • Sokaklar ve meydanlar yayalar için güvenli ve ilginç olmalıdır. Uygun bir şekilde düzenlendikleri takdirde, yürümeyi desteklerler ve komşuluk birimlerinde yaşayanların birbirlerini tanımalarına ve topluluklarını korumalarına olanak verirler. • Toplumun sürekliliğinin ve evriminin sağlanması açısından tarihsel binaların, mahallelerin ve peyzajın korunması ve yenilenmesi gereklidir.

Yeni şehircilik hareketi, *kullanımlarda ve kentsel çevrede farklılık, yaya yönlendirmesi, erişebilir kamu mekânları* ve *toplumun ve eşsiz yerel değerlerin önemsenmesi* olan 4 rehber ilkeyi birleştirerek yayılma problemini çözmeyi hedeflemektedir. Yeni şehircilik yaklaşımıyla, insan ölçeği öne çıkartılarak, kentsel büyüme hareketinin içine sokulmuştur (Çubuk, 2008; planlama.org, 2009; Schacherl, 2008).

Bu temel felsefe (Yeni şehircilik) doğrultusunda ortaya atılan büyüme şekli ise "akıllı büyüme" olarak Türkçeleştirilebilecek olan "Smart Growth"dur (Thorns, 2004; Yazar, 2006; Keleş, 2005). Ayrıca, bu kavram, *ussal büyüme, denetimli büyüme, zarif büyüme* adları ile de dilimizde kullanılmaktadır.

Akıllı büyüme, dünyada artan kentsel sorunlar nedeniyle stratejik çözüm arayışlarının sonucunda oluşmuştur. Akıllı büyüme hem kentsel kalite arayışına, hem de kalkınmaya yönelik olarak iki boyutta ele alınmaktadır. Akıllı büyüme akımı kentsel düzeyde, kentle, kent çevresinin kalitesi ile ilgili olarak ele alınırken, bölgesel gelişme düzeyinde de sürdürülebilir gelişmenin çerçevesini sunmaktadır (www.smartgrowth. org, erişim 2009). Danielson, Lang ve Fulton'a göre akıllı büyüme, arazi koruma çabasıdır. Richmond (2000), akıllı büyümenin, **"taşıma kapasitesi (1970)", "büyüme yönetimi (1980'ler)" ve "sürdürülebilir gelişme (1990'lar)"** süreçleriyle ortaya çıkan bir kavram olduğunu belirtmiştir.

1997 yılında Maryland'da akıllı büyümenin ilk uygulaması yapılmıştır. Maryland'ın ardından Rhode Island, Colorado, New Jersey'de uygulanmaya başlanmıştır. 1999'da Pennsylvania atıl-kullanılmayan sanayi vb. alanların yeniden geliştirilmesinde kullanarak önderlik etmiştir (Gray, 2005). O'Neill (2000)' e göre akıllı büyüme ilk olarak 1988'de Los Angeles Kent Konseyi Üyesi Ryan Snyder tarafından kullanılmıştır.

Çevreci gruplar, akıllı büyümeyi öncelikli olarak, çevre ve su kalitesi, kaynakların korunması ve açık alan koruma bağlamında; plancı ve kamu yöneticileri ise kompakt kentin sağladığı altyapı yatırımlarında maliyet avantajı ve eski alanların canlandırılması için fırsat olması bakımından tanımlamışlardır (Steward, 2005).

Bu tanımlardan hareketle (Çizelge 2.8.) akıllı büyüme, yayılmanın olumsuz etkilerini kontrol eden, gelecek büyüme için alternatif yol sağlayan ve sürdürülebilir gelişme stratejilerini içeren bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir.

Çizelge 2.8. Akıllı büyüme tanımlamaları

Yazarlar	Akıllı Büyüme Tanımları
O'Neill, 2002	Mahalle, kent ve bölgesel gelişimde, toplumun yaşayabilir büyümesinin ekonomik yapı, çevresel sorumluluk ve yaşam kalitesini geliştiren, uzlaştıran büyüme yoludur.
Nelson, 2002	Kamu kaynaklarını koruma, arazi kullanımdaki etkileşimin kötü etkilerini minimize, olumluluklarını maksimize etme, kamu mali harcamaları yatırımlarında minimizasyon, sosyal eşitlik ve iyi yaşam kalitesi olmak üzere beş amaçla kurgulanan bir yaklaşımdır.
Arigoni, 2001	Geleneksel planlama yaklaşımlarından daha iyi konut, ulaşım, ekonomik büyüme ve çevresel sonuçları olan politika ve pratiklerdir.
National Association of Home Builders, 2002	Artan nüfusla birlikte konut talebini karşılayan, yüksek yoğunluklu yapılaşma, açık alanları koruyan, çevre duyarlı alanlar, politik uzlaşma, büyüyen ekonomi ve pazar duyarlı istihdam ile yenilikçi bir arazi kullanım planlama konseptidir.
Beck, Kolankiewicz ve Camarota, 2003	Planlama, yasal düzenlemeleri ve düşük yoğunluk gibi sorunları azaltan araçları olan arazi kullanım türüdür.
Litman, 2003-2007	Etkili arazi kullanma ve ulaşım kalıplarını içeren planlama pratiği ve gelişme ilkeleridir. Akıllı büyüme karma kullanımlar, orta yoğunluklu konut gelişimi ve yaya-bisiklet-araç-kamu taşınımında dengeli ulaşım sistemini içermektedir.
Smart Growth America, 2003	Açık alan ve tarım alanlarını koruyan, komşulukları yeniden canlandırmayı hedefleyen, ödenebilir konutlaşmayı önemseyen, çeşitli taşıma alternatifleri sunan iyi planlanmış bir gelişimdir.
Environmentally Protecting Agency, 2003	Ekonomi, toplum ve çevre gelişmesidir. Yeni gelişme nerede ve nasıl olmalı ve eski yerleşmeyle nasıl uyumlu olmalı sorularına yanıt arayan geleneksel ve büyüme karşıtı yaklaşımlardan farklı gelişme yaklaşımıdır.

Akıllı büyüme, düşük yoğunluklu dağınık gelişim; *katı ayrılmış konut, iş ve alışveriş alanları*; *sorunlu konutlaşma*; *ulaşım ağında zayıf erişim* ve *iyi tanımlanmamış gelişen aktivite bölgeleri bulunan kent merkezleri*, olmak üzere 4 temel alan üzerinde çözüm getirmeye odaklanmaktadır. Diğer büyüme yaklaşımlarından farkı yaşam kalitesi ile büyüme yapısı arasında bağlantı kurmayı hedeflemesidir.

Akıllı büyüme, uzun dönemde etkileri görülecek, sürdürülebilirlik prensiplerinin küçük bir alanda daha kısa sürede detaylı incelemeye alınması ile oluşan bir değerlendirme türü olan; ulaşım, işyeri ve konut bağlantılarını çözmenin yanında, fayda ve maliyetlerin, kentsel mekânda eşitlikçi dağılımına ve doğal kaynakların, kültürel mirasın, halk sağlığının korunmasına kadar birçok nokta üzerinde hassasiyet gösteren planlama kararları içermektedir.

Büyümeyi destekleyen gruplar, kentteki mevcut altyapıyı terk edip kent merkezinin uzağındaki noktalara yerleşmenin ekonomik maliyetini sorgulamaktadırlar. Bunun yanında, banliyölerdeki yeni iş alanları ve kentteki iş gücü arasındaki uygunsuzluğun sosyal maliyetini, başta tarım alanı olan ve kent çeperlerinde kalan alanların yok edilmesini ya da daha uzak mesafelere yerleşmelerde hava kalitesinin ne kadar düşürüleceğini de göz önünde bulundurmaktadırlar. "Akıllı büyüme" hareketini

reddetmek, demografik yapıdaki değişikliklere çözümü, güçlü bir çevresel etiği, artacak olan mali kaygıları ve büyümenin çok ince detaylarını kaçırmak anlamına gelmekte ve sonuç her halükarda akıllı büyümeyi gerektirecek yeni talepleri oluşturacaktır. Kalkınma ile yaşam kalitesi arasındaki bağın varlığını kavrayan akıllı büyüme, yeni gelişmelerin yalnız fiziksel mekânı değil toplumu da geliştirmesine vurgu yapar niteliktedir (Wikipedia, 2009; epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009).

Yayılma ve taşıt öncesinde Yeni Şehircilik daha gündemdeyken, bu sorunların artışı ile planlama için akıllı büyüme daha öncelikli konuma gelmiştir. Akıllı büyüme çevresel, yeni şehircilik ise mimari kökenlidir. Çevre, planlama, kamu politikaları ve sosyal eşitliğin arkasında akıllı büyüme varken, mimar, tasarımcılar için de Yeni Şehircilik benimsenmektedir. İkisinin de finansman, katılımcı ve destekleyicileri vardır, Smart Growth America ve The Congress for New Urbanism gibi. Akıllı büyüme hareketi hükümetin rolüne vurgu yaparken, Yeni Şehircilik piyasa güçlerine güvenmektedir. Akıllı büyüme hareketi, toplu taşımanın biçimlendirdiği (transit oriented development-TOD) gelişmeye inanır, kamu alanlarını, tasarım etkili hale getirecektir düşüncesi değil, planlama kuralları tasarımı gerçekleştirecektir düşüncesi vardır. Yeni şehircilik, akıllı büyüme ile uyumludur, fakat akıllı büyüme, her zaman yeni şehircilik ile uyumlu değildir. Akıllı büyüme, mevcut toplulukların yeniden geliştirilmesine önem verirken, Yeni Şehircilik hareketi, dolgu gelişim veya eski banliyölerden daha çok geliştirilmemiş alanlardaki projelerin düzenlenmesine odaklıdır (Siegel, 2009; http://preservenet.blogspot.com/2009/03/new-urbanism-and-smartgrowth .html, erişim-2009).

2.3.2. Akıllı büyümenin amaçları ve elemanları

Akıllı büyüme hareketinin etkileri toplumdan topluma değişiklik gösterse de genelde toplumsal yapılanmayı düzenleme, mevcut kent merkezlerine ve eski banliyölere canlılık getirme öne çıkarmaktadır (Wikipedia, 2009; epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009). Akıllı büyümenin 5 temel amacı bulunmaktadır:

1. Kent merkezlerini canlandırma,

A. Kent merkezlerinde ve eski kenar mahallelerde yatırımı teşvik etme.

B. Kent merkezlerinde önemli bölgesel çekiciliklerin oluşumunu teşvik etme.

C. Dolgu yapılanmanın teşvik edilmesi.

D. Suç ve yoksulluk oranlarını düşürüp ve okulları geliştirerek bölgeleri canlandırma.

2. Yapılanmanın kontrol edilmesi,

E. Bölgelerde etkili bir şekilde hizmet verilebilecek yeni topluluklar geliştirme.

F. Metropol alanlar için genişleme sınırları belirleme.

G. Detaylı büyüme planları hazırlamaları için yerel idarelerin teşvik edilmesi.

H. Çarpık kentleşmeye neden olan programları/vergi politikalarını değiştirme.

I. Çarpık kentleşmeyi önlemek için nüfus yoğunluğunun artırılması.

J. Afete eğilimli alanlarda yeni gelişimleri önleme.

3. Ulaşım seçenekleri oluşturma ve geliştirme,

K. Ulaşıma ilişkin fonların mevcut yerleşim alanlarına yönlendirilmesi.

L. Toplu taşıma araçları etrafında daha yüksek yoğunluk oluşturma.

M. Genel ana yol trafik yoğunluğunu azaltma.

N. Yürüme, bisiklet, toplu taşım araçları gibi ulaşım seçenekleri sunulması.

4. Doğal kaynakları koruma,

O. Açık alanların, ormanların ve manzaralı alanların korunması.

P. Çevresel olarak hassas alanların korunması.

R. Tarım arazilerinin korunması.

S. Temiz hava ve su standartlarının yürürlüğe konulması.

5. Adil ve arzu edilen mahalleler oluşturma,

T. Ekonomik konut seçeneklerinin oluşturulması.

U. Yeni Şehircilik planlama kurallarının uygulanması.

V. Karma kullanım gelişiminin teşvik edilmesi.

Y. Yerel toplumun karakterinin ve kimliğinin sürdürülmesi (Mıtchell, 2004; smartgrowth.org).

Akıllı büyüme politikalarının ana elemanları arazi kullanım, planlama, ulaşım, çevre, sağlık ve güvenlik, toplum, eşitlik, tasarım, servisler ve finansmandır. Çizelge 2.9.'da akıllı büyüme politikalarının ana elemanları ve değerlendirme kriterleri özetlenmiştir.

Çizelge 2.9. Akıllı büyümeye ilişkin ana elemanlar ve kriterler (S.G. BC, 2002)

Akıllı Büyümeye İlişkin Alanlar	Değerlendirme Kriterleri
Arazi Kullanım	Karma kullanımı sağlama
	Transit geçişi sağlayan gelişme
	Mevcut kent sınırlarıyla ilişkilendirilmiş olma
	Mevcut kentleşmiş toplulukların yapısını güçlendirme, kentsel yenileştirme ve atıl alanların rehabilitasyonunu cesaretlendirme
	Kullanılan sanayi alanları veya boş ticaret ve sanayi alanları
	Dolgu gelişime uygunluk sağlama
Planlama	Kapsamlı-stratejik planlanma
	Yüksek yoğunluk
	Kentsel dolgu politikaları ve toplu taşıma yönelimli gelişme
	Alternatif/yenilikçi altyapı sistemleri için yeterli kaynakların belirlenmesi
	Kamu yatırım olanakları
	Toplum gelişimi için yasal düzenlemeleri
	Karma alan kullanımı
	Çok aile evleri, küçük parseller, farklı isteklere konut seçenekleri, farklılaşmış yaşayanlar oluşturabilme
Ulaşım	Potansiyel araç yolculuğunu azaltma
	İş ile ilişkili ve rekreasyonel, bisiklet kullanımı için fırsatlar oluşturma
	Yaya kullanımını teşvik
	Mahalle içinde ve dışında özel otomobil kullanımının azaltılması
	Trafik durultması gibi ulaşım yöntemlerinin geliştirilmesi
	Yaya ve bisiklet güvenliğinin geliştirilmesi
	Toplu taşımayı özendirilmesi
	Yerel ve mahalli yol bağlantılarında tıkanıklığı minimize etme
	Otomobil kullanımı için önemli altyapı kapasitelerini geliştirmeme
	Düğüm noktaları ve sistem bütünleştirmesinin sağlanması
Çevre	Alternatif ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı
	Doğal ekosisteme müdahaleyi minimize etme
	Yaşama ortamlarının korunması
	Doğal ekosistem ve tarımsal arazilerin korunmasını sağlama
	Kirleticileri azaltma ve zemin suyunu düzenlemek için sel ve fırtına yönetimi
	Tarihi çevreyi koruma kolaylığı sağlama
Sağlık ve Güvenlik	Aktif yaşam şekillerini cesaretlendirme ve uzlaştırma
	Hava kalitesini artırma
	Kirlilik oluşturmayan yaşam şartları sağlama
	Çöp etkilerini minimize etme
	Sağlık ve güvenlik açısından riskli bölgelerde yapılaşmayı önlemek
Toplum	Toplum duyarlılığını güçlendirme, her toplumun farklı özelliklerini tanımlama, özendirme
	Ortak açık alanlar, toplantı mekânları, güvenli kaldırımlar, caddelerde pencere gibi toplumun duyarlığını sağlayacak elemanları kullanma.
	Kullanılan caddeler ve komşu kamu alanlarını sağlama
	Mahallelerin fiziksel ve sosyal özellikleri içermesi
	Gelişme sürecine arazi sahiplerini ve toplumu dâhil etme (ortaklık)
	Mahalle yapısını güçlendirme
Eşitlik	Konut seçenekleri sağlama
	Niteliksiz konut oluşumunu azaltma
	Yasal gereksinimleri ve makul toplum erişimini ve kullanımını sağlama
	Genel toplum için ekonomik fayda sağlama
	Konut politikaları geliştirmek
	Sosyal servisler sağlayabilme
	Açık ve kapalı gelişme sağlama
Tasarım	Sürdürülebilir tasarım örneklerini sunabilme, kendine özgünlüğü ve güçlü mekân duygusu ile etkili mekânlar oluşturma
	Bina tasarımlarında toplum için pozitif etki sağlayabilme
	Yeşil yapılaşma ilkelerine uyma
	Toplumun ve alanın tarihine saygı
	Karma kullanımlar, yatay ve düşeyde estetikle birleşmiş tasarımlar sağlama
	Karanlık sokakları aydınlatma
	Düzenli park sağlama
	Kentsel ekoloji koruma ve kaliteyi, mevcut yerleşmelerde yatırımlarla sağlama
Servisler	Mevcut altyapı ve çevresel şartların mahalleler üzerindeki kötü etkilerini minimize etme
	Proje altyapılarının mevcut mahalle şartlarını kötü etkilemesini önleme
Finansman	Mahalle işletmeleri
	Merkez canlandırılması ve dolgu gelişme
	Mevcut altyapının kullanılması
	Toplu taşımı için operasyonel kaynak sağlama
	Toplumun niteliksiz konutlarına kaynak sağlama
	Yeterli mekanizma ve kaynak sağlama-kamu servis fiyatlarında eşitlik, emlak vergi reformları

2.3.3. Akıllı büyüme kritiği

Birçok yazar, akıllı büyümenin, daha sürdürülebilir bir mahalle kullanımına neden olduğunu, kamu kaynaklarını daha verimli kullandığını ve az tükettiğini belirtmektedir (Çizelge 2.10.) (Beatley ve Collins, 2002; Marshall, 2004; Nelson, 2002; Neuman, 2005; Lipes, 2008).

Çizelge 2.10. Akıllı büyümenin faydaları (Litman, 2007).

Ekonomik	**Sosyal**	**Çevresel**
Gelişme maliyetini azaltır. Kamu servis fiyatlarını düşürür. Ulaşım fiyatlarını düşürür. Ekonomide kümelenme sağlar. Daha verimli ulaşım oluşturur. Yüksek çevre kaliteli sanayiyi (turizm, tarım gibi) destekler.	Özellikle motorlu araç kullanmayanlar için hareketlilik ve ulaşım seçenekleri oluşturur. Konut seçenekleri sağlar. Tarihi alanlar, geleneksel mahalleler gibi benzersiz kültürel kaynakları korur. Fiziksel aktivite ve sağlığı artırır.	Yeşil alan ve doğayı korur. Hava kirliliğini azaltır. Enerji verimliliğini artırır. Su kirliliğini azaltır. Isı adası etkisini azaltır.

Bazı akıllı büyüme politikalarının, bireysel ve kendi halinde etkileri var gibi görünmektedir. Ancak, etkileri kümülatif ve sinerjetiktir. Örneğin, yoğunluğun artışı, yürünebilirliğin sağlanması ve alternatif toplu taşımların cesaretlendirilmesi, araçla yolculuk oranını sadece % 2-4 oranında azaltır ancak, bunların toplam etkisi daha fazladır. Kapsamlı akıllı büyüme programları, geleneksel planlama yaklaşımıyla kıyaslandığı zaman arazi kullanım oranını düşürür ve araçla yolculuğu % 20 azaltır (Litman, 2007).

Kentler yoğunluk artışıyla birlikte artan trafikle, geniş altyapılara ve kamu servislerine ihtiyaç duyarlar, fakat iş ve satış maliyetlerindeki büyüme bu servis maliyetlerini ödeyebilecek kadar olamamıştır. Dahası, bazı yönetimler bölgesel taleplerle, kendi gelirlerini artırmak için yeni yapılaşma ve ticaret alanları oluşturmayı tercih edebilirler. Bunun etkisiyle diğer bölgeler zarar görebilir, nüfus kaybedebilir ve köhneleşebilir. Akıllı büyüme politikaları, bölgesel perspektiften bakarak, mevcut altyapılar ile alan gelişimi için bölgesel büyümenin transferi ve böylece daha az gelişmiş ve daha duyarlı alanların büyüme baskısını azaltmaktadır (Theis, 2007). Düşük yoğunluklu alanlarda, mahalle ile etkileşim için daha az kamu alanı olduğu için daha az fırsat vardır ve ulaşımda daha fazla özel araçla yolculuk oluştuğu için de iletişim azalmıştır. Akıllı büyüme tasarımları yaya yolları, kent merkezleri, dar konut sokakları, parkları ve karma kullanımları içerir ve sosyal etkileşimi destekler. Yürünebilir

mekânlar ve diğerleri ile caddelerde karşılaşma mahalle ilişkilerinin oluşumunda anahtar rol oynar (Curran, 2003).

Akıllı büyüme ile ilgili literatürde eleştiriler mevcut olup (Glaeser ve Kahn, 2003; Gordon ve Richardson, 1997; Mills, 1999), bu eleştirilerin ve akıllı büyümenin eleştirilere getirdiği yanıtların incelenmesi, çalışmada benimsenen yaklaşımın önemini vurgulaması bakımından faydalı olacaktır.

Litman (2007), akıllı büyüme eleştirmenlerinin, akıllı büyümeyi hatalı tarif ettiğini belirtmektedir. Onlara göre akıllı büyüme bütün gelişimi mevcut kentsel alanlarda önerir, diğer alanlarda gelişim önermez ve yayılma olarak adlandırır ancak, akıllı büyümenin gerçekte hem kentsel, hem kırsal, hem de banliyö alanlar için uygulanabilecek ilkeleri bulunmaktadır. Otomobil yolculuğunu ortadan kaldırdığı söylenmekte ancak, akıllı büyüme daha dengeli ve verimli taşıma sistemini desteklemektedir, birçok yolculuk için de otomobil düzenlemesi bulunmaktadır (Litman, 2007). Yayılma ekonomik büyümeyi destekler, eleştirilere göre özel oto sahipliliği, yol yatırımları ve üretim artışı gibi nedenler vardır (Çizelge 2.11.).

Çizelge 2.11. Akıllı büyüme ve yayılmanın özellikleri (Litman, 2007).

Temel karakteristik	**Akıllı büyüme**	**Yayılma**
Yoğunluk	Yüksek yoğunluk, kümelenmiş faaliyetler	Düşük yoğunluk, parçalanmış faaliyetler
Büyüme dokusu	Mevcut konut alanlarını doldurma	Kent çeperinde yeşil alanlarda gelişme.
Arazi kullanım	Karma	Tekil kullanım ve dağılmışlık
Ölçek	İnsan ölçeği, küçük binalar, yollar ve yayalar için peyzaj ve ayrıntı tasarım	Büyük ölçek, büyük yapılaşma ve az detay, motorlu mesafede peyzaj kullanımı
Kamu servisleri, (okul, park)	Yerel, parçalı, küçük, yürüme mesafesinde erişim	Bölgesel, bütün, büyük, otomobil erişim mesafesinde.
Transport	Çok modlu ulaşım, yaya, bisiklet ve kamu taşınımı	Otomobil bağımlı ulaşım, yürümeye elverişsiz
Bağlantı	Yüksek bağlantılı yollar, yaya yolları, motorize ve non-motorize arasında bağlantı,	Hiyerarşik yol bağlantısı, motorize-non-motorize arasında ilişkisizlik, yaylara bariyerler.
Cadde tasarımı	Çeşitli faaliyetleri içeren tasarım ve trafik durultması.	Trafik hızını ve yükünü artırıcı tasarım yaya düşünülmez.
Planlama süreci	Planlanmış yasalar ve arazi sahipleri arasında ilişki.	Plansız, yasal ve arazi sahipleri arasında çok az ilişki.
Kamu alanları	Kamu alanlarına vurgu (yaya alanları, kamu parkları, kamu servisleri).	Özel alana vurgu (shopping malls, gated communities, özel kulüpler).
Destekleri	Önemli metropoliten alanlarda nüfus yoğunlaşması, Güvenli ve daha yaşanabilir kentler, Kentsel yaşam biçimleri için artan tüketici talebi, Trafik tıkanıklığının artması, geniş yollar ve otoparklar için maliyetlerin yükselmesi, Alt kentlerin kentleşmiş hale gelmesi, Yürüme ve bisiklet kullanımı için talepte artış, Yayılmanın ekonomik ve çevresel maliyetlerine artan kaygı, Çok farklı ulaşım sistemlerinin tercihi.	Konut ve özel alanlarda artan sağlık ile hareketlilik talebinde artış olması, Otomobil sahipliliğinin artması, 1950-1970'lerde önemli taşıt yolları yatırımlarının yapılmış olması, Doğum oranının yüksek olduğu bir periyodda çocuklu hane halkı oranının büyük olması.

Ulaşım ve altyapı maliyetinin düşmesi, üretkenliğin artması, daha yerel odaklı yatırımların geliştirilmesi, merkezlerde yeniden geliştirme aktiviteleri yerel işgücü ve üretimi mülk değerlerini ve vergi gelirlerini koruyarak kamu yatırımlarının yüksek geri

dönüşünü sağlayabilirler. Gordon, Richardson ve Cox gibi eleştirmenlere göre, akıllı büyüme kamu servis maliyetlerini artırmaktadır. Fakat bu çalışmalar, yayılmanın yoğunluk dışındaki göstergelerini ihmal etmişler, sadece coğrafik ölçekte inceleme yapmışlar, kent ve komşuluk ölçeğinde inceleme yapmamışlar, sadece hükümet harcamaları göz önünde bulundurulmuş, kişilerin çöp, yol vb. ihtiyaçları için ödedikleri harcamalar hariç tutulmuştur. Akıllı büyüme, kısa süreli maliyetleri artırır ancak, uzun dönemde düşürür. Akıllı büyüme kamu servis maliyetlerini düşürmektedir, birçok çalışma bunu desteklemiştir (Burchell ve ark., 2000; Litman, 2003).

Yoğunluk, tıkanıklık, taşıma mesafesi, gelir ve ücretler, ulaşım türleri, otopark fiyatları, kiralık ev fiyatları kent büyüklükleri ile artma eğilimindedir. Fakat eleştirmenler hatalı öneri olarak, akıllı büyümenin tıkanıklıktan dolayı gecikme, uzun taşıma zamanları, yüksek ulaşım işletme maliyetleri veya konut fiyatlarına sebep olduğunu belirtmektedirler. Oysa akıllı büyüme bu sorunu, erişilebilirliği sağlama ve otomobilsiz yolculukların özendirilmesi gibi ilave ilkelerle atlatabilmektedir. Akıllı büyüme trafik yoğunluğunu, trafik düzenini sınırlandırmak için birçok strateji içermektedir (Litman, 2007).

Eleştiriler yürüme, bisiklet, kamu taşınımı gibi alternatif ulaşım türlerinin, konutların % 90 oranında otomobil sahipliliğinin olduğu ve % 95 otomobil yolculuklarının yapıldığı bir yerde, sağlıklı kentlerin önemsenmeyeceğini belirtmektedirler. Fakat bu eleştiriler eksik ve önyargılıdır. Örneğin, ulusal ulaşım araştırma verileri, Amerika'da sadece yolculukların % 2'sinin kamu taşınımı ile olduğunu, % 5 erişkinin kamu taşınımına öncelik verdiğini belirtmekte, son zamanlarda % 12 kamu taşınımının tercih edildiğini ve her ailede en az bir kişinin kamu taşıtı kullandığını belirtmiştir. Daha birçok araştırmaya göre ulaşım % 5 yürüyerek, % 16-33 arasında da en azından yürüme linkleriyle bağlantılı yolculuklar içermektedir. İnsanlar yaşama evreleri boyunca farklı ulaşım türleri kullanabilir, mesela araç kullanmak için çok küçüklerse ve ekonomik ve fiziksel açıdan engelliler ise her zaman geçiş bağlantılı yerlerde yaşamak durumundadırlar. İyileşmekte olan ulaşım sistemlerindeki çeşitliliğin faydaları eleştirilerin göz ardı edilebileceğini göstermektedir (Litman, 2007).

Kentsel yoğunluğun artması genellikle zararlı görülür. Kentsel yoğunluklar yoksulluk, suç ve çatışma gibi sosyal problemlere neden olabilir. Newman ve Kenthworthy'a (1999) göre, kentteki sosyal problemler arasında yoğunluk yoktur. Birçok problem aslında ekonomik yapıdan kaynaklanmaktadır. Artan yoğunluk, kümelenme ve erişebilirlik, yığılma ekonomilerinin getirdiği ekonomik ve sosyal

faydalar sağlayabilir. Birçok insanı etkileşimde bulunduran, eğitim, ekonomi, yaratıcı sanayi gibi imkânlar sunabilir. Eleştiriler, banliyö gelişimleri yavaşlatıldığında, mahallelerde sosyal ve altyapı problemlerinin oluşabileceğini belirtmektedir. Akıllı büyüme, kentsel yenileştirme için daha fazla kaynak yatırımı ile bu problemlerin çözülebileceğini savunmaktadır (Litman, 2007).

Eleştirilere göre akıllı büyüme kentsel alan kaynaklarını azaltarak, konut gereksinimlerini karşılamada, ödenebilir konutlaşmada (affordable housing) yetersizdir. Kullanım dışı binaları kullanma, yeniden geliştirme için alan kullanılabilirliği, mevcut parselleri bölmeye ve çok farklı konut tipolojilerine izin verme, otopark gereksinimini azaltma, gelişme maliyetini düşürme, dolgu gelişim için finansal indirim sağlama ile akıllı büyüme gerçekte konut edinebilmeyi artırmaktadır (Litman, 2003; Arigoni, 2001; Litman, 2007). Akıllı büyüme, hızlı nüfus artışı ve ekonomik büyüme olduğu zaman konut fiyatlarında artış önermekte ama bu konut fiyatlarını artırdığı anlamına gelmemektedir. Birçok konut alıcısı kaliteden dolayı akıllı büyüme ilkeleri ile oluşturulmuş yerleri tercih etmektedirler (Nelson, 2000; Wassmer ve Baas, 2005). Akıllı büyümede kullanıcıların ulaşım masrafları % 10'iken, otomobil bağımlı yerleşmelerde % 25 dolaylarındadır. Akıllı büyümede, konut fiyatı fazla bile olsa ulaşımdan kaynaklanan kayıpla birleştirilince karşılanabilir hale gelmektedir (Midwest, kentsel alanda yapılan araştırmaya göre) (Litman, 2003).

Akıllı büyüme eleştirileri, konut/iş dengesinin zararlı ve geçersiz olacağını ifade etmektedir. Şu an itibariyle kentsel alanda dağılmış olduğunu ve çalışanların sürekli iş ve evde konum değiştirdiğini, birçok konutta farklı çalışan olduğunu bazı işlerin yakınında konut gereksinimi olmadığını belirtmektedirler. Fakat bu eleştiriler akılcı değildir ve düşük gelir grubu için işe yakınlığın çok önemli olduğunu, konut iş dengesinin, yerel servislere erişilebilirliği artırdığı ve yolculukları azalttığı tespit edilmiştir (Litman, 2007).

Eleştirmenler, akıllı büyümenin sosyal mühendislik oluşturma ve aşırı yasal düzenlemeler geliştirerek, kişisel özgürlükleri kısıtladığını ifade etmektedir. Mülkiyet sahipliği, haklarını yönetim bürokrasileriyle sınırlamaktadır. Fakat toplum yaşamı farklı özgürlükler arasında çelişmektedir. Akıllı büyüme özgürlükleri çeşitli yollarla korumaktadır. Özgürlükleri sınırlandırdığı konular; kent sınırlarında geniş parselli gelişme, hızlı araç kullanımı, ücretsiz otopark ve tasarım standartlarıdır. Özgürlükleri artırdığı noktalar ise; yüksek yoğunluk, dolgu gelişme, karma alan kullanımı, konut seçenekleri, mevcut mahalle ve toplulukları koruma, daha esnek otopark gereksinimi ve

düşük otopark ücretleri, yaşanabilir topluluklar, yolculuk seçenekleri ve yürüme olanaklarıdır (Litman, 2007).

2.3.4. Akıllı büyümenin temel araçları

Akıllı büyümenin, kent merkezlerini canlandırma amacına yönelik temel noktası, çevresel, ekonomik ve toplumsal yapının bütünleştirilmiş şekilde planlanmasıdır. Akıllı büyüme, bu amaca ulaşmada koruma ve canlandırma alanlarında, kent gelişme sınırlarını kullanma; komşuluklarda ana odak ve ekonomik merkez oluşturma; yol, ulaşım, yeşil altyapı, toplum, komşuluk, ekonomik gelişme ve ekonomik konutlaşma için bütünleştirilmiş planlama; yerel planlara katılım; performans göstergelerini kullanma ve gelişimi izleme ilkelerine öncelik vermektedir (Curran, 2003).

Akıllı Büyüme Uygulama Stratejileri 4 kategoriye ayrılabilir (Çizelge 2.12.):

1. Bölgesel program ve politikalar, geniş metropoliten alanlarda veya devlet ölçeğinde genelde kamu harcamalarını içerir.

2. Süreç orijinli politikalar, gelişme sürecindeki uygulanacak akıllı büyüme stratejilerindeki kesin tavırlar, masraflar ve altyapı sağlamada veya performans seviyesinde kesin karşılaşılacak gereksinimleri içerir.

3. Mekânsal politikalar, özel coğrafi alanlar ve bölgelerin, akıllı büyüme politikalarının yardımıyla mekânsal tasarımını içerir.

4. Arsa özellikli politikalar, yeni gelişmelerin tasarım ve düzenine odaklanır (Talen ve Knaap, 2003).

Mekânsal tanımlanmış koruma bölgeleri veya diğer amaçlı alanlar gibi, özel mekânsal parametrelerin politikalarını analiz etmediği için mekânsal ve bölgesel politikalar birleştirilebilir (Talen ve Knaap, 2003).

Çizelge 2.12. Akıllı büyüme politikaları (Kaynak; Talen ve Knaap, 2003).

Bölgesel ve Mekânsal Politikalar	***Süreç Orijinli Politikalar***	***Site Özellikli Politikalar***
-ada-bölge bazında yapılaşma -açık-alan planlaması -kentsel büyüme sınırları -kamu ulaşımı -peyzaj koruma planlaması -tarımsal koruma veya koruma planlaması -dolgu gelişme, yeniden geliştirme	-tasarımı gözden geçirme, -teşvik edici bölgeleme, etki ücreti muafiyeti, iskân sahası kredi oranı -ücret, talep ve arz değeri - performans standartları veya puanlama sistemi -özel kullanımlar veya şarta bağlı kullanımlarda izin	-Karma kullanım bölgesi -yaya erişilebilirliği -otoparkın azaltılması -geleneksel komşuluk -bisiklet hattı -minimum kaldırım genişliği -minimum irtifak hakkı -min. parsel büyüklüğü

Akıllı büyümenin bütünleştirilmiş trafik eksikliği, toplumun planlama sürecine katılımda ilgisizliği ve eski varoş alanlarla iletişimin azalması gibi problemleri çözmede kullandığı araçlar Çizelge 2.13.'te özetlenmiştir. Akıllı büyüme kullandığı araçlarla toplu taşıma seçeneklerini ve planlama sürecinde kamu sorumluluğunu artırmayı ve toplumda iletişimi geliştirmeyi sağlayabilmektedir.

Çizelge 2.13. Potansiyel akıllı büyüme araç ve göstergeleri (Stewart, 2005).

Problemler	**Akıllı Büyüme Aracı**	**Akıllı Büyüme Göstergesi**
Bütünleştirilmiş trafiğin eksikliği	Kamu ve özel sektör işbirliği ile ulaşım altyapısını geliştirme	Türlü toplu taşıma seçeneklerinin kullanımının artması
Toplumun planlama sürecine katılımda ilgisizliği	Karışık tasarım önerilerini vurgulamak için görsel imgeler kullanılması	Planlama sürecine güven ve kamu sorumluluğunun artırılması
Eski varoş alanlarla iletişimin azalması	Uygun yerlerdeki kuldesakların kaldırılması	Toplum canlılığını ve iletişiminin geliştirilmesi

Akıllı büyümenin yoğunluk, kullanım, park ve cadde tasarımı konularında yasakladığı ve izin verdiği konuları tanımlayan çok çeşitli araçlar ve teknikler bulunmaktadır (Talen ve Knaap, 2003). Gelişimde önerilen akıllı büyüme teknikleri Çizelge 2.14.'te amaçlarına göre özetlenmiştir. Bu teknikler;

Kentsel büyüme sınırlarının (UGB) kullanımı, öncü gelişimi ve arazi fiyatlarındaki artış ve gelişim kaynakları ile çatışan düşük yoğunluklu gelişimi durdurmak için uyarlanabilir. Serbest piyasa ekonomisi (laissez faire) şartlarını tümüyle terk eden gelişme, tamamiyle etkili değildir (Stewart, 2005). Bu teknik bölgesel alanda başarılı yerel ölçekte uygun değildir (Lipes, 2008).

Yeşil altyapı planlaması (green infrastructure planning), açık alanları korumanın bir yoludur. William Whyte ve Ian Mcharg, Timothy Beatley ve Dona Ercikson, çevre duyarlı alanlar ve öncelikli koruma bölgelerinde gelişimi sınırlandırmak üzere yeşil altyapı planlamasını geliştirmiştir (Lipes, 2008). Bu teknik, yeşil altyapı için bitki örtüsü, ekolojik fonksiyonlar ve performans standartları kurgulamak ve bütünleştirilmiş planlar oluşturmaktır (Curran, 2003).

Devredilebilir yapılaşma hakkı (TDR), arazi sahiplerine ücretler konusunda baskı yapmak ve onlara başka alanlardan yer vermektir. TDR, arazi sahiplerine alan kullanımı için kendi haklarından vazgeçme için bedelini ödeme yoludur (Lipes, 2008). Mevcut parsel kullanımının gelişme potansiyeli ile alacağı değerin, arazinin alacağı değere karşılık diğer alanlardan dağıtılmasıdır. Tarımsal açıdan değerli arazi ve tarihi

çevre korunmasını, büyüme sınırlarının oluşturulmasını ve açık alanların korunmasını sağlamada kullanılan bir araçtır (Sg Network Local Tools, 2000).

Teşvik tabanlı (toplum tabanlı) doğal arazi koruması (non regulatory land conservation), açık alanların korunması düşünüldüğünde, yeşil altyapı veya büyüme sınırları oldukça olumludur ancak, politik açıdan bazen mümkün değildir. Arazi kullanım düzenlemelerinin tersine, ana yasal düzenlemeler olmaksızın koruma teşviki, koruma irtifakıdır. Koruma teşvikleri, bağış ve pazarlık gelirleridir, irtifak hakkı, irtifak sahibi ile özel arazi sahipleri arasındaki anlaşmayı sağlar (Lipes, 2008).

Teşvike dayalı yapılaşma (incentive zoning), geliştiricilere getirdiği yatırımda açık alan, kamu tesisleri gibi ihtiyaçların geri dönüşümü ile kamu aktiviteleri karşılığında artan yararı ifade eder. Toplum karakterini koruma ve yeterli kamu servisi sağlamada kullanılır (Sg Network Local Tools, 2000).

Ada ya da bölge bazında yapılaşma (cluster zoning), alan dışında dağılmış fonksiyonların yerine, bina ve alan açısından yoğunlaştırılmış kümeleme gelişimin oluşturulmasıdır. Açık alanların korunması ve altyapıyı daha etkili kullanımın sağlanmasında kullanılır (Sg Network Local Tools, 2000). Böylece arazi geliştirici ada içinde, tanınan yoğunluğu geçmemek kaydıyla daha serbest ve esnek yapı tasarlama ve geliştirme şansı elde etmektedir (http://www.teachmefinance.com/Financial_Terms/ Cluster_Zoning.html, erişim 2010).

Büyük parsel yapılaşması (large lot zoning), geniş alan gereksiniminde teşviklerin azaltılması, minimum düzeyde büyük parsel gereksiniminin oluşturulmasıdır. Tarımsal ve açık alanların korunmasında kullanılır (Sg Network Local Tools, 2000).

Çevresel alanlarda yapılaşma (environmental zoning), sulak alan ve orman gibi açık alanların, doğal arazilerin, ekonomik gelişme trendine ve insan ihtiyaçlarına bağlı olarak işlevlendirilmesi, hem korunması, hem de bu alanlardan faydalanılmasıdır (http://www.fig.net/pub/vietnam/papers/ts02b/ts02b_le_ 3683.pdf, erişim 2010).

Belli bir alan için aynı anda verilen iki farklı yapılaşma kararı (overlay zoning), tarihi özellikli, sulak alan ve kent merkezindeki konut alanlarını korumak için düzenlemelerdir (Sg Network Local Tools, 2000). Belli bir doğal kaynağı korumak veya özel bir alanda gelişimi yönlendirmek için planlı alanlar üzerine, ilave yeni plan kararları eklemektir (ftp://ftp.wi.gov/DOA/public/comprehensiveplans/Implementation Toolkit/Documents/OverlayZoning.pdf, erişim 2010).

Çizelge 2.14. Akıllı büyüme uygulama araç ve teknikleri

İlkeler	Araçlar
Büyüme yönetimi	• Bölgesel büyüme stratejileri, • Bölgesel ulaşım planlaması, • Kentsel büyüme sınırları (UGB)
Bütünleşik topluluklar oluşturmak	• Karma kullanım bölgelemesi*: planlı gelişim alanı (planned development unit)* • Dolgu gelişme: *ZLL* • Mevcut kentsel alanda yoğunlaşma*: yoğunluk bonusları (density bonusees),geliştirme ve koruma irtifak hakkı satın alma (purchase of development rights and conservation easement), upzoning* • Kümelenmiş konutlar*: (upzoning), ada ya da bölge bazında yapılaşma (cluster zoning)* • Gelişme izinli alanlar: *performansa dayalı yapılaşma (performans zoning) (esnek bölgeleme), planlı gelişim alanı (PDUt)* • Mahalle canlandırmaları • Miras koruma: (b*uilding code revisions, geliştirme ve koruma irtifak hakkı satın alma (purchase of development rights and conservation easement),Belli bir alan için aynı anda verilen iki farklı yapılaşma kararı (overlay zoning): devredilebilir yapılaşma hakkı (TDR), son ve kesin yapılaşma kararı verilmemiş ancak hususiyeti belirlenmiş alanlar (floating zones)* • Ekonomik konut seçenekleri sunmak, konut kredilerinin yönetilmesi • Sosyo-ekonomik, çevresel etki araştırmaları*: sosyal amaçlı bir geliştirmenin de dâhil edildiği yapılaşma (inclusionary zoning)* • Geliştirme maliyeti*: (Rezoning vacant land for residential use),* • Kompakt gelişimi destekleme, daha küçük ve kompakt parseller: *(large lot zoning), devredilebilir yapılaşma hakkı (TDR)*
Yerel altyapı maliyetlerini azaltma	Altyapı talep yönetimi • Araçlara alternatif oluşturma, çok modlu ulaşım sağlama • Yol ücretlendirmesi, otopark ihtiyacı, ulaşım türleri arasında bağlantı • Seyahat kısaltma programları, hız limitleri, yol genişliklerinin belirlenmesi • Su ölçümü • Enerji etkin bina yönetmelikleri • Bütünleşik fırtına yönetimi • Alternatif gelişme standartları (az kaldırım, boru vb.)*: teşvike dayalı yapılaşma (incentive zoning, ulaşım taleplerinin yönetilmesi* • Gelişme maliyeti: *etki ücreti muafiyeti (impact fees exemptions)*
Ekosistemde bütünleşik kentsel gelişme	Havza planlaması: *çevresel alanlarda yapılaşma (environmental zoning), teşvik tabanlı (toplum tabanlı) doğal arazi koruması (non regulatory land conservation), yeşil altyapı planlaması (green infrastructure planning), belli bir alan için aynı anda verilen iki farklı yapılaşma kararı (overlay zoning), devredilebilir yapılaşma hakkı (TDR)* Entegre yeşil kuşak planlaması, yeşil yapılaşma standartlarını LEEDs e adapte etme Kapsamlı gelişme planlaması Bütünleşik afet yönetimi
Gelişme sürecinde kamu katılımı	Bölgesel büyüme stratejileri Yerel toplum planlaması Yerel ve mahalle planları Kentsel tasarım rehberleri Kalkınma onay bilgileri Akıllı büyüme performans göstergeleri: *performansa göre puanlama (performans impact zoning)* Gelişme sürecinin izlenmesi Görüşmeler, toplum desteğinin sağlanması, ortaklık modelleri, bütünleştirilmiş proje yönetimi

(Citizen involvement tool, part III, 2002).

Planlı gelişim alanı (planned development unit), planlama birimlerinde esnek, yaratıcı ve çeşitli özel plan gelişiminin sağlanmasıdır (Sg Network Local Tools, 2000). Büyük bir alanın (örneğin bir mahalle ünitesi), karma kullanım prensibiyle (konut, ticaret, otel, endüstriyel alan, vs.), paket proje olarak tek seferde geliştirilmesidir (http://en.wikipedia.org/wiki/Planned_Unit_Development, erişim 2010).

Son ve kesin yapılaşma kararı verilmemiş ancak hususiyeti belirlenmiş alanlar (floating zones), planlama paftalarında özel alanlarda konumlanmamış bölgelerde, imar yönetmeliklerinin oluşturulması, özel inceleme süreci gerektirdiğinden dolayı gelecek bölgesel gelişme ihtiyaçları için alan ayırmaktır (Sg Network Local Tools, 2000). Karakteri ve bu karaktere uygun gelişme gereksinimleri belirlenmiş, ancak son ve kesin planlama ve tasarımına karar verilmemiş hususi alanların karakteri, master plan ile uyumlu olarak belirlenir ve belirlenmiş hususi karakterinin dışında alan içinde gelişmelere izin verilmez (http://en.wikipedia.org/wiki/Zoning_in_ the_United_States, erişim 2010).

Performansa dayalı yapılaşma (performans zoning) (esnek bölgeleme), ekonomik büyüme için etkileyici gelişimlerin sağlanmasıdır (Sg Network Local Tools, 2000). Bir parsele tek bir yapılaşma hakkı ve kullanım kararı vermek yerine, belli bir hedef dâhilinde parselin taşıyabileceği kapasiteye bağlı olarak ve çevresel etkileri dikkate alarak, o parsel hakkında ilave kullanım kararları vermek ve yapılaşma hakları tanımaktır (http://www.emich.edu/public/geo/557book/c232.perfzoning.html, erişim 2010).

Geliştirme ve koruma irtifak hakkı satın alma (purchase of development rights and conservation easement), yerel yönetimlerin arazi sahiplerine, gelecek gelişmeden elde edilecek faydanın korunması ile arazi güveninin oluşturulması, açık alan, tarım alanı ve özel habitatların korunmasını sağlamak için kullanılmaktadır (Sg Network Local Tools, 2000).

Sosyal amaçlı bir geliştirmenin de dâhil edildiği yapılaşma (Inclusionary zoning), yeni birim yapılaşmalarınında yerelde düşük ve yüksek gelir grubuna yönelik yapılaşma oluşturmadır (Sg Network Local Tools, 2000). Bir arazi geliştiriciden, yeni bir gelişme sahasında, bir konut projesi tasarladığında, bu geliştiriciye bazı teşvikler sağlanarak (yoğunluk arttırımı, kullanım çeşitlenmesi, vb.), projesinin içine sosyal amaçlı bazı geliştirmeleri de dâhil etmesinin istenmesidir (http://policylink.info/EDTK/IZ/, erişim 2010).

Yoğunluk teşvikleri (density bonuses), geliştiriciye tanınan ekstra yoğunluk, yapılaşma hakkıdır (Sg Network Local Tools, 2000).

Etki ücreti muafiyeti (impact fees exemptions), piyasa şartlarından daha düşük uygulamalarda, gelişim altyapılarının ücretlerini azaltma ya da muaf tutmaktır (Sg Network Local Tools, 2000).

Bina yönetmelik düzenlemeleri (Building code revisions); tarihi binaların ya da dokuların farklı kullanımlar için kullanılabilirliğini sağlayacak rehabilitasyon için yönetmelikler oluşturmaktır. İnşaat yapı kontrol yönetmeliği değişiklikleri, minimum inşaat kalitesi ve güvenlik şartlarını içeren yönetmelikte yapılan değişikliklerdir (Sg Network Local Tools, 2000).

Sıfır parsel çizgisi yapılaşması (Zero lot line development (ZLL), boş alanları en iyi kullanılabilir şekilde parsel büyüklüklerini küçültmek, yandaki parsel ile arasında hiç boşluk bırakmadan bitişik inşaa etmektir (http://www.answers.com/topic/zero-lot-line, erişim 2010).

Dolgu Gelişim (Infill development), kentsel alandaki boşlukları doldurarak yoğunlaştırmaktır. Zaten yapılaşmış bir alan içindeki bir boşluğa yapılmak istenen yeni yapıdır. Bu yeni yapının, çevresine her manada uyumlu olması için özel yapılaşma şartları belirlenir (http://www.steam-museum.org.uk/backland_and_infill_spdpt2_(june_2007).pdf, erişim 2010).

2.3.5. Akıllı büyümenin temel ilkeleri ve uygulama kuralları

Akıllı büyüme olgusunun en yaygın kullanımı kent merkezlerinin canlandırılmasıdır. Mevcut topluluklarda, yeniden geliştirme ve yatırım yapıldığı zaman yerel yönetimler yeni altyapılar için kaynak harcamadan kazanç sağlayabilmektedir. Dahası, yayılma önlenebilir ve önemli kentsel alanlar terk edilmiş alan olmaktan kurtulabilir. Yerel yönetimler insanların eski dokuda yaşamalarını tercih etmeleri için yeniden yatırımlar, iş imkânları, konut oluşumu gibi düzenlemeler yaparak çekici hale getirebilir. Bu gelişme biçimine aslında dolgu gelişme denilmektedir. Bu gelişme biçimi mevcut yerleşilmiş alanlardaki boş ve atıl kalmış kentsel alanların değerlendirilmesi ile yeni gelişme arasındaki ilişkiyi arttırmayı ifade etmektedir (Mitchell, 2004).

Yeniden geliştirme stratejileri, hem yaşayanlar hem de çevrenin ihtiyaçlarını birbirine uyumlandırırken ekonomik gelişmeyi cesaretlendiriren politikaları kullanmalıdır (Mitchell, 2004).

Akıllı büyümenin ilkeleri ve uygulanması için 100 politika

Akıllı büyümenin 10 temel ilkesi ve yerleşmelerde her ilkenin uygulanmasına yönelik 10 politika aşağıda açıklanmıştır.

1. Karma arazi kullanımı

Akıllı büyüme, daha yaşanılabilir mekânların yaratılmasında karma kullanımın önemini de ortaya koymaktadır. Farklı kullanımları birbiri ile yakın mesafelerde konumlandırarak araç ile erişime alternatif olacak bisiklet ve yaya kullanımını olanaklı kılmaktadır. Karma mekân kullanımları, çeşitlilik gösteren ve sayıca çok olan nüfusun yaşam alanı kadar, ticari tabana da çeşitli kamusal erişim imkânları sağlayabilmektedir. Böylelikle sokakların hareketlilik kazanması ve farkına varılması kolaylaşırken, kamusal alanlarda bir kez daha insanların karşılaştığı, yayaları kendine çeken ve toplumsal yaşamı destekleyen biraradalığı getiren etkiler yaratılır (Mitchell, 2004).

Karma alan kullanımı, ekonomik yararlar da sağlamaktadır. Konut bölgelerine yakın alanlardaki ticari kullanım alanlarına, genelde daha yüksek değer verilmekte ve bu da, yerel vergilerin yükselmesini sağlamaktadır (epa.gov., 2009; smartgrowth.org., 2009; Boran, 2009). Karma kullanım için politikalar:

1. İkamet edenleri, çalıştıkları yerlere yakın oturmaya teşvik etmek için onlara kamu destekleri aracılığıyla teşvik tedbirleri sağlanması,
2. Akıllı büyüme kanunlarının, mevcut kalkınma kanunlarına paralel olarak benimsenmesi,
3. Karma toplulukları ve yapıları kullanmaya teşvik etmek için yenilikçi bölgelendirme araçlarının kullanılması,
4. Karma kullanılan malların finansmanına olanak sağlanması,
5. Bölgelerin kullanıma göre değil, yapılaşma tipine göre ayrılması,
6. Geliştiricilerin piyasa taleplerine karşılık olarak, alanın ihtiyaçlarını kolaylıkla sağlamak için esnek bölgelendirme kullanılması,
7. Azalan alışveriş merkezlerinin ve ticari caddelerin karma kullanılan alanlara dönüştürülmesi,
8. Toplum için uygun düzeylerde karma kullanım gelişiminin oluşturulması,
9. Tek kullanımlı ticari ve satış alanlarını yürümeye elverişli, karma kullanılan topluluklar haline getirmek için fırsatlar oluşturulması ve
10. İş ve ev arasında bir denge kurmuş toplulukların oluşturulması.

2. Kompakt yapı ve gelişim fırsatlarını oluşturma

Kompakt tasarım ilkeleri, toplumun daha geniş açık alanlara sahip olmasını ve bina yapılaşmalarının araziyi en verimli biçimde kullanacak şekilde yönlendirmesini olanaklı kılmaktadır. Binaların yatay değil, dikey gelişimi ve böylelikle yeşil alan imkânlarının arttırılmasını desteklemektedir (epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009). Toplum birlikleri oluşturma, geleneksel mahalle tasarımını kullanma, büyük katlı iş ve ofis alanları uygulama ve minimum parsel gereksinimini azaltma ile sağlanabilir (Greenberg ve ark., 2001; Litman, 2003; Song ve Knaap, 2004/b; SGN, 2007; Boran, 2009). Kompakt yapı ve gelişimin oluşturulmasında politikalar:

1. Toplumdaki bireyleri yoğunluk ve düzenli yapı tasarımı hakkında eğitmek için alan seçenekleri hakkında kamuya açık toplantıların düzenlenmesi,
2. Sıkışık bir biçimde gelişmiş yerlerdeki açık alanlara erişimin sağlanması,
3. Yatırımcıların, cadde dışındaki yerlerde otopark oluşturmamaları için teşvik edilmesi,
4. Bölgelendirmede yapı ölçeğinin, cadde tipiyle eşleştirilmesi,
5. Yerel topluluklar tarafından kabul edilebilir, düzenli yapı tasarımını teşvik etmek için devlet düzeyinde model tasarım standartlarının ve yasalarının oluşturulması,
6. Yatırımcıları iskân sahası oranını artırmaya teşvik etmek için yoğun primlerimlerin kullanılması,
7. Ev ve bahçe tasarımları ile özel bir yaşam hissinin oluşturulması,
8. Yapıların, arzulanabilir tasarım standartlarını yansıtmasını sağlamak için bir tasarım değerlendirme kurulunun oluşturulması,
9. Yerel yetkililerin yoğunluğun artmasını sağlayabilmek için teşvik tedbirlerini sunması ve
10. Düzenli toplulukları oluşturmak için bölgesel planlama çabalarının desteklenmesi.

3. Konut edinim fırsatları ve seçim şansını artırmak

Akıllı büyüme, her gelir seviyesindeki insanlara hitap edebilecek konut komşuluklarının oluşturulmasını destekler. Bunun anlamı, komşuluk biriminde, tek aile evleri, apartmanlar, dublex daireler vb. konut seçeneklerinin bulunmasıdır. Bu yaklaşımın temel amacı mekânsal ayrımlaşmanın ve kentsel yayılmanın önüne geçebilmektir. Genellikle günümüzde düşük gelirli kişiler kira fiyatlarının ucuz olması nedeniyle kent merkezlerini tercih ederken üst gelir grubu banliyöleri tercih etmektedirler (Katz ve Bradley, 1999).

Farklı gelir seviyelerine sahip toplum üyelerine yönelik konut kalitesinin sağlanması akıllı büyümenin ayrılmaz bir bileşenidir. Konut inşası ve gelişimi, toplumların büyümesinde kritik bir öneme sahip ve daha da önemlisi, hane halkının ulaşım imkânlarına erişimi, işe gidiş geliş şekilleri, servis ve eğitime erişimde kullandıkları ulaşım türü, enerji ve doğal kaynak tüketiminde de konut kilit faktördür. Bu noktada konut seçiminde daha geniş bir perspektif sunmayı amaçlayan akıllı büyüme yaklaşımı, toplumsal yapının gelişimine bağlı olarak, çevresel maliyeti azaltmak, daha iyi bir iş-konut dengesini garantilemek, ticari merkez ve diğer servis imkânlarına daha yakın bir mesafede konumlanmayı organize etmek istemindedir. Bugünün hane halkının çeşitlilik gösteren ihtiyaçlarına cevap verebilecek tek bir konut oluşumu olmasa da akıllı büyüme yerel topluluklar için yalnız yeni gelişen alanlarda arazi kullanım modellerini oluşturmada değil aynı zamanda mevcut komşuluk birimleri içerisinde mevcut altyapıyı değerlendirerek de konut sunumu yapma fırsatı tanımaktadır. Yeni konut gelişimlerinde tekil ve çoklu aile yapılarını entegre etmeyi böylelikle farklı türden ve yaş grubundan nüfusun gelişimini ve her gelir grubuna sahip hanehalkı üyelerinin bölgede daha eşitlikçi dağılımını sağlamanın yanında konut birimlerinin mevcut komşuluk ünitelerine eklenmesi, yoğunluk artışı düşük olan toplumlarda kentsel alanda radikal değişikliklere gitmeden fırsatlar sunabilmektedir (epa.gov, 2009, smartgrowth.org, 2009; Boran, 2009; Arigoni, 2001; Litman, 2003; Katz, 2003; SGN, 2007). Konut seçenekleri için politikalar:

1. Yeni konut alanları için bölgelendirme yasası çıkarılması,
2. Topluluk kooperatiflerine destek verilmesi,
3. Çeşitli konut tiplerine izin vermek için inşaa yasalarını gözden geçirme,
4. Kırsal kesimdeki ödenebilir ve yapısal yerleştirme için gereken alanı planlama,
5. Çok aileli yerleşim birimlerinin ve sınırlı-eşitlik unsurlarının kullanımında kar amacı gütmeyen geliştiricilerin eğitilmesi,
6. Kaynağın verimli olduğu ipoteklerin kullanımı ile ilgili emlakçıların, kredi verenlerin ve ev sahiplerinin eğitilmesi,
7. Boş ve terk edilmiş binaları belirlemek ve kullanmak için bir program uygulanması,
8. Mevcut yapıların yenilenmesini düzenlemek için özel iyileştirme yasaları oluşturma,

9. Metropoliten alanlarda bölgesel bir adil yerleştirme planının uygulamasında yerel yetkileri sağlamak ve

10. Topluluk alanı program yardımı (ve diğer) fonlarının dağıtılmasında akıllı büyümeyi kuvvetlendiren büyüme projeleri ve programlarına öncelik verilmesi.

4. Yürünebilir komşuluk üniteleri oluşturma

Yürünebilir alanlar, yaşama, çalışma, öğrenme, eğlenme için önemli iken yaşayan ve çalışan nüfusun istediği, düzenli, kolay ve güvenilir yollardan yaşama, çalışma alanlarına ve hizmetlere (okul, kütüphane vb.) erişime yönelik hatlar arasında güvenli rotalar oluşturma akıllı büyümenin de en önemli parçalarındandır. Yaya dostu topluluklarda sağlanan kişisel ve sosyal faydalar; daha düşük ulaşım maliyetleri, daha fazla sosyal etkileşim, geliştirilmiş bireysel ve çevresel sağlık ve genişletilmiş tüketici tercihi gibi avantajlardır (epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009; Boran, 2009; Litman, 2003; Song ve Knaap, 2004/b; SGN, 2007). Yürünebilir komşuluk için politikalar:

1. Mevcut caddelerin ve kaldırımların, yürümeye daha elverişli hale gelmelerinde, yerel topluluklara destek sağlamak için finansal yardımın sağlanması,

2. Evlerin, iş yerlerinin ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli servisleri toplama,

3. Sokaklar için, yayaların ve motorsuz ulaşım biçimleri için güvenlik ve hareket kabiliyeti sağlayan tasarım standartlarının kabul edilmesi,

4. Yaya kaldırımları için tasarım standartları oluşturulması,

5. Yerleşim yerlerinde ve şehir içinde trafiği rahatlatıcı teknikler talep edilmesi,

6. Mevcut ve öneri yürüme yollarının bakımının yapılması,

7. Engelliler için kaldırımlara, sokaklara, parklara ve diğer kamusal ve özel hizmetlere kolayca ulaşım imkânı sağlama,

8. Yürüme yollarını, otoparkları, yürüyüş alanlarını ve siteleri birbirine bağlama,

9. Yaya faaliyetini teşvik eden ekonomik fırsatları belirleme ve

10. Yerleşme ve mahallelerde hızlı trafikler için trafik durultması önlemlerinin alınması.

5. Güçlü mekân hissi olan, özgün, mekâna duyarlılığı yakalamış çekici toplulukların oluşturulması

Yerel toplum karakterini ve kimliğini göz önüne alan, planlama yaklaşımının benimsenmesi gereklidir. Kentler diğer mekânlardan ve kentlerden farkını bu şekilde ortaya koyarak, küreselleşme ortamında çekiciliklerini artırabilirler. Böylece “tek tip

birbirine çok benzeyen kalıp şeklinde"(cookie cutter) komşulukların oluşumu da önlenebilir (Anderson ve Tregoning, 1998; Mitchell, 2004).

Akıllı büyüme, topluluklarda mimari zenginlik ve ayırdediciliğin oluşmasına yönelik geliştirme, inşaat aşamalarına ilişkin vizyon getirilmesine ve standartların belirlenmesine, konut politikaları ve ulaşım kriterlerine gösterdiği kadar destek vermektedir. Farklılıklarının farkında olan ve bunları koruyan, tekilliğini kaybetmeden gelişime ayak uyduran topluluklar yaratma amacıyla hareket eden akıllı büyüme, tüm toplumsal değerlerin, kültürel ögelerin korunduğu ve birbiri ile uyum gösterdiği toplumsal dokunun korunmasını, insan eliyle zaman içinde belirlenmiş komşuluk sınırlarının ve/veya kentsel nirengi noktalarının dahi kentte/bölgede tanımlı hale gelmesini sağlayabilir (epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009; Boran, 2009). Mekân duyarlılığına yönelik politikalar:

1. Mevcut okulları korumak ve toplum düzeyinde yeni okullar inşa etmek için, okul inşa standartlarında ve yönetimlerin finansman sağlama işlemlerinde değişiklikler yapılması,
2. Tarihsel ve mimari açıdan önem taşıyan binaların yeniden kullanımlarını teşvik etmek için vergi araçları oluşturulması,
3. Mahallelere ağaç unsurları koyulması ve yenilerin dikimi sırasında mevcut ağaçların korunması,
4. Aktif ve güvenli açık alanlar oluşturulması,
5. Firmaların kaldırım hizmetleri sunmaları için izin alma işlemlerini basitleştirilmesi ve hızlandırılması,
6. Odaklanılmış yatırım için özel gelişim bölgeleri oluşturma,
7. Toplulukları ve mahalleleri çalışma alanlarıyla birleştirme,
8. Telekomünikasyon kulelerinin uygun yerleştirilmesi ve reklâm panolarının gelişmiş kontrolü ile doğal manzaraları koruma,
9. Toplumsal etkileşim için fırsatlar oluşturma ve
10. Sokakların, binaların ve kamusal alanların birlikte bir yer hissi uyandırması için tasarım kurallarını uyarlama.

6. Açık alanların, tarım arazilerinin, doğal güzelliklerin ve önemli doğal alanların korunması

Doğal kaynakların korunmasında tarım arazilerinin, sulak alanların, kıyı alanlarının korunması ve temiz hava, su, çevre standartlarının dikkate alınması en önemli belirleyicidir (Cullingworth, 1997; Anderson ve Tregoning, 1998; Mitchell,

2004). Açık alanların korunmasından kasıt, akıllı büyümenin yerel ekonomiyi desteklemesi, kritik çevresel alanları koruması, finansman teknikleri kullanılması, toplulukların yaşam kalitesinin arttırılması, ulaşım planlamasının da koruma ile bütünleştirilmesi ve yeni gelişmelere bunları dikkate alan korumacı yaklaşımla yön vermesidir (smartgrowth.org, 2009; Boran, 2009; Arigoni, 2001; Cooper, 2004; Litman, 2003). Açık ve doğal alanların korunmasında politikalar:

1. Özel alanları korumak için, hak transferini, satın alımını ve diğer pazar mekanizmalarını kullanma,
2. Arazilerin korunması ve geliştirilmesi için yerel, merkezi planlamanın koordine edilmesi ve aralarında bağlantı kurulması,
3. Açık alan kazanımını ve korunmasını kolaylaştırmak için, yenilikçi finansal araçların kullanımı,
4. Kenar bölgelerde açık alanları daha iyi koruyan bölgesel gelişim stratejileri belirleme,
5. Yeşil altyapı planının kabul edilmesi,
6. Patikalardan ve yürüyüş yollarından bir ağ oluşturma,
7. Bir bilgi toplama ve eğitim programı tasarlama ve uygulama,
8. Açık alanları koruyan bölgelendirme araçları oluşturma,
9. Çalışma alanların korunması için yöntemler sağlama ve
10. Sivil toplum kuruluşlarıyla arazi kazanımı ve arazinin korunması için işbirliği oluşturma.

7. Mevcut topluluklara doğru gelişmeyi destekleme ve yönlendirme

Mevcut toplulukları geliştirme ve güçlendirmede, iş geliştirme bölgeleri oluşturulması, arazi banka otoritesi oluşturulması, piyasa analizlerinde mülkiyet durumunun değerlendirilmesi sağlanabilir (Litman, 2003; Greenberg ve ark., 2001; Greenberg ve Lewis, 2000; SGN, 2007; epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009; Boran, 2009;). Mevcut yerleşimlerde gelişimin desteklenmesi için politikalar:

1. Terk edilmiş sanayi bölgeleri için programlar oluşturma,
2. Mevcut imkânları geliştirmek için öncelikler belirleyen bir "önce düzenle" politikası oluşturma,
3. Bölgesel rekabeti sınırlamak ve bölgedeki altyapıyı desteklemek için bölgesel vergiye dayalı bir paylaşım başlatılması,
4. Mevcut yerleşimlerde, arazinin boş veya köhne parçaları üzerinde kalkınmayı teşvik etmek için emlak vergisi uygulaması,

5. Yapılaşmayı gelişmemiş bölgelerden çok, mevcut topluluklarda konumlandırma,

6. Yeniden geliştirilecek terk edilmiş sanayi bölgelerini ve dolgu yapılaşmayı değerlendirmek ve öncelik sırasına koymak için "dolgu kontrolü" oluşturma,

7. Mevcut semtlerde evlerin restorasyonu ve yenilenmesini teşvik etmek için programlara olanak sağlama,

8. Semtlerin canlandırılmasında sivil toplum kuruluşlarını destekleme,

9. İş yerleri ve ev sahiplerine mevcut altyapı bulunan bölgelere yerleşmeleri için özendirici ekonomik tedbirler alınması ve

10. Gelişmemiş bölgelerde altyapının genişletilmesinin maliyetlerini daha iyi bir şekilde açıklamak için kamu hizmetlerindeki ortalama maliyet hesaplama uygulamalarının düzeltilmesi.

8. Gelişim kararlarının önceden tahmin edilebilir, daha adil ve çekici bir hale getirilmesi

Akıllı büyümede başarı yakalamayı isteyen toplulukların özel sektör ile de ilişkilerini geliştirmiş olması gerekmektedir. Bu tür gelişme örneklerinde ihtiyaç duyulan finansal desteği sağlayan özel sermaye piyasalarına dâhil yatımcılar, bankalar, geliştiriciler, müteahhitler projelerin hayata geçmesinde önem taşırlar. Bunun yanında devletin de akıllı büyümeyi oluşturmada özel yatırımcı ve geliştiricilere sunduğu kolaylıklar yadsınamaz. Doğru altyapı yatırımı ve düzenleyici önlemler geliştiren devlet, kentsel mekânda adil, ihtiyaçları öngörebilen, uygun maliyetli akıllı büyümeye ön ayak olmaktadır. Kamu yöneticilerini eğitimli seçmek, inşaat düzenine göre tasarım rehberleri oluşturmak, kullanıcı dostu imar yönetmelik ve düzenlemeleri yapmak, CBS tabanlı planlama uygulamak, atıl, kullanılmayan sanayi vb. alanlarda yeniden geliştirme programlarına vurgu yapmak, kabul edilebilir maliyetler oluşturabilmede yardımcı adımlardır (Arigoni, 2001; Litman, 2003; SGN, 2007; epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009; Boran, 2009). Adil-çekici mahalleler oluşturmada politikalar:

1. Akıllı büyüme projelerine yardım etmesi için finansal girişimler oluşturma,
2. Akıllı büyüme değerlendirmeleri yapılması,
3. Akıllı büyüme projeleri için planlama ve ruhsat onayını çabuklaştırma,
4. Akıllı büyüme projelerinin onayı üzerinde gelişmiş koordinasyon için politik destek sağlama,
5. Akıllı büyüme projelerini teşvik etmek için amaca dayalı bir değerlendirme sistemi kullanma,

6. Kamu özel sektör ortaklığıyla otoparkları oluşturma,

7. Tüketici girişimlere karşı önemli gelişim taleplerini teşvik etme,

8. Gelişim hedeflerini daha iyi bir şekilde örneklemek için bölgelendirme düzenlemelerini ve tasarım hedeflerini tanımlama,

9. Toplu taşımaya yönlendirilmiş ortak sitelerin gelişimi ile toplu taşıma birimlerinin değerlerini mümkün olan en yüksek seviyeye getirme,

10. Akıllı büyümede yeniden gelişimdeki artışın mevcut toplulukların planlarıyla birleştirilmesi.

9. Ulaşım seçeneklerinde çeşitlilik oluşturma.

Akıllı büyümenin kilit ve en bilinen noktalarından biri de ulaşımdaki verimliliktir. Akıllı büyümede, topluluklar ulaşım planında daha iyi arazi kullanım şartları içeren yeni bağlantılar geliştirir, kent merkezlerinde yol bulma sistemlerini oluşturur, yüksek kaliteli ulaşım hizmetlerinin erişilebilirliğini arttırır, yol bağlantılarının aktarma imkânlarını güçlendirecek ağlar yaratır ve her türlü ulaşım aktivitesinin birlikteliğini korumayı ön plana alır (epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009; Boran, 2009; Arigoni, 2001; Litman, 2003; Song ve Knaap, 2004/a; SGN, 2007). Öncelikle bireysel otomobil kullanımının azaltılması en geniş parçayı oluşturmaktadır (Anderson ve Tregoning, 1998; Mitchell, 2004). Bu çerçevede temel politikalar şu başlıklar altında ifade edilebilir:

1. Arazi kullanımını ve gelişimini içeren, çok türlü ulaşım sistemi için girişimleri finanse etme,

2. Toplu taşıma araçlarının hizmet verdiği bölgelerde hizmet kalitesi standartlarını düzenleme,

3. Kısa bloklara ve yüksek bağlanılırlığa sahip, mahalle ölçekli caddelerin yol ağını planlama,

4. Ulaşım biçimleri arasında bağlantı kurma,

5. Toplu taşıma hizmetleri çevresindeki alanları, yoğun faaliyet merkezleri için ayırma,

6. Bütün sitelerde kaldırımları gerekli hale getirme,

7. Otopark yeri ihtiyaçlarını ve imkânlarını adreslendirme,

8. İşverenlerle iş birliği yaparak, iş trafiği yığılım etkilerini en aza indirmeyi amaçlayan programlar için girişimler ve bu programlara bilgiler sağlama,

9. Mevcut toplu taşıma hizmetlerini, sitelerin etkili bir şekilde faydalanabilmeleri için düzenleme,

10. Limanlar, hava alanları ve garların yakınındaki nakliye olanaklarını birleştirme.

10. Gelişme kararlarında toplum ve diğer paydaşlar arasındaki işbirliğini güçlendirme, katılım sağlama.

Büyümenin, bir topluluğun nasıl ve nerede gelişme göstereceği yönündeki isteklerini de karşılaması gerektiği, çok kez unutulan, atlanan bir nokta olsa da, toplulukların farklı ihtiyaç ya da talepleri olacağından, farklı akıllı büyüme kriterlerinin ön plana çıkması gerekliliği bu noktada önem kazanmaktadır. Kentsel katılım birçok toplumda halen zaman kaybı, boşa çaba gibi görülse de bu noktada tüm toplum üyelerinin ve adı geçen her paydaşın yaratıcılık, hızlı çözüm üretme, toplumsal farkındalıkta daha bilinçli hale gelme ve iyi planlama ve yatırımın önemini kavramada bir birliktelik sunabilir. Sürece toplumdaki her aktörü dâhil etmek, mekân denetim kuralları ve toplum göstergeleri oluşturmak akıllı büyümenin amacına ulaşmasında, her topluluk için farklılık gösterecek ihtiyaçların karşılanacağı, kamusal faydanın yaratılacağı stratejilerin geliştirilmesinde önem taşımaktadır (Litman, 2003; Song ve Knaap, 2004/a; Downs, 2005; SGN, 2007; epa.gov, 2009; smartgrowth.org, 2009; Boran, 2009). Katılım için politikalar:

1. Kamunun da katıldığı bir süreç geliştirmek için teknik destek,
2. Gelenekçi olduğu gibi, gelenekçi olmayan paydaşları kalkınma ve karar alma süreçleri hakkında eğitmek için yeni yöntemler kullanma,
3. Semtlerin nasıl ve nerede gelişim göstereceklerine karar vermek için vizyon geliştirme,
4. Sıkıntılı mülkiyetlerle ilgili sorunların çözülmesine olanak sağlamak için, toplulukların bütün mülkiyetler üzerindeki vergi ve haciz bilgilerini halka açmalarının gerekli hale getirilmesi,
5. Planlama süreci içerisine rutin olarak ilgi ve görüşlerin dahil edilmesi,
6. Planlamayı ve kalkınmayı uygun esaslarda yaymak için medya ile birlikte çalışma,
7. Eğitim ve sosyal yardım yoluyla çocukları hizmete alabilme,
8. Okullarla, üniversitelerle ve kolejlerle ilişkiler geliştirme,
9. Girişimci ve gelişen toplumu vizyon geliştirme sürecine dahil etme,
10. Gelişime ilişkin sorunlu kararları çözmek için yoğun tasarım çalışmaları düzenleme (ICMA, *Getting to Smart Growth: 100 Policies for Implementation).*

2.3.6. Akıllı büyüme uygulamasına yönelik dünya örneklerinin incelenmesi

Günümüzde artık birçok kentte, genel planlama yaklaşımında ve kentsel dönüşüm-canlandırma projelerinde akıllı büyüme ilkeleri kullanılmaya başlanmıştır. Bu bölümde, akıllı büyüme ilkeleri ile sürdürülebilir, kompakt, ekonomik açıdan gelişmiş ve halk katılımının sağlandığı uygulamalardan örnekler incelenmiştir. Amerika, Kanada, Avusturalya kentlerinden örnek uygulamalar, akıllı büyüme uygulamasının yaygınlığı ve başarısı nedeniyle ele alınmıştır. Burada örnekler içerisinde bulunmamakla birlikte İngiltere, Yeni Zealanda, İrlanda da akıllı büyüme yaklaşımını benimseyen projeler üretmeye başlayan ülkelerdendir. Bu bölümde, Amerika akıllı büyümenin ortaya çıktığı ülke olması sebebiyle önem taşımaktadır. Amerika kentlerinden Maryland, Austin ve Massachusetts, Florida; Kanada kentlerinden Ontario ve Avusturalya kentlerinden de Sdney, Melbourne ve Brisbane'daki akıllı büyüme ilkeleri paralelinde oluşturulmuş kentsel dönüşüm uygulamaları incelenmiştir.

İlk olarak Amerika'daki uygulamalardan Austin, Maryland (*Towson place)*, Baltimore (*Essex-middle River, Montgomery County, Downtown Silver Spring*) ve Florida-Orlando (Orange county, Parromore ve Eola) ele alınmıştır (Çizelge 2.15.).

Çizelge 2.15. Akıllı büyümeye yönelik dünya örnekleri, sorunlar ve çözümler

Kent	Problem	Akıllı Büyümenin Getirdiği Çözüm-Kazanç
Austin	Kentin yayılması, işsizlik	Dolgu gelişim, geleneksel mahalle oluşumu, ekonomik canlılık, istihdam olanaklarının artırılması, büyüme yönetimi
Massachusetts	Yüksek konut fiyatları	Planlama kontrolü, belediyenin düşük konut üretimi için teşvik edilmesi, ödenebilir konut oluşumunun sağlanması
Baltimore County Essex Middle River	Yüksek konut fiyatları, düşük konut sahipliliği	Değişen konut kira seçenekleri, alan birleştirmede yerel otoritelerin yetkilerini birleştirme, topluluk planlama kartları, katılım
Maryland-Towson Place	Atıl terk edilmiş plazanın	Alışveriş merkezine dönüşüm ve ekonomik canlanma
Baltimore County-Washington DC	Eski banliyönün kentle ilişkisi	Metro-toplu taşımanın geliştirilmesi, eski sanayi alanlarının yeniden kullanılması, karma kullanım ve mahalle oluşumu
Florida-Orange County	Sulak alanların korunması	Büyüme yönetimi, kentsel servis sınırları
Parromore-Eola	Savaş sonrası düzenleme, tarihi konut stokunun fazlalığı, gelişimin kent dışına yayılması	Halkın kent merkezine dönmesi, karma kullanım, mahalle oluşumunun sağlanması
	Savaş sonrası düzenleme	Dolgu gelişim, karma kullanım, ekonomik gelişme, alan odaklı projeler
Orlando	Suç, trafik temel hizmet problemleri	Ayrımcılık ve yoksulluk çözümlenmiş, yaya mekânları, açık alan düzenlemeleri
Sdney-Melbourne	Kent merkezinde atıl alanlar	Konut gelişimi, atıl alanların yeniden kullanımı
Kanada-Ontario	Atıl alanlar	Atıl alanların geliştirilmesi, ekonomik gelişim, ticari ve sanayi canlanma, istihdam olanaklarının artırılması

Portland, Oregon, 1973'te, büyüme yönetiminin USA'de uygulandığı ilk kenttir. Portland, mahellelerini öncelikle akıllı büyüme araçları ile koordine etmektedir. Söz konusu araçlar, ulaşım ve ödenebilir konut konularında kullanmıştır. Portland'a benzer

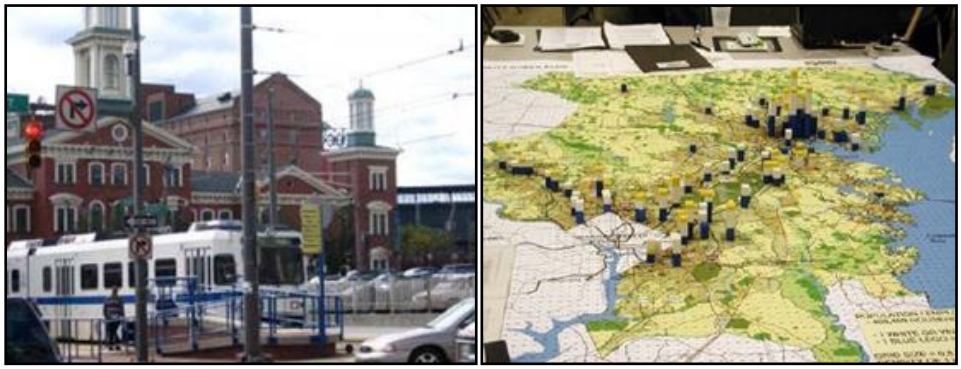
şekilde Austin'de büyüme yönetiminden etkilenmiştir. Austin'deki gelişen tecrübeler yayılmayı önlemeye başladığını göstermektedir. 1998'de Austin Smart Growth İnitiative (insiyatifi-oluşumu) başlamıştır. Akıllı büyüme geleneksel mahalle bölgeleri ve dolgu gelişim teşviklerini büyüme yönetimi için kullanmaktadır. Austin'de 1980'lerde ileri teknoloji sanayisi etkili olmaya başlamış ve bu etki 1987'de 23 milyon feet boş ofis alanını oluşturmuştur. 1990'daki nüfus patlaması bir şans olmuş, iş fırsatları da büyümüştür. Sadece 1992'de kent % 13 büyümüş ve iş oluşturmada öncü konuma gelmiştir. 1990-1998 arasında 208000 ilave iş oluşumu ile % 35 iş artışı gerçekleşmiştir (Below, 2000).

Massachusetts, akıllı büyüme politikasını, yerel kaynakların yapısı (büyük parsel, tek aile evi, sadece kentteki yeni yapılaşmada yüksek vergi gibi..), burası benim arka bahçem değil (NIMBYsm-kompakt gelişimi engelleyen yaklaşım), yeterli olmayan konut üretimi ve yüksek konut fiyatları için kullanmıştır (Huggins, 2005; The Boston Foundation, 2008). Çözüm olarak, yüksek yoğunluk olarak belirlenen bölgelerde planlama kontrolü, belediyelerin teşvik sağlaması için istekli olmaları ve % 20 ödenebilir yeni konut birimi oluşturmaya teşvik geliştirilmiştir (Carmon ve ark., 2003; Lipes, 2008).

Şekil 2.1. Maryland (kompakt yapı tasarımından avantaj sağlama, Maryland growing smarter, 2007)

Kentlerdeki atıl olan terk edilmiş, yerleşilmiş ve kullanılmış alanlar, akıllı büyüme ilkelerinden faydalanarak yeniden canlı mahallelere dönüşmüştür (Schacherl, 2008). Buna en iyi örneklerden birisi, Baltimore County'de bulunan Maryland'da gerçekleştirilmiş bir projedir. 1962'de Eudowood Plaza olarak yapılan alanın köhneleşmesinin ardından, 1983'te *Towson Place* olarak 485 000 m^2 alanda alışveriş merkezi ile çevrilmiş ve yeniden adlandırılmıştır. 670000 m^2 alanda yeniden düzenleme ile oluşturulmuş 12 büyük bina ile 1998'de açılmıştır.

Baltimore'de, eski banliyösündeki, Essex-middle River'ın yeniden canlandırma stratejilerinde de akıllı büyüme politikalarının izleri görülmektedir (Şekil 2.2., 2.3.). Planlama teorilerinde, coğrafi ölçekte 4 farklı yaklaşım oluşturulmuştur: bunlar, farklı konut tiplerinde değişen kiralamanın geliştirilmesi, geniş yenileme alanları oluşturmada alan birleştirme ve kazanmada yerel otoritelerin yetkilerini genişletmek, kentsel tasarım asistan takımı gibi geniş topluluk planlama kartları oluşturmak ve katılımcı planlamayı oluşturmaktır (Menzer, 2008).



Şekil 2.2. Baltimore (ulaşım seçeneklerinin artırılması-batı yakası canlandırma çalışması) (Maryland growing smarter,2007)-

Şekil 2.3. Baltimore (yaya erişiminin artırılması, ulaşım seçenekleri ve iş olanaklarının artırılması-açık alnaların korunması)(Maryland, growing smarter, 2007)

Montgomery County'de arazi parsellere ayrıldığı zaman, yoğunluk bonusuna karşılık olarak % 12-15 oranında alt gelir grubu kişiler için konut sağlamak gibi önlemler uygulanmıştır.

Maryland'ın eski banliyösü Silver Spring, metrosu yapılana kadar sade mimarisi, hızlı işlek caddeleri, sıkıntılı alışveriş merkezleri ile karakterize olmuştur. Dönüşüm projesi ile transit erişim, iç mekân düzenlemeleri, ana caddenin değişim ve gelişimi, metroya yürüme mesafesinde restoran ve kafeler ve sinemalar düzenlenmiştir (Şekil 2.4.). Oturanlar ve diğer yerli nüfusun, yürütme kurulu gibi girişimci ve geliştiricileri

de içermektedir. Proje eski sanayi yapılarının yeniden kullanıma adapte edilmesini içermektedir. Proje, oturanların ihtiyaçlarını karşılayacak karma kullanımları içermektedir (Menzer, 2008).

Şekil 2.4. Florida Orange County, Winter Spring site planı (asla.org,, erişim, 2010)

Orlando, ticari ve konut gelişimini önemseyen ve turist çekim merkezi niteliğinde olan bir yerleşmedir. Oturanlar, trafik tıkanıklığı ve hizmetlerde aşırı yoğunlukla karşı karşıya kalmıştır. Orlando metropoliten bölgesi, Orange, Seminole, Lake ve Osceola kentlerini içeren 1,5 milyon nüfuslu bir bölgedir. 1980-1999 arasında % 3,55 büyüme oranına ve % 4,8 işsizlik oranına sahiptir. Düşük işsizlik ve yüksek büyüme hızına rağmen, trafik, suç ve temel hizmetler gibi alanlarda birçok problemle karşılaşan bir kent olmaktan kurtulamamıştır. Orlando'da, yerleşime gerekli alanlar, sulak alan korunması çevrili olduğu için büyüme kontrolü sıkıntılıdır. Bu yüzden, 1985'te Florida Büyüme Yönetimi Kanunu hazırlanmıştır. 1991'de Orange County, kentsel servis sınırlarını planda getirmiştir.

Orlando'nun eski mahallelerinden *Parromore* ve *Eola'*da canlandırma projelerinin temelinde, yeni şehircilik temel olmaya başlamıştır. Savaş sonrası kötü etkilerden ve olumsuz gelişme baskılarından etkilenen merkezi alanlarda projeler üretilmiştir. Eola'da kent görevlileri, kamusal düzenlemelere ve mevcut kentsel alanda dolgu gelişimi destekleyici bir yaklaşım sergilemektedir. Parramore, Eola'dan daha zengin ve tarihi çeşitliliğe sahiptir. Halk genellikle belirli bir düzeyin altında konuta sahip ve kiracı oranı da çok yüksektir. 1992'de fiziksel yenileme, ekonomik gelişme ve insan odaklı canlandırma projesi hazırlanmıştır. Karma kullanım, binalarda çıkma-çekme düzenlemeleri, otopark alanları, mahalle ünitelerinin yeniden oluşturulması gibi bazı ilkeleri barındırmakta olan plan, tek aile evlerinde yoğunlaşma ve yüksek oranda arazi kullanım getirmektedir. Merkez iş alanları için düşük özel mülk sahipliği içeren,

kamu sektörü odaklı proje express yollara yakınlık ve mevcut altyapıların kullanılmasından dolayı etkileyici olmuştur. Canlandırma stratejileri ile halk kent merkezine dönmeye başlamıştır. Parromore, yüksek kira oranları, merkezde karışıklık, düşük konutlaşma ve arazi değerlerine sahip olması nedeniyle gentrificationa benzer problemlerle karşılaşmıştır. Orlando'da stratejik planında gentrificationı çözümlemek üzere tüm grupların nasıl bir arada bulunduracağına ilişkin politikalar oluşturulmuştur. Buradaki projeler, geleneksel tasarım özellikleri, eski kamu alanlarının rehabilitasyonu, tek aile ve kasaba evleri özelinde dolgu gelişim içermektedir. Proje ile merkez alanında yeni ofis ve otel gelişimleri, 22 katlı konut kuleleri 850 lüx konut birimi tasarlanmıştır (Larsen, 2005).

Şekil 2.5. Florida Orlando, kamusal açık alanları - Florida Winter Springs meydanlar (yaya öncelikli ulaşım) (asla.org,, erişim:2010)

Karma kullanım, karma gelir, karma ulaşım dokusu ve geleneksel kalıplara hassasiyet Eola mahallelerini karakterize etmektedir. Stratejik plan olmaksızın yapılan canlandırma projeleri soylulaştırmaya sebep olabilir ve konut kiraları artabilir. Alan odaklı stratejiler, Eola'da (üçgen model ve ideal kent ile uyumlu olduğu için) Parramore'den daha etkili olmuştur. Yeni şehircilik ile tutarlı geleneksel şehre en iyi örnektir. Eola, bağlam tabanlı tasarım ve ekonomik gelişme hedefleri ile alan odaklı amaçlar arasındaki dengeyi yansıtmaktadır. Yeni şehircilik araçları, ekonomik gelişme ve akıllı büyüme amaçlarını, geleneksel kent gelişimlerinde birleştirmiştir.

Orlando gibi yerel yönetimler, 10 yıldır uygulamada olan, yeni şehircilik tasarımı ile bütünleşen geleneksel kent rehberleri gibi gelişme yönetmelikleri ve planlar geliştirmektedir (Şekil 2.6.a.,b., Şekil 2.7.a.,b.). Orlando örneğinde, Parramore'deki gibi ekonomik anlamda büyük değişiklikler olmuştur. Ayrımcılığa son vermeye çalışılmış, özel sektör yatırımlarını çekerek yoksulluk ve suç azaltılmaya çalışılmıştır. Lüx komşuluklar, apartman ve mahalle ticari birimler, Elola'da ve devam eden canlandırma

projelerinde birleşmiştir. Genellikle durağan mahallelerde, ekonomik gelişmede akıllı büyüme amaçlarını ortaya çıkaracak araçlar daha etkili olmuştur (Larsen, 2005).

Şekil 2.6.a. Florida, Orlando akıllı büyüme paralelinde kentsel dönüşüm den önceki durum (üstte)
b. Akıllı büyüme paralelinde kentsel dönüşüm den sonra yeni gelişme senaryosu (altta)
(asla.org., erişim 2010) Çok boyutlu altyapı düzenlemeleri- kompakt yapı tasarımı

Şekil 2.7. Florida (FL) Orlando west church caddesi **a.** Kent merkezi mevcut durum (sağda)
b. Kent merkezi yeniden geliştirme projesi sonrası önerilen durum (solda)

Tüm önemli Avusturalya kentlerinde; kentsel sınırlar, ekolojik ayak izi (footprint) ve yeniden geliştirmede yeni konutlar yerine, mevcut konut alanlarında kompakt kent politikaları oluşturulmaktadır. Sydney, Melbourne ve Brisbane için konut hedefleri ve planlı kentsel gelişimde metropoliten alanlar için yeşil alanlara kıyasla sanayi vb atıl boş alanlar ile akıllı büyüme başarısı görülmektedir (Schacherl, 2008).

Kanada, Ontario'da yerleşilmiş, atıl kalmış sanayi vb. alanlarının (brownfield) yeniden geliştirilmesi ve düzenlemelerinde (Şekil 2.8.a.,b.) yerel ve il seviyesinde yönetim birimleri sorumludur. 2000 yılında Ontario'da "Smart Growth İnitiative" akıllı büyüme girişimi oluşturulmuş, planlama ve ekonomik gelişim aktiviteleriyle ilgili brownfield alanlarını yönetebilmek için düzenlemeler yapılmıştır (Schacherl, 2008).

Şekil 2.8.a. Kanada, Ontario kentsel dönüşümden önceki mevcut durum (üstte)
b. Kanada, Ontario akıllı büyüme paralelinde kentsel dönüşümden sonraki durum (altta)
(asla.org., erişim:2010)

Dört büyük göl şehrinde (Chicago, Cleveland, Detroit ve Milwaukee), Simons (1998) ve Lannone (1997) atıl, terk edilmiş alanların eğilim senaryolarını, arz ve talep desenlerini incelemişler ve Chicago hariç endüstriyel kaynaklar (Cleveland % 65, Detroit % 80, Milwaukee % 56, Chicago % 14), bunu takiben konut sektörü (Chicago % 86, Cleveland % 34, Detroit % 21, Milwaukee % 40), en son olarak da ofis sektörünün (Chicago % 0.3, Cleveland % 0.9, Detroit % 1.4, Milwaukee % 4.2) geliştirildiğini ortaya koymuşlardır. ABD Merkezi Kentsel Ekonomik Kalkınma ajansı (1999) tarafından yürütülen kapsamlı bir araştırmaya göre, 107 brownfield yeniden geliştirme projesinde % 43 sanayi siteleri, % 21 ticari, % 13 kültür-eğlence, % 12 karma kullanım, % 6 konut ve % 5 diğerlerinin yeniden geliştirildiği tespit edilmiştir. Sanayi ve ticari canlandırılması yoluyla, yüksek yoğunluklu kentsel alanlarda istihdam olanakları yaratma üzerine odaklanılmaktadır (Schacherl, 2008).

2.4. Bölüm Sonucu

Çalışmanın kavramsal ve kuramsal incelemeleri problem tanımı ve temel soruları çözümlemede faydalı olmuştur. Çalışmaya yönelik oluşturulan sorular, kuramsal araştırma ve alan çalışmasında kullanılacak araçlarla yanıtlanmıştır. Kuramsal araştırma;

- kentsel yenileşmenin müdahale aracı olarak kentsel dönüşüm projelerinin alan odaklı yaklaşımlarla bütüncül olarak ele alınması gereğini,
- kentsel form, yaşanabilirlik ve ekonomik canlılık arasında oluşturulacak dengenin kentsel yayılma problemini çözümleyebileceğini,
- sürdürülebilir gelişimde ve kentsel yayılmaya karşı özellikle kompakt form oluşumunda ortaya çıkan planlama yaklaşımlarının akıllı büyümeye odaklandığını,
- akıllı büyümenin mevcut yerleşilmiş alanlara yönelik ürettiği çözümlerin kentsel dönüşüm projelerinde gerçekleştirilebileceğini,
- dünya uygulamalarında akıllı büyüme yaklaşımının özellikle kentsel dönüşüm projelerinde başarıyı sağlamada rehber nitelikte olduğunu ortaya çıkarmıştır.

Tez kapsamındaki yardımcı sorulardan, çalışmanın kuramsal araştırmasına dayalı olan yanıtları aşağıda belirtilmiştir.

- Kentsel dönüşümün kavramsallaştırılması ve yönlendirilmesine yönelik oluşan çerçeve, gereksinimlere ne derece yanıt veriyor? Kentsel dönüşümün, özellikle Türkiye'de mevcut yapının tamamen yıkılarak yenilenmesi olarak algılanması, çözümlerin yetersiz kalmasını açıklayabilmektedir. Kentsel yenileşmenin araç olarak kullandığı kentsel dönüşüm projeleri, bütünsel ve kapsamlı olmalı, stratejik planlama yaklaşımını içermeli, halk katılımını desteklemeli, çok aktörlü ve uzun züreli etkileri göz önüne alınarak planlanmalıdır. Bu noktada alan odaklı kentsel dönüşüm projelerinin geliştirilmesi gerekliliği vurgulanmıştır.
- Kentsel dönüşüm projelerinin alan ya da proje odaklı olmasının kente etkileri nelerdir? Alan odaklı kentsel dönüşüm projeleri daha bütüncül olan, uzun süreli etkileri göz önünde bulundurarak, yerel halkın fikirlerinin değerlendirilmesini, ekonomik kaygılardan daha çok önemseyen, etkileri tüm kenti kapsayan projelerdir. Proje-site odaklı kentsel dönüşüm projeleri ise dar kapsamlı ve ekonomik kaygılar ile kısa süreli etkiler düşünülerek gerçekleştirilen projelerdir.
- Kentsel yayılmanın önlenebilmesi için neden akıllı büyüme stratejileri kullanılmalı? Kentsel yayılma sürdürülebilir gelişim için olumsuz etkileri olan, verimli arazilerin ve enerjilerin tüketilmesi ile çevresel tahribatı arttıran bir kentsel gelişim profili ortaya çıkarmaktadır. Kompakt kentlerin daha sürdürülebilir kent formu olduğu kanıtlanmıştır ve bunu başarmada kullanılabilecek en uygun planlama yaklaşımı olarak akıllı büyüme stratejileri kullanılabilir. Akıllı büyüme, daha kompakt kentleri oluşturmayı, mevcut yerleşimlerle bütünlük sağlayan gelişimi, karma alan kullanımını,

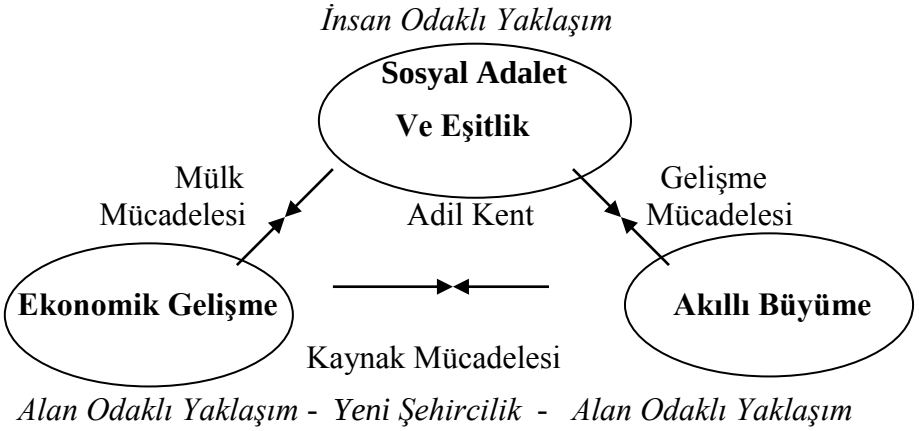
ulaşım seçenekleri ve yürünülebilirlik düzeyini artırmayı, mekân duyarlılığının gözetildiği, adil mahallelerin oluşumunu ve kamu katılımının artırılmasını hedeflemektedir.

- Kentsel dönüşümün kentsel yayılmayı önleyebilmedeki etkinliği nedir?

Kentsel yayılmayı önlemede, kentsel dönüşüm alanları öncelikli olarak ele alındığında yayılma problemi durdurulabilir ya da yavaşlatılabilir. Çünkü, kentsel dönüşüm projeleri, kentlerin zaten önceden yerleşilmiş sorunlu alanlarına odaklanır. Mevcut altyapıdan faydalanılarak kent merkezlerinin canlandırılması ve yeniden gelişimi sağlanabilir.

3. KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN YÖNETİMİ

Campbell'in plancının 'üçgen modeli', ekonomik gelişme, akıllı büyüme ve eşitlik arasındaki dengeyi kurgulayarak, kentsel canlandırmada 'güzel kent' çerçevesini belirtmesi ve yenileşme kavramıyla ilişkilendirmesi açısından önemlidir (Şekil 3.1.). Bu şemada akıllı büyüme politikaları, Yeni Şehircilik standartları ile yerel-geleneksel kent ilkelerinin birleşiminden oluşmaktadır. Gentrification, özellikle alan odaklı, ekonomik gelişme ve akıllı büyüme amaçları ile insan odaklı, sosyal verilerin arasındaki etkileşimi içermektedir. Ekonomik gelişme ve akıllı büyüme, alan odaklı bir yaklaşım olup, sınırlı kaynakların etkili kullanılması, yeniden geliştirme, yayılmayı önleyici ulaşım ve çevresel koruma ile ilişkili bir kavramdır (Larsen, 2005).



Şekil 3.1. Mahalle yenileştirmesinde üçgen şema (Campbell, 1996)

Literatürde, dönüşümün birçok avantajından bahsedilmektedir. Söz konusu süreç, vergileri yeniden düzenler, vergi gelirlerini artırır, yerel işleri artırır, mahalle ve mülkiyet çevresinde olumlu etkiler yapar, mahalle çevresinin düzenlemesinde iletişimi tekrar düzenler, yaya ve kamu ulaşım seçeneklerini artırır, toplum ihtiyaçları için daha iyi önlemleri içerebilir (Congress for The New Urbanism, 2005; Smiley, 2002; Gilder-Busatti, 2007). Akıllı büyümenin en önemli amacı, yapılaşmış alanlarda ve kentten kopmuş alanlarda, yapılaşma yoğunluğunda düzenlemeler ve yeniden gelişmeyi sağlamaktır. Yani en çok kentin mevcut yerleşim alanlarıyla ilgili bir yaklaşım biçimidir. Kentsel dönüşüm projelerinde, planlama çalışmalarında ve katılımın sağlanmasında kullanılabilecek anket ve matrisler ile akıllı büyüme ilkeleri çerçevesinde sürdürülebilir gelişim oluşturmak mümkün olacaktır.

3.1. Kentsel Dönüşümün Yönetimi İçin Kullanılabilecek Göstergeler ve Akıllı Büyüme Matrisi

Kent topluluklarının, gelişme dokularını belirlemek, politika ve düzenlemeleri analiz etmek için sorgulama yolları olarak puan kartları kullanılmaktadır. Çeşitli organizasyon ve belediyeler, kendi politika ve önerilen gelişme projelerini değerlendirmek için bir dizi puanlama kartı oluşturmuşlardır. Bu çaba, mevcut kaynaklara göre; *yerel yönetimler ve toplulukların*, *ABD EPA Gelişme, Toplum ve Çevre Bölümlerinin* ve *ülke genelinde kamuya açık puan kartları ve derecelendirme sistemleri ile benzer puan kartları örneklerinin* toplanıp, arazi kullanım planlaması, gayrimenkul geliştirme, kamu ve özel profesyonellerin yardımı ile oluşturulmuştur. Puan kartları toplum tarafından kullanılabilir genel araçların örnekleridir.

Akıllı büyüme puan kartları toplumumuzdaki herkes için büyüme ve gelişmede fayda sağlamak için en iyi aracı seçmede yardımcı olacaktır. ***Aynı zamanda, mümkün olan en iyi geleceğe yönelik, toplumun ilerlemesini ölçmede yardımcı olmaktadır.*** Puan kartları toplumun en az üç şey yapmasına izin veren temel değerlendirme araçlarıdır.

İlk olarak, belediye ölçekli puan kartları, gelişme ve büyüme dokuları mevcut düzenleme ortamından nasıl etkilenir değerlendirmesinde yardımcı olabilir. Bu düzenleme ortamı genellikle toplumun imar planı veya yönetmeliklerinden gelmektedir. Belediye puan kartları bir topluluğu başkası ile karşılaştırma, oranlama amacı taşımamaktadır. Çünkü bu bilgiler farklı yerlerde farklı şekillerde kullanılabilecektir. Bazı gelişim dokusunu belirlemede mevcut gelişme dokusu ve politikalar yeterli olabilecektir. Akıllı büyüme puan kartları, nasıl yerel toplumun ihtiyaçlarına uyarlanabilir ve kabul edilebilir?

İlk adım, belediye politikalarına veya proje özelliklerine odaklanmak için karar vermektir. Bu karar ise gerekli çeşitli puan kartlarından, yerel koşullara uyacak şekilde adapte edilen bileşenlerin karışımı ve bu kategorideki puan kartlarının incelenmesiyle karar verilir. Geliştiriciler, vatandaş grupları, karar vericiler ve belediye personelinin, projeye girişini yansıtacak şekilde gözden geçirmek için puan kartı taslakları sunulmalıdır. Bu kartlar farklılaştırılabilir ve kullanılabilir. Bir kentin planı, yönetmelikleri ve arazi kullanımı incelenerek tamamlanmış puan kartları değerlendirilebilir. Plan ve yönetmeliklere ek olarak, proje özelinde ve yerel yönetim seviyesinde planlama ve gelişim birimleri ile tartışmaya yönelik soruların anlaşılması

gereklidir. Belediye seviyesinde değerlendirme için kullanılan kaynaklar Çizelge 3.1.'de listelenmiştir.

Çizelge 3.1. Belediye seviyesinde değerlendirme için incelenen kaynaklar

SCORECARD	TEMEL BAŞLIKLAR	SORU VE CEVAPLAR
Vermont Smart Growth Scorecard	-kompakt merkezler, -ulaşım -doğal kaynaklar -açık alanlar -tarımsal alanlar -konut -iş çeşitliliği -kamu katılımı	8 başlıkta değerlendirmeler içermekte ve çoklu seçim soruları ile akıllı büyüme, değişim süreci, dikkat gerektiren sonuçlar oluşturmaktadır
Colorado Smart Growth Scorecard	-kompakt merkezler -ulaşım seçenekleri -ekonomik konut -yürünebilir komşuluklar -doğal varlıklar -iş çeşitliliği -ekonomik analiz -bölgesel işbirliği -mekân duyarlılığı -kamu katılımı	10 başlık içermekte ve çoklu seçim soruları ile akıllı büyüme, değişim süreci, dikkat gerektirme sonuçlarını oluşturmaktadır.
Vision 2020 Smart Growth Audit, Southeastern Massachusetts Smart Growth Audit	-mevcut alanlarda gelişimin desteklenmesi -karma alan kullanımı -kompakt yapılaşma -konut seçenekleri -mekân duyarlı toplumlar -açık ve çevresel alanların korunması -kamu yatırımlarının düzenlenmesi -etkili ekonomik proje kararlarının oluşturulması	8 başlık 48 sorudan oluşmakta. Akıllı büyüme-bazı özellikleriyle akıllı büyüme, akıllı büyümeye odaklı değil sonuçları çıkarmaktadır.
Smart Growth Scorecard: Municipal Review **New Jersey Future: Scorecards**	Yerel planlama profili -mevcut gelişimin yakınında gelişme -konut seçenekleri -karma kullanım -yürünebilirlik -açık alanların korunması -toplum karakterine saygılı tasarım -iş seçenekleri	7 başlık 37 sorudan oluşmaktadır.
Design Principles For Great Places Ecocity Cleveland: Smart Growth	-kentsel yapı -kentsel çevre -kamu mekânları -çekici ticaret -mahalle konutları -iyi yapılaşma -peyzaj	47 soru, mükemmel mahalle, iyi mahalle, yetersiz mahalle, bozulmuş-kötü mahalle sonuçları verilmiştir.
Sglı Policy Audit Sglı Code Audit Smart Growth Leadership Institute: Implementation Assistance	-ulaşım seçenekleri -karma alan kullanımı -konut seçenekleri -yürünebilir mahalleler -toplum katılımı -mekân duyarlı etkileyici topluluklar -ekonomik açıdan güçlü farklı seçenekler -açık alanların korunması -kompakt tasarım -mevcut toplulukların güçlendirilmesi	10 temel başlık, her bölümde 11 soru, müthiş, iyi, zayıf, kötü değerlendirmesini ortaya koymaktadır.

Bu incelemeler sonucunda uzman görüşe sahip çalışanlar ile yapılacak belediye derinlemesine görüşme föyü (bkz. Ek 1.) ve puan kartı (Çizelge 3.2.) derlenerek hazırlanmıştır.

Çizelge 3.2. Belediye seviyesinde derinlemesine görüşme değerlendirme çizelgesi

AKILLI BÜYÜME İLKELERİ	**Akıllı büyüme %100-80**	**Değişim süreci %79-60**	**Hemen müdahale edilmeli %59-**
1. Karma alan kullanımı **1** **2** **3** **4** **5** **Bölüm puanı:**	15-12	11-9	8-5
2. Kompakt tasarım **6** **7** **8** **9** **10** **11** **12** **Bölüm puanı:**	21-16	15-12	11-7
3. Konut seçenekleri **13** **14** **15** **16** **17** **Bölüm puanı:**	15-12	11-9	8-5
4. Yürünebilir topluluklar **18** **19** **20** **21** **22** **Bölüm puanı:**	15-12	11-9	8-5
5. Mekân duyarlılığı **23** **24** **25** **26** **27** **Bölüm puanı:**	15-12	11-9	8-5
6. Doğal kaynak, açık alan ve kültürel değerlerin korunması **28** **29** **30** **31** **32** **33** **34** **Bölüm puanı:**	21-16	15-12	11-7
7. Mevcut altyapı ve gelişime yakınlık **35** **36** **37** **38** **39** **40** **Bölüm puanı:**	18-14	13-10	9-6
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **41** **42** **43** **44** **45** **46** **47** **48** **49** **50** **Bölüm puanı:**	30-24	23-18	17-10
9. Ulaşım seçenekleri **51** **52** **53** **54** **55** **56** **57** **Bölüm puanı:**	21-16	15-12	11-7
10. Kamu katılımı **58** **59** **60** **61** **Bölüm puanı:**	12-9	8-7	7-6
TOPLAM=…	183-147	146-110	108-61

Belediye uzman personeli (planlama ile ilgili) soruları cevaplar ve profesyonel danışman çalışma sürecinde önemlidir. Belediye düzeyinde puan kartları bilinçli ve uzman bir genel kitleye (şehir plancıları ve planlama birimleri) yöneliktir. (akıllı büyüme Ölçütleri, Matrix veya Charlotte, NC Sürdürülebilirlik Endeksi gibi ölçütler, bir projenin toplumun belirtilen büyüme ve kalkınma hedeflerine uygunluğunu belirlemede yardımcı olacaktır.)

Tablolar oluştuktan sonra alanın neye ihtiyacı olduğu ortaya çıkacaktır. Plan ve yönetim altyapı kullanımı açısından verimli olup, kamu ulaşımı ve diğer seçenekler açısından zayıf olup olmadığı, yapılaşmanın yerel mimariye uygun olmasına karşın yaya erişimine uygun olup olmadığı ve akıllı büyümeye ilişkin doğru yönlendirme yeni gelişmede rehber olacaktır (New Jersey, Smart Growth Scorecard Municipal Review, scorecard 2, The Vermont Smart Growth Scorecard Community-Self Assessment Tool, 2000; Colorado Smart Growth Scorecard Community-Self Assessment Tool, 2003; Arizona Smart Growth Scorecard, 2005).

İkincisi, bu puan kartları akıllı büyüme bakış açısıyla, mevcut gelişme dokusunun görünümünü anlamada yardımcı olur (örneğin yapılaşmış çevrede mevcut şartlar nedir?). Bir sorunun açık olması ve toplum tarafından tartışılması önemlidir. Topluluk puan kartı/anketi, Akıllı büyüme politikaları, toplumun önceliklerine ve değerlerine dayalı olmalıdır. Toplum bu değerlendirme araçlarını kullanarak ilk adımda kendi eğitimini sağlayacaktır. Topluluk anketi, mevcut gelişme dokusunun nasıl algılandığı ve o alanın ihtiyacı olan düzenlemelerin neler olduğu ile halk katılımının sağlanma düzeyini belirlemede yardımcı olması açısından önemlidir.

Topluluk seviyesinde değerlendirme için; Saint Louis Üniversitesi, aktif komşuluk kontrol listesi (active neighborhood checklist www.activeliving.org, 2006), UG Green Building Council LEED for Neighborhood Development Pilot (2008), Evansville kenti akıllı büyüme topluluk anketi (City of Evansville Smart Growth Community Survey, 2004), EcoCity Cleveland akıllı büyüme topluluk puan kartı (www.ecocitycleveland.org/smartgrowth/community_scorecard, 2005) ve Armour (2001) kaynakları incelenerek Ek 2' de hazırlanan anket oluşturulmuştur.

Üçüncüsü, projeye özel puan kartları, akıllı büyüme amaçları için kriterleri karşılayan toplumun hedeflerini belirlemeye yardımcı olmaktadır. Yeni projelerde kompaktlık, yoğunluk, yürünebilirlik ve bisiklet kullanımına uygunluk gibi özelliklerin hedeflerini belirlemesinde plan yapıcılara yardımcı olacaktır.

Proje özelindeki puan kartları önerilen gelişimin toplumdaki sosyal, ekonomik, estetik ve çevresel gelişmeleri nasıl etkileyeceğini görmek için kullanılmaktadır. Bu puan kartları, projelerin mevcut ve potansiyel gelişimlerini değerlendirmeye yardımcı olan soru setlerinden oluşmaktadır. Sorular ve cevaplar toplumun gelişim dokularının tartışılmasına ve şekillenmesine yardımcı olmaktadır. Dolayısıyla, hem değerlendirme, hem de eğitim aracıdır. Bu puanlar, toplumun hareketine yardımcı olabilir ve gelişme kararlarının tüm toplumun yararlanabileceği hale getirebilir.

Proje özelinde değerlendirme için kullanılan kaynaklar ve içerikleriyle ilgili bilgiler Çizelde 3.3.'te belirtilmiştir.

Çizelge 3.3. Proje özelinde değerlendirme için incelenen kaynaklar

PUAN KARTLARI	TEMEL BAŞLIKLAR	SORU VE CEVAPLAR
Smart Scorecard For Development Projects **Will Fleissig And Vickie Jacobsen, The Congress For The New Urbanism: Reports**	-Mevcut altyapı ve gelişime yakınlık - karma kullanım ve denge -kompakt yapılaşma -erişilebilirlik ve hareketlilik seçenekleri Toplum bağlamlı site tasarımı -yaya ve otopark bağlantıları -yeniden kullanım ve geliştirme seçeneği -katılım ve tahmin edilebilirlik	67 sorudan oluşan çoklu seçim.
Smart Growth Criteria Matrix **City Of Mobile Planning Department:Urban Development**	-kamu yatırım alanına odaklı konumlanma -karma kullanım -Konut kullanımı -ticaret kullanımı -sokaklar -yapılaşma -site -ulaşıma yakınlık -yaya-bisiklet kullanımı -açık alanlar -çevre	56 soru çoklu seçme, ağırlıklandırma.
Smart Growth Scorecard: Proposed Development **New Jersey Future: Scorecards**	-mevcut gelişim ve altyapının ynında olma -konut seçenekleri -açık alan, tarım alanları ve kritik alanlar -karma kullanım -iş seçenekleri -yürünebilir, yaya odaklı tasarlama - toplum karakterine saygılı tasarım	26 soru, Çoklu seçme, ağırlıklandırma
Maryland Smart Growth Scorecard, 2002 **Maryland Office Of Smart Growth**	-öncelikli yatırım alanları -konum -hizmet sunumu - yoğunluk ve kompaktlık -karma kullanım -konut seçenekleri -ulaşım -yürünebilirlik -toplum karakter ve tasarımı -çevresel koruma -paydaş katılımı -ekonomik gelişme	62 soru, cevaplanmadı, zayıf, orta, iyi, mükemmel
Smart Growth Matrix, 2001 **Transportation, Planning, And Design Department, Austin, TX**	-gelişmenin nerede ve nasıl olacağını belirlemek -yaşam kalitesini artırmak -vergi tabanı geliştirmek	27 soru, çoklu seçme, ağırlıklandırma
Tnd Design Rating System, Version2.2., 2005 **Laurence Aurbach, The Town Paper**	-konut seçenekleri -karma kullanım -iletişim -dışsal bağlantılar -yakınlık -konum -peyzaj -kamu mekânları -mimari estetik	9 ana kategori, ağırlıklandırma
Smart Growth Development Checklist 2004, City Of New Westminster, BC: Planning	-erişilebilirlik -konut seçeneği -kamu kaynaklarının etkili kullanımı -açık ve doğal alanların korunması -karar verme -ulaşım seçenekleri	29 soru, evet-hayır değerlendirme
Charlotte, NC Sustainability Index, 2005, City Of Charlotte Economic Development	-sağlıklı mahalleleri destekleme -kamu kaynaklarını verimli kullanma -yarışmacı ekonomik sınırlar oluşturma -yaşanabilirlik için tasarım sağlama -planlama kapasitesi oluşturma -çevrenin korunması	17 soru, çok iyi, iyi, kötü değerlendirmesi

Projeye özel akıllı büyüme matrisi, önerilen gelişmenin toplumun sosyal, ekonomik ve çevresel amaçları ile karşılaşınca ne kadar iyi bir teklif olduğunu ölçebilecektir. Mevcut düzenleme ve politikalar içinde toplumun istediği mekânların tiplerinin yapılabilir olup olmadığını anlamada kullanılabilirler. Gelişimi etkileyen, mevcut koşulların değerlendirilmesi, büyüme ve gelişmenin topluma en iyi faydayı nasıl sağlayacağını tartışmaya önderlik edebilir. Gelişim ve projeye özel puan kartları yapısal bir standarda göre projeyi değerlendirip diğer projelerle karşılaştırmaya olanak sağlayacaktır.

EPA ve Fon ve Ontario Yönetiminin, Gibson 2001 ve Hardi ve Zdan 1997'nin sürdürülebilirlik ilkeleri birleştirilerek akıllı büyüme ilkeleri oluşturulmuştur. Bu ilkeler doğrultusunda, kontrol listesi (checklist) sistemi kullanılarak akıllı büyümenin ölçümü yapılabilecektir (Martins, 2004).

Bu puan kartları incelendikten sonra projeye özel değerlendirmede kullanılacak olan matris (Çizelge 3.4.) ve puan kartı (Çizelge 3.5.) oluşturulmuştur.

Çizelge 3.4. Akıllı büyüme matrisi

AMAÇ	ELEMANLAR	KRİTERLER	Puan	Ağırlık	Puan
1. Karma alan kullanımını sağlama	**1.Proje karma kullanımlıdır.** (karma kullanım ve çeşitlilik için yerleşmede aktiviteler dengeli dağıtılmalıdır. Otomobil kullanamayanlar için önemlidir.)	4+ kullanım içerir	4	X 3	
		3 kullanım içerir	3		
		2 kullanım içerir	2		
		1 kullanım içerir	1		
	2. Mevcut mahalleye yeni bir gelişme türü sağlama (iş, konut, perakende, eğitim, kültür, vb.)	4 + kullanım eklenmesi	4	X 2	
		3 kullanım eklenmesi	3		
		2 kullanım eklenmesi	2		
		1 kullanım eklenmesi	1		
	3. Mevcut gelişmelerin içerisinde, küçük, dolgu ve tek kullanımlı projeler de 400 m. içinde kullanım çeşitliliği sunar. (Bir yerleşmenin optimum büyüklüğü merkezden itibaren 400 m. yarıçapındaki alandır. Bu uzaklık 5 dakika yürüme mesafesidir. Bu alan yerleşme nüfusunun günlük ihtiyaçlarını yürüme mesafesinde karşılayabileceği alanı ifade eder.)	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
2. Kompakt Tasarımdan Avantaj Sağlama	• **Konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime göre uygun yoğunluktadır.**	Mevcuttan daha yoğun	3	X 2	
		Mevcutla aynı yoğunlukta	2		
		Mevcuttan az yoğun	1		
	• **Proje taban alanı oranını maksimize etmiştir.**	Maksimum	4	X 2	
		%10	3		
		%20	2		
		%30	1		
	3. Proje mevcut alanda yoğunluğu	Evet	2		

	artırıcı yatırımlar içermektedir.	Hayır	1	X 2	
	4.Otopark gereksinimini minimize edilmiştir.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	5.Araç bağımlılığı minimize edilmiştir.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	6. Otopark ya da ulaşım için ayrılan açık alana kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı	%75 den daha fazla	4	X 3	
		%50-75	3		
		%35-49	2		
		%20-34	1		
	7. Yoğunluğu artırmak için yasal teşvikler sunulmuştur.	Evet	2	X2	
		Hayır	1		
	8. Bölgesel ölçekte planlama çalışmaları ile bütünlük taşır.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	9.Potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak projede toplu-taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
3. Farklı konut seçeneklerinin oluşturulması	**1. Plan karma konut tipi getirir, (bahçeli evler, apartman ve üst düzey konutlar vb.)**	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	2. Proje düşük ve orta gelir grubu için ucuz konut stratejilerini içeren planlama, yeni yapılaşma ve rehabilitasyon programları ile desteklenmiştir. Farklı konut fiyat seçenekleri sunmaktadır.	Ortalama gelir oranının %80'ine uygun fiyatlar	2	X 3	
		Ortalama gelir oranının %60'ına ve en az %20'sine uygun fiyatlar	1		
	3. Proje yeni gelişmelerde en az % 15 ucuz konut sunumunu desteklemektedir.	Evet	2	X 2-3	
		Hayır	1		
	4. Konut stoğunda artış olmuştur.	% 100	4	X 2	
		% 50-99	3		
		% 30-49	2		
		Hayır	1		
	5. Bina tür ve stilinde çeşitlilik oluşturulmuş, birden fazla bina tipi ve cephe seçeneği ve parsel büyüklükleri içermektedir.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	6. Halk kooperatiflerine destek verilmiştir.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	7. Konut tipi ve gelir seviyesi bakımından karma bir projedir.	Evet, (Konut tipleri çeşitlilik, yerellik ve geleneksellik içermektedir.)	2	X3	
		Hayır, (çeşitlilik, yerellik ve geleneksellik içermemektedir.)	1		
4. Yürünebilir topluluklar oluşturma	**1. Maksimum yaya hareketi oluşturan (günlük açık saat) sokak düzeyinde aktiviteler sunulmuştur.**	18 saatten daha fazla	4	X 2	
		13-18 saat	3		
		12-17 saat	2		
		8-11 saat	1		
	2. Maksimum yaya hareketi oluşturan sokak düzeyinde aktiviteler sunulmuştur (günlük kullanıcılar, birden çok etkinliklerin tümü için ortalama kullanım).	600 ve daha fazla kullanıcı/gün	4	X 2	
		400-500 kullanıcı/gün	3		
		200-300 kullanıcı/gün	2		
		100 den daha az kullanıcı/gün	1		
	3.Projedeki otoparklar arka caddeden gelişmiş ve yayaların binalara ulaşımında güvenilirliği sağlayacak şekilde konumlanmıştır.	Arka (yer altı) otopark (Yerleşmenin tümüne hizmet eden otopark alanları ile konutlara ve kamusal alanlara hizmet eden otopark alanları dengeli dağıtılmıştır.)	3	X3-2	

		Mevcut yapılaşmış otoparklar kullanılmıştır. (Konutlara ve kamusal alanlara hizmet eden otopark alanlarını önermiştir.)	2		
		Ön parselde otopark (Sadece konut ya da kamusal alanlar içerisinde otopark içermektedir.)	1		
	4.Yakın çevre veya proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık	5 dakikadan daha az	4	**X 1**	
		6-10 dakika	3		
		11-15 dakika	2		
		6-20 dakika	1		
	5. Maksimum yaya konforu için sokak görünümüne yönelik şartlandırmalar	Küçük ölçekli kaldırımların kullanımı	2	**X 2**	
		Yağmurdan koruma-tente varlığı	2		
		Mevcut yaya yollarını korumak veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirmek	2		
		Yaya ölçeğinde aydınlatma sağlama	2		
		Sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi	2		
	6. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmıştır.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	7. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulmuştur.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	8. Engelliler için kaldırımlara, sokaklara, parklara ve diğer kamusal ve özel hizmetlere kolayca ulaşım imkânı sağlanmıştır.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	9.Proje bisiklet, yaya güvenliği ve kaldırımların kentle iyi ilişkili ağlarına sahiptir.	Evet, (Ağ tipleri tanımlanmış, yaya dolaşımı desteklenmiş ve süreklilik sağlanmıştır.)	3	X 3	
		Kısmen (Ağ tipleri tanımlanmış, yaya dolaşımı desteklenmiş ancak süreklilik oluşturmamıştır./Ağ tipleri tanımlanmış, süreklilik oluşturmakta ancak yaya dolaşımı desteklememektedir)	2		
		Hayır, (Ağ tipleri tanımlanmamış yaya dolaşımı desteklenmemiş ve süreklilik sağlamamıştır.)	1		
5. Güçlü mekân hissi olan, özgün, mekâna duyarlı çekici topluluklar oluşturulması	**1.Projede yapılaşma stili mevcut ve istenilen mimari tarzı takip ediyor.**	Evet	2	X 1	
		Hayır	1		
	2.Çevreye uyum (Biçim, bina yükseklikleri sokağın genişliğine göre belirlenmelidir. Cepheler; mimari ifadenin 3 ölçeğine olanak sağlamalıdırlar. Bunlardan ilki, sokakların kamusal karakterini vurgulamak, diğeri yapı adasının içindeki açık mekânların yarı kamusal doğasını yansıtmak, bir diğeri ise patika yollar ve arka bahçeleri ile servis olanaklarını karşılamaktır.)	Uygun ve uyumlu yoğunlaşma	2	X 2	
		Komşu cephelerle uyumlu yükseklik	2		
		Cephe düzenlemeleri	2		
		Bina arkasında düzenlemeler	2		
		Görünen yerlerdeki mekanik ekipmanların (görsel kirlilik oluşturan) arındırılması	2		
	3. Plaza, meydan, park vb. toplum	Evet	2		

	mekânlarını geliştirmiş ya da oluşturmuştur. (Kamusal mekânlar ve binalar topluluk kimliğini temsil eder. Projeler kamusal mekânların hiyerarşisini sağlama ve kamu binalarının konumlarını belirlemek üzere sokak ve yapı adalarını düzenlemelidir.)	Hayır	1	**X 2**	
	4.Sosyal yardım- bakım ve sosyal etkileşim fırsatları oluşturulmuştur	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	5.Kamu açık alanlarına erişilebilirliğin sağlanması	Kentsel mobilyaların sağlanması	2		
		Yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma	2		
		Yapı dışında kamu alanları sağlama	2	**X 2**	
	6. Alandaki Yapıların Konumları (Otomobili yavaşlatmak ve yaya aktiviteleri arttırmak topluluğun karşılıklı ilişkilerini arttıran karşılaşmaları çoğaltır. Ana kurallar, kesişmelerde arabaların hızını yavaşlatmak üzere minimize edilmiş yapı adası kıvrımları, peyzaj düzenlemesi yapılmış refüjler yaya geçişini güvenli hale getiren iki yönlü yollar, kesişmelerde uygun şekilde tasarlanmış kaldırımlar oluşturmasıdır.)	Yaya ağlarına yönlenme	2		
		Araç azaltma olanakları	2		
		Caddelere göre binaların yönlenmesi	2		
		Binaların arka parsellerini otoparklarla beslemek	2	**X 2**	
		% 50 veya daha fazla ön cepheleri sokağa yönlendirme	2		
		Sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler	2		
	7.Kentsel Tasarım Bütünlüğü (Yerleşme bütünlüğünün sağlanması ve kimliğinin oluşturulmasında önemli araçlardan biri de kentsel tasarım modelleridir. Projelerde kentsel tasarım çalışmalarının yapılması uygulamaya yön vermesi açısından oldukça önemlidir.)	Projede ve konut tiplerinde kentsel tasarım modelleri kullanmıştır.	3	**X2**	
		Projede kentsel tasarım modelleri kullanılmış konut tipinde tanımlama yapılmamıştır.	2		
		Hem konut tipinde hem projede kentsel tasarım tanımlaması yapılmamıştır.	1		
	8.Kısa blok uzunluğu oluşturulmuştur	400 m. den daha kısa	4		
		400-500	3		
		501-600	2	**X 1**	
		600 den daha fazla	1		
	9.Mevcut fiziksel dokuda iyileştirici etkisi bulunmaktadır.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	10.Proje genel plan ile uyumludur Geleneksel ve yerel ve doğal özellik içermekte, Geleneksel ve doğal özellik içeren ama yerel özellik içermemekte, Geleneksel ve yerel öz içermeyen fakat doğal özellik içermekte Geleneksel özellik içeren fakat yerel ve doğal özellik içermemekte Geleneksel yerel ve doğal özelliklerden hiçbirini içermemekte	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
6. Açık alanlar, çevresel önemli	**1. Proje kritik çevresel alanlardan sakınmaktadır (havzalar, bozulmamış orman, otlak alanlar, yaban hayatı ve habitatı için kritik alanlar)**	Evet	2	X 3	
anlar ve fariki		Hayır	1		
	2. Projede en az % 30, geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmıştır.	Evet	2	X 1	
		Hayır	1		
	3.Mevcut yapının yıkılması sonucunda	Evet	2	X 2	

	malzemelerin en az % 10'u geri dönüşüm yapılmaktadır. Yeni inşaat, mobilya ve malzemelerde geri dönüşümden artı ürünler kullanılacaktır.	Hayır	1		
	4.Açık alanlar korunmuş, mevcut doğal alanlar restore edilmiştir.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	5. Konut alanlarında min. %25 açık alan oluşturma	Evet	2	X 1	
		Hayır	1		
	6.Ticaret alanlarında min. %15 açık alan oluşturma	Evet	2	X 1	
		Hayır	1		
	7.Proje etrafında ve içinde doğal alanlar oluşturma ve koruma (yeşil alan oluşumunu sağlama)	Her kademede yeşil alanlar yerleşmede dengeli dağıtılmıştır. (Yerleşmenin tümüne hizmet veren ana yeşil alanlar ile konut bahçelerini içermektedir.)	3	X 1	
		Sadece yerleşmenin tümüne hizmet veren ana yeşil alanlar bulunmaktadır.	2		
		Sadece konut bahçelerini içermektedir.	1		
	8.Alanda yerel bitkilendirme kullanılmıştır. (Peyzaj insanın doğa ile ilişkisinden gelen bu malzemeler şehirleşmenin kritik öneme sahip elemanlarıdır. Özel tipte ağaçların seçimi ve yerleştirilme modelleri, ışık, gölge renk manzaralar gibi yeri anlamlı yapan özellikleri tanımlar.)	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	9.Proje yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygundur. (Doğal kaynakları korumasa da daha etkin doğal ısıtma ve soğutma yöntemleri tercih edilmelidir.)	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	10.Proje çevresel etkileri göz önüne alarak doğal çevrenin korunmasına yönelik hedefler içermekte ve doğal kaynaklar üzerindeki gelişme baskısını minimize etmiştir.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	11.Proje mevcut ve tarihi dokuyu tekrar kullanıyor veya rehabilite ediyor.	Evet	2	X 3	
	12. Tarihsel ve mimari açıdan önem taşıyan binaların yeniden kullanımlarını teşvik etmek kredi oluşturulmuştur.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	13. Proje koruma stratejileri ile paralellik göstermektedir.	Evet	2	X 3-2	
		Hayır	1		
7. Gelişimi mevcut yerleşimin yakınında destekleme ve yönlendirme	**1. Proje mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına komşu konumlanmıştır.**	Mevcut hizmetlerden yararlanır	4	X 3	
		400 m. daha az	3		
		400-800 m. arasında	2		
		800 m. den fazla	1		
	2. Proje mevcut gelişime komşu oluşmuştur (kentin gelişme stratejileri ile paralellik).	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	3.Proje plana göre tasarlanmış merkez veya yeniden gelişime ihtiyacı olan alanda tasarlanmıştır. Proje atıl alanları tekrar kullanmaktadır.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	4.Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmuştur.	Evet	2	X 1	
		Hayır	1		

	5.Konut gelişimi için diğer servislere yakınlık	Komşu	4	X 2-3	
		500 m den daha az	3		
		500-800 m arası	2		
		800-1600 m arası	1		
	6.Ticaret gelişimi için diğer servislere yakınlık	Komşu	4	X 2	
		500 m den daha az	3		
		500-800 m arası	2		
		800-1600 m arası	1		
	7.Proje en az üçünün yakınındadır, (konut, restoran, perakende/servis, okul, rekreasyon merkezi ve ofis vb.)	400 m.den daha kısa	5	X 2	
		400-800 m. arasında	4		
		800-1200 m. arasında	3		
		1200-1600 m. arasında	2		
		1600 m.den fazla	1		
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma	**1.Yerel İşlerin Değerini Artırmak**	Yerel yatırımcıları elde tutma	2	X 3	
		Yerel mimarların kullanılması	2		
		Proje yerel ekonomiyi cesaretlendirmeli	2		
	2.Konut ve ticari alanların 800m. Yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararsız (otomobil showroom, metal ve ahşap işleri..) çalışma alanları var mı?	Evet	3	X 2	
		Kısmen	2		
		Hayır	1		
	3.Proje iş/konut dengesini sunar.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	4.Proje toplumun iş edinmesine olumlu katkı sağlar.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	5. Yeniden geliştirmede mülk sahiplerine getirdiği % artış.	% 201 den daha fazla	3	X 2-3	
		% 101-200 arası	2		
		% 0-100arası	1		
	6.Yatırımcı tarafından proje maliyetinin karşılanacağı taahhüt edilen % oranı	% 20 ve daha fazla	3	X 2	
		% 10-20 arası	2		
		% 5-10 arası	1		
	7.Proje uygulamasında kamu-özel ortaklık modelinin kullanılması	% 75 ve üzeri	3	X 2	
		% 50-75	2		
		% 50 ve daha az	1		
	8.Yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilmiştir.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	9.Ekonomik yapıda geliştirici etkisi olmuştur.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
9. Ulaşım seçeneklerinde çeşitlilik oluşturma	**1.Projede araçla yolculuk oranlarını azaltma girişimleri bulunmaktadır. (benzer diğer projelerle karşılaştırıldığında)**	%50 den daha fazla azaltma	4	X 3	
		%35-%50 arası	3		
		%20-34 arası	2		
		%5-19 arası	1		
	2.Yaya aktivitelerini oluşturmak (Yaya ve taşıt yüklerine bağlı olarak farklı sokaklar olmalıdır. Hiçbir şekilde sokak sadece taşıt trafiğine hizmet etmemelidir.)	Toplu taşıma istasyonları ile ilişkili	3	X 2	
		Farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmamış, ama hiyerarşi içerenler	2		
		Farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmamış ve hiyerarşi içermeyenler	1		
	3.Proje çok çeşitli ulaşım erişilebilirliğine sahiptir (otomobil, otobüs, tren, yürüme, bisiklet vb).	4 + tür (otomobil ve yürüme ile birlikte hem toplu taşıma hem de bisiklet sistemi içeren)	3	X 3	
		3 tür (otomobil ve yürüme ile birlikte sadece toplu taşıma içeren)	2		
		2 tür (Sadece otomobil dolaşımı içerenler.)	1		

	4.Proje kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir (otobüs, tren, minübüs).	5 dakikadan daha az (400m den az)	5	X 2	
		6-10 dakika (400-800m)	4		
		11-15 dakika (800-1200 m)	3		
		16-20 dakika(1200-1600 m)	2		
		20 + dakika (1600 m den fazla)	1		
	5.Proje çıkmaz sokak içermeyen ilişkili yol sistemine sahiptir ve mevcut cadde bağlantıları ile ilişki kurularak konumlandırılmıştır. Transit istasyon ile uyumlu. Sokak ağı; yerleşmede yapı alanları ve trafik, birbirine bağlanan yollar sistemi üzerine yapılandırılmalıdır. Çeşitlilik gösteren yerleşme sokakları rahat yaya hareketini ve otomobil hareketini dengeli bir şekilde bir arada sağlamak üzere detaylı bir şekilde tasarlanmalıdır.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	6.Alternatif yaya ve bisiklet erişimi	Kesiksiz ve erişebilir yeşil kuşak	2	X 2	
		Çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlara erişim	2		
		Yaya bağlantıları ve kaldırımlar	2		
	7.Ulaşım türleri için seçenekleri genişletme çalışmaları içermektedir (bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb.).	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
10. Toplum katılımı ve işbirliğini sağlama	**1.Yerel Halk ve mülk sahipleri projeye katılmışlardır.**	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	2.Hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmıştır.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	3.Mülk Sahipleri bilgilendirilmiştir.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	4.Personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmiştir.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	5.Mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları yapılmıştır	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	6.Okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmuştur.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		
	7. Proje sosyo kültürel yapıyı geliştirmeye yönelik öneriler içermektedir.	Evet	2	X 3	
		Hayır	1		
	8.Tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye yansıtılmıştır.	Evet	2	X 2	
		Hayır	1		

Kaynak; Fleissig ve Jacobsen, The Congress For The New Urbanism: Reports; Smart Growth Criteria Matrix City Of Mobile Planning Department: Urban Development; Smart Growth Scorecard: Proposed Development, 2002; New Jersey Future: Scorecards; Maryland Smart Growth Scorecard, 2002; Maryland Office Of Smart Growth; Smart Growth Matrix, 2001; Transportation, Planning, And Design Department, Austin, TX; TND Design Rating System, Version 2.2., 2005; Aurbach, The Town Paper; Smart Growth Development Checklist, 2004; City of New Westminster, BC: Planning; Charlotte, NC Sustainability Index, 2005; http://www.epa.gov/dced/scorecards/project.htm, http://www.azcommerce.com/SmartGrowth/Scorecards/; Martins, 2004).

Belirlenen ağırlıklar projenin temel önceliklerine göre uzman görüş açısından değiştirilebilecektir.

Çizelge 3.5. Proje özelinde değerlendirme puan kartı

AKILLI BÜYÜME İLKELERİ	**Akıllı büyüme düzeyi %100-80**	**Değişim-uyum süreci %79-60**	**Müdahale gerekli %59-**
1. Karma alan kullanımı **1**	24-19	18-14	13-7
Bölüm puanı:			
2. Kompakt tasarım **1 5 6 7 8 9**	54-43	42-32	31-21
Bölüm puanı:			
3. Konut seçenekleri **1 5 6 7**	40-32	31-24	23-18
Bölüm puanı:			
4. Yürünebilir topluluklar **1 5 6 7 8 9**	72-57	56-43	42-28
Bölüm puanı:			
5. Mekân duyarlılığı **1 5 6 7 8 9 10**	88-70	69-52	51-42
Bölüm puanı:			
6. Açık ve kültürel alanların korunması **1 5 6 7 8 9 10 11 12 13**	53-42	41-31	30-26
Bölüm puanı:			
7. Mevcut altyapı ve gelişime yakınlık **1 5 6 7**	56-44	43-33	32-17
Bölüm puanı:			
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 5 6 7 8 9**	64-51	50-38	37-29
Bölüm puanı:			
9. Ulaşım seçenekleri **1 5 6 7**	59-47	46-35	34-21
Bölüm puanı:			
10. Kamu katılımı **1 5 6 7 8**	40-32	31-24	23-20
Bölüm puanı:			
TOPLAM : ……	550-440	439-330	329-229

Akıllı büyüme "puan kartları", kullanıcı-vatandaşlar ve karar vericilere akıllı büyüme kriterleri açısından geliştirilme önerileri ve belediyelere planlamada değerlendirme için yardımcı olacaktır. Bu puan kartlarının kullanımı kolaydır ve yaşanılan yerde akıllı büyüme için güçlü ve zayıf yönlerin belirlenmesine yardımcı olabilir. Bu liste önerilen gelişmenin kendi topluluklarındaki durumunu

değerlendirebilmede ve ön girişimlerde kullanılacak ilkelerin belirlenmesinde önemlidir. Bu puan cetveli, gelişimin tüm tiplerini ve mahalleleri değerlendirmede kullanılabilir. Seçilmiş mahallelerdeki uygulanan ilkelerle, mahallenin iyi tanımlanmış olup olmadığına karar verilebilir.

3.2. Kentsel Dönüşümün Yönetilmesinde Akıllı Büyüme Politikalarının Kullanılması ve Türk Planlama Sisteminde Uygulanabilirliğinin İrdelenmesi

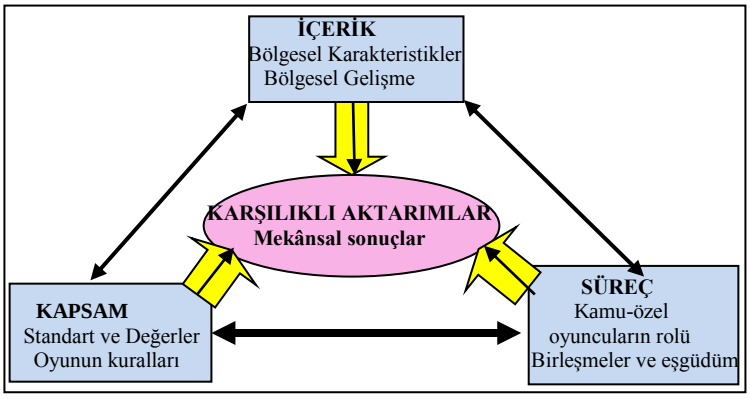
Kapsamlı planlama 20. yüzyıl boyunca planlama pratiğinin odağında yer almıştır. Kapsamlı planın kökenleri daha da eskilere, Avrupa'da Hausman'ın Paris planı ve Ildefons Cerda'nın Barselona Planı ya da ABD Güzel Kent hareketlerine dayanmaktadır. Bahsedilen planlarda kentin estetik ve işlevsel yönleri öncelikli olarak ele alınmış ve mimari tasarım ile daha iyi estetiğin elde edileceği görüşü paylaşılmıştır (Erkut, 2006).

1950'li yıllardan sonra kentsel yenileme, ekspres yol yapımı, savaş sonrası artan nüfusun yerleşimi için metropoliten gelişme konularına bağlı olarak planlamaya verilen önem de artış göstermiştir. Kapsamlı plan II. Dünya Savaşı sonrası hız kazanan kentsel gelişme ve nüfus sonucu 1950'lerde, katılımcı planlama ve savunucu planlama yaklaşımları da bu dönemlerde ortaya çıkmıştır. Bahsedilen dönemlerde planlama ekolojik, ekonomik kontrol aracı, daha iyi mühendislik teknikleri ve radikal politikaların ifadesi olarak görülmüştür. Planlama özünde elitist bir eylem olarak varlığını sürdürmüş, planlar uzmanlar tarafından toplum liderlerinin uygulaması için fiziksel tasarım ya da kentin yeniden geliştirilmesi için karar alma araçları mantığıyla oluşturulmuştur. 1960'larda planlama sosyal ve çevresel sorunlara çözüm getirmesi amacıyla uygulanmıştır. Planlamanın ilgi alanları, çevresel değerlerin korunması ve büyüme yönetimi gibi konular olmuştur. 1970'lerde planlama anlayışlarında sosyal yaklaşımlarının kentlerde yaşanan büyüme ve değişim dinamiklerine çözüm getirmekte yetersiz olduğu düşünülmüş ve yapısal planlama yaklaşımı geliştirilmiştir (Erkut, 2006). 1970'lerde ekonomide yaşanan krizle birlikte, gelişmiş ülkeler üretimde yeni teknolojilerle yeniden yapılanma sürecine girmişler ve bilişim teknolojilerindeki gelişmeler, giderek artan iletişim olanakları ile sermaye ve mal akımlarının küresel boyuta taşınmasına neden olmuştur (Eraydın, 2008). Yerleşme yapısındaki değişme, dolayısıyla planlamanın çözmek durumunda kaldığı sorunlar da nitelik değiştirmektedir. 1980'lerden sonra küreselleşmenin etkisiyle ulusal sınırların yok olmaya başlaması,

sermayenin uluslararasılaşması, özel sektörün öneminin artmasıyla devletin rolünün azalması, temsili demokrasinin yerini çoğulcu ve katılımcı demokrasinin alması, yerelin ön plana çıkması ve bireyselliğe, insan haklarına verilen öncelikler gibi değişimler planlama anlayışının da önemli dönüşümler geçirmesine sebep olmuştur. 1960'ların elitist ve teknisist planlama anlayışı yerini sivil toplum merkezli, tartışma ve karşılıklı uzlaşmaya dayanan, işbirliği yapıcı planlama anlayışlarına bırakmıştır (Ergin, 2005). Tüm bu yaşananlar geleceğin planlanmaya eklemlenmesini sağlamıştır (Albrects, 2006). Bu planlama anlayışları bağlamında stratejik planlama anlayışı önem kazanmaktadır (Tekeli, 2004).

Akıllı büyüme kavramının stratejik mekânsal planlama ile ilişkili olduğu ve birbirini destekleyici süreçler barındırdığını belirten çalışmalar yeni yeni oluşmaya başlamıştır (Janssen-Jansen, 2004; Knaap ve ark., 2007).

Stratejik mekânsal planlamanın özelliklerini benimseyen uygulama politikaları olarak akıllı büyüme mevzuatı Amerika'da, Florida, California ve Oregon gibi birçok bölgede uyarlanmaya başlamıştır. Akıllı büyüme, Avrupa tarzı planlamaya eğilimi olan, büyümenin kontrol politikalarıdır (Needham ve Faludi, 1999; Janssen-Jansen, 2004). Akıllı büyüme, yenilikçi stratejik planlama düşüncesini sağlayabilecek bir yaklaşım olarak görülmektedir. Burada yenilikçi akıllı büyüme planlama stratejisinin üç boyutu vardır. Bunlar kısaca, planlamanın içeriği (geliştirici ve koruyucu planlama), planlamanın kapsamı (koordine edici planlama) ve planlama süreci (müzakere edici planlama) olarak özetlenebilir (Şekil 3.2.).



Şekil 3.2. Planlamanın boyutları (Janssen-Jansen 2004).

Richardson ve ark. (2002), APA (2002) ve Janssen-Jansen'a (2004), göre akıllı büyüme stratejileri 9C'den; oluşmaktadır. Bunlar, kapsamlılık (***comprehensiveness)***, istikrar-tutarlılık (***consistency)***, zararlı olan birşeyin yayılmasını durdurma, kontrol

altında tutma (***c****ontainment*), bir biçimi, kullanımı veya süreci başka bir biçime, kullanıma veya sürece dönüştürme (***c****onversion)*, eş zamanlılık (***c****oncurrency*), insanları bir şeye ikna etmek adına onlara teklif edilen ödül, kazanç (***c****arrots),* koordinasyon, eşgüdüm etkili ve organize olarak bir arada iş yapmak (***c****oordination*), olumlu sonuçları olan işbirliği (***c****ooperation)* ve bir şey üretmek adına başkalarıyla beraber çalışmadır (***c****ollaboration*).

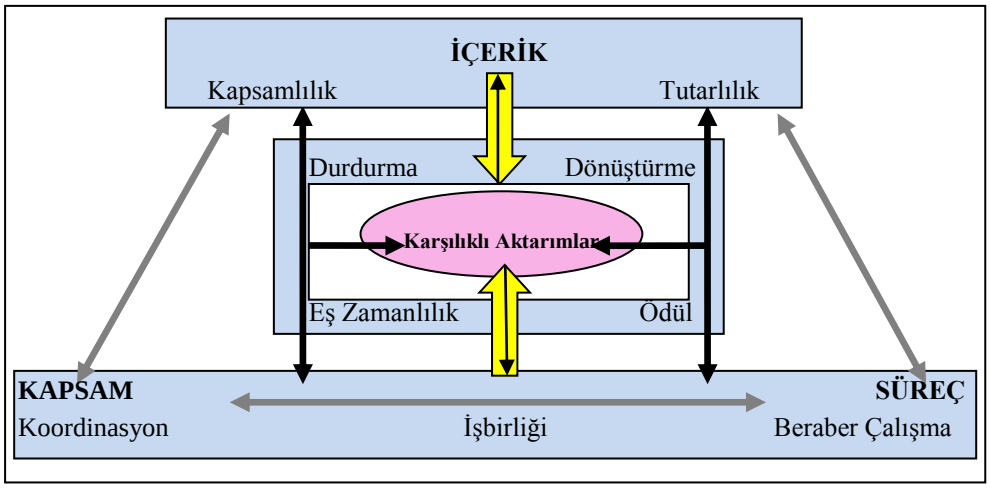
Koordinasyon, işbirliği ve beraber çalışma, 'kapsam ve süreç prensipleri' ile alakalıdır. Durdurma, dönüştürme ve ödül, 'bağlayıcı prensipler' ile ilgilidir. Bu bağlayıcı prensipler, genellikle belirli mekânsal sonuçların (karşılıklı alışverişlerin gerçekleşmesi için bir zorlayıcı unsur olarak kullanılır) müzakereler yoluyla neler olacağı ortaya çıkartılır ve yapılan iş bir yönüyle 'içerik' konusuna dâhildir (Janssen-jansen, 2004).

Akıllı büyüme yerel girişimleri bir şemsiye altına alan, kapsamlı devlet düzeyinde planlama fonksiyonuna sahiptir. Planlar diğer bölgesel planlarla yatayda olduğu kadar düşeyde de ilgili kapsamlı olmalıdır. İstikrarlılığı sağlamak için yerel ve merkezi yönetimler arasında koordinasyon gereklidir. Sadece yönetim birimleri arasındaki işbirliği değil, piyasa ve sivil toplum arasında bölgesel bağlılık olmalıdır. Akıllı büyüme tüm bölgesel oyuncular, hem özel hem de kamu arasında birlikte çalışma gerektirmektedir. Bu işbirliği, yerel oyuncular arasındaki mevcut yarışmayı dengeli hale getirebilecektir. Beraber çalışmanın gerçekleşebilmesi ve akıllı büyümenin rehberliği için 4 uygulama prensibi önemli rol oynar. Bunlar; durdurma (containment), eşzamanlılık (concurrency), dönüştürme (conversion) ve ödüldür (carrots). ***Durdurma,*** kentlerin büyüme sınırlarını kurmayı ve büyüme alanları dışında gelişmeyi önleme ve kentsel büyüme sınırları içinde gelişmesini belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu sınırlar yerleşik olmayan alanlarda veya yerleşik alanların içinde çizilmiş olabilir. Bir bölgenin sürekli olarak büyümesinde en kritik faktör, ***eş zamanlılık*** prensibidir. Bu prensip, bir eksikliğin olduğu bir bölgede, o eksiklik giderilmeden aynı anda orada yeni gelişmelere izin verilmemesi konusuyla ilgilidir. Örneğin, bir bölgede altyapı eksikliği gibi temel bir sorun var ise, öncelik bu eksikliğin giderilmesine verilir, daha sonra diğer gelişmelere sıra gelir (Janssen-jansen, 2004). Eşzamanlılık prensibi, önerilen gelişmenin başka bir bölgeye kaydırılması, önerilen gelişmenin tartışılarak mutabık kalındığı ölçüde kalitesinin arttırılması ve istenmeyen bazı gelişmelerin bazı bölgelere verdiği zararların giderilmesinde kullanılabilir. ***Dönüştürme*** prensibi, uzun vadeli ekolojik ve ekonomik hedeflere ulaşmada bir araçtır. Örneğin korunması gerekli hassas alanlar, kentsel

yayılmadan etkilenmesin diye devredilebilir yapılaşma hakkı sistemi yardımıyla, koruma altına alınır ve yeni gelişmeler başka uygun alanlara yönlendirilir. Yeşil için kırmızı (Red for gren) yaklaşımı dönüşüm için ilginç bir örnektir. Büyük yeşil alanların yeni gayrimenkul yatırımlarından elde edilen gelir ile fonlanmasıdır. Bir kent içinde veya çevresinde büyük açık yeşil alanlar oluşturulmak isteniyor ancak bunun için kaynak bulunamıyorsa, yerel veya bölgesel yönetimler, o kentte veya bölgede yapılan her yeni gayrimenkul geliştirme projesinden elde edilen kazançtan belli bir kesinti yapıp, bu kesintileri bir fonda toplamaktadırlar. Toplanan para, yeni yeşil alanların oluşturulması için kullanılmaktadır (http://www.pbl.nl/en/publications/2005/Nature Balance2005-RedForGreen.html, erişim 2010).

Yönlendirme politikası-ödül (carrots): girişimciler ve onların tercih ettikleri gelişmeleri, yayılmayı önleyici olarak basit kullanımlar yerine karma kullanımı özendirici şekilde teşvik etmek olarak tanımlanmaktadır (Janssen-jansen, 2004).

Bu bilgiler paralelinde akıllı büyümeye ilişkin model Janssen-Jansen (2004) tarafından aşağıdaki gibi şematize edilmiştir (Şekil 3.3.) .



Şekil 3.3. Akıllı büyüme modeli (Janssen-Jansen, 2004)

Şemadan da açıkça görülebileceği gibi akıllı büyüme uygulamaları planlama sisteminde yenilikçi düzenlemeler gerektirmektedir. Bu dokuz ilke akıllı büyüme stratejisinin nihai hedefe ulaşmasında katkıda bulunur. Çeşitli devlet kurumları, özel oyuncular ve toplumsal ortaklar, alanın elde edeceği değere kadar birçok uzun vadeli bölgesel karşılıklı aktarımlar oluşturmaktadır. Yerleşmeler veya topluluklar sahip oldukları birtakım hakları, başkalarına devretmekte ve bu fedakârlıkları karşılığında

bölge içinde yeni haklar ve kazanımlar elde ederek, bölgenin iç düzeninin sağlanmasına, çatışmaların azalmasına ve uyumun artmasına katkıda bulunur (Janssen-jansen, 2004).

Akıllı büyüme ilkeleri ve uygulama araç ve tekniklerinin irdelenmesinin ardından Türkiye'deki mekânsal planlama sisteminin kısa bir değerlendirilmesi yapılarak, akıllı büyüme yaklaşımının kabul edilebilirliği ***kurumsal kapasite, finansal olanaklar, yatırımcı davranışları, koruma-yenileme orijinli mekânsal planlama, birlikler arasında koordinasyon-işbirliği düzeyi, sosyal etkileşim, yönetim teşviki ve plan esnekliği açısından*** ele alınmıştır.

Türk planlama sisteminde, pek çok yenilik kurumsal ve hukuksal düzenlemeleri tamamlanmadan yürürlüğe girmiştir. Doğal olarak bu durum, planların başarılarını ve niteliğini etkilemekte ve planlama açısından en önemli tehditlerden birisini oluşturmaktadır Stratejik planlama kavramının planlama pratiği içerisine girmesi de toplumu hazırlıksız yakalamıştır (Kentleşme Şurası, 2009).

Türk planlama sistemini olumsuz yönde etkileyen diğer benzer tehditler ise şunlardır:

• Planlamanın istenilen düzeyde gelenekselleşememesi.

• Kötü uygulamalar ve çıkar söylentileri nedeni ile kamuoyunda planlamaya olan güven ve saygının giderek azalması, mekânsal planlamanın yerel siyasilerin elinde etkin bir araç, güç kullanma ve çıkar sağlama aracı olarak değerlendirilmesi.

• Hızla değişen gelişmelerin takip edilmesinde gecikmeler ve güçlükler.

• Gerekli yasal ve kurumsal düzenlemelerin zamanında ve istenilen biçimde yapılamaması.

Türkiye'de, mekânsal planlama süreçlerinin, imar planı üretme süreciyle giderek özdeşleşmiş olması, bu imar planlarının niteliğinin ise yerleşimlerin özgün koşullarına, doğal ve kültürel değerlere, doğal afet ve yerleşme risklerine duyarlı olmaması, giderek doğal peyzajın bozulmasına, kültürel değerlerin yok olmasına, yerleşmelerin kimliksizleşmesine, yerel halkın yaşadıkları çevreye yabancılaşmasına neden olmaktadır. Türkiye'de planlama ve yapılaşmayı ilgilendiren mevzuat son derece geniş bir alanı kapsayan, çok çeşitli konuları içine alan bir ilgi ve çalışma alanını ifade etmektedir. 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu ile planlama, plan uygulama ve yapılaşmaya dair yetki görev ve sorumlulukların yerel yönetimler eliyle kullanımı öngörülmüştür. Günümüz planlama pratiğinde, İmar mevzuatının başlıca uygulama araçları, İmar Programları, Kamulaştırma ve 3194 sayılı İmar Kanunu'nun

18. maddesiyle belirlenen ‘arazi ve arsa düzenlemesi’ işlemidir ve bu düzenlemeler kente özgün çözümler üretmede yetersizdir (Kentleşme Şurası, 2009).

Tüm bu olumsuzluklara karşın, Türkiye mekânsal planlama sistemi aşağıdaki güçlü yanlara da sahiptir:

• Önemli bir “plan envanteri” bulunmaktadır. Mekânsal sorunlara ilişkin pek çok saptama yapılmış, sorunların çıkış noktaları belirlenmiştir.

• Planlamayı ve uygulamayı gerçekleştirecek “kurumsal/yönetsel” yapıların varlığı ve düzenlemelerin belirli bir olgunluğa erişmiş olması bir kazançtır.

• Mekânsal planlama sistemi önemli bir yasal envantere sahiptir. Bunların iyi uygulamalar için düzenlenmesi gerekmektedir.

• Planlama eğitimi veren nitelikli kurumların, akademik çalışma ve görüşlerin varlığı da önemli bir üstünlüktür (Kentleşme Şurası, 2009).

Finansal olanaklar ve yatırımcı davranışları; akıllı büyüme genel yaklaşım olarak mevcut yerleşimlerde gelişimi düzenlemeyi benimsediği için, zaten var olan altyapının kullanılmasını ve geliştirilmesini gerektirmektedir. Ayrıca çevre kalitesi için önerileri de uzun dönemde etkileriyle kent halkının yararına olacak bir planlama yaklaşımıdır. Bu nedenle ilave finansal yatırımlar getirmeyecek, önceki bölümde belirtilen akıllı büyümenin uygulanmasında finansal anlamda kullanılacak araçlar ile de planlamada yenilikçi bir uygulama sağlayabileceği açıktır. Ayrıca, oluşturulan kentsel dönüşüm projelerine ve uygulamalarına yönelik, kamu-özel-sivil toplum birlikteliğinin sağlanması fikrinde, özel yatırımları o bölgeye çekerek ve bir takım vergi indirimi ya da teşviklerle kamu harcamalarını azaltıcı, çeşitli ortaklıklar oluşturma şeklinde finansal çözümler getirmektedir. Bu haliyle finansal olanaklar açısından bir problem oluşturması beklenmemektedir.

Yasal anlamda düzenleme çalışmaları ve koruma-yenileme orijinli mekânsal planlama konuları gelişim göstermiştir. Türkiye’de stratejik mekânsal planlamaya yönelik üst ölçekten başlamak üzere her ölçek planlamada benimsenmesi sağlanmış, kültürel değerlerin korunmasına öncelik verilmiş, kentlerde problemli alanların yeniden kentsel hayata katılabilmeleri için de yenileme-dönüşüm projeleri ile sorunların çözülmesine yönelik uygulamalar yapılmaya başlanmıştır (Kentleşme Şurası, 2009). Akıllı büyümeye uygun gelişimi sağlayabilecek, kentsel bölge sınırları içinde doğal ve kültürel değerlerin, korunması ve geliştirilmesine ilişkin öncelikli stratejilerin geliştirilmesi, özellikle toplumda ve ilgili kurumlarda koruma bilincinin ve sorumluluğunun oluşturulmasına yönelik stratejilerin oluşturulması ve yeni uygulama

araçlarının geliştirilmesi yönünde yapılan çalışmalar da düzenleme açısından olumlu adımlar olarak söylenebilir.

Ayrıca, akıllı büyüme araç ve tekniklerinden kentsel büyüme sınırları, yeşil altyapı planlaması, devredilebilir yapılaşma hakları, çevresel alanlarda yapılaşma, teşvik tabanlı (toplum tabanlı) doğal arazi koruması, geliştirme ve koruma irtifak hakkı satın alma, ada ya da bölge bazında yapılaşma ile ilgili olarak düzenlemelerin gündeme gelmeye başladığı gözlemlenmektedir.

Türkiye'de, *arazi ve arsa düzenlemeleri bağlamında* değer esaslı terk oranlarının belirlenmesi, imar hakkı transferi vb.; *vergilendirme bağlamında* değer artışı esaslı vergilendirme, ekonomik değer kayıplarının telafisi, teşvik edici vergi muafiyetleri, finansman araçları oluşturma vb.; *riskleri azaltma bağlamında,* bina güçlendirme kredi destekleri, deprem sigortalı yapılarda vergi indirimi gibi çok farklı kanallarda yeni uygulama araçları benimsenmeye başlamıştır (Kentleşme Şurası, 2009).

Akıllı büyüme araçlarının kullanımına yönelik değerlendirmenin ardından, akıllı büyüme modelinin gerektirdiği 9 ilke açısından uyarlanabilirlik incelenecektir.

Birlikler arasında koordinasyon düzeyi ve sosyal etkileşim açısından, Türk planlama sisteminde, halk katılımının önemi gündemdedir. Buna yönelik projeler üretilmekte, plan başarısının katılımla gerçekleşeceği inancı oluşmuş ve kamu, özel ve sivil toplum örgütleriyle yerel halk katılımının birlikte oluşturulduğu modeller kullanılmaya başlamıştır (Kentleşme Şurası, 2009). Bu noktada akıllı büyümenin koordinasyon, işbirliği ve birlikte çalışma ilkeleri Türk planlama sistemine uyarlamada bir takım düzenlemelerle oluşturulabilecektir.

Yönetim teşviki; durdurma ile ilgili olabilecek çevresel hassas duyarlı alanlarda düzenlemeler olup, kentsel yayılmayı önlemeye yeterli düzeyde değildir. Türk planlama sistemi güncel yaklaşımlar çerçevesinde sıkça dönüşüm (conversion) yaşamaktadır . Şu an yapılan uygulamalar insanları ikna etmeye yetecek düzeyde bir ödül, yönlendirme politikası içermemektedir. Türk planlama sisteminde, geleneksel planlama yaklaşımının olumsuz etkilerinin ardından mekânsal stratejik planlama önceliğinde kapsamlı planlama bakış açısı ve planlarda istikrar olması zorunlu ilkeler haline gelmiştir (Kentleşme Şurası, 2009).

Bu incelemelerle, planlamanın içeriği (bölgesel özellikler, geliştirici, koruyucu planlama), kapsamı (kurum ve oyuncuların pozisyonu, koordine edici planlama) ve süreci (katılımcı, kapsamlı planlama) açısından Türk planlama sisteminin akıllı büyüme modeline ilişkin düzenlemeleri uygulamaya koyabileceği söylenebilir.

Aslında, Türk planlama yazınında, bu ilkelerin birçoğu konuşulmasına rağmen henüz pratiğe oturtulduğu söylenemez. Dolayısıyla bazı planlama unsurlarını dâhil ederek akıllı büyüme ölçütlerine uygun bir gelişme sağlanabilir. Bu unsurlar şöyle sıralanabilir:

Karakteristik 1: Birçok belediyenin işbirliği ile bölgesel planlamanın sağlanması gereklidir.

Yerel ve ulusal kent ve bölge planlama, bölgesel seviye ile yer değiştirmektedir. Her bölge oyuncusu kendi sorumluluğunu bilmekte, yerel yönetim birimleri, bölgesel özellikli temalarda yerel birliklerle birlikte çalışmaktadır. Zorunluluk ve yatırımlar, işbirliğini değiştirir ve mekânsal planlama yerel işbirliklerinin, desteklenmesini gerektirir. Akıllı büyüme ilkelerinden koordinasyon, işbirliği ve birlikte çalışmanın birarada olmasının önemi, bölgede kalitenin sağlanması için bölgesel oyuncular, politikacılar ve paydaşlarla, plancıların bir arada olmasını gerektirir. Bölgesel oyuncular gelişimi değiştirebilir, önemli teşvik ve finansal destekler problemleri ortadan kaldırabilecektir. Ayrıca, mekânsal planlama da yerel işbirliklerinin bölgesel oyuncular tarafından desteklenmesini gerektirir (Janssen-jansen 2004). Türkiye'de bu süreç etkin bir şekilde planlama yaklaşımına girmeye başlamıştır. Kaynak aktarımı, kısmen olmakla birlikte beklenilen seviyede değildir. Şu anda stratejik planlama çalışmaları kapsamında ele alınmaktadır. Türkiye'de bu sürecin oluşabilmesi için, gelişimi aktarmak ve bölgesel-yerel oyuncuları projeye dâhil etmede, yerel yönetimler için özerklik ve işbirliği gereklidir ve bu kurumlarımızda henüz tam oluşturulamamıştır.

Karakteristik 2: Ekonomi, altyapı ve yaşam kalitesi boyutları arasında karşılıklı aktarımlar oluşturmak, mekânsal sonuçları değerlendirmek gereklidir.

Uzun süreli stratejilerde, bölgesel özellikli üç boyut (ekonomi, altyapı ve yaşam kalitesi boyutları) arasında, bir anlaşma sağlamak için eldeki bir kazançtan/ avantajdan vazgeçmek, böylece bir başka kazanç/avantaj elde etmek üzere karşılıklı aktarımlar söz konusudur. Bu karşılıklı aktarımlar içerisinde üç unsur öne çıkmaktadır (Janssen-jansen, 2004):

a- Sosyal ve kültürel çevrenin özümsendiği ekonomi içinde insan kaynağı, gayrimenkul yatırım ve altyapıyı optimize etme,

b- Trafik ve iletişim teknolojilerini içeren altyapı oluşturma,

c- Yaşam kalitesini sağlama.

Bunların birinin olması yeterli değil, hepsinin birlikte eşgüdümlü olması ve kalitenin sağlanması için de bölgesel oyuncular, politikacılar ve paydaşlarla plancıların

bir arada olması gerekmektedir. Kapsamlılık ve tutarlılılığın, planlamanın içeriğinde barındırması gerekli temel unsur olduğu gözönünde bulundurulmalıdır. Türk planlama sisteminde öncelikle ekonomik yapı göz önünde bulundurulurken, altyapı ve yaşam kalitesi ikinci planda kalmaktadır. Bu da planların tutarsız olmalarına ve tamamlanamamalarına sebep olmaktadır (Janssen-jansen 2004).

Hem karşılıklı aktarımların zorunlu hale getirebilmesinde, hem de bölgesel oyuncuların gelecek odaklı düşünmelerini gerçekleştirebilmelerinde, *dönüştürme, eşzamanlılık ve ödül/kazanç* ilkeleri kullanılabilir.

Karakteristik 3: Uzun süreli ve gelecek orijinli politikalar üretilmelidir.

Akıllı büyüme uzun vadeli çözümler getirir (en az 5 sene). Uzun vadeli çözümler, alanda gelişmeyi sağlamak için operasyonel ve finansal taahhütler içermelidir. Gelişmeden kazanılacak faydalar ile öncelikli finansal taahhütlerin ve ödeme planlarının oluşturulması, *eş zamanlılık, durdurma, dönüştürme ve ödül* ilkeleri benimsenerek sağlanır (Janssen-jansen, 2004). Türkiye'de yapılmış planlardan çok azı olduğu şekliyle uygulanmıştır, çünkü finansal nitelikleri eksik kalmıştır. Planlamanın finansal boyutuna ilişkin kalıcı çözüm önerileri geliştirilmelidir.

Karakteristik 4: Zorunlulukların görüşülmesi gereklidir.

Strateji oluşturma, planlama ve uygulama, demokratik, kamusal politik bir ortamda kamu ve özel sektör arasındaki müzakere ile başarılabilecektir. Uzmanlık, yerine uzun vadede bölge için önceliklere ve katkılarına göre hangi kişi ve kuruluşların katılacağını müzakere süreciyle tanımlamak gereklidir. Yönetimin gerçeklik ve politika ile ilgili bu odağı kendiliğinden piyasa ile ilgili araçlar anlamına gelir. Gayrimenkul, altyapı ve inşaat sektörleri, bir arazi kullanım planlamasında piyasa şartlarını nasıl sağlayacağını belirlemek açısından önemlidir. Stratejik planlamada arsa sahibinin yaklaşımı önemlidir (Janssen-jansen, 2004). Türk planlama sisteminde karşılıklı aktarımları başarmak önemli değildir. Müzakereci bir sistem söz konusudur. Bu süreçte, piyasa ile ilgili araçlar *(ödül-eş zamanlılık- etki ücreti muafiyeti ve dönüştürme)* kullanılabilir.

Bu incelemeler, akıllı büyüme politikasının Türk Planlama sistemiyle kısmen farklılıklar gösterdiğini ortaya koymuştur. Türkiye'de akıllı büyüme için bazı ilginç öğrenme noktaları çıkabilir ve gelişme odaklı planlama stratejilerine sonuç olabilir.

Kurumsal kapasite, mekânsal planlama sistemindeki olumsuzlukların ortadan kaldırılması ve kurumlar arası işbirliğini sağlama konusundaki çabalar dikkat çekicidir. Stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde kurumların, planlama kademelenmesinin,

hukuksal düzenlemelerin oluşturulmaya çalışıldığı bir dönem yaşanmaktadır (Kentleşme Şurası, 2009). Ancak, planlama sisteminin kurumsal kapasitesi yerel seviyelerde de düzenleme gerektirebilir.

İşbirliği, yerel yöneticilerin kendi gelişimlerini kendi kapsamlarında yönlendirmelerini sağlar, kendi konularında içerik açısından birleşecek bölgesel oyuncular, özel ve kamu girişimlerini birlikte sağlayarak akıllı büyümeyi oluşturabilecektir. İşbirliği oluşturmada, kalkınma ajansları genellikle bölgesel oyuncularını yönlendirme ve bir araya getirmede yardımcı olabilir. Planlar uzun süreli düşünceden uzaktır ve anlaşmalar için çerçevelerden çok, gelecek senaryoları gibi görünmektedir. Stratejik mekânsal planlama, gelecek özel çözümler için esnek-acil durum çözümleri ve planlama modülasyonu içermelidir. Akıllı büyümeye rehberlik amaçlanmalıdır. Daha çok uygulamaya yönelik araçların *–durdurma, dönüştürme ve ödül-* rolü vardır. Özellikle değerli alanlarda, durdurma uygulanarak gelişmelerin dışında bırakabilir. Kentsel ve kent dışı alan kullanımlarının daha istenilen bölünmesini başarmak için savunmasız alanlardaki sorunlu gelişim hakları, gelişimi kabul edebilecek alanlara aktarılabilir. Eş zamanlılık, finansal uygulama kararlarını oluşturmak için gerekli uzun süreli uygulamalarda zorunlu hale getirilmelidir. Etki ücretleri ve eşzamanlı gereksinimler, devredilebilir yapılaşma hakları gibi rehber araçlar kullanılabilir. Demokratik ve müzakereci katılım modelini oluşturmak için planlama yenilikçi araçlar gerektirir, temsilcileri, halk ve sivil toplum örgütlerini, içeren bir kurgulanma oluşturulmalıdır (Janssen-jansen, 2004).

Tüm bu sonuçları sağlayan daha çok çalışmaya ihtiyaç vardır ve planlama için bu yeni modelin doğru olduğunu ve bunun kabul edilebilir fikirlerini benimsenebileceği varsayabilir. Ancak bazı önerilerin pratikte direnç bulacağı da kabul edilmelidir. Her problem farklı seviyelerde (yerel, kent-bölge-yönetimsel veya bir koridor-altyapı gelişimi gibi) işbirliği gerektirir (Janssen-jansen, 2004). Üst düzey yönetim birimleri ve merkezi yönetim ödül (carrot) ile yerel işbirliklerini destekleyerek akıllı büyümeyi sağlamak için rehber gelişim oluşturabilir. Bu yolla, daha kalite odaklı-stratejik yaklaşıma odaklı-gelişme planlaması olan ‘akıllı büyüme’ başarılabilir.

3.2. Bölüm Sonucu

Kavramsal incelemelerden hareketle, çalışmayı yönlendiren soruların cevaplarına ilişkin ortaya konulan sonuçlar değerlendirildiğinde, kentsel dönüşümün

yönetilebilmesi ve kentsel gelişimi yönlendirebilmesinde akıllı büyüme stratejilerinin nasıl kullanılabileceği sorusu, oluşturulan belediye seviyesinde değerlendirme için derinlemesine görüşme föyü, topluluk anket soruları ve proje özelindeki akıllı büyüme matrisleri vasıtasıyla cevaplanabilmiştir.

- Akıllı büyüme stratejileri, Türk planlama pratiğinde, mekânsal stratejik planlama çerçevesi ile uyumlu, uygulanabilir bir yaklaşım mıdır? Bu tip bir büyümeyi nasıl başaracağız?

Akıllı büyüme stratejik planlamanın yenilikçi/buluşçu yaklaşımı olarak ele alınabilir. Türkiye'de de stratejik planlama her ölçekte benimsenmiş ve uygulamaya konulmaya başlamıştır. Akıllı büyüme, Türk planlama mevzuatı içerisindeki uygulama araçlarına çok geniş bir boyut katabilecek önemli uygulama araç ve teknikleri içermektedir. Uzun süreli ve gelecek orijinli gelişimin, bölgesel işbirliğinin, ekonomi, altyapı ve yaşam kalitesi boyutları arasında değiş tokuşların ve zorunlulukların sağlanmasının ön plana alındığı, geniş kapsamlı, geliştirici-koruyucu ve müzakereci düzenlemeler ile akıllı büyüme sürdürülebilir gelişimi sağlamak için rehber olarak kullanılabilecektir.

4. ALAN ARAŞTIRMASI, SONUÇLARI VE TARTIŞMA

Tezin kurgusu içinde, bu bölümde alan çalışmasında kullanılan yöntem ve elde edilen sonuçlar aktarılacaktır.

4.1. Alan Araştırmasının Yöntemi

Alan araştırmasında metodoloji olarak tanımlayıcı bir araştırma süreci benimsenmiş ve ayrıca istatistiki analizler yapılmıştır.

Alan çalışması, 4 anahtar teknik içermektedir.

1. ***Alan çalışmalarının gözlemlenmesi ve alan çalışmalarına ilişkin veri toplama:*** alan araştırmasına ilişkin bilgi, harita, rapor, proje, görsel malzeme vb. dokümanlar, TÜİK, Konya Büyükşehir Belediyesi Kent Bilgi Sistemi, Konya Büyükşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü, Meram, Selçuklu ve Karatay Belediyesi İmar Müdürlükleri, Kudeb ve internet taramaları ve yerinde inceleme ile elde edilmiştir.

2. Alana ilişkin verilerin analizi:

✓ Konya kentinin yayılma durumu, Smart Growth BC'den faydalanılarak belirlenen, kentsel form, yaşanabilirlik ve ekonomik canlılık göstergeleri çerçevesinde; kısaca değerlendirilmiştir.

✓ Konya kentinin planlama çalışmaları, kentsel dönüşüm süreci açısından incelenmiştir.

✓ Konya kentindeki kentsel dönüşüm projelerini tanımlamak için; ***dönüşüm alan büyüklüğü, yasal dayanağı, gelişim durumu (uygulaması tamamlanmış, planı bitmiş uygulaması devam eden, plan çalışmaları devam eden), fonksiyon değişimi*** (şemalarla birlikte) ele alınmış; daha sonra ***aktörleri, ekonomik, çevresel ve toplumsal hedefleri, kamu destek mekanizmaları ve zaman*** açısından değerlendirilerek, alan odaklı ve proje odaklı olmalarına göre gruplanmıştır.

✓ Tezin kurgusu içinde, sürdürülebilir kentsel yenileşme açısından tercih edilen, Konya kenti alan odaklı dönüşüm proje örnekleri ile alan çalışması yapılmıştır.

3. ***Planlamaya katılan kişilerle-belediyedeki planlama uzmanlarıyla derinlemesine görüşme ve kentsel dönüşüm alanlarında yaşayan toplulukla anket uygulaması:***

✓ ***Belediye seviyesinde değerlendirme için derinlemesine görüşme föyünün tasarımı:*** Kentsel dönüşümde, akıllı büyüme ilkelerini değerlendirmek amacıyla

öncelikle belediye seviyesinde derinlemesine görüşme yapılmıştır. Derinlemesine görüşme föyü, 61 sorudan oluşmakta ve karma alan kullanımı, kompakt tasarım, konut seçenekleri, yürünebilir topluluklar, mekân duyarlılığı, açık ve kültürel alanların korunması, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık, ulaşım seçenekleri, adil-çekici mahalleler oluşturma ve kamu katılımı başlıkları altında 3-1 (3.iyi, 2.orta, 1.kötü) değerlendirme aralığında hazırlanmıştır. Çalışma sürecinde, 4 imar müdürü, 5 şehir plancısı, 1 eski belediye başkanı, 1 büyükşehir belediyesi imar komisyonu üyesi, 1 büyükşehir belediyesi genel sekreter yardımcısı-şehir plancısı olmak üzere 11 uzman ile derinlemesine görüşme yapılmıştır.

Derinlemesine görüşme, ortalama (mean value) ile yüzde değerler bakımından değerlendirilerek, Konya Belediye planlama çalışmalarının akıllı büyüme yaklaşımına göre bulunduğu durum ortaya konulmuştur.

✓ ***Topluluk anket formunun tasarımı:*** anket 49 sorudan oluşmaktadır. Anket formu diğer benzer bölgeler, mesleki deneyim, alan araştırması ve yerinde gözlem yapılan araştırmalar ile akıllı büyümeyi ölçme amacıyla topluluk fikirlerinin, isteklerinin belirlenmesi için literatür çalışmasından faydalanılarak hazırlanan anket çalışmalarının incelenmesi ile hazırlanmıştır. Anket, kentsel dönüşüm ve akıllı büyüme ilkelerine yönelik kullanıcıların bakışını ölçmek için uygulanmıştır. Kişisel bilgiler (cinsiyet, yaş, eğitim, aile büyüklüğü, meslek, gelir düzeyi, araç sahipliği, konut sahipliği vb.) ve "*Karma Alan Kullanımı"*, "*Konut Seçenekleri, Yürünebilir Topluluklar ve Ulaşım Seçenekleri"*, "*Doğal ve Tarihi Çevre Koruma"* ile "*Kamu Katılımı"* olmak üzere dört bölümden oluşmaktadır. Anket tasarımında, 5'li likert ölçeği (1. kesinlikle katılıyorum/yeterli, 2. katılıyorum/yeterli, 3. katılmıyorum/yetersiz, 4. kesinlikle katılmıyorum/yetersiz, 5. kararsızım/fikrim yok) kullanılmıştır.

Akıllı büyüme ilkelerinin ölçümü için alan araştırmasının değerlendirilmesinde ayrı ayrı akıllı büyümenin temel ilkelerine yönelik sorular gruplandırılmış ve her grubun toplanabilirlik analizi[1] ile (olumlu-olumsuz-fikrim yok/kararsızım düzeylerinde) değerlendirmeleri yapılmıştır.

Bu çalışmada, anketler tabakalı örneklemede 0.05 örneklem hatasında 6 tabakada (Kule-Site ve çevresi, Çaybaşı Mahallesi, Sekiz Mahalle, Meram Et Kombinası ve çevresi, Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi, Yeni Adliye ve çevresi) toplamda 260 kişiye uygulanmıştır (Çizelge 4.1.). Anket için toplam

[1] *Toplanabilirlik analizi, gruplar arasında belirli bir farkın olup olmadığının varyans analizi ile test edilerek, grupların güvenilirliğinin değerlendirilmesidir (Kayri, 2009; Ferguson, 1981).*

450 haneye gidilmiş, ancak 260 hanede anket yapılabilmiştir. Denekler rastgele örneklem methodu ile seçilmiştir. Sanayi bölgesinde konut bulunmadığı için anket uygulaması yapılmamış ve Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj çevresinde de ticaret birimleri ile toplam 30 anket uygulaması daha yapılmıştır. Anket değerlendirme yönteminde ortalama değer (mean value) kullanılmıştır. İstatistiksel testlerde anlam seviyesi α=0.05 olarak alınmış ve analizlerde SPSS 15 istatistik paket programı kullanılmıştır. Anketin güvenilirlik[2] analizinde Cronbach'ın α katsayısı[3] 0.733 olarak elde edilmiştir

Çizelge 4.1. Çalışma alanları örneklem büyüklüğü ve anket sayıları

Çalışma Alanları	Hane Sayıları	Örneklem Büyüklüğü	Yapılan Anket Sayısı
Kule-Site	**2096**	22	20
Et Balık ve Çevresi	**1256**	14	30
Sekiz Mahalle	**14343**	151	150
Çaybaşı	**1149**	12	20
Mevlana Kültür Merkezi Çevresi	**231**	2	20
Adliye ve Çevresi	**1203**	13	20
Karatay Belediyesi ve Çevresi	-	-	30
Toplam	**20278**	**214**	**290**

4. ***Son olarak da, Konya kenti örneklem*** (Kule-Site ve çevresi, Karatay Kent merkezi ve Eski Garaj, Çaybaşı Mahallesi, Sekiz Mahalle, Meram Et Kombinası ve çevresi, Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi, Yeni Adliye ve çevresi) ***alanlarında, yabancı ülke örneklerinin incelenmesi ile oluşturulan akıllı büyüme matrisinin değerlendirilmesi yapılmıştır.*** Alan çalışmasında ele alınan örnekler, tezin kavramsal yapısı doğrultusunda ele alınan "akıllı büyüme ilkeleri" ve "sürdürülebilir kentsel yenileşme ilkeleri" ile oluşturulan matrisle değerlendirilmiştir.

Matriste yer alan akıllı büyüme ilkeleri aşağıdaki gibidir:

1. Karma alan kullanımı,
2. Kompakt yapı ve gelişim fırsatlarını değerlendirme,
3. Konut edinim fırsatları ve seçim şansını artırmak,
4. Yürünebilir komşuluk üniteleri oluşturma,

[2] *Güvenilirlik, test ölçümlerinin tutarlılığı ve tekrarlanabilirliğidir (Crocker ve Algina, 1986).*

[3] *Cronbach alfa katsayısı, ölçekte yer alan k maddenin varyansları toplamının genel varyansa oranlanması ile bulunan bir ağırlıklı standart değişim ortalamasıdır. 0,6O ≤ α < 0,80 ise ölçek oldukça güvenilirdir (Özdamar, 2002).*

5. Güçlü mekân hissi olan, özgün, mekâna duyarlılığı yakalamış çekici mahallelerin oluşturulması,
6. Açık alanların, tarım arazilerinin, doğal güzelliklerin, önemli doğal alanların, tarihi ve kültürel değerlerin korunması,
7. Mevcut yerleşimlere doğru gelişmeyi destekleme ve yönlendirme,
8. Ulaşım seçeneklerinde çeşitlilik oluşturma,
9. Gelişim kararlarının önceden tahmin edilebilir, daha adil ve makul maliyetli bir hale getirilmesi
10. Gelişme kararlarında toplum ve diğer paydaşlar arasındaki işbirliğini güçlendirme.

✓ ***Belediye seviyesinde derinlemesine görüşme, topluluk anketi ve proje özelindeki değerlendirmelerde;*** New Jersey Future, belediye seviyesi için akıllı büyüme puan kartı, Vermont topluluk değerlendirme aracı, akıllı büyüme puan kartı, 2000, Eko-kent Cleveland akıllı büyüme aracı, Colorado, Massachussetts, Arizona akıllı büyüme puan kartları (SEMassachussetts.org:Vision2020; http://www.epa.gov; http://www.azcommerce.com/SmartGrowth/Scorecards/FAQs.htm; http://www.smart growthgateway.org/howsmart.shtml; http://www.nbwctp.org/resources/community_go alsscorecard.pdf; http://www.epa.gov/dced/scorecards/VTscorecardvtfonsprawl.pdf; http://www.epa.gov/dced/scorecards/Colorado_Scorecard.pdf; http://www.epa.gov/ smart growth/scorecard/proposed developments.pdf, erişim, 2009) kaynaklarına dayalı olarak belirlenen;

- % 100-80 arası akıllı büyüme seviyesinde,
- % 79-60 akıllı büyüme uyum sürecinde kalma,
- % 59-0 arası hemen müdahale edilmesi gerekli seviye

değerlendirme ölçeği olarak kullanılmış ve öneriler bu doğrultuda geliştirilmiştir.

✓ Sonuçta yapılan alan araştırması ile elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

4.2. Konya Kenti, Kentsel Gelişim ve Yayılma Durumunun İncelenmesi

Konya, 2010 yılı itibariyle nüfusu 1 milyonu aşmış durumda olan metropoliten merkez niteliğinde bir kenttir (Çizelge 4.2.). Son yıllarda sanayileşmede hız kazanması nedeniyle hızlı büyüme yaşayan bir merkezdir.

Çizelge 4.2. Konya kenti nüfus gelişimi (TÜİK, 2010).

Yıllar	Nüfus	Yıllık artış hızı
1960	119841	
1965	157934	0,057
1970	200466	0,049
1975	246727	0,043
1980	329139	0,059
1985	439181	0,059
1990	513346	0,036
1997	702842	0,044
2000	830796	0,034
2008	980973	0,015
2009	1.003.373	0,020

Çizelge 4.3. Konya kenti nüfusa ilişkin göstergeler (TÜİK, 2000 yılı nüfus sayım sonuçları)

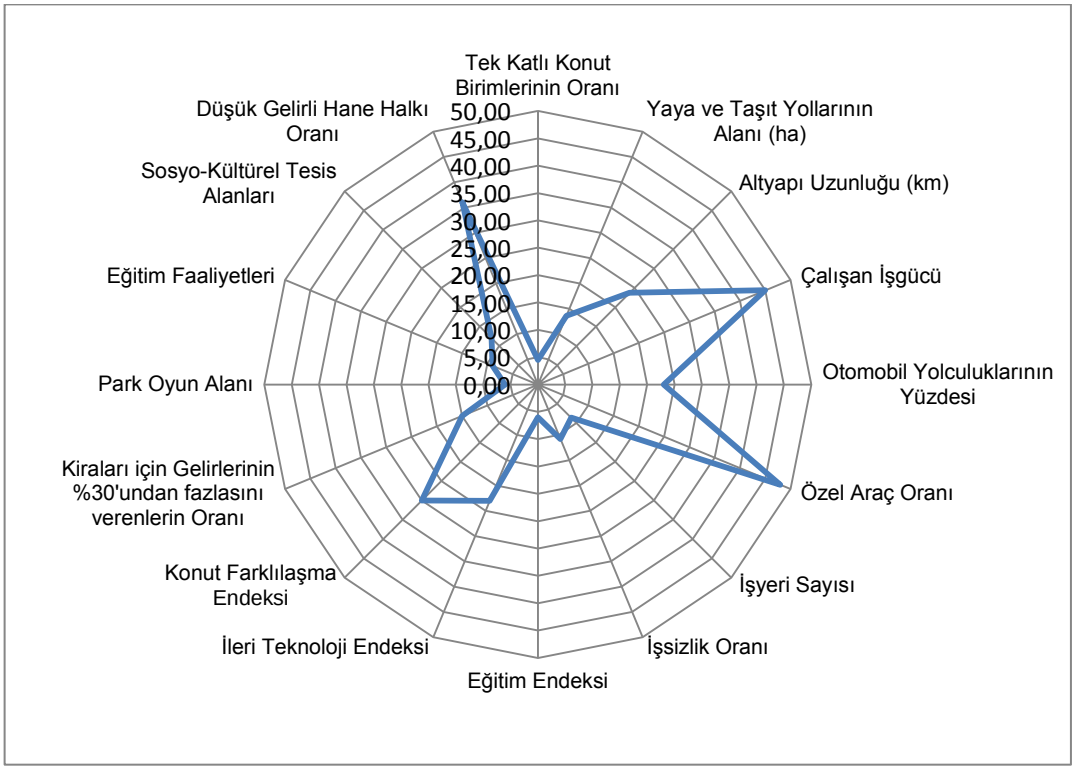
Sosyo-ekonomik göstergeler	Değer
Nüfus	830796 kişi
Şehirleşme oranı	% 89,39
Nüfus artış hızı	% 34,03
Nüfus yoğunluğu	136 k/ha
Nüfus bağımlılık oranı	% 54,67
Ortalama hanehalkı büyüklüğü	4,43kişi
İşsizlik oranı	% 10,82
Okur-yazar oranı	% 92,09
Fert başına genel bütçe geliri	167554 TL.
Vergi gelirinin ülke içindeki payı	% 0,65

Konya kent merkezine ilişkin temel nüfus göstergeleri Çizelge 4.3.'te belirtilmektedir. Yerleşik alan yaklaşık 40000 ha'dır ve bu alanda 325517 adet konut bulunmaktadır. Konuta sahip olmayan hane halkı oranı 2008 yılı verilerine göre % 33,82'dir. Yeni yapılan konutlarda, hane başına ortalama konut büyüklüğü 150 m^2 civarındadır. Hâlihazır durum, Konya için çok yaygın bir yerleşme tablosu, bir başka deyişle, kişi başına arsa alanı açısından oldukça yüksek bir yerleşme standardı ortaya koymaktadır. Kişi başına düşen kentsel alan yaklaşık olarak 400 m^2'dir. Şu haliyle yerleşime açılan alanlar mevcut nüfusun iki katına kadar yetebilecek bir alan genişliğini göstermektedir.

Konya kentine ilişkin kentsel form, ekonomik canlılık ve yaşam kalitesi göstergeleri itibariyle elde edilebilen veriler çerçevesinde oluşturulan değerlendirmeler aşağıdadır (Şekil 4.1., Çizelge 4.4.).

Çizelge 4.4. Konya kenti yayılma incelemesi (Büyükşehir Belediyesi, Kent Bilgi Sistem Müdürlüğü'nden alınan verilere dayalı olarak hazırlanmıştır, 2010).

	Göstergeler	**Yüzde cinsinden değeri**	**Birim Değer**
1	Tek Katlı Konut Birimlerinin Oranı	4,50	(650 ha)
2	Yaya ve Taşıt Yollarının Alanı (ha)	13,60	(5440 ha)
3	Altyapı Uzunluğu (km)	23,74	(9498 km)
4	Çalışan İşgücü	45,00	
5	Otomobil Yolculuklarının Yüzdesi	23,00	(25700219 km)
6	Özel Araç Oranı	48,00	(140000 özel araç)
7	İşyeri Sayısı	8,60	(84440)
8	İşsizlik Oranı	10,82	-
9	Eğitim Endeksi	6,00	(üniversite mezun oranı)
10	İleri Teknoloji Endeksi	23,00	-
12	Konut Farklılaşma Endeksi	30,00	-
13	Kiraları için gelirlerinin % 30'undan fazlasını verenlerin oranı	15,00	(% 33,82 kiracı oranı içinden)
14	Park Oyun Alanı	6,00	(2500 ha)
15	Eğitim Faaliyetleri	9,00	(9350 ha)
16	Sosyo-Kültürel Tesis Alanları	12,00	(5092 ha)
17	Düşük Gelirli Hane Halkı Oranı	36,00	-



Şekil 4.1. Smart Growth BC (2004)'den yararlanılarak geliştirilen göstergeler doğrultusunda Konya kentinin yayılma irdelemesi

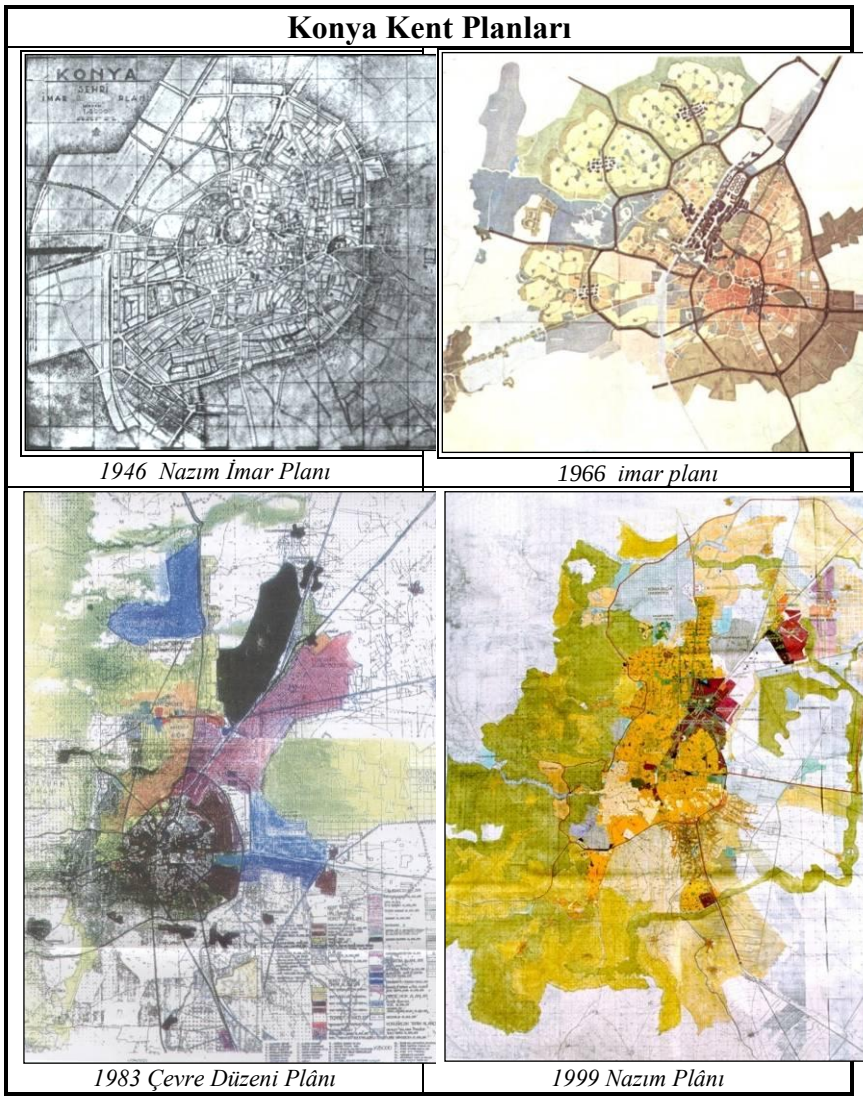
Konya kenti için kentsel yayılmaya ilişkin, kısa değerlendirmede Smart Growth BC'de belirtilen; kent merkezi için ortalama iş yolculuklarının uzunluğu, konut için gelirlerinin % 30'undan fazlasını verenlerin oranı, kütüphane-kitap birimleri, sanat galerisi ve ilgili işletmeler, üst düzey restoran sayısı, 1966'dan önceki konut stoğu,

konut yapılaşma oranı, merkezi hükümetin iş oluşumunu destekleme oranı, kültürel yaratıcılık düzeyi, danışman firmalara ilişkin detay bilgilerle ilgili çalışmalar yeterli düzeyde olmaması sebebiyle değerlendirmeye alınamamıştır.

Ancak, elde edilen bilgiler paralelinde, Konya kenti için kentsel form göstergeleri incelendiğinde, tek katlı konut alanının azlığı olumlu iken, araçla yolculuk ve altyapıya ayrılan alan oranlarında yayılmayı tetikleyici değerler dikkat çekicidir. Ekonomik canlılık göstergelerinde, işyeri sayısı ve eğitim endeksindeki düşük değerler dikkat gerektirecek alanlardır. Konya kent merkezi yaşam kalitesi bakımından elde edilebilen göstergelere göre yetersiz bir noktada bulunmaktadır. Ancak, belirlenebilen 17 göstergeye bakılarak, Konya kentinin yayılma ile karşı karşıya olduğu ve bunu önlemede ve sürdürülebilir gelişimi sağlamada mevcut kent merkezinin ve çevresinde geliştirilecek projelerin akıllı büyüme ilkeleriyle geliştirilmesinin önemi bir kat daha artmaktadır.

4.3. Konya Kenti Planlama Sürecinde Kentsel Dönüşüm

Bu bölümde, kentsel dönüşümde yaşanan sürecin Konya kenti üzerindeki etkileri Konya kenti planlama süreci bağlamında incelenmiştir (Çizelge 4.5., 4.6.) . Konya kenti için ilk imar planı Asım Kömürcüoğlu tarafından 1946 yılında yapılmıştır. Bu planda kentin yerleşme bölgeleri, Alâeddin tepesinin doğu ve güneyine yayılmış, kentin batısındaki istasyon bölgesi civarında yeni yerleşme alanları oluşturulmuş ve istasyon caddesi yeni gelişme aksı olarak tanımlanarak gelişme yönü batı olarak belirlenmiştir (Kömürcüoğlu, 1947). Yeni yerleşme bölgeleri dönemin "*güzel kent*" akımını yansıtan ızgara ulaşım sistemine sahip bahçeli yapılar şeklinde düzenlenmiştir. Geleneksel yerleşme bölgesindeki organik kent dokusu yerini birbirini dik kesen kafes biçimindeki dokuya bırakmıştır. Bu planla, dönüşüme batılı değerlerin benimsenmesi adına gerçekleştirilen bir modernleşme projesinin mekâna yerleşmesi anlamı yüklenmektedir (Şahin, 2006). Planda sanayi alanı için kentin güneybatısında demiryolunun yanında bir alan ayrılmış, ticaret alanları ise Alâeddin-Mevlana aksında yoğunlaşmıştır. Kentte açık yeşil alan ihtiyacının karşılanması için fuar ve stadyum alanları önerilmiştir. Bugünkü Askeri hastane ve devlet hastanesinin kararları da bu plan döneminde alınmıştır. Temel felsefe olarak kentin yerleşme alanları açısından dağınıklığı giderilmeye çalışılmış, yerleşik alanlar yeniden düzenlenerek korunmuştur (Şekil 4.2.).



Şekil 4.2. Konya kenti planlama çalışmaları (Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi)

1950'lere gelindiğinde ekonomide liberalleşme politikaları ile 'yeni imar hareketleri' gündeme gelmiş ve 'kentsel yenileme' uygulamaları başlamıştır. Bu dönemde, Konya'da eski kent dokusunun yer yer yıkılarak apartmanlaşma eğiliminin yaşanmaya başladığı görülmektedir.

Konya kentinde kırdan kente göç ile birlikte, hızlı nüfus artışına bağlı olarak artan konut ihtiyacını karşılamak için revizyon-ilave özelliğinde 1954 yılında Ferzan Baydar-Lale Baydar tarafından ikinci plan hazırlanmıştır. 1946'da batı olarak belirlenmiş olan kentin gelişme yönü, kuzeybatı ve güneybatı yönlerine doğru genişletilmiş, ticaret alanları batı ve güneye kaydırılmış, 1946'da kuzeybatıda önerilen konut alanları, konut, ticaret ve yönetim merkezine dönüştürülmüştür. Ayrıca Konya kentinin şimdi eski garaj olarak bilinen ilk otogar alanı kentin güneydoğusuna önerilmiştir (Öncü, 2001).

1960-70'li yıllara gelindiğinde kırsal alanlardan kente göçü tüm hızıyla devam ederken sosyal ağırlıklı projeler gündeme gelmiştir. Göç olgusuna paralel olarak artan sanayileşme ile ilk iki plan döneminde kentsel gelişme yönünün batıdan çok güney ve güneydoğuya doğru dağınık bir gelişim oluşturmuş olması ve artan ihtiyaçlar karşısında yetersiz kalmasından dolayı yeni bir plan gereksinimi oluşmuştur. İller bankasınca açılan yarışma sonucu, Konya'nın 1966 nazım imar planı, Yavuz Taşçı-Haluk Berksan ikilisine verilmiştir (Şekil 4.2.). Üçüncü plân döneminde kentsel gelişme yönü olarak, kuzey ve batı bölgeleri seçilmiş, kentin güney kesiminde yer alan tarım toprakları ve doğu bölgesinde yer alan Aslım Bataklığı bölgesi kentsel gelişmede birer doğal eşik olmuştur. Doğal yapı özellikleri plan yapısını etkileyen önemli bir faktör olmuştur. Konut gelişimi demiryolunun doğu ve batısında önerilmiştir. Nalçacı Caddesinin açılma kararı bu süreçte alınmış, Meram Yolu, Sille Yolunun kuzey ve güneyindeki alanlar konut alanları olarak belirlenmiştir. Mevcut merkezin kuzeybatısında modern ikinci bir yönetim ve ticaret merkezi önerilmiştir. Alâeddin Caddesinden başlayarak Fuar alanıyla devam eden, öneri üniversite alanını birbirine bağlayan yeşil kuşak kararı alınmıştır. Bu yeşil kuşak, plan değişiklikleriyle yüksek ticaret ve yoğun konut bölgesine dönüştürülmüştür. Kentin batı bölgesinde, kuzeyde sanayi alanından başlayan üniversite alanıyla bütünleşen doğuda ise Ankara-İstanbul, Adana-Ereğli ve Karaman Yollarını birleştiren bir çevre yolu önerilmiştir. Mevcut sanayi alanlarının gelişimini tamamlamasıyla yeni sanayi alanları ve kent için kuzeyde yeni otogar alanı önerilmiştir (Taşçı, 1967).

1980'ler ve sonrası kentsel dönüşüm uygulamaları ve yerelleşme açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. Öncelikle 3194 sayılı İmar Kanunu ile planlama yetkilerinin belediyelere devredilmesi ile bütün büyük kentlerde kapsamlı planlama ve imar hareketleri başlamıştır. Bu faaliyetlerin içerisinde önemli kentsel dönüşüm projeleri gündeme gelmiştir.

Konya kentinde mevcut planın yetersiz kalması ihtiyaçlara cevap veremez hale gelmesi nedeniyle 1983 yılında Yavuz Taşçı tarafından Çevre Düzeni Planı hazırlanmıştır (Şekil 4.2.). 1974 yılında 4 nolu Gecekondu Önleme Bölgesinin ve OSB'nin önerilmesi bölgede yeni çekim merkezi oluşturmuştur. Kent otogar, sanayi, 1 ve 4 nolu Gecekondu Önleme Bölgeleri ile kuzeye doğru lineer bir gelişme göstermiştir. Kuzeyde 5 nolu Gecekondu Önleme Bölgesi (Bosna-Hersek Mah.) ile OSB, Tümosan, Şeker Fabrikası da bu plan döneminde önerilmiştir. 1983 planı Büyükşehir öncesi durumu yansıtan bir planlama anlayışına sahiptir. Bunun en belirgin özelliği yeni bir alt

merkez oluşturma çabası gösterilebilir. 1979'da üniversitenin yerinin kararlaştırılmış olunması da kuzeye gelişimi desteklemiştir (Şekil 4.2.).

Çizelge 4.5. Konya kenti planlama çalışmalarının gelişim yönü, kentsel gelişime ve kentsel dönüşüme etkisi bağlamında özetlenmesi

Planlar	Plan yürütücüleri	Planla önerilen gelişim yönü	Planın kent gelişimine etkisi	Planın kentsel dönüşüm sürecine etkisi
1946 nazım Plan	Asım Kömürcüoğlu	Yerleşim alanları alaaddin tepesinin batı ve güneyine yayılmış ve yeni gelişimler batıda yer almıştır.	Geleneksel yerleşme bölgesindeki organik kent dokusu yerini birbirini dik kesen kafes biçimindeki dokuya bırakmıştır.	Dönüşüme batılı değerlerin benimsenmesi adına gerçekleştirilen bir modernleşme projesinin mekâna yerleşmesi anlamı yüklenmiştir
1954 nazım imar planı revizyon	Ferzan Baydar Lale Baydar	Kent kuzeybatı ve güneybatı yönlerinde gelişme göstermiştir.	Eski kent dokusunun yer yer yıkılarak apartmanlaşma eğiliminin yaşanmaya başladığı görülmektedir.	Yeni imar hareketleri gündeme gelmiş ve kentsel yenileme uygulamaları başlamıştır
1966 nazım plan	Yavuz Taşçı Haluk Berksan	Kuzey ve güneye doğru gelişim önerilmiştir.	Yeni gelişme alanlarının oluşturulması	Göç olgusu GÖB lerin oluşumuna öncülük etmiş, kent dışına gelişme başlamıştır.
1983 çevre düzeni planı	Yavuz Taşçı	Kuzeye doğru lineer bir gelişim önerilmiştir.	Tarım alanlarında yerleşimlerin ortaya çıkması, tarım alanlarını tehlikeye sokmuş	Kapsamlı planlama ve imar hareketleri başlamıştır. Çeperlerde gelişme hızlanmıştır.
1999 nazım plan	Yavuz Taşçı	Kuzey ve kuzeydoğuda yüksek yoğunluk güney ve güneydoğuda düşük yoğunluklu yerleşim alanları kararlaştırılmıştır	Kentsel sınırların genişlediği, uygulamada parçacı ve nitelikten çok niceliğe önem veren projelerle karşılaşılmıştır	Piyasa merkezli gelişme stratejisi doğrultusunda parçacı plan değişiklikleri yaygınlaşmaya başlamıştır. Kent merkezinde köhne alanlar oluşmuştur.

1990'larda yerel yönetimlere ayrılan kaynakların yetersizliği ve mülkiyet sorunları nedeniyle kentsel dönüşüm projelerinin uygulanmasında başarılı olunamamıştır. Gecekondu alanlarında uygulanan imar aflarıyla mülkiyet dokusu karmaşıklaşmış, merkezi yönetimden aktarılan kaynaklar sadece olağan hizmetleri karşılamaya yeter hale gelmiştir. Ancak, kentsel dönüşümün gerekliliği fikri tüm kesimlerce benimsenmiştir. Bu doğrultuda kimi zaman rant kaygılarını kimi zaman da estetik kaygıları yansıtsa da kentsel dönüşüm bütün belediyelerde kavram olarak yerini almıştır (Şahin, 2006). Ancak uygulamada parçacı ve nitelikten çok niceliğe önem veren projelerle karşılaşılmıştır. Konya kenti bu süreçten derinlemesine etkilenerek, piyasa merkezli gelişme stratejisi doğrultusunda parçacı plan değişiklikleri yaygınlaşmaya başlamıştır.

1983 planı sonrasında tarım alanlarında yerleşimlerin ortaya çıkması, tarım alanlarını tehlikeye sokmuş, bu alanların denetim altına alınması gereğinden yola

çıkılarak 1999 yılı ÇDP planı Yavuz Taşçı tarafından hazırlanmıştır (Şekil 4.2.). Mevcut boş arazilerin dalga dalga kentsel fonksiyonlara açılması ve yeniden dönüşmesi salgın bir hastalığa benzemektedir. Bu hastalığın yaygınlık kazanması, beraberinde kentsel hizmetlerin maliyetlerinde bir artışa neden olduğu gibi kirlilik, trafik ve tarımsal alanların hızla kaybolmasından kaynaklanan etkileriyle çevreyi son derece olumsuz etkilemektedir.

1983 planından sonra ilçe belediyeleri kendi sınırları içinde sanayi bölgeleri oluşturmak istemiş ve plan sınırı dışına çıkılmıştır. Kuzey ve kuzeydoğuda yüksek yoğunluklu, güney ve güneydoğuda düşük yoğunluklu yerleşim alanları kararlaştırılmıştır. Çok merkezli bir kent yapısı için merkezler hiyerarşisi kurgulanmıştır. MİA'nın kuzeye gelişerek küçük sanayi ve toptancı halinin yakın çevresinin MİA sınırlarına gireceği belirlenmiştir. Teknopol, uluslararası havaalanı, serbest bölge önerisi getirilmiştir. Yeni otogar alanı kentin kuzeyindeki bölgede önerilmiştir (Taşçı, 2000).

İnceleme alanı olan, kentsel dönüşüm alanlarının 1946 yılında henüz yerleşime bile açılmamışken, 1960'lı yıllarda mahalleye dönüşmesi, Konya'nın hızlı bir nüfus artışı dolayısıyla da hızlı bir kentsel büyüme baskısıyla karşı karşıya kaldığını göstermektedir. Kent başlangıçta kompakt (eski kent merkezi etrafında gelişen) bir yapıya sahip iken, 1960'lı yıllar ile birlikte yoğun ve doğrusal (kuzeyde GÖB'lerine doğru yönelen), 1980 sonrası ise yıldız kent (alt merkezlerin oluşturulması ile) formuna dönüşmüştür (Yenice, 2005).

Konya kenti planlama sürecinde kentsel dönüşüm süreci Çizelge 4.5.'te özetlenmiştir. Konya planlı döneme 1946 **Asım Kömürcüoğlu'nun planı** ile girmiş, bu planda yeni gelişime açılan bölgelerde Güzel Kent akımından etkilenen uygulamalar hâkimken, 1954 **Ferzan Baydar-Lale Baydar planı** ile birlikte, kentsel yenileme uygulamaları başlatılmış, eski doku yıkılarak apartmanlaşmalar oluşmuştur. **1966 planında**, gecekondu önleme bölgeleri belirleme çabaları dikkat çekicidir. **1980'lerle** birlikte planlamada yerel yönetimlerin yetkili olması sonucunda, kapsamlı imar hareketleri başlamış ve kentsel dönüşüm projeleri gündeme gelmiştir. **1990'lara** gelindiğinde uygulamada parçacı, nitelikten çok niceliğe önem veren plan değişiklikleri gündeme gelmiş, stratejik planlama yaklaşımının etkisi ile kentsel projeler üretilmeye başlanmıştır.

Çizelge 4.6. Konya Kenti Planlama Sürecinde Dönüşüme İlişkin Süreç

Politika	**1946 Planı Yeniden İnşa (Reconstruction**	**1954 Planı Yenileme (Renewal)**	**1966 Planı Yenileme (Renewal)**	**1983 Planı Yeniden Geliştirme (Redevelopment)**	**1999 Planı Yeniden Oluşum (Regeneration)**
Temel strateji	Şehirlerin köhne alanlarının genellikle mastır plana dayalı olarak yeniden inşası	Mekânın kendi koşullarında yenilenmesi	Kentin yayılmaya başlaması	Kapsamlı planlama ve imar hareketleri, alt merkez oluşturma çabaları	Kent merkezlerinin yeniden canlandırılması
Aktörler	Merkezi yönetim	Merkezi yönetim	Merkezi yönetim	Merkezi ve yerel yönetim, özel sektör girişimcileri	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, gelişen ortaklık modelleri
Uygulama düzeyi	Yerel ve arsa düzeyi	Yerel ve arsa düzeyi	Bölgesel düzey	Yerel ve bölgesel düzey	Stratejik perspektife dayalı olarak mahalle, kent ve bölge ölçeğinde eylemler
Ekonomik düzey	Kamu yatırımları	Kamu ve özel sektör	Kamu ve özel sektör	Özel sektörün ağırlık kazanması	Kamu, özel sektör ve gönüllü kuruluşlar
Toplumsal düzey	Yaşam standartları ve iskânın değişmeye başlaması	Yaşam standartlarının ve iskânın değişimi, sosyal ortam ve refahın gelişimi	Sosyal yapının önemsenmeye başlaması	GÖB oluşumu, sosyal yapının önem kazanması	Katılımın önem kazanması toplum tabanlı gelişim düşüncesi
Fiziksel boyut	Güzelkent akımı etkisi bahçeli ızgara yapılaşma dağınıklığın giderilmesi yerleşik alanların yeniden düzenlenmesi	Eski yerleşimlerin daha kapsamlı yenilenmesi apartmanlaşma oluşumu	Yeni yerleşim alanlarının oluşumu, toplu konut sunumu	Yer değiştirme ve yeni yerleşim alanlarının oluşumuna ağırlık verilmesi	Parçacı uygulamaların önlenmesi düşüncesi, mevcut alanların dönüşümü, yeni gelişme alanlarının oluşumu
Çevresel boyut	Yeşillendirme çalışmaları	Seçici iyileştirmeler	Doğal eşiklere dayalı gelişim, yeşil alanların oluşturulması	Tarım alanlarında yerleşimlerin oluşması, çevre için olumsuz gelişimler	Çevresel sürdürülebilirlik açısından kapsamlı yaklaşımlar

4.4. Konya Kentinin Belediye Seviyesinde Akıllı Büyüme Değerlendirmesi

Konya Kenti belediye seviyesinde akıllı büyüme değerlendirmesi için uzmanlarla yapılan derinlemesine görüşme ve alınan cevaplar Ek-3 ve Ek-4'te yer almaktadır.

Belediye seviyesinde değerlendirme için derinlemesine görüşmenin sonuçları değerlendirildiğinde (Çizelge 4.7.); tüm ***akıllı büyüme kriterleri açısından*** Konya kenti planlama ve yönetim çalışmalarının ***113,38*** toplam puanla ***geçiş sürecinde kaldığı*** belirlenmiştir.

Çizelge 4.7. Belediye seviyesinde akıllı büyüme sonuç değerlendirme puan kartı

AKILLI BÜYÜME İLKELERİ	Akıllı Büyüme Düzeyinde % 100-80	Geçiş Sürecinde Kalma % 79-60	Hemen Müdahale Gerekli % 59-.
1. Karma alan kullanımı	15-12	11-9	8-5
1 2,27 | **2** 2,18 | **3** 2,7 | **4** 2,81 | **5** 2,36			
Bölüm puanı: 12,32			
2. Kompakt tasarım	21-16	15-12	11-7
6 1,81 | **7** 2,54 | **8** 1,09 | **9** 1,81 | **10** 1,72 | **11** 1,63 | **12** 1,9			
Bölüm puanı: 12,5			
3. Konut seçenekleri	15-12	11-9	8-5
13 2 | **14** 2,54 | **15** 1,18 | **16** 2,72 | **17** 2,45			
Bölüm puanı: 10,18			
4. Yürünebilir topluluklar	15-12	11-9	8-5
18 1,36 | **19** 2 | **20** 1,54 | **21** 1,63 | **22** 1,81			
Bölüm puanı: 8,34			
5. Mekân duyarlılığının sağlanması	15-12	11-9	8-5
23 1,72 | **24** 1,72 | **25** 1,9 | **26** 2 | **27** 1,45			
Bölüm puanı: 8,79			
6. Doğal kaynak-açık alan-kültürel değerlerin korunması	21-16	15-12	11-7
28 2,18 | **29** 2,18 | **30** 1,09 | **31** 2 | **32** 1,9 | **33** 1,72 | **34** 2,45			
Bölüm puanı: 13,52			
7. Mevcut altyapı ve gelişime yakınlık	18-14	13-10	9-6
35 1,45 | **36** 1,9 | **37** 1,81 | **38** 1 | **39** 2 | **40** 1,36			
Bölüm puanı: 8,07			
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma	30-24	23-18	17-10
41 1 | **42** 2,09 | **43** 2,63 | **44** 2,18 | **45** 2,72 | **46** 1,63 | **47** 2 | **48** 2 | **49** 2,36 | **50** 2,09			
Bölüm puanı: 20,07			
9. Ulaşım seçenekleri	21-16	15-12	11-7
51 1,81 | **52** 2,09 | **53** 2,09 | **54** 2,81 | **55** 2 | **56** 1,36 | **57** 1,45			
Bölüm puanı: 13,61			
10. Kamu katılımı	12-9	8-7	7-6
58 1,45 | **59** 1,54 | **60** 1,27 | **61** 1,8			
Bölüm puanı: 5,98			
TOPLAM: 113,38	183-147	146-110	108-61

Uzmanlardan, Konya Kenti için yapılmış son plan olan 1999 Nazım Planı ve sonrasında yapılan çalışmalar dikkate alınarak değerlendirme yapmaları istenmiştir. Akıllı büyümenin 10 temel ilkesi açısından, ayrıntılı olarak değerlendirilmesi aşağıdadır.

- **Karma alan kullanımı**

Uzmanların % 73'ü, planlamanın karma alan kullanımına izin verdiğini ancak, mekânda sınırlı olduğunu belirtmişlerdir. Planlamanın ve yasal düzenlemelerin merkezde karma iş gelişimini desteklemesine ilişkin değerlendirmede görüşme yapılan kişilerin % 82' si plan ve yasal düzenlemelerle desteklendiği ancak, gelişimi karma oluşturmanın güç olduğunu açıklamışlardır. Görüşme yapılan uzmanların % 72'si, iş/konut dengesini sağlamaya yönelik, yönlendirici her çalışmanın olduğu şeklinde yanıt vermişlerdir. Uzmanların % 81'inin görüşü, kent genelinde ekonomik konut, apartman ve üst düzey konutlar birlikte yer aldığı yönündedir. Verilen yanıtların % 64'üne göre, kamu binalarının çoğunluğu kent merkezinde, az bir kısmı ise kent çeperlerinde bulunmaktadır. Yapılan değerlendirmeler sonucu, Konya kenti için ***karma alan kullanım*** durumunun ***akıllı büyüme düzeyine uygun*** olduğu tespit edilmiştir.

- **Kompakt tasarımın sağlanması**

Kent merkezinin sınırlarının nasıl olduğuna ilişkin değerlendirmede uzmanların % 55'i, anlaşılabilir ve gelişme dışına uyum başladığını ifade etmiştir. Uzmanların, kent merkezinde eski alanlarla karşılaştırıldığında parsel büyüklüklerine ilişkin değerlendirme yapması istenildiğinde, % 64'ü parsellerin küçük, % 36'sı ise bazılarının aynı bazılarının daha küçük olduğunu belirtmişlerdir. Kentin gelişme deseninin tanımlanmasına yönelik uzmanların % 81'inin kent boyunca gelişimin öngörüldüğü değerlendirmesini yapması, bu durumun, Konya kentinin yayılma riski taşıdığının göstergesi olarak da kabul edilebilir. Kent planının, kompakt kent merkezi öneriyor mu? Sorusuna uzmanlardan % 81'i, tanımlanmış bir merkezin belirlendiği, ancak anayolların etrafında gelişmeler olduğu şeklinde yanıt vermişlerdir. Kentte yoğunluk bölgelemeleri oluşma durumunun değerlendirilmesi istenildiğinde görüşme yapılan uzmanların % 37'si farklı yoğunluk bölgelemelerinin olduğunu, % 63'ü de kentin her bölgesinde aynı karma yoğunluk oluştuğunu ifade etmişlerdir. Kentin gelişimi uzmanların % 63'üne göre düğüm yapısında ve şerit dokusunun da bulunduğu bir form izlemektedir. Yapılan değerlendirmeler sonucu, Konya kenti için ***kompakt tasarımın sağlanması*** ilkesinin ***akıllı büyüme düzeyi için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

- **Konut seçenekleri**

Görüşme yapılan tüm uzmanlara göre, planlamada kentteki gelecek 10 yıl için ihtiyaç olan konut talebi planlanmış ve değerlendirilmiş ancak, nasıl karşılanacağı özelleştirilmemiştir. Uzmanların % 90'ına göre, düşük gelir grubu için ekonomik konut sunumunun desteklenmesine yönelik teşvik sunulmamaktadır. Uzmanların % 72'si yerel

yönetim olarak ekonomik konut sunumu için aktif gruplarla birlikte faaliyet gösterildiğini belirtmiştir. Planlamanın sosyal altyapı ihtiyaç ve hizmetlerini karşılama durumunu uzmanların % 45'i yönetmelik ve düzenlemelerle sağlandığını belirtmişlerdir. Konya kenti planlama çalışmalarının ***konut seçeneklerinin sağlanması*** ilkesi açısından ***akıllı büyüme düzeyi için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

- **Yürünebilir topluluklar**

Uzmanların % 63'ü, yeni gelişmelerde, ticaret ve konut alanları için kaldırım-yaya iz tasarım standartlarının çok sınırlı olduğunu belirtmiştir. Sokak düzenlemelerinin yaya trafiğine izin verici olması durumu için değerlendirme yapılması istenildiğinde uzmanların % 54'ü birtakım yaya–bisiklet yollarının özel merkez alanlarında bulunduğunu, % 45'i ise sadece sınırlı düzenlemelerin olduğunu belirtmiştir. Görüşme yapılan uzmanların, % 73'ü yerleşmede çocuk, yaşlı ve engelliler için güvenli güzergâhların varlığına ilişkin değerlendirmede, bu konseptin öneminin farkında olunduğu ancak, henüz güvenli güzergâhların oluşturulmadığını ifade etmiştir. Uzmanların tamamı park ve oyun alanlarının kentin her bölgesinde olduğunu ancak her yerde yürüyerek ulaşmanın kolay olmadığını belirtmişlerdir. Servis ve hizmetlere yürüyerek ulaşma durumunun değerlendirilmesinde, uzmanların % 18'i birçok mahallede olanakların bulunduğu, % 46'sı mahallelerin birçoğunda olanakların olmadığı şeklinde görüş bildirmiştir. Konya kenti için ***yürünebilir topluluklar*** ilkesi açısından ***akıllı büyüme düzeyi için hemen müdahale edilmesi gereken bir seviyede*** olduğu tespit edilmiştir. Verilen yanıtlar göz önünde bulundurulduğunda yürünebilirlik için kaldırım düzenlemelerinden başka düzenlemelerin kent geneline yayılmadığı ortaya çıkmıştır.

- **Mekân duyarlılığı**

Tarihi ve mimari karakteri koruyacak önemli yönetmeliklerin varlığına ilişkin değerlendirme yapılması istenildiğinde, uzmanların % 9'u yönetmeliklerin olduğunu ve tasarım ön incelemelerinde de kullanıldığını, % 55'i yönetmeliklerin olduğunu ancak, tasarım ön incelemelerinde kullanılmadığını, % 36'sı ise yakın dönemde yönetmeliklerin oluşturulacağını belirtmiştir. Görüşme yapılan uzmanların tamamı, tarihi çevreyi korumaya yönelik uygulamaların öneminin farkında olunduğunu ancak tasarım ön inceleme sürecinde çalışmaların bulunmadığını ifade etmişlerdir. Ayrıca mekân duyarlılığını sağlamak için kamu alanları, caddeler ve binalarla birlikte tasarım rehberleri, forma dayalı yönetmelikler gibi tasarım mekanizmalarının varlığı uzmanların % 54'üne göre geliştirilme sürecindedir, % 46'sına göre de düzenlemeler var ancak,

tasarım ön incelemelerinde göz önünde bulundurulmamaktadır. ***Mekân duyarlılığının sağlanması*** ilkesi açısından ***akıllı büyüme düzeyi için hemen müdahale edilmesi gereken bir seviyede*** olduğu aynı zamanda geçiş sürecinde kalma özelliklerini de yansıttığı tespit edilmiştir. Bu değerlendirme, Konya kentinde birçok düzenlemenin plan ve yönetmelik düzeyinde bulunmasına rağmen uygulamada göz önünde bulundurulmadığını tespit etmeye yardımcı olmuştur. Planlama çalışmalarında ve uygulamalarda mekân duyarlılığına ilişkin düzenlemelere aynı derecede önemin verilmesi gerekliliği bir kez daha vurgulanmalıdır.

- **Doğal kaynak, açık alan ve kültürel değerlerin korunması;**

Yerel yasal düzenlemelerin, yeni gelişimde açık alanları koruma durumu uzmanların % 82'sine göre düzenlemeler içermekte ancak, konum ve tipleri hakkında rehber olacak durumda değildir. Uzman görüşlerinin % 91'i ekonomik gelişim, altyapı ve büyüme yönetimi için gelişme hakları transferi vb. programların henüz oluşturulmadığını göstermiştir. Uzmanların % 91'ine göre, doğal ve tarihi çevre korumada yerel seviyede aktif organizasyonlar bulunmaktadır. Tarihi binaların şartlarına ilişkin değerlendirme yapılması istenildiğinde uzmanların % 27'si birçok tarihi binanın boş ve yıkılmış durumda olduğunu, % 73'ü ise zayıf şartları bulunduğunu ancak kullanımda olduklarını ifade etmiştir. Konya kentinin ***doğal kaynak, açık alan ve kültürel değerlerin korunması ilkesi*** açısından ***akıllı büyüme düzeyi için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

- **Mevcut altyapı ve gelişime yakınlık**

Uzmanların % 54'ü, yeni gelişme konut alanlarının yerleşimin dışında büyük arazi parsellerinde oluştuğunu belirtmiştir. Uzmanların %73'üne göre, yeni gelişmeler mevcut yerleşim ile birkaç bağlantı noktasına sahip ancak yaya bağlantısı bulunmamaktadır. Yeniden geliştirme, dolgu gelişim, kullanım dışı alanların tekrar kullanımı için teşvik ve izinlere yönelik, tüm uzmanlar atıl alanların geliştirilmesine ilişkin çalışma sürecinde olduklarını belirtmişlerdir. Görüşme yapılan uzmanların % 36'sı merkez iyileştirme planının olduğunu ama ekonomik etkisinin düşünülmediğini, % 64'ü de böyle bir planın olmadığını belirtmiştir. Konya kentinin ***mevcut altyapı ve gelişime yakınlık*** ilkesi açısından ***akıllı büyüme düzeyi için hemen müdahale edilmesi gereken bir seviyede*** olduğu tespit edilmiştir.

- **Adil ve çekici mahalleler oluşturma**

Görüşme yapılan uzmanlar kapsamlı bir plan için öncelik ve finansmana ilişkin genel plan, imar yönetmeliği, sermaye geliştirme planının bulunduğu ancak,

birbirleriyle bağlantılarının olmadığını ifade edilmiştir. Uzmanların % 64'üne göre, kent halkının çoğunluğu günlük gereksinimlerini yaşadıkları bölgeden karşılayabilmektedir. Yeni gelişme için toplumun ekonomik yapısının sorgulanması durumunun değerlendirilmesi istenildiğinde uzmanların % 82'si gelişmenin tartışmalı olduğu durumlarda sorgulandığını belirtmiştir. Uzmanların % 73'üne göre, yapılaşma analizleri sürekli/periyodik olarak yapılmaktadır. Mahalle düzeyinde uygulamalarda aktör katılımını, uzmanların % 9'u ortaklık modellerinin kullanılmadığı, % 9'u kamu-özel işbirliğinin olduğu, % 82'si çoğunluğun kamu tarafından, bir kısmının özel, bir kısmının da ortaklık ile yapıldığı şeklinde değerlendirmiştir. Seçilen ve atanan üyelerin birbirleriyle karşılaşmaları konusunda uzmanların % 64'ü personellerin karşılaştığını ama seçilen ve atanan üyelerin karşılaşmadıklarını belirtmişlerdir. Yerel ve merkezi birimlerin arazi kullanım planlarına uymalarına yönelik değerlendirmesinde, uzmanların % 9'u uyduklarını, % 9'u uymadıklarını, % 82'si de uyma konusunda isteksiz ortaklıkları bulunduğunu ifade etmiştir. Konya kentinin belediye seviyesinde ***adil ve çekici mahalleler oluşturma*** ilkesi açısından, ***akıllı büyüme düzeyi için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

- **Ulaşım seçeneklerinin**

Uzmanların, yerel caddelerin düzeni için yaptıkları değerlendirmede % 9'u açık bir doku ile birbirine bağlantılı olduğunu, % 64'ü de bağlantıların kenar mahallelerde kesildiğini ya da karmaşıklaştığını ifade etmişlerdir. Uzmanlara % 82'sine göre, yerleşme kamu ulaşımını sağlamaktadır. Uzmanların tamamı, halkın ve ziyaretçilerin hareket seçeneklerini artıran ulaşım planının var olduğunu ancak, bir geçiş elemanının bulunmadığını belirtmiştir. Yaya ve bisiklet kullanımına teşvike yönelik değerlendirmede uzmanların % 64'ü kaldırım ve yaya-bisiklet bağlantısının sınırlı olduğunu söylemiştir. ***Ulaşım seçeneklerinin oluşturulması*** ilkesi açısından ***akıllı büyüme düzeyi için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

- **Kamu katılımı**

Planlamada toplumun aktif katılımı açısından uzman görüşleri, % 45 açıklıkları doldurma çabaları ile katılımın var olduğu ancak sürekli olmadığı, % 55 toplantılara katılımın çok seyrek ve aylar için boş olduğu şeklindedir. Son plan geliştirmede kamu katılımının durumuna yönelik, uzmanların % 55'i kamu toplantılarının yapıldığını ama plan geliştirmeye katılımın fazla olmadığını, % 45'i kamu oturumlarının sadece istenen sayıda yapıldığını ifade etmiştir. Uzmanların % 73'üne göre, halk koruma ve planlamada diğer organizasyonlarla ilişki içinde bulunmamaktadır. Konya kentinin

planlama çalışmalarında ***kamu katılımı*** ilkesi açısından ***akıllı büyüme düzeyine göre hemen müdahale edilmesi gereken bir seviyede*** olduğu tespit edilmiştir.

4.4.1. Konya kenti planlama çalışmaları paralelinde, akıllı büyüme ilkelerinin belediye seviyesindeki durumuna ilişkin değerlendirme

Sonuç olarak, Akıllı büyüme ilkelerine göre belediye seviyesinde değerlendirmede, Konya kent merkezindeki uzman plancılarla yapılan anket çalışmasının ardından, planlama ve mevcut durum açısından; sadece **"karma alan kullanımı"** ilkesi için akıllı büyüme düzeyine uygun olduğu tespit edilmiştir. **"Kompakt tasarım, konut seçenekleri, açık alan ve kültürel değerlerin korunması, adil-çekici mahalleler oluşturma ve ulaşım seçenekleri"** ilkelerinde akıllı büyümeye geçiş sürecinde kaldığı görülmektedir. **"Yürünebilir topluluklar, mekân duyarlılığının sağlanması, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ve kamu katılımı"** ilkelerinin akıllı büyüme açısından hemen müdahale edilmesi gereken seviyede olduğu tespit edilmiştir

Değerlendirmelerin ardından; Konya kenti planlama çalışmalarının akıllı büyüme ilkelerine uyum gösterdiği olumlu-önemli noktalar Çizelge 4.8.'de belirtilmiştir.

Çizelge 4.8. Konya kenti planlama çalışmalarının akıllı büyüme ilkelerine uyum gösterdiği olumlu-önemli noktalar

***Planlama karma kullanıma izin vericidir.**
***Yerel yasal düzenlemeler merkezde iş alanlarının gelişimini desteklemektedir.**
*** İş/konut dengesini sağlamaya yönelik yönlendirici çalışmalar yapılmaktadır.**
***Planlama ve mekânda ekonomik konut-apartman-üst düzey konutların birlikteliğini içeren düzenlemeler bulunmaktadır.**
***Yerel yönetim düşük gelir grubuna yönelik konut sunum gruplarıyla aktif birliktelik içindedir.**
***Tarım ve çiftlik alanlarında düşük yoğunluklu büyük parselde yapılaşmalarla tarımsal alanların korunması için gerekli önlemler bulunmaktadır.**
*** Kentin her bölgesinde kamu ulaşımı sağlanmış ve toplu taşımaya erişim yeterlidir.**
***Tarihi değerlerin korunması ve geliştirilmesi, yaya erişilebilirliğinin sağlanması, kaldırım-açık alan vb. tasarım standartları ve ön inceleme süreçlerinin oluşturulması, halk katılımının sağlanması, kullanım dışı alanların kente kazandırılması konularında, yerel yönetim ve planlama çalışmalarında düzenlemeler oluşturulmaya başlanmıştır.**

Konya kenti planlama ve uygulama çalışmalarında eksikliklerin giderilerek, şu an girmiş olduğu süreç hızlandırılırsa akıllı büyüme düzeyine uygun gelişmelerin oluşabilmesi mümkündür. Bu genel değerlendirmelerin ardından, Konya kentinin akıllı

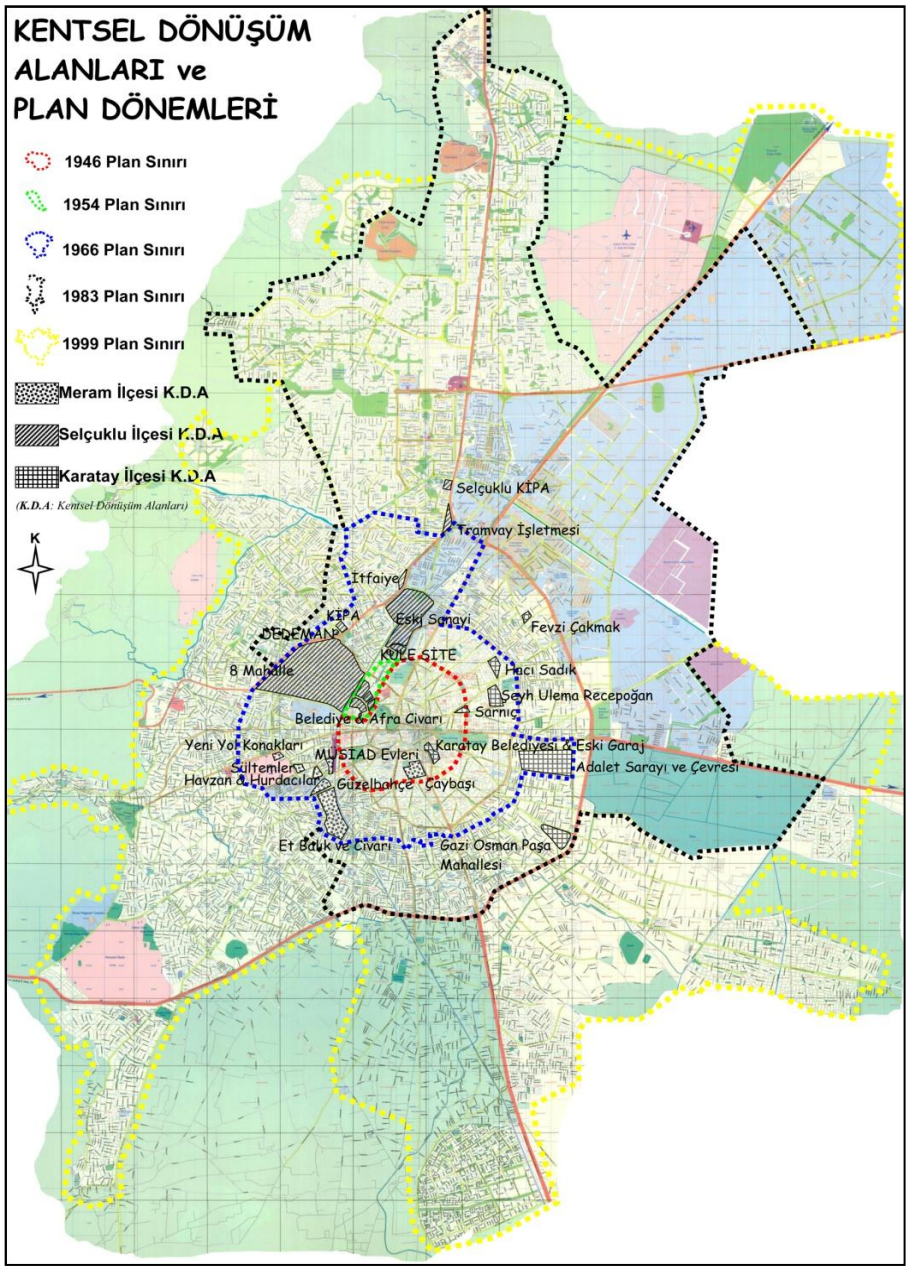
büyüme ilkelerine uygun gelişim gösterebilmesi için üzerinde düzenlemeler gerektiren konular Çizelge 4.9.'da özetlenmiştir.

Çizelge 4.9. Konya kentinin akıllı büyüme düzeyine ulaşabilmesi için planlama üzerinde düzenlemeler gerektiren konular

***Kentin gelişme deseni tanımlanmalı.**
***Kompakt kent merkezi için düzenlemeler yapılmalı.**
***Kentte yoğunluk bölgelemeleri düzenlenmeli.**
***Düğüm gelişimi desteklenmeli.**
***Ticaret ve sanayi gelişimi toplumun ekonomik gelişimini destekleyecek şekilde yönlendirilmeli.**
***Gelecek konut ihtiyacının nasıl karşılanacağı belirlenmeli.**
***Ekonomik konut sunumu için yasal düzenlemelerle teşvikler sağlanmalı.**
***Sosyal altyapı ve hizmetlerin planlama ile karşılanması sağlanmalı.**
***Yeni gelişmede kaldırım ve izler yönetmeliklerle de önemsenmeli.**
***Yaya ve bisiklet yolları kent geneline yaygınlaştırılmalı.**
***Çocuk ve yaşlılar için güvenli yürüme güzergâhları oluşturulmalı.**
***Kamu parklarına yürüyerek ulaşım sağlanmalı.**
***Temel servis ve hizmetlere yürüyerek ulaşım her mahalle için sağlanmalı.**
***Toplum etkileşimini destekleyen plaza, toplanma mekânları gibi alanlar artırılmalı ve aktif olarak kullanılan yerler haline getirilmeli.**
***Tarihi ve mimari değerleri koruyacak yönetmelikler düzenlenmeli, tasarım ön inceleme ve uygulamalarda kullanılmalı.**
***Toplumsal canlılığı sağlamak ve kültürel bilinci artırmak için konser, konferans vb. düzenlemeler artırılmalı.**
***Yerel toplum karakterini ve mekân duyarlılığını sağlamak için kamu alanları, caddeler ve binalarla birlikte tasarım rehberleri, forma dayalı yönetmelikler gibi tasarım mekanizmaları oluşturulmalı ve değerlendirilmeli.**
***Doğal varlıklar planlama ile korunmalı.**
***Açık alanların korunmasına önem verilmeli.**
***Ekonomik gelişim, altyapı ve büyüme yönetimi için gelişme hakları transferi vb. programlar oluşturulmalı.**
***Doğal ve tarihi çevre korumada toplum aktif olmalı ve yerel gruplarla çalışmaları desteklenmeli.**
***Tarihi binaların restore edilmeli ve kullanılabilirliklerinin artırılmalı.**
***Yeni gelişimin mevcut yerleşime yakınlığı sağlanmalı, yeni gelişim ve mevcut yerleşim arasında yaya-bisiklet ve toplu taşıma alternatifleriyle bağlantıları sağlanmalı.**
***Mevcut merkezin iş ve etkileyiciliği desteklenmeli.**
***Kentsel servis ve büyüme sınırları belirlenmeli.**
***Merkez iyileştirme planının oluşturulmalı ve ekonomik gelişime etkisi belirlenmeli.**
***Plan için öncelikler belirlenmeli, finansmanların belirlenmeli.**
***Bölgesel bilgi ve eğilimler sürekli izlenmeli.**
***Plan geliştirmede ekonomik yapı sorgulanmalı.**
***Kamu servisini kullanan ve ödeyenlere ilişkin düzenli maliyet araştırmaları yapılmalı.**
***Mahalle düzeyinde uygulamalarda ortaklık modellerinin kullanımı yaygınlaştırılmalı.**
***Arazi kullanım verileri tüm halkla paylaşılmalı.**
***Atanan ve seçilen üyelerin birbirleriyle ilişki içinde olmaları sağlanmalı.**
***Caddelerin birbirleriyle bağlantıları artırılmalı.**
***Ulaşım planı ile nazım plan arasında geçiş oluşturulmalı.**
***Hareket alışkanlıkları düzenli incelenmeli.**
***Cadde tasarımında esnek tasarım standartları uygulanmalı.**
***Yaya ve bisiklet kullanımı ile toplu taşıma kullanımına teşvikler sağlanmalı.**
***Planlama çalışmalarında toplum aktif hale getirilmeli.**
***Plan geliştirmede de toplum katılımı sağlanmalı.**
***Toplum sorunları konusunda bilinçliliğin artırılması ve planlama çalışmalarına katılımın sağlanması için düzenli bilgi aktarımını sağlayacak yayınlar yapılmalı.**

4.5. Çalışmada Ele Alınacak Kentsel Dönüşüm Proje Alanlarının Belirlenmesi

Alan araştırması olan Konya kentinde, planlı olarak gelişen ve herhangi bir plan kararıyla değişim yaşayan alanlar dönüşüm kapsamında incelenerek bir tipoloji çıkarılmaya çalışılmıştır. Konya Büyükşehir, Selçuklu, Meram, Karatay Belediyelerinden edinilen bilgiler ışığında dönüşüme konu olan 24 alan tespit edilmiştir (Şekil 4.3.). Konya kenti kentsel dönüşüm alanlarının temel özellikleri Çizelge 4.10.'da belirtilmiştir. Kentsel dönüşüm alanları alan büyüklükleri, yasal dayanakları, aktörleri, işlevsel değişiklikleri, hâlihazırdaki durumları ile değerlendirilmiştir.



Şekil 4.3. Kentsel dönüşüm alanları ve plan dönemleri

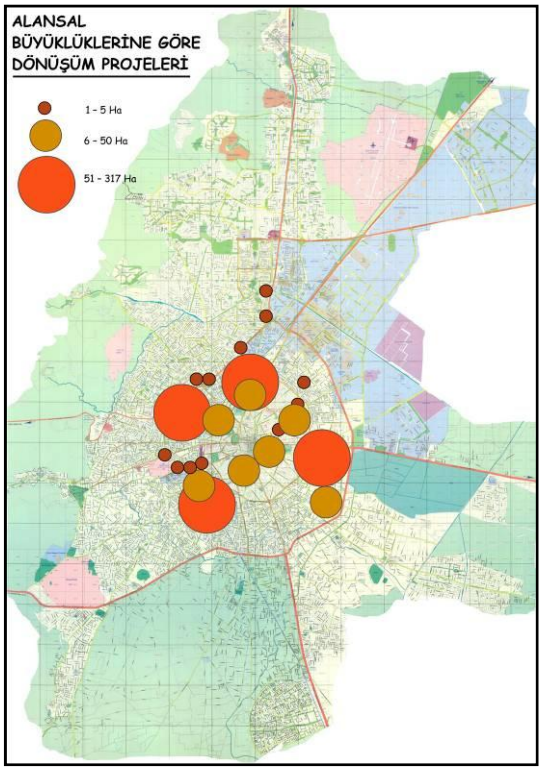
Çizelge 4.10. Konya kenti dönüşüm alanları

Dönüşüm Alanı	Karar Tarihi	Alan (Ha)	Yasal Dayanağı	Hâlihazırdaki Durum	Eski Hali	Yeni Hali	Plan Dönemi
1. Belediye ve Afra Civarı	1985	23	Plan Değişikliği	Plan ve Uygulaması Tamamlandı	Konut ve Yeşil Alan	Resmi Kurum-Ticaret	1966
2. Kule Site ve çevresi- (eski otogar)	29.06.2001	11	Plan Değişikliği	Plan ve Uygulaması Tamamlandı	Otogar Alanı	Ticaret-Konut	1966
3. Kipa	31.07.2000	2,5	Plan Değişikliği	Plan ve Uygulaması Tamamlandı	Konut	Ticaret	1966
4. Sekiz Mahalle	15.01.2003	317	5393 Sayılı Yasa 69-73. madde	Planı Bitti, Devam Ediyor	Konut	Konut	1966
5. Dedeman	19.7.2004	1,4	Plan Değişikliği	Plan ve Uygulaması Tamamlandı	Konut	Otel-Teşhir Ticaret	1966
6. Selçuklu Kipa	16.3.2007	1,6	Plan Değişikliği	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Akaryakıt istasyonu	Konut-Ticaret	1983
7. İtfaiye Alanı	17.8.2007	3,2	5393 Sayılı Yasa 69-73. Madde	İlan Edildi, Planlama Çalış. Devam Ediyor	İtfaiye	Konut-Ticaret-Otel	1966
8. Eski Sanayi Alanı	12.05.2006	100	5393 69-73. Madde	İlan Edildi, Planlama Çalış. Devam Ediyor	Sanayi	Otel-Sağlık-Residance-Ticaret	1946
9. Sültem siteleri	31.7.1991	4,8	Plan Değişikliği	Plan ve Uygulaması Tamamlandı	Sanayi	Konut	1983
10. Karaciğan Topraksarnıç	04.07.1994	11	Plan Değişikliği	Plan ve Uygulaması Tamamlandı	Sanayi	Konut	1983
11.Güzelbahçe							
12. Havzan Hurdacılar Beyzade Evleri	29.7.1998	3,9	Plan Değişikliği	Plan ve Uygulaması Tamamlandı	Sanayi	Konut	1966
13. Müsiad Evleri	18.03.1997	2,7	Plan Değişikliği	Plan ve Uygulaması Tamamlandı	Sanayi	Konut	1966
14. Yeni Yol Konakları	14.7.2005	2,5	Plan Değişikliği	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Askeri Alan	Konut	1966
15. Çaybaşı Mahallesi	20.01.2006	17	5393 Sayılı Yasa 69-73. Madde	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Konut	Konut	1966
16. Meram Et Kombinası ve Çevresi (Etbalık)	20.01.2006	51,7	5393 Sayılı Yasa 69-73. Madde	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Resmi Kurum-Konut	Konut-Ticaret	1966
17. Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj	13.10.2006	10	5393 Sayılı Yasa 69-73. Mad.	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Ticaret-Otogar	Belediye-Ticaret-Kırsal otogar	1954-1966
18. Yeni Adliye ve çevresi	13.5.2005	96	Plan Değişikliği	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Fidanlık (Hazineye Ait)	Konut-Resmi, Kurum-Sağlık Ün.Tic.	1966
19. Hacısadık	22.11.2007	2,5	Plan Değişikliği	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Konut	Konut	1966
20. Sarnıç	22.11.2007	4	Plan Değişikliği	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Konut	Konut	1966
21. Şeyh Ulema Recepoğa	22.05.2009	5	5393 Sayılı Yasa 69-73. Madde	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Konut	Konut	1966
22. Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi	2009	8,2	5393 Sayılı Yasa 69-73. Madde	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Konut	Kültür-ticaret	1946
23. Gazi Osman Paşa Mahallesi	18.07.2008	13	5393 Sayılı Yasa 69-73. Madde	Planı Bitti, Uyg. Devam Ediyor	Konut	Konut	1966
24.Eski Adliye ve çevresi	2009	5	Plan Değişikliği	İlan Edildi, Planlama Çalış. Devam Ediyor	Resmi Kurum	Kültür-Ticaret	1946

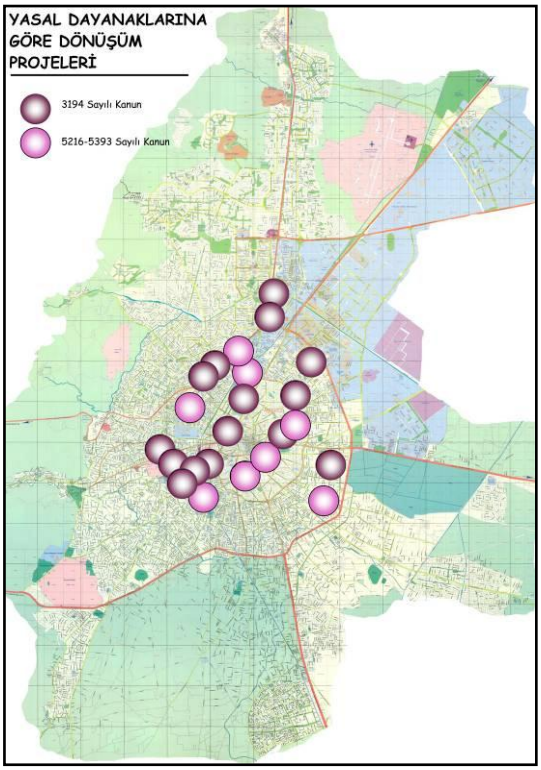
Belirlenmiş olan dönüşüm alanlarının büyüklüklerine bakıldığında (Şekil 4.4.); genel anlamda küçük alanlar halinde dönüşümlerin uygulandığı (Konya kentinde

yapılan 24 adet dönüşümün 14 adetinin 1-5 ha arasında olduğu), bunun da daha önce belirtildiği üzere birbirleriyle bütüncül ilişkisi olmayan parçacı çözümler oluşturduğu gözlemlenmektedir. Ayrıca kent merkezine yakın bölgelerdeki alanların, kent çeperlerine yakın bölgelere oranla daha küçük oldukları tespit edilmiştir.

Konya kenti dönüşüm alanlarının farklı yasal dayanaklara göre ilan edildikleri görülmektedir (Şekil 4.5.). Bu alanların sadece 6 tanesi yasal dayanak olarak 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Yasasının (2004) ve 5393 Sayılı Belediye Yasasının (03.07.2005) 69–73. Maddesine dayanılarak kentsel dönüşüm alanı ilan edilmiş olup, diğer alanlarda 3194 Sayılı İmar Kanunu'na dayanarak plan değişikliği suretiyle uygulamalar yapılmıştır. Bu da bize açık bir şekilde, 2000'li yıllarla birlikte, Konya'da, kısa vadeli amaçlar adına, parçacı birçok plan değişikliği uygulandığını, bu değişiklikler plan bütünlüğünün bozulduğunu göstermektedir. Bu alanların farklı konum ve nitelikte olmaları, bu yasalarda tanımlanan yetkilerin alanın değişen niteliklerine göre uyarlandığını vurgular niteliktedir.



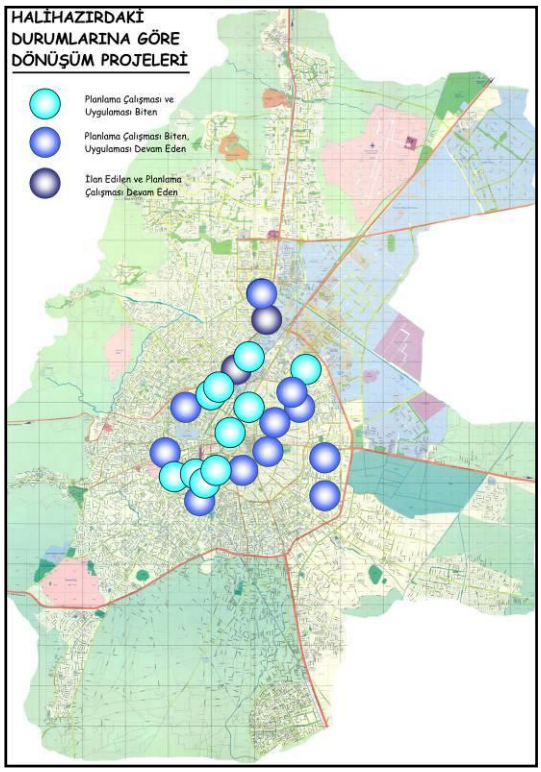
Şekil 4.4. Alansal Büyüklüklerine Göre Dönüşüm Projeleri



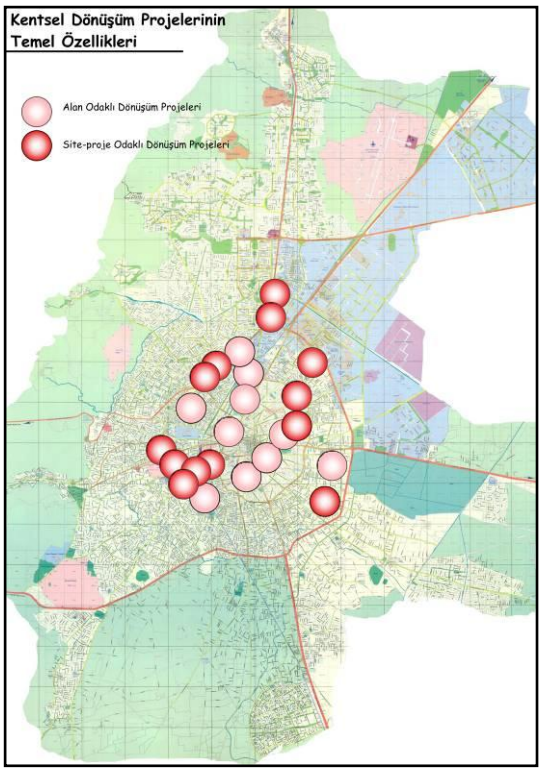
Şekil 4.5. Yasal Dayanaklarına Göre Dönüşüm Projeleri

Dönüşüm bölgeleri yürütülmekte olan süreçler-hâlihazırdaki durumları açısından da farklılık göstermektedir (Şekil 4.6.). Neredeyse tamamına yakınında, mevcut imar planlarında olmayan imar hakları gerekli görüldüğü için imar plan değişikliği

yapılmıştır. Bu açıdan bakıldığı zaman, çoğunlukla kent merkezindeki sanayi ve teknik altyapı alanlarında yer alan dönüşüm projeleri tamamlanmış olup, çöküntü bölgesi olabilecek nitelikteki alanlarda planlama çalışmaları bitmiş, uygulamalar devam etmektedir. Uygulama sürecine başlanması açısından kent merkezi ve çeperinde olan bütün alanlarda hızlı ilerlediğini söylemek mümkündür.



Şekil 4.6. Hâlihazırdaki Durumlarına Göre Dönüşüm Projeleri



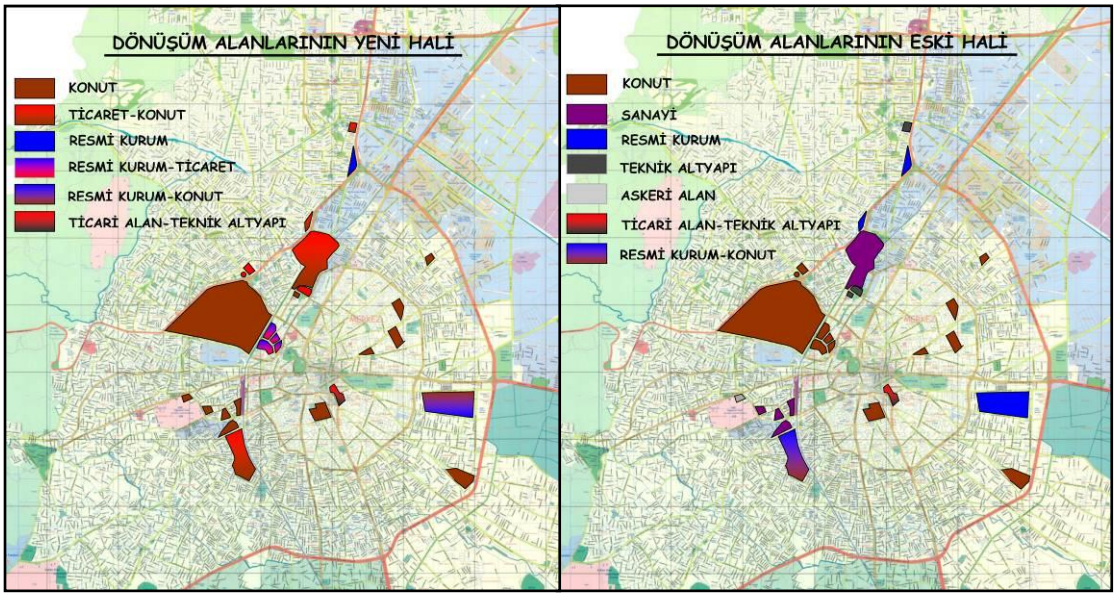
Şekil 4.7. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Temel Özellikleri

Konya kentinde kentsel dönüşüm kavramının, kentin büyüme eğiliminin hızlandığı 1983 planından sonra daha çok gündeme geldiği görülmektedir. Konya kentinde Belediye ve Afra Civarı, Eski Otogar ve çevresi, Dedeman Kipa, Dedeman, Müsiad Evleri, Güzelbahçe, Sültem Siteleri, Hurdacılar-Havzan, Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj, Tramvay İşletmesi, Selçuklu Kipa olmak üzere 10 adet dönüşüm projesi tamamlanmış bulunmaktadır. Tamamlanmış olan projelerde genel olarak, katılım boyutunun eksik olduğu tespit edilmiştir. Kentsel mekânın yeniden oluşumunda önemli bir etmen olan halk katılımının sağlanamamış olması projelerin benimsenmesini de zorlaştırmıştır.

Dönüşüm alanlarında katılımcı aktörlere bakıldığı zaman, 24 adet alanın 20'sinde özel girişim, geri kalanında ise belediye-özel girişim ortaklık modelinin

uygulandığı görülmektedir. Bu da bize yabancı ülkelerde kentsel dönüşüm projelerinde önemli olan kamu-özel ortaklığının Konya kenti için henüz öneminin yeterince önemsenmediği vurgulanmaya değerdir.

Dönüşüm ile oluşan işlevsel farklılaşmalar, kamusal alanların dönüştürülme sürecine girdiğini ve ticarete eğilimli gelişimlerin artışını göstermektedir (Şekil 4.8.).



Şekil 4.8. Dönüşüm alanlarının eski ve yeni durumları

Sonuç olarak; Konya kentinde incelenen dönüşüm projelerinin, sosyal yapıyı çok fazla önemsemeyen, dönüşüm projesi adı altında aslında sadece plan değişikliği ile yoğunluk ve fonksiyon değişiminin sağlanmaya çalışıldığı, rigit kentsel projeler olduğu gözlemlenmiştir. Bir başka deyişle; **Konya kentinde kentsel dönüşüm, tam anlamıyla sosyal, ekonomik, fiziksel koşulları bir arada içeren bir uygulamanın yapılmadığı, ekonomik kazanç ağırlıklı, sadece fiziksel mekânın dönüşümünü temel alan proje temelli bir yaklaşım sergilendiği tespit edilmiştir.** Çalışma kapsamında ele alınacak alan odaklı projeleri belirlemek için aktörler, ekonomik, çevresel, toplumsal hedefler, kamu destek mekanizmaları ve zaman boyutlarıyla tüm kentsel dönüşüm projeleri incelenmiştir (Çizelge 4.11). Bu temel özellikler kapsamında projeler, Çizelge 4.12'deki şekilde gruplanmıştır. Konya kenti kentsel dönüşüm alanlarında genel anlamda proje odaklı yaklaşımların ön planda olduğu ortaya konulmuştur (Şekil 4.7.).

Çalışmanın kavramsal çerçevesiyle şekillenmiş bilgilere dayalı olarak oluşturulan bu sınıflandırmadan hareketle, daha önce de belirtildiği üzere tez kapsamında alan odaklı dönüşüm projeleri detaylı bir biçimde irdelenecektir.

Çizelge 4.11. Konya kenti dönüşüm alanlarının temel özellikleri

Dönüşüm Alanı	Aktörler	Ekonomik Hedef	Çevresel Hedef	Toplumsal Hedef	Kamu Destek Mekanizmaları -Etkinliği -Verimliği	Zaman
Belediye ve Afra Civarı, Sekiz Mahalle, Eski Sanayi Alanı, Çaybaşı, Meram et kombinası ve çevresi, Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj, Yeni Adliye ve çevresi, Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği, Eski Adliye ve çevresi	Belediye-Özel Girişim	Vergilerin indirilmesi, alan genelinde bölgesel iş oluşumu yerinde iş oluşumu	Bölgesel ölçekte çevresel koşulları iyileştirmeye yönelik düzenlemeler	Kanunlara dayalı işleyiş, halk katılımı yetersiz	Bütünleyici yatırımlar, plan değişimi, ekonomik aktivitede artış, alana yeni kapital aktarılır, gelir ve mülkiyet değerinden, alanın hoşnutsuzluklarının azaltılması, kamu kaynağına max. baskı	Uzun süreli bölgesel iyileşmeye izin veren
Kule Site ve çevresi	Belediye-Özel Girişim	Alan genelinde etkili kapital geliştirme	Bölgesel ölçekte çevresel koşulları iyileştirmeye yönelik düzenlemeler	Danışman, toplumsal belgelere nazaran kanunlara gereksinim	Temizleme ve yeniden kullanım için satış, site değeri ve vergi gelirlerine etki, kamu kaynağı kullanımı min.	Uzun süreli bölgesel iyileşmeye izin veren
Kipa	Özel Girişim	Alan genelinde etkili kapital geliştirme	-	-	Bütünleyici yatırımlar, plan değişimi, alana yeni kapital aktarımı, ekonomik aktivitede artış, kamu kaynağında min. kullanım	Uzun süreli bölgesel iyileşmeye izin veren
Dedeman	Özel Girişim	Yerinde iş oluşumu	-	-	Direk destek, tekrar planlama, temizleme ve yeniden kullanım için satış, site değeri ve vergi gelirlerine etki, alana yeni kapital aktarımı, min. kamu sektör harcaması, alanın hoşnutsuzluklarının azaltılması	Uzun süreli bölgesel iyileşmeye izin veren
Selçuklu Kipa	Özel Girişim	Alan genelinde etkili kapital geliştirme, yerinde iş oluşumu	-	-	Direk destek, tekrar planlama, temizleme ve yeniden kullanım için satış, site değeri ve vergi gelirlerine etki, alana yeni kapital aktarımı, min. kamu sektör harcaması.	Kısa süreli, alanda gelişimin tamamlanması
İtfaiye Alanı, Sültemler, KaraciğanTopraksarnıç Güzelbahçe, Havzan Hurdacılar Beyzade Evleri, Müsiad Evleri	Özel Girişim	-	Küçük ölçekli çevre düzenlemeleri sağlığa aykırı koşulların iyileştirilmesi	Danışman, toplumsal belgelere nazaran kanunlara gereksinim	Direk destek, tekrar planlama, temizleme ve yeniden kullanım için satış, site değeri ve vergi gelirlerine etki, min. kamu sektör harcaması,	Kısa süreli, alanda gelişimin tamamlanması
Yeni Yol Konakları, Hacısadık, Sarnıç, Gazi Osman Paşa Mahallesi, Şeyh Ulema Recepoğan	Özel Girişim Belediye-Özel Girişim	-	-	Danışman, toplumsal belgelere nazaran kanunlara gereksinim	Direk destek, tekrar planlama, temizleme ve yeniden kullanım için satış, site değeri ve vergi gelirlerine etki, min. kamu sektör harcaması, kamudan özele aktarım	Kısa süreli, alanda gelişimin tamamlanması

Alan odaklı dönüşüm projelerinin perspektiflerinden yola çıkılarak Roberts (2000)' ın ortaya koyduğu temel yaklaşımlardan faydalanılarak; '**ekonomik, fiziksel ve çevresel, sosyal ve toplumsal, iş-eğitim ve konut**' olarak sınıflandırılabilir.

Çizelge 4.12. Konya kenti alan odaklı ve proje odaklı projeler

Proje Odaklı Dönüşüm	**Alan Odaklı Dönüşüm**
Kipa, Dedeman, Selçuklu Kipa, İtfaiye Alanı, Sültemler, Karaciğan Topraksarnıç, Güzelbahçe, Havzan Hurdacılar, Müsiad Evleri, Yeni Yol Konakları, Hacı Sadık, Sarnıç, Şeyh Ulema Recepoğa, Gazi Osman Paşa Mahallesi	Belediye ve Afra Civarı, Kule-Site ve çevresi, Sekiz Mahalle, Eski Sanayi Alanı, Çaybaşı Mahallesi, Meram Et Kombinası ve Çevresi, Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj, Yeni Adliye ve çevresi, Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği, Eski Adliye ve çevresi

Konya kenti alan odaklı kentsel dönüşüm projelerinin konularına göre sınıflandırması da Çizelge 4.13.'te yer almaktadır.

Çizelge 4.13. Konya kenti alan odaklı kentsel dönüşüm projelerinin konularına göre sınıflandırılması

PROJENİN ADI	**TEMEL KONU - YAKLAŞIM**
Kule-site ve çevresi	Ekonomik
Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj	Ekonomik
Meram Et Kombinası ve Çevresi	Konut
Sekiz Mahalle	Konut
Çaybaşı Mahallesi	Konut
Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği Çevresi	Sosyal ve Toplumsal
Yeni Adliye ve çevresi	İş-Eğitim
Eski Sanayi Alanı	Fiziksel ve Çevresel- Ekonomik
Belediye ve Afra Civarı,	Ekonomik
Eski Adliye ve çevresi	Fiziksel ve Çevresel

Yukarıdaki tabloda belirlenen alanlardan örneklem alan içerisine belediye Kanunu'nun 69-73. Maddeleri ile ilan edilmiş ve en azından projeleri tamamlanmış olanlar değerlendirilmiştir. Bu nedenle Belediye ve Afra Civarı plan değişikliği olması nedeniyle, Eski Adliye-(Fuar Alanı) da projesinin henüz tamamlanmaması sebebiyle çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

4.6. Kentsel Dönüşüm Alanlarında Topluluk Anketi Değerlendirmesi

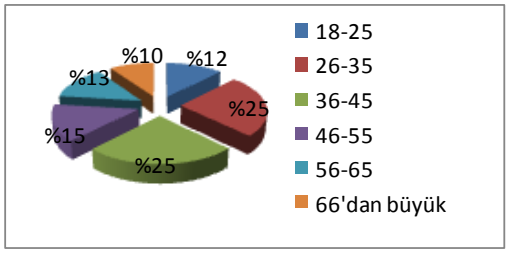
Anketin yapılış amacından sapmamak kaygısıyla; topluluk anketlerini değerlendirmede kişisel bilgiler toplam anket sayısı üzerinden değerlendirilmiştir. Akıllı

büyüme ve kentsel dönüşüme ilişkin veriler ise hem toplam anket üzerinden, hem de çalışma alanlarının her biri için ayrı değerlendirilmiştir.

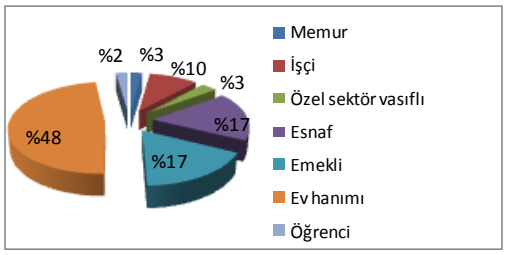
Kişisel bilgilerin değerlendirilmesi;

Ankete katılanların % 25'i 26-35, % 25'i 36-45, % 15'i 46-55, % 13'ü 56-65, % 12'si 18-25, % 10'u da 66'dan büyük yaş aralığındadır (Şekil 4.9.).

Ankete katılanların mesleği incelendiğinde, % 48'i ev hanımı, % 17'si esnaf, % 17'si emekli, % 10'u işçi, % 3'ü özel sektör vasıflı, % 3'ü memur ve % 2'si öğrencidir (Şekil 4.10.). Bu dağılım mümkün olduğunca farklı mesleklerin görüşlerinin değerlendirildiğini göstermesi açısından önemlidir.

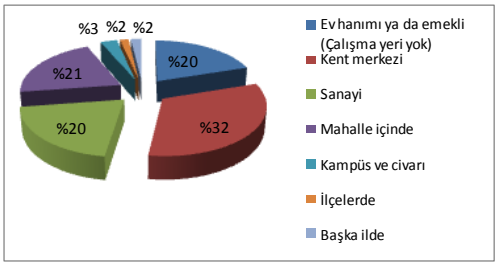


Şekil 4.9. Ankete katılanların yaşı

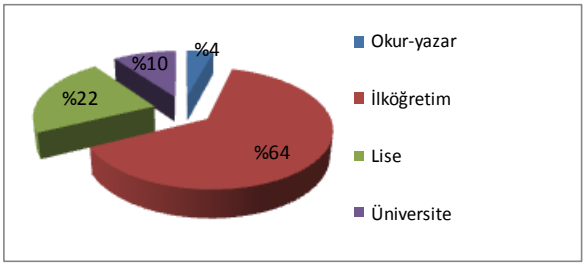


Şekil 4.10. Ankete katılanların mesleği

Anket yapılan hanelerin % 83'ünde 1 kişi, % 14'ünde 2 kişi % 3'ünde de 3 kişi çalışmaktadır. Çalışanların çalışma yerleri incelendiğinde % 32'sinin kent merkezi, % 21'inin yaşadıkları mahalle, % 20'sinin sanayi, % 3'ünün kampüs ve civarı, % 2'sinin ilçelerde ve % 2'sinin başka ilde olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.11.). Hanelerin % 20'sinde ev hanımı ya da emekli olduğu için çalışma yeri belirtilmemiştir.



Şekil 4.11. Hanede yaşayanların çalışma yerleri



Şekil 4.12. Ankete katılanların eğitim durumu

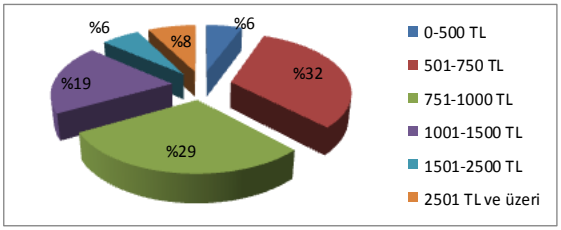
Ankete katılanların eğitim durumu incelendiğinde; okuma yazma bilmeyen 1 kişi çıkmış ve ortalamaya dâhil edilmemiştir. Deneklerin % 64'ü ilköğretim, % 22'si

lise, % 10'u üniversite mezunu olup, % 4'ü de okuma yazma bilmektedir (Şekil 4.12.). Anket yapılan dönüşüm alanlarında eğitim düzeyinin düşük olduğu dikkat çekmektedir.

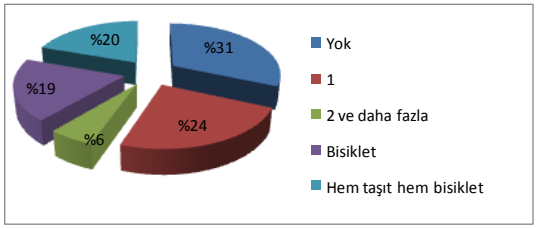
Hanelerin gelir dağılımı incelendiğinde, % 6'sı 0-500 TL arası, % 32'si 501-750 TL arası, % 29'u 751-1000 TL arası, % 19'u 1001-1500 TL arası, % 6'sı 1501-2500 TL arası ve % 8'i de 2501 TL ve üzeri gelir sahibidir (Şekil 4.13.).

Elde edilen sonuçlar, kentin eski yerleşme alanlarındaki zaman içinde değişen kullanıcı profilinin, düşük eğitim ve gelir düzeyi, yüksek işsizlik (kalifiye olmayan işgücü) oranları şeklinde ortaya çıktığını göstermektedir. Bu değişim ise, kent merkezi niteliklerinin deformasyonunu hızlandırıcı bir etki göstermekte ve dönüşüm gerekliliğini önemle belirtmektedir.

Hanelerin taşıt sahipliliği incelendiğinde % 31'i taşıta sahip değilken, % 24'ü 1 adet, % 6'sı 2 ve daha fazla araca sahiptir. Ankete katılanların %19'u yalnız bisiklete sahipken, % 20'si hem taşıt hem de bisiklete sahiptirler (Şekil 4.14.).

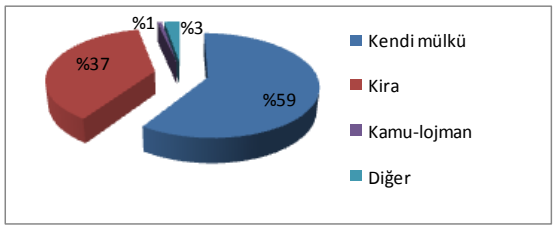


Şekil 4.13. Ankete katılan hanelerin gelir durumu

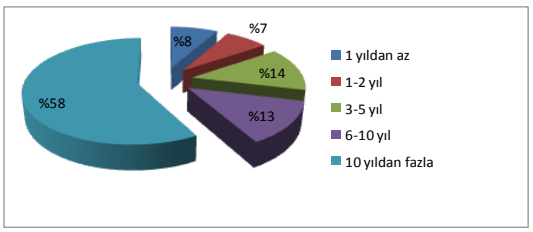


Şekil 4.14. Ankete katılan hanelerin taşıt sahipliliği

Kentsel dönüşüm uygulamasında mülkiyet dokusu kullanıcıların konuyla ilgili eğilimlerinin belirlenmesinde yönlendirici olabilmektedir. Bölgede konut sahibi olan kişi mülkünün değerini ve yaşadığı çevre kalitesini artırmaya yönelik girişimlerde daha etkin şekilde rol alabilmektedir. Bu amaçla kullanıcılara yaşadıkları konutun mülkiyet durumu sorulmuştur. Anket yapılan hanelerin mülkiyet durumları incelendiğinde; % 59'unun kendi mülkü, % 37'sinin kira, % 1'ininde lojman olduğu belirlenmiştir (Şekil 4.15.).



Şekil 4.15. Konut mülkiyet durumu



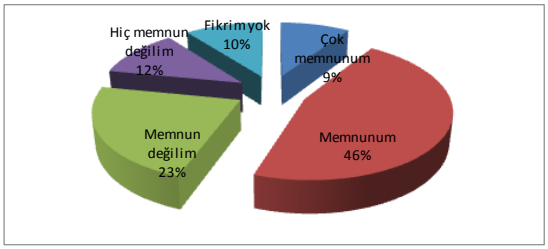
Şekil 4.16. Ankete katılanların bulundukları mahallede yaşama süreleri

Ankete katılanların bulundukları mahallede ikamet ettikleri süreler incelendiğinde; % 58'inin 10 yıldan fazla, % 14'ünün 3-5 yıl, % 13'ünün 6-10 yıl, % 7'sinin 1-2 yıl ve % 8'inin de 1 yıldan az süredir bölgede yaşadıkları tespit edilmiştir (Şekil 4.16.).

Topluluk Anketinde Kentsel Dönüşüme İlişkin Değerlendirmeler

Bulunduğunuz yerden başka bir yere taşınmayı düşünür müsünüz, sorusuna denekler, % 40 evet, % 60 hayır olarak düşüncelerini belirtirken, yaşanılan çevreden memnun olanların oranı % 70, memnun olmayanların oranı ise % 30'dur. Yaşadıkları çevreden memnun olanların ve taşınmayı düşünmeyenlerin oranı yüksektir.

Kentsel dönüşüm konusunda halkın bilinçlilik düzeyini ölçmeyi amaçlayarak sorulan kentsel dönüşüm nedir? Sorusuna: ankete katılanların, % 24'ü bilmiyorum, % 35'i yıkıp yeniden yapmak, % 24'ü çevrede iyileştirmeler ve düzenlemeler yapmak, % 2'si ulaşımın düzenlenmesi, % 14'ü ekonomik işlevler getirilmesi, % 1'i iyi bir şey cevabını vermişlerdir. Mevcut kentsel dönüşüm uygulamalarından deneklerin % 55'i memnun olduğunu belirtirken, % 35'i memnun olmadığını, % 10'u da fikirleri olmadığını ifade etmişlerdir (Şekil 4.17.).



Şekil 4.17. Kentsel dönüşüm uygulamalarından memnuniyet durumu

Denekler, kentsel dönüşüm uygulamalarının olası kötü yönleri olarak, aynı alandan yer edinememe (% 55 katılıyorum, % 36 katılmıyorum, % 9 fikrim yok) ve maddi açıdan karşılayamamayı (% 50 katılıyorum, % 41 katılmıyorum, % 9 fikrim yok) belirtirken; konutun yıkılması (% 28 katılıyorum, % 64 katılmıyorum, % 8 fikrim yok) ve başka insanların mahalleye gelmesinin (% 28 katılıyorum, % 62 katılmıyorum, % 10 fikrim yok) çok önemli olmadığını ifade etmişlerdir.

Ankete katılanların, % 69'u mahallede yapılacak bir kentsel dönüşüm uygulamasına maddi yardım yapmayı düşünmediklerini belirtirken, % 3'ü her türlü yardıma katılabileceklerini, % 28'i de yılda 25-200 TL arasında bir yardım

yapabileceklerini ifade etmişlerdir. Bu yanıt halkın kentsel dönüşüm uygulamalarına maddi destek yapmaktan kaçındıklarını göstermesi açısından önemli bir tespittir.

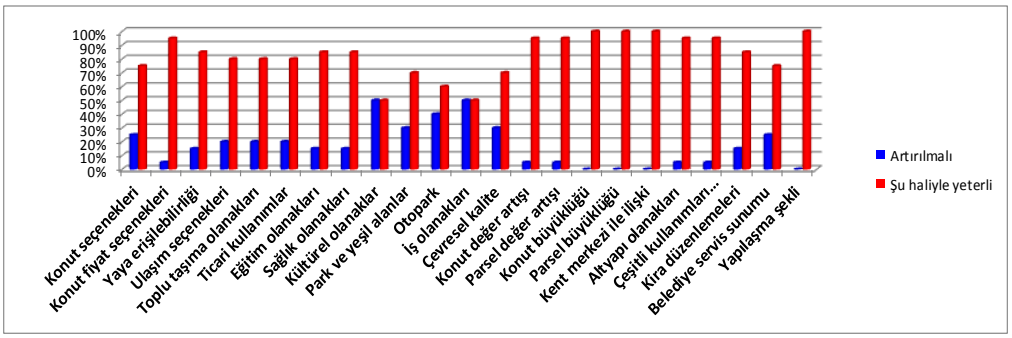
Konya'nın gelişiminde, ankete katılanların % 48'ine göre yeşil alanlar değerlendirilip korunurken, % 49'una göre korunmamaktadır.

Konya'nın gelişiminde kültürel alanlar için kentsel dönüşüm alanlarında yaşayanların, % 46'sı korunmasının yeterli olduğunu, % 44'ü geliştirilmesinin, % 59'u tanıtımının yapılmasının ve % 55'i de yeni yapılaşma ile uyumluluğunun ise yetersiz olduğunu düşündüğünü ifade etmişlerdir.

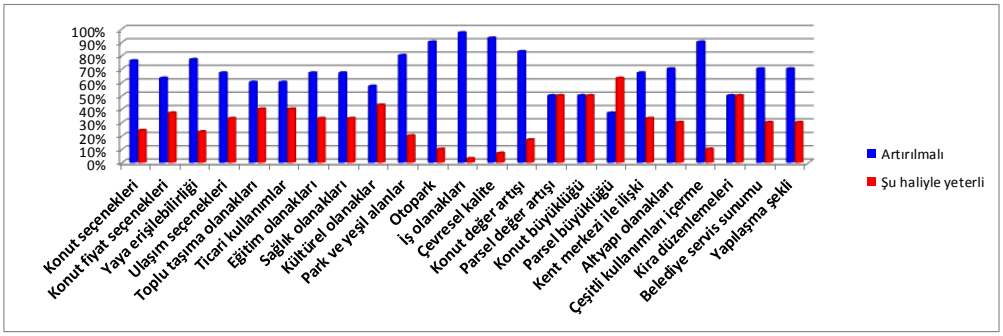
Halkın planlama çalışmalarına ve yerel yönetim çalışmalarına katılımlarına yönelik değerlendirmede, deneklerin % 19'unun katıldıkları, % 76'sının katılmadıkları tespit edilmiştir. Yerel yönetim çalışmalarına katılma şekillerini ise deneklerin % 35'i belediye başkanı ve meclis ile tartışarak, % 35'i kamu bilgilendirme toplantılarına katılarak, % 15'i komite oluşturarak, % 10'u belediye başkanı ve meclis ile yazışarak, % 5'i de oylama olarak belirtmişlerdir.

Genel değerlendirmelerin ardından kentsel dönüşüm alanlarında temel gereksinimlerin ihtiyaç düzeyini belirlemek amacıyla sorulan 49. sorunun topluluk tarafından yorumlanması ile mevcut duruma yönelik çıkarsamalar yapılmıştır. Bu amaçla, kentsel dönüşüm alanlarında, konut seçenekleri, konut fiyat seçenekleri, yaya erişilebilirliği, ulaşım seçenekleri, toplu taşıma olanakları, ticari kullanımlar, eğitim olanakları, sağlık olanakları, kültürel olanaklar, park ve yeşil alanlar, otopark, iş olanakları, çevresel kalite, konut değer artışı, parsel değer artışı, konut büyüklüğü, parsel büyüklüğü, kent merkezi ile ilişki, altyapı olanakları, çeşitli kullanımları bir arada içerme, kira düzenlemeleri, belediye servis sunumu, yapılaşma şekli konularında toplumun görüşleri değerlendirilmiştir (Şekil 4. 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24). Yapılan değerlendirmelerde, Kule-Site ve çevresi ile Yeni Adliye ve çevresinde temel gereksinimler mevcut durumuyla yeterli olarak belirtilmiş; dönüşüme başlamış ve devam eden Çaybaşı Mahallesinde de mevcut durumun iyileştiği yönünde fikir belirtilmiştir. Dönüşüm alanı olarak ilan edilen ve planlama çalışmaları biten ya da devam etmekte olan diğer bölgelerde ise her türlü gereksinimin olduğu ve artırılması gerekliliği belirlenmiştir. Tüm örneklemin değerlendirilmesinde bu gereksinimler göz önünde bulundurulduğunda, Konya kenti için kent merkezindeki mevcut alanların dönüşüm geçirmelerinin zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

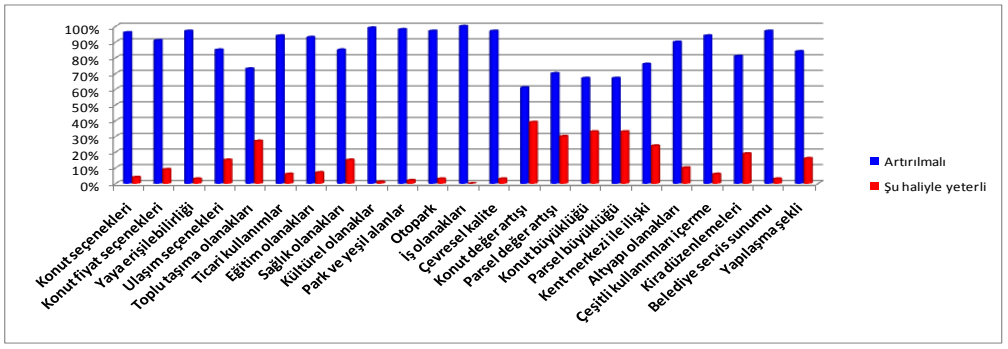
Topluluk anketi, kentsel dönüşüm alanlarında akıllı büyüme ilkelerine uygun olabilmesi için yapılması gerekenleri belirlemede yol gösterici olacaktır.



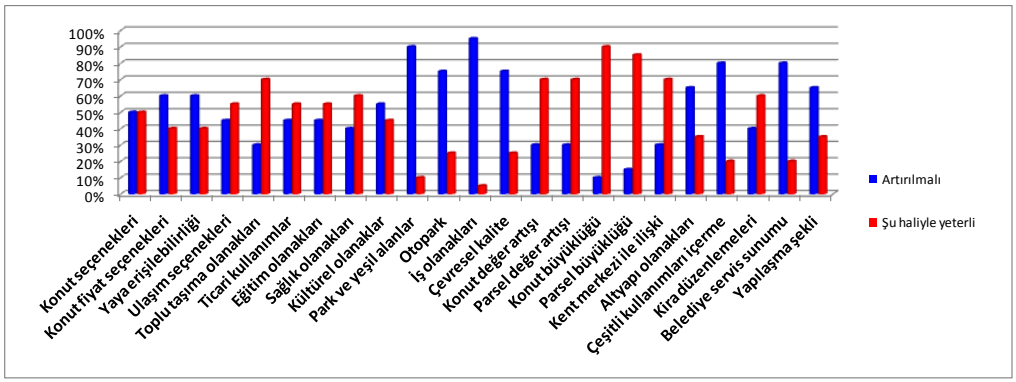
Şekil 4.18. Kule-Site ve çevresi



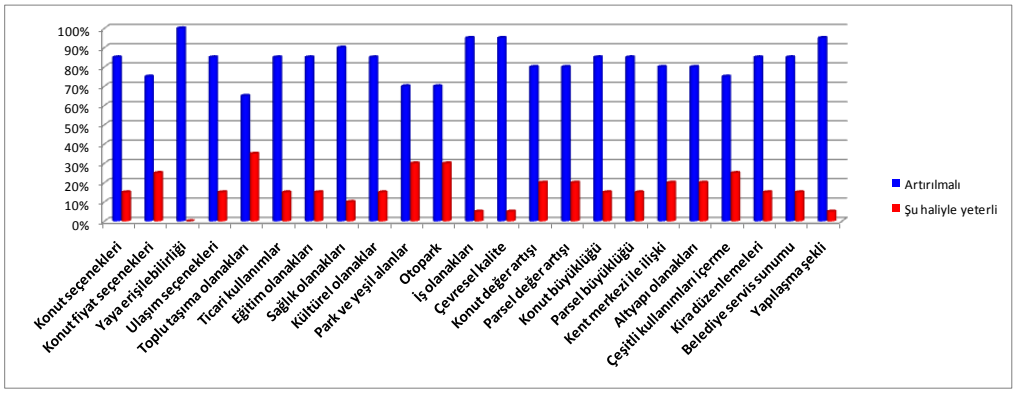
Şekil 4.19. Meram Et Kombinası ve çevresi



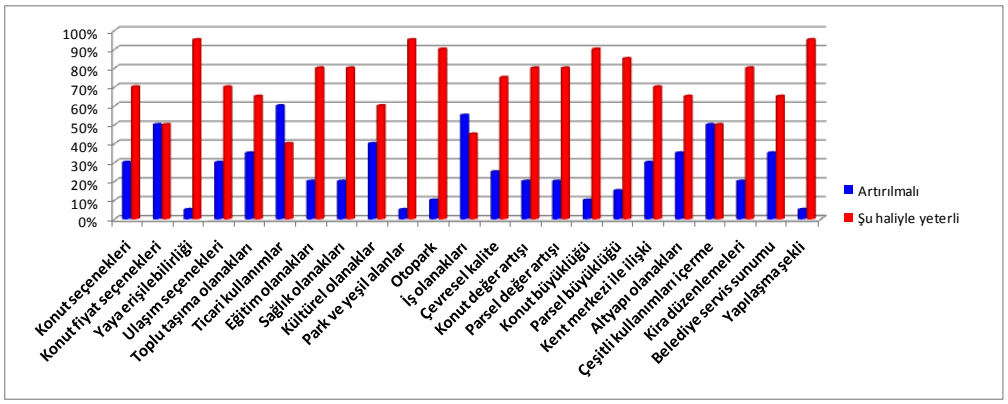
Şekil 4.20. Sekiz Mahalle



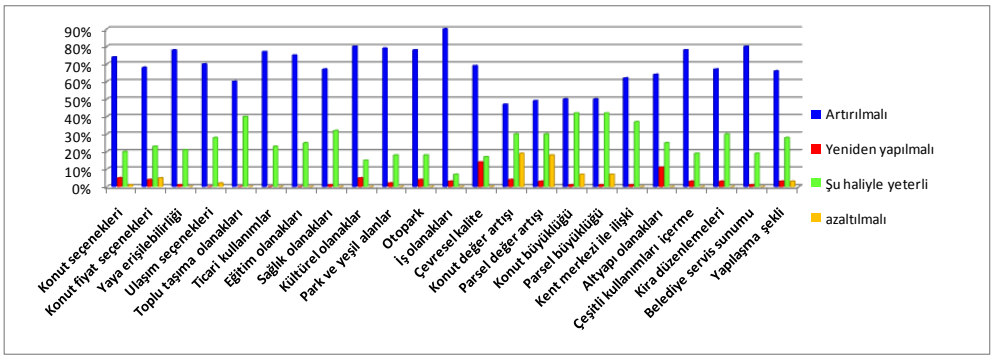
Şekil 4.21. Çaybaşı Mahallesi



Şekil 4.22. Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi



Şekil 4.23. Yeni Adliye ve çevresi



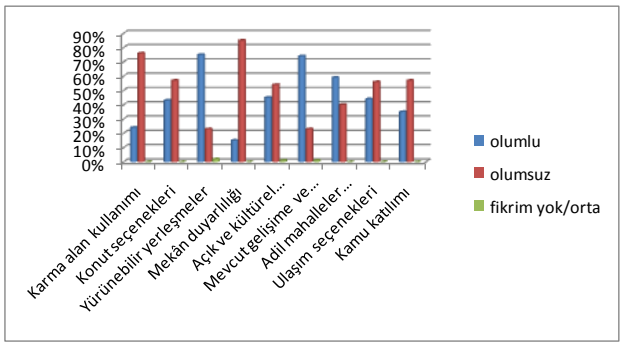
Şekil 4.24. Kentsel dönüşüm alanlarında yapılabilecek çalışmalara ilişkin düşünceler

Topluluk Anketi Sonucunda Akıllı Büyüme İlkelerinin Düzeyine Yönelik Çıkarsamalar

Akıllı büyüme ilkelerinden karma alan kullanımın oluşturulması, konut seçenekleri, yürünebilir topluluklar, ulaşım seçenekleri, açık alan ve kültürel değerlerin korunması, mevcut altyapı ve gelişime yakınlık, adil-eşit mahalleler oluşturma ve kamu katılımının sağlanması ilkelerinin kentsel dönüşüme konu alanlardaki topluluk

tarafından değerlendirilmesi yapılan anket sonuçlarıyla ilişkili olarak ortaya konulmuştur. Bu noktada yapılan anket soruları güvenilirlik analizinin ardından toplanabilirlik analizi ile değerlendirilerek sorulara verilen yanıtlar çerçevesinde akıllı büyüme ilkelerinin topluluk tarafından algılanma düzeyi belirlenmiştir. Anket sonucunda kompakt tasarım ile ilgili toplamsal bir değere ulaşılamamış, bu nedenle bu ilke ile ilgili sadece birkaç soruya dayalı değerlendirme yapılmıştır.

Hazırlanan topluluk anketine dayalı olarak Akıllı büyümenin 10 temel ilkesinin çalışma alanlarında yaşayan kişilerce genel bir değerlendirmesini yapmak amacıyla **Ek 5**‘ te her ilke için kullanılan sorular düzenlenmiştir. Soruların yanıtları değerlendirilerek akıllı büyüme ilkelerine yönelik hem bütün örneklem için hem de her kentsel dönüşüm alanı için ayrı ayrı toplam değerlendirmeler ortaya konulmuştur.



Şekil 4.25. Akıllı büyüme ilkelerine göre hane-konut anketlerinin genel değerlendirmesi

Yapılan toplam hane anketi sonuçlarına göre kentsel dönüşüm alanlarının tümü gözönünde bulundurulduğunda (Şekil 4.25.) aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır.

Karma alan kullanım durumu

Ankete katılanların, karma alan kullanımına ilişkin sorulara verdikleri yanıtlar toplanabilirlik analizi ile değerlendirildiğinde, kentsel dönüşüm bölgelerinde % 77 olumsuz, % 23 olumlu bir yaklaşım tespit edilmiştir. Bu durum, kentsel dönüşüm uygulamalarının karma kullanım konusunda akıllı büyüme düzeyine erişilebilmesi için gözden geçirilmesi ve düzenlenmesi gerektiğini göstermesi açısından önemlidir.

Konut seçenekleri

Ankete katılanların konut seçeneklerinin mevcut durumunu sorgulamak amacıyla yöneltilen sorulara verdikleri yanıtların toplanabilirliği değerlendirildiğinde, kentsel dönüşüm bölgelerinde % 50 olumlu, % 50 olumsuz bir durum vardır. Konut seçenekleri konusunda kentsel dönüşüm alanlarında akıllı büyüme sürecine

girilebilmesi için % 80'lere ulaşan düzeyde memnuniyet gerektiği için bu konunun da henüz yeteri kadar sağlanamadığı ancak geçiş sürecinde kaldığı tespit edilmiştir.

Yürünebilir topluluklar;

Ankete katılanların yürünebilir toplulukları sağlamaya yönelik sorulara verdikleri yanıtlar değerlendirildiğinde, kentsel dönüşüm bölgelerinde % 75 olumlu, % 23 olumsuz, % 2 oranında orta/fikrim yok cevapları verilmiştir. Yürünebilir topluluklar ilkesi açısından, akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı belirlenmiştir. Ancak, bu ilke ile ilgili sorular için halkın yürünebilirlik olarak yaya erişilebilirliğini değil, yürüyerek ulaşmayı algıladığını göz ardı etmemek gerekmektedir.

Mekân duyarlılığının sağlanması

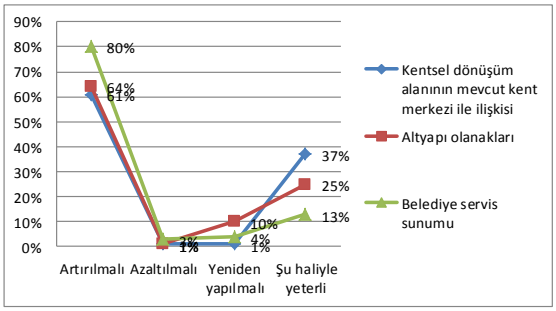
Ankete katılanlar, mekân duyarlılığına ilişkin sorulara verdikleri yanıtlarda, kentsel dönüşüm bölgelerinde % 84 olumsuz yaklaşım sergilenirken, % 15 olumlu, % 1 oranında da orta/fikrim yok değerlendirmesi yapmıştır. Bu durum, mekân duyarlılığının, hem dönüşen hem de dönüşüm sürecine girmiş bölgelerde sağlanmadığını göstermesi açısından önemlidir.

Açık alan ve kültürel değerlerin korunması

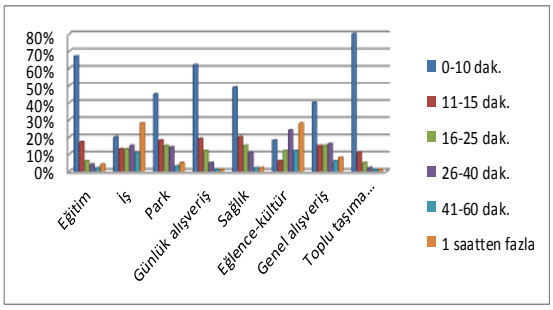
Deneklerin, açık ve kültürel alanların korunması ilkesi için yöneltilen sorulara verdikleri yanıtların toplanabilirlik analizi ile değerlendirilmesi, kentsel dönüşüm bölgelerinde % 45 olumlu, % 53 olumsuz, % 2 orta/fikrim yok şeklindedir. Açık ve kültürel alanların korunması konusunda, kentsel dönüşüm alanlarında akıllı büyüme sürecine girilebilmesi için % 80'lere ulaşan düzeyde olumlu görüş/ memnuniyet gerektiği için bu konunun da henüz yeteri kadar sağlanamadığı ancak, geçiş sürecinde kaldığı belirlenmiştir.

Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Ankete katılanların mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesinin mevcut durumunu ölçmek amacıyla yöneltilen sorulara verdikleri yanıtlar, kentsel dönüşüm alanlarında % 74 olumlu, % 23 olumsuz, % 2 de fikrim yok/orta seçenekleri olmuştur. Mevcut gelişime yakınlık ilkesi açısından, akıllı büyüme düzeyine erişmeye yakın bir seviyede olduğu belirlenmiştir. Ankete katılanlar, kentsel dönüşüm alanlarının kent merkezi ile ilişkisinin % 61, altyapı olanaklarının % 64 ve belediye servis sunumunun da % 80 oranında artırılması gerekliliği şeklinde fikir belirtmiştir (Şekil 4.26.). Bu saptamalar çerçevesinde, hem dönüşen hem de dönüşüm sürecinde olan alanlarda özellikle altyapı olanakları ve belediye servis sunumunda yetersizlikler olduğu tespit edilmiştir.



Şekil 4.26. Mevcut altyapıya yakınlık için değerlendirmeler



Şekil 4.27. Belirli kullanımlara yaya erişiminde geçen süre

Ankete katılan kişilerin % 37'si iş yerine yakın olduğu için, % 64'ü de merkeze yakın olduğu için bulundukları bölgeyi tercih etmişlerdir. Ankete katılanlar, alandaki altyapının % 45 oranında yetersiz, % 38 oranında yeterli ve % 17 oranında da orta düzeyde olduğu şeklinde görüş bildirmiştir. Mevcut gelişime yakınlık, yaya yürüme mesafesinde erişime bağlı olarak da algılanabilir. Eğitim olanakları % 67, park % 45, günlük alışveriş % 62, sağlık % 49, eğlence-kültür % 18, genel alışveriş % 40, toplu taşıma durakları da % 80 oranında 0-10 dak. yürüme mesafesinde olarak değerlendirilmiştir (Şekil 4.27.). Mevcut altyapı ve gelişime yakınlık yaşayanlar için de önemli bir faktördür. Kentsel dönüşüm alanlarının kent merkezine ve mevcut gelişim alanlarına yakınlığı, belirlenen alanların seçiminin doğruluğunu göstermesi açısından önemlidir. Ancak altyapı problemleri çözümlenmesi gerekli bir konu olarak gündeme getirilmelidir.

Adil-çekici mahalleler oluşturma;

Ankete katılanların adil-çekici mahalleler oluşturma ilkesini mevcut algılama durumlarını anlayabilmek amacıyla yöneltilen sorulara verdikleri yanıtların değerlendirmesi kentsel dönüşüm bölgelerinde % 59 olumlu algılanma düzeyinin olduğunu göstermiştir. Bu değerlendirme, her bölgede eşit gelişim ve servis olanaklarının yaygınlaşmaya başladığını göstermektedir. Adil-çekici mahalleler oluşturma konusunda kentsel dönüşüm alanlarında akıllı büyüme sürecine girilebilmesi için % 80 düzeyde memnuniyet gerektiği için bu konunun da henüz yeteri kadar sağlanamadığı, geçiş sürecinde kaldığı tespit edilmiştir.

Ulaşım seçenekleri

Ankete katılanların ulaşım seçeneklerine ilişkin verdikleri yanıtlar, kentsel dönüşüm bölgelerinde % 78 olumlu algılanma düzeyini ortaya çıkarmıştır. Akıllı

büyüme düzeyine erişmeye yakın bir seviyede olduğu ve her bölgede ulaşım olanaklarının genişlediği söylenebilir. Ancak burada, ankete katılan halkın yaya erişilebilirliğinden yürüyerek ulaşımını (yaya-bisiklet yolu olmasa da) anladığı, ulaşım olanaklarının yeterliğinde de yaya-bisiklet ulaşımını göz ardı ettiği konusunun ihmal edilmemesi gerekmektedir.

Kamu katılımı

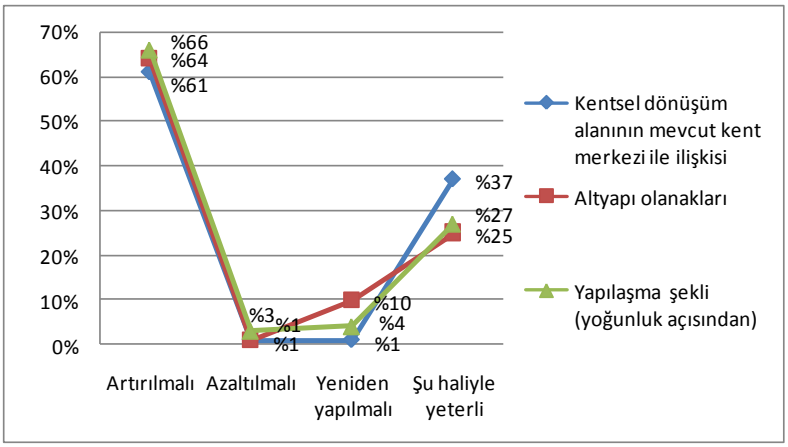
Ankete katılanların kamu katılımı için değerlendirmeleri, kentsel dönüşüm bölgelerinde % 57 olumsuz, % 35 olumlu, % 8'de fikri yok şeklindedir. Bu durum planlamaya ve uygulamaya kamu katılımının hem dönüşen hem de dönüşüm sürecine girmiş bölgelerde sağlanmadığını göstermesi açısından önemlidir.

Kompakt tasarım toplanabilirlik analizi ile değerlendirilmemiş her soru frekans dağılımlarına bağlı olarak ele alınmıştır (Çizelge 4.14.).

Çizelge 4.14. Kompakt yapı tasarımına yönelik topluluk anketinde kullanılan sorular

Kompakt Yapı Tasarımında
Dönüşüm sonrası ya da mevcut duruma yönelik görüşler
49.18. Kentsel dönüşüm alanının mevcut kent merkezi ile ilişkisi
49.19. Altyapı olanakları
49.23. Yapılaşma şekli (yoğunluk açısından)

Deneklerin dönüşüm sonrası ya da mevcut duruma yönelik görüşleri, kentsel dönüşüm alanının kent merkezi ile ilişkisinin % 61, altyapı olanaklarının % 64 ve yapılaşma yoğunluğunun da % 66 oranında artırılması gerekliliği şeklindedir (Şekil 4.28.). Bu değerlendirmelerle, hem dönüşen hem de dönüşüm sürecinde olan alanlarda yetersizlikler olduğu ve kompakt tasarıma ilişkin yeterli tespit ve çalışmaların olmadığı gibi bir çıkarım yapılması mümkündür.



Şekil 4.28. Toplamdaki kompakt tasarıma ilişkin görüşler

4.6.1. Konya kenti için seçilen kentsel dönüşüm alanlarında yapılan topluluk anketinin akıllı büyüme ilkelerine yönelik değerlendirmesi

Kentsel dönüşüm alanlarının her biri için topluluk görüşlerinin ayrı ayrı değerlendirmeleri (Çizelge 4.15.) aşağıda verilmiştir.

Kule-Site ve çevresi, karma alan kullanımı, konut seçenekleri, yürünebilir topluluklar, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık, ulaşım seçenekleri konusunda akıllı büyüme düzeyinde, mekân duyarlılığı ve açık alan ve kültürel değerlerin korunması konusunda geçiş sürecinde kaldığı belirtilmiştir. Kamu katılımı konusunda hemen müdahale edilmesi gerekli düzeyde olduğunu belirtir sonuçlar alınmıştır (Şekil 4.29.).

Meram Et Kombinası ve çevresinin, konut seçenekleri, yürünebilir topluluklar, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ve adil-çekici mahalleler oluşturma ilkelerinde akıllı büyüme düzeyi için geçiş sürecinde kaldığı, ancak karma alan kullanımı, mekân duyarlılığı, açık alan ve kültürel değerlerin korunması ve kamu katılımı konularında akıllı büyüme için hemen müdahale edilmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır (Şekil 4.30.).

Sekiz Mahalle, yürünebilir topluluklar, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ve adil-çekici mahalle oluşumu ilkelerinde geçiş sürecinde kalmıştır. Karma alan kullanımı, konut seçenekleri, mekân duyarlılığı, açık alan ve kültürel değerlerin korunması, ulaşım seçenekleri ve kamu katılımı ilkeleri konusunda ise hemen müdahale edilmesi gerekli seviyede olduğu belirlenmiştir (Şekil 4.31.).

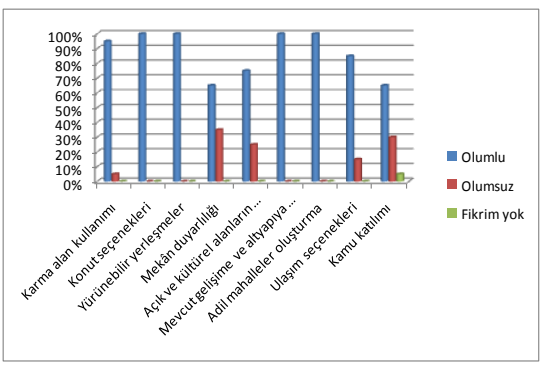
Çaybaşı Mahallesinin, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ve adil-çekici mahalleler oluşumu ilkelerine göre akıllı büyüme seviyesinde olduğu, konut seçenekleri, yürünebilir topluluklar ve ulaşım seçenekleri açısından geçiş sürecinde kaldığı tespit edilmiştir. Karma alan kullanımı, mekân duyarlılığı, açık alan ve kültürel değerlerin korunması ve kamu katılımı konusunda ise hemen müdahale edilmesi gerekli seviyede olduğu belirlenmiştir (Şekil 4.32.).

Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresinin, yürünebilir topluluklar, açık alan ve kültürel değerlerin korunması ve mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık konusunda akıllı büyüme geçiş sürecinde kaldığı, ancak karma alan kullanımı, konut seçenekleri, mekân duyarlılığı, adil-çekici mahalleler oluşumu ve kamu katılımı konularında hemen müdahale edilmesi gereken bir düzeyde olduğu belirlenmiştir (Şekil 4.33.).

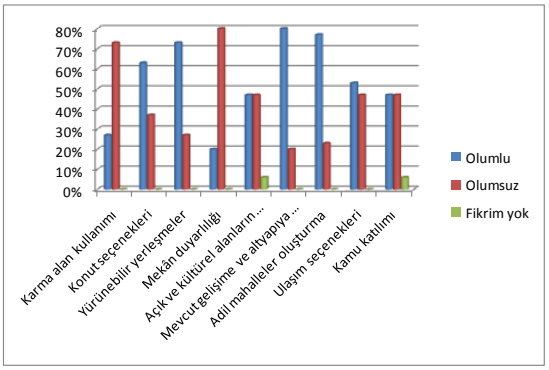
Çizelge 4.18. Kentsel dönüşüm alanlarında yapılan anket çalışmasından akıllı büyüme ilkelerine yönelik çıkarılan sonuç değerler

Akıllı büyüme ilkeleri	Ankete verilen cevaplar	Kule ve Çevresi	Karatay belediyesi ve çevresi	Meram et kombinası ve çevresi	Sekiz Mahalle	Çaybaşı Mahallesi	Mevlana Kültür Merkezi ve Çev.	Adliye ve Çevresi	Anket Gen. Değ.
1.Karma alan kullanımı	Olumlu	%95	%75	%27	%4	%35	%35	%70	%24
	Olumsuz	%5	%18	%73	%96	%65	%65	%30	%76
	Fikrim yok	-	%7	-	-	-	-	-	-
3.Konut seçenekleri	Olumlu	%100	%57	%63	%33	%80	%40	%90	%43
	Olumsuz	-	%43	%37	%67	%20	%60	%10	%57
	Fikrim yok	-	-	-	-	-	-	-	-
4.Yürünebilir yerleşmeler	Olumlu	%95	%54	%73	%73	%70	%75	%85	%75
	Olumsuz	%5	%42	%26	%25	%30	%25	%25	%23
	Fikrim yok	-	%4	-	%2	-	-	-	%2
5.Mekân duyarlılığı	Olumlu	%65	%36	%20	%3	%15	%15	%45	%15
	Olumsuz	%35	%43	%80	%97	%85	%85	%45	%85
	Fikrim yok	-	%21	-	-	-	-	%10	-
6.Açık ve kültürel alanların korunması	Olumlu	%75	%75	%47	%34	%25	%60	%90	%45
	Olumsuz	%25	%21	%47	%66	%65	%35	%10	%54
	Fikrim yok	-	%4	%6	-	%10	%5	-	%1
7.Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık	Olumlu	%100	%86	%80	%67	%90	%60	%95	%74
	Olumsuz	-	%14	%20	%30	%5	%35	%5	%23
	Fikrim yok	-	-	-	%3	%5	%5	-	%2
8.Adil mahalleler oluşturma	Olumlu	%100	%86	%77	%40	%95	%50	%95	%59
	Olumsuz	-	%14	%23	%60	%5	%50	%5	%40
	Fikrim yok	-	-	-	-	-	-	-	-
9.Ulaşım seçenekleri	Olumlu	%85	%89	%53	%27	%60	%55	%80	%44
	Olumsuz	%15	%11	%47	%73	%40	%45	%20	%56
	Fikrim yok	-	-	-	-	-	-	-	-
10.Kamu katılımı	Olumlu	%35	%50	%47	%27	%40	%55	%45	%35
	Olumsuz	%60	%36	%47	%67	%40	%35	%40	%57
	Fikrim yok	%5	%24	%6	%6	%20	%10	%15	%8

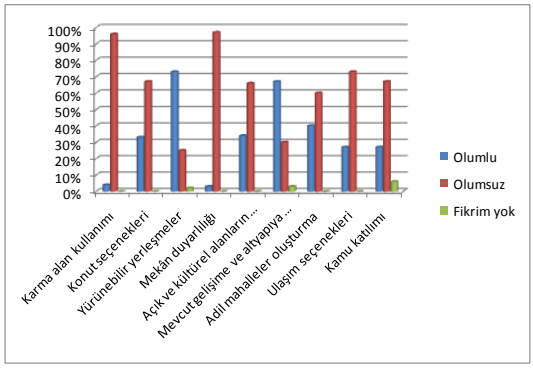
Yeni Adliye ve çevresi, konut seçenekleri, açık alan ve kültürel değerlerin korunması, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık, ulaşım seçenekleri bakımından akıllı büyüme düzeyine uygun; karma alan kullanımı bakımından geçiş sürecinde kaldığı gözlemlenmişken, mekân duyarlılığının sağlanması ve kamu katılımı konusunda hemen müdahale edilmesi gerekli bir seviyede olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.34.).



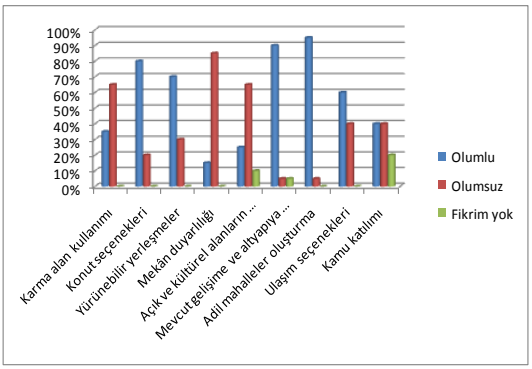
Şekil 4.29. Kule site ve çevresi



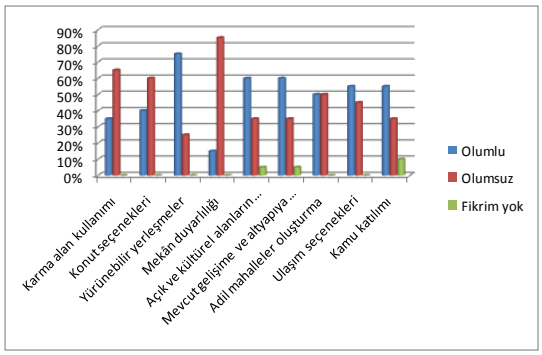
Şekil 4.30. Etbalık ve çevresi



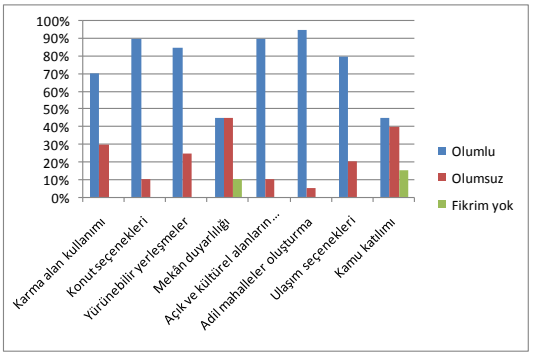
Şekil 4.31. Sekiz mahalle



Şekil 4.32. Çaybaşı

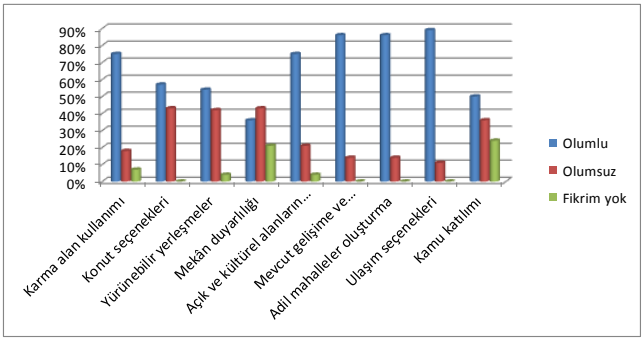


Şekil 4.33. Mevlana Kültür Merkezi ve Şehitlik Çevresi



Şekil 4.34. Adliye ve çevresi

Kentsel dönüşüm alanı olarak ele alınan örneklerden ***Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj çevresinde*** bölgede konut olmadığı için ticarete yönelik düzenlenen topluluk anketi hanelere değil ticari birimlere uygulanmıştır. Bu değerlendirmede de aynı şekilde akıllı büyümenin 10 temel ilkesinin toplanabilirlik analiziyle elde edilen sonuçlarda, topluluk fikirlerine göre mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık, adil-çekici mahalleler oluşturma, ulaşım seçenekleri, açık alan ve kültürel değerlerin korunması ilkelerinde akıllı büyüme düzeyine uygun olduğu belirtilmiştir (Şekil 4.35.).



Şekil 4.35. Karatay Belediyesi ve çevresi

Karma alan kullanımı için geçiş sürecinde kaldığı, yürünebilir topluluklar, konut seçenekleri, mekân duyarlılığı ve kamu katılımı ilkeleri açısından hemen müdahale edilerek düzenlenmesi gerekli olduğu şeklinde fikir belirtilmiştir. Bu alan için kentsel dönüşümün tamamlandığı göz önünde bulundurulduğunda akıllı büyüme için özellikle konut-dükkân seçenekleri, yürünebilirlik, mekân duyarlılığı ve kamu katılımının yeniden gözden geçirilmesi gereklidir.

Tüm bu değerlendirmeler sonucunda Konya'da kentsel dönüşüm alanlarında akıllı büyüme ilkelerine uygunluğun topluluk tarafından algılanması, dönüşüm sürecine başlamış (Çaybaşı Mahallesi, Sekiz Mahalle, Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi, Yeni Adliye ve çevresi) veya dönüşümü tamamlanmış (Kule-Site ve çevresi, Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj çevresi) alanlarda daha iyi düzeyde, dönüşüm sürecine girmemiş alanlarda (Meram Et Kombinası ve çevresi) daha kötü seviyelerdedir. Topluluk tarafından kentsel dönüşüm alanlarının, karma alan kullanım, kompakt tasarım, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkeleri yönünden akıllı büyüme düzeyine uygun olduğu değerlendirmesi yapılmıştır. Ancak, kentsel dönüşümü tamamlanmış veya tamamlanma seviyesine yaklaşmış alanlar için akıllı büyüme ilkelerinden mekân duyarlılığının sağlanması, açık alan ve kültürel değerlerin korunması, yürünebilirliğin sağlanması, ulaşım seçeneklerinin yeterliliği ve kamu katılımının istenilen düzeyde olmadığı belirlenmiştir. Bu durum kentsel dönüşüm projelerinin topluluk tarafından belirlenen eksik yönleri olarak da ifade edilebilir. Tüm alanlar için özellikle (projelerin kentsel tasarım düzeylerindeki eksiklik olarak ta nitelendirilebilecek) mekân duyarlılığının ve kamu katılımının yeteri kadar önemsenmemiş olması, projelerin başarılı olmalarının önünde bir engel olarak durmaktadır.

4.7. Kentsel Dönüşüm Proje Alanlarının Kent İçindeki Konumu, Özellikleri ve Akıllı Büyüme Matrisiyle Değerlendirilmesi

Bu bölümde kentsel dönüşüm projelerinin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi yapılmıştır. Akıllı büyüme matrisindeki ilkelerin ağırlığı projelerin konularına göre farklılaşmış ve her projenin akıllı büyümenin 10 temel ilkesine uygunluğu kapsamlı olarak irdelenmiştir.

4.7.1. Kule-Site ve çevresi (Eski Otogar) kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi

Kule-Site ve çevresi (Eski otogar) kentsel dönüşüm alanı, Konya kent merkezinin kuzey gelişme koridoru üzerinde yer almaktadır. 2000 yılında eski otogarın işlevine son verilerek, İstanbul yolu üzerinde, kent ile kampüs arasında başka bir noktaya yeni bir otogar inşaa edilmesiyle beraber, mülkiyeti büyük oranda kamuya ait olan 110.000 m² lik alan atıl durumda kalmıştır. Eski otogar binası, yapıldığı tarihten işlevini tamamladığı güne kadar, Konya'nın önemli bir düğüm noktası olmuş, çevre il ve ilçelerden gelen her türlü ziyaretçinin aklında, önemli bir imaj öğesi olarak yer etmiştir.

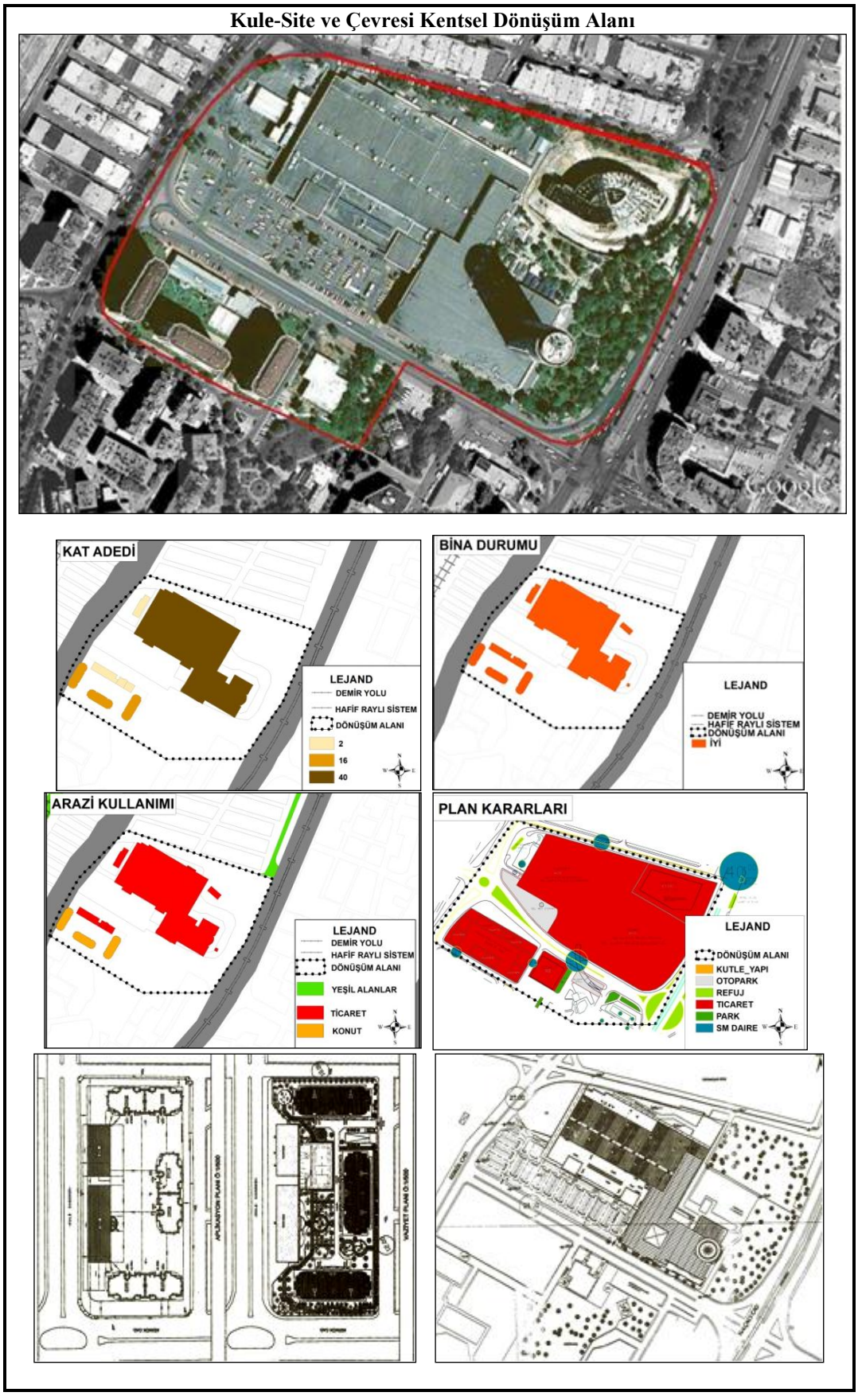
Projenin tanımlanması;

2003 yılında, 3 yıllık atıl durumda bir bekleyişin ardından, eski otogar binası ve yeri, 2 etaptan oluşan bir projeyle alışveriş merkezi, kule, teşhir (sergi) salonu ve çok katlı konutlardan oluşan ticari fonksiyon ağırlıklı bir komplekse dönüştürülmüştür. (Çizelge 4.19., Şekil 4.36., Fotoğraf 4.1.).

I. Etap, 50.000 m²'lik inşaat alanı üzerinde, eski otogar binasının ve eski Adese alışveriş merkezi binasının yıkılarak, alanın boşaltılması, Kule-Sitenin inşası ile tamamlanan süreci kapsamaktadır. II. Etap ise yaklaşık 5000 m² bir alan üzerine 3 adet yüksek bloktan oluşan Manolya Konutlarının ve 3 adet teşhir ve satış amaçlı ticari binanın inşası ile tamamlanan süreci kapsamaktadır. Kentsel dönüşüm projesi 2006 yılında tamamlanmıştır. Bina fiziksel durumu ve karma kullanım açısından iyi durumdadır.

Çizelge 4.19. Kule-site kentsel dönüşüm projesi temel özellikleri

Proje alanı	11 ha.	
Uygulanan yöntem	Kat karşılığı, kamu-özel ortaklık	
Önerilen kullanımlar (Büro-dükkân-konut-kamusal donatılar)	Alışveriş merkezi (68 dükkân) (E=1,70) Kule (129 dükkân, 64 büro) (48900 m^2) Apartmanlar (192 konut) (10090 m^2) Showroom (16 dükkân) (755 m^2)	
	Mevcut	Öneri
Nüfus	-	768
Konut Sayısı	-	192
Çalışan kişi sayısı	380	1380
Konuta ayrılan alan	-	3000 m^2
Yeşil alan miktarı	20000 m^2	19696 m^2
Toplam açık alan miktarı (Yollar ve otoparklar dâhil)	67500	49727m^2
Yoğunluk/yapılaşma düzeni	42500 m^2 yapılaşmış 302500 m^3	40577 m^2 643078 m^3 TAKS= 0,35, E=4.00



Şekil 4.36. Kule site ve çevresi fiziksel veriler ve proje

Kule-Site ve çevresi (Eski Otogar kentsel dönüşüm projesi değerlendirmesi)

Proje, ekonomik dönüşüm ile kent merkezinde atıl kalmış alanın yeniden kullanılmasını ve çalışma alanlarını geliştirerek ekonomik canlılık oluşturmayı amaçlamıştır. Eski otogar ve alışveriş merkezinin yerine, alışveriş merkezi, iş merkezi ve konuttan oluşan kullanım getirilmiştir. Ekonomik önceliği olduğu için matriste (Bkz. Ek 6), ekonomik amaçlı ilkelerin ağırlığı 3, diğer ilkeler öncelik derecelerine göre 2 ve 1 olarak belirlenmiştir. Kentsel dönüşüm projesinin akıllı büyüme puan kartı Çizelge 4.20.'de yer almaktadır.

Çizelge 4.20. Kule-Site ve çevresi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme düzeyinin değerlendirmesi, puan kartı

Kule-Site ve çevresi kentsel dönüşüm projesi değerlendirmesi **AKILLI BÜYÜME İLKELERİ**	**Akıllı büyüme düzeyi**	**Geçiş süreci**	**Hemen müdahale gerekli**
1. Karma alan kullanımı **1 2 3** **12 4 4** **Bölüm puanı: 20**	24-19	18-14	13-7
2. Kompakt tasarım **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 4 4 4 2 6 4 6 6** **Bölüm puanı: 42**	54-43	42-32	31-21
3. Konut seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **3 3 3 8 3 4 3** **Bölüm puanı: 27**	40-32	31-24	23-18
4. Yürünebilir topluluklar **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 8 4 4 14 4 3 2 6** **Bölüm puanı: 51**	69-55	54-41	40-27
5. Mekân duyarlılığı **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** **1 14 2 4 8 14 6 2 6 6** **Bölüm puanı: 63**	88-70	69-52	51-42
6. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13** **6 1 2 2 2 2 2 4 2 3 3 2 4** **Bölüm puanı: 35**	51-40	39-30	29-25
7. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık **1 2 3 4 5 6 7** **12 6 6 2 8 8 10** **Bölüm puanı: 52**	52-41	40-31	30-16
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **18 6 3 6 6 9 6 6 6** **Bölüm puanı: 66**	69-55	54-41	40-31
9. Ulaşım seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **6 4 6 10 4 8 3** **Bölüm puanı: 41**	59-47	46-35	34-21
10. Kamu katılımı **1 2 3 4 5 6 7 8** **3 3 4 4 3 4 6 2** **Bölüm puanı: 29**	40-32	31-24	23-20
TOPLAM : 426	546-436	435-327	326-228

Akıllı büyüme ilkeleri ve projenin aldığı puanlar;

Fotoğraf 4.1. Kule-Site kentsel dönüşüm projesi showroom, alışveriş merkezi ve konut kullanımları

I. Karma alan kullanımı

Proje karma kullanımlıdır, mevcuttaki otogar, ticaret kullanımına konut ve eğlence-kültür kullanımı eklenmiştir. Karma kullanım için toplamda 20 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde olduğu*** tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.2. Kule-site çevresi konut, taşıt ulaşımı, otopark, karma kullanım ve çevre ile uyum durumu

II. Kompakt tasarım

Konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime uygun yoğunlukta ve eski durumuna göre daha yoğundur. Proje ile taban alanı oranı % 35 olarak belirlenmiş, mevcutta yoğunluğu artırıcı yatırımlar önerilmiştir. Otopark gereksinimi minimize edilmişken, araç bağımlılığı minimize edilememiştir. Otopark ya da ulaşım için ayrılan açık alana kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı % 37 ile orta seviyededir. Yoğunluğun artırılması için yasal teşvik sunulmuştur. Kentsel dönüşüm proje alanı, mevcut kent merkezinde yeniden geliştirilmesi muhtemel alanda

bulunmakta ve yoğunluk artışı ile kentsel gelişime uygun olup, bölgesel planlama çalışmaları ile bütünlük taşımaktadır. Ulaşım mastır planı ile otobüs-minibüs toplu taşıma hatları ve HRS durak noktalarından birisi kentsel dönüşüm alanına hizmet eder nitelikte planlanmış ve bu haliyle potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak proje toplu-taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir. Kompakt tasarım ilkesinde 42 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

III. Farklı konut seçeneklerinin oluşturulması

Projede, farklı konut büyüklükleri ve seçenekleri sunulmamıştır. Konut fiyatları ortalama gelir oranının en az % 20'sine hitap edecek şekilde düşünülmüş, üst gelir grubuna yönelik konutlar planlanmıştır. Alt gelir grubuna, konut sunumu için özel bir teşvik ya da zorlama getirilmemiştir. Konut stoğunda % 100 artış olmuş, bina tür ve stilinde çeşitlilik oluşturulmamış, birden fazla bina tipi ve cephe seçeneği ve parsel büyüklükleri içermemektedir. Halk kooperatiflerine destek verilmiştir. Konut tipi ve gelir seviyesi bakımından karma bir proje olma özelliği zayıf olup, konut tipleri çeşitlilik, yerellik ve geleneksellik içermemektedir. Projenin konut seçenekleri açısından 27 puan alarak ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

IV. Yürünebilir topluluklar oluşturma

Maksimum yaya hareketi oluşturan (günlük açık saat) sokak düzeyinde aktivitelere yönelik projedeki kullanımlar, ticaret fonksiyonundan dolayı 13-18 saat hizmet edecek nitelikte faaliyetler içermektedir. Gün içerisinde alan kullanımına yönelik nüfusun yüksek olması sebebiyle 600 kullanıcı/gün'den daha fazla kullanıcı içermektedir. Konut için yer altı otoparkı, alışveriş alanında hem yer altı hem yerüstü otoparkı oluşturulmuştur. Yerleşmenin tümüne hizmet eden otopark alanları ile konutlara ve kamusal alanlara hizmet eden otopark alanlarını içermektedir. Ticarette ön cephede otopark oluşumu, yaya erişimini olumsuz etkilemektedir. Yakın çevre veya proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık 5 dakika yürüme mesafesindedir. Küçük ölçekli kaldırımların kullanımına ilişkin detay çalışma yoktur, standart uygulamaların dışında düzenleme içermemektedir. Yağmurdan koruma-tente oluşturma ve mevcut yaya yollarını koruma veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirme bakımından yetersizdir. Yaya ölçeğinde aydınlatma ve sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi düşünülmüştür. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmıştır. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulamamıştır. Kentsel tasarım projesinde, kaldırım ve yeşil alanlar dışında özelleşmiş yaya yolları bulunmamakta, yeşil alanlar da süreklilik oluşturmaya yeterli

değildir. Engellilere yönelik bir düzenleme projede yer almamaktadır. Proje yaya yolu ve kentle ilişkisini kurmuş ancak, bisiklet yoluna ilişkin düzenleme oluşturmamıştır. Ağ tipleri tanımlanmış, süreklilik oluşturmakta ancak yaya dolaşımını desteklememektedir, bisiklet yolu içermemekte, yaya erişilebilirliği otopark ve caddelerle bozulmaktadır. Bu değerlendirme ile Kule-site ve çevresi kentsel dönüşüm projesinin, yürünebilirlik ilkesinde, 51 puan alarak ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

V. Mekân duyarlılığının sağlanması

Projede yapılaşma stili, yeni piyasa tercihlerini yansıtan tek tip mimari yaklaşım içermektedir. Cephe düzenlemeleri ve bina arkasında düzenlemeler göz önünde bulundurulurken, çevreye uygun ve uyumlu yoğunlaşma, görünen yerlerdeki mekanik ekipmanların arındırılması ve komşu cephelerle uyumlu yükseklik göz ardı edilmiştir. Projede küçük ölçekli kamusal toplanma mekânları önerilmiştir. Alışveriş merkezi ve showroomlar sosyal etkileşim fırsatı oluşturmakta, alışveriş merkezinde düzenlenen kermes vb. faaliyetler yardım düzeyini artırmıştır.

Fotoğraf 4.3. Kule-Site ve çevresi toplu taşım sistemi, otopark ve cephe değerlendirmesi

Kamu açık alanlarına erişilebilirlik konusunda, yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma yapılmamış, yapı dışında kamu alanları tasarlanmamış, ancak kentsel mobilyalara ilişkin düzenlemeler sağlanmıştır. Alandaki yapıların konumlarına yönelik, yaya ağlarına yönlenme sağlamak için düzenlemeler içermemekte, araç azaltma olanakları ile binaların arka parsellerini otoparkla besleme açısından da yeterli değildir. % 50 veya daha fazla binaların ön cepheleri sokağa yönlendirilmemiş, sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler oluşturulmamıştır. Projede ve konut tiplerinde kentsel tasarım modelleri kullanılmıştır. Kentsel kalitenin artması, konut alanlarının yenilenmesi, kent merkezinde lüx konut çevresi ve kule ile fiziksel dokuda değişime hız

kazandıran bir projedir. Kentin son yapılan 1999 yılı nazım planına göre alan ticaret alanı olarak belirlenmiştir. Proje ile ticaret ve konut kullanımları getirilmiş, atıl kalan otogar alanının dönüşümü ile kamusal alanın bir kısmı özel alana devredilmiş, yaya güzergâhlarının sürekliliğinin kesilmesine sebep olmuştur. Mekân duyarlılığının sağlanmasında 63 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

VI. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması:

Proje, mevcut konut yerleşiminde gerçekleştirildiği için çevresel alanların tahribine neden olmamaktadır. Projede geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmamıştır. Mevcut yapının yıkılması sonucunda malzemelerin geri dönüşümü yapılmamıştır. Açık alanlar korunmamıştır. Konut alanlarında % 25, ticaret alanlarında % 15 açık alan oluşturulmuştur. Proje, yerleşmenin tümüne hizmet veren sınırlı yeşil alanlar ile konut bahçelerini içermektedir. Alanda yerel bitkilendirme kullanılmıştır. Proje, yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygun değildir ve yeşil alanların düzenlenmesi dışında ekolojiyi korumaya yönelik kararlar içermemektedir. Proje mevcut ve tarihi dokuyu tekrar kullanmamış ve rehabilite edememiştir. Atıl kalmış alanın dönüşümü ile yeniden kullanımı sağlanmış, sit alanı olmadığı ve tescilli yapı bulunmadığı için koruma stratejilerine aykırılık taşımamaktadır. Bu değerlendirmeler ile açık alan ve kültürel değerlerin korunması ilkesinde 35 puan alarak, uygulamanın ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

VII. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Proje mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına komşu konumlanmıştır. Yaşam kalitesinin artması, kentin merkezinde düzenlemelerin oluşturulması ile kentin gelişme stratejilerine paralellik göstermektedir. Proje, plana göre tasarlanmış merkez ve yeniden gelişime ihtiyacı olan alanda tasarlanmış ve atıl alanları tekrar kullanmaktadır. Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmuştur. Konut ve ticaret gelişimi için diğer servislere yürüme mesafesindedir. Gelişimi mevcut yerleşimlere yönlendirme ilkesinde, 52 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu belirlenmiştir.

VIII. Adil-çekici mahalleler oluşturma

Projede yerel işlerin değerini artırmaya yönelik, yerel yatırımcılar ve yerel mimarlar kullanılmış, yerel ekonomi cesaretlendirilmiştir. Konut ve ticari alanların 800 m. yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararsız çalışma alanları bulunmaktadır. Proje iş/konut dengesi için, yeterli konut sunamamaktadır. Yeniden geliştirmede % 135 oranında arazi değerinde artış olmuştur. Yatırımcı tarafından proje

maliyetinin karşılanacağı taahhüt edilen oranı kesin olmamakla birlikte % 20'dir. Belediye-özel girişim ortaklığı ile gerçekleştirilmiştir. Yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilmiştir. Alanda ticari kullanımlarla ekonomik yapı gelişmiştir. Adil-arzu edilebilir mahalleler oluşturma ilkesi için 66 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde olduğu*** tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.4. Kule-site iş merkezi cephe düzenlemesi, taşıt veyaya erişilebilirliği değerlendirmesi

IX. Ulaşım seçenekleri

Eski otogar alanının kaldırılması, taşıt trafiğini hafifletse de ticari kullanımlar nedeniyle ve toplu taşımaya yönelik kararlar tam olarak uygulamaya konulmadığı için trafik problemlidir. Yaya aktivitelerini oluşturma konusunda, farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmış ve hiyerarşi içermemektedir. Proje çok çeşitli (otomobil, otobüs, yürüme) ulaşım erişilebilirliğine sahiptir, kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir. Proje çıkmaz sokak içermeyen ilişkili yol sistemine sahiptir. Alternatif yaya ve bisiklet erişimine yönelik olarak; çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlarına erişim sağlanmış, ancak kesintisiz ve erişebilir yeşil kuşak ile yaya bağlantıları ve kaldırımlar oluşturulmamıştır. Bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb. ulaşım türleri için seçenekleri genişletme çalışmaları

içermemektedir. Ulaşım seçenekleri ilkesi için 41 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

X. Kamu katılımının sağlanması

Yerel halk ve mülk sahipleri projeye katılmamışlardır. Hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmamış, mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları yapılmamıştır. Mülk sahipleri bilgilendirilmiş, personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmiş, okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmuş, insanları bir araya getirecek mekânlar oluşturulmuş, emlak piyasası canlanmıştır. Tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye yansıtılmamıştır. Kamu katılımı ilkesi için proje 29 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

Tüm bu değerlendirmelerle Kule-Site (Eski otogar) çevresi kentsel dönüşüm projesinin 429 puanla ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı belirlenmiştir. Sadece, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ve adil-çekici mahalleler oluşturma ilkeleri açısından akıllı büyüme seviyesindedir. Proje, bu haliyle akıllı büyümeye uygunluk için eksiklikler barındırmaktadır.

4.7.2. Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi

Karatay Belediyesi ve çevresi, kentin en eski yerleşim alanı olarak bilinmektedir. Alan kent merkezine oldukça yakın, sosyo-ekonomik ve fiziksel veriler açısından geri kalmış, genellikle iki ya da üç katlı evlerden oluşan organik dokulu bir bölgedir. Bölge Konya'nın ilk terminal alanı olup, günümüzde 1970'li yıllarda otogarın kentin kuzeyine taşınmasıyla kamyon garajı, köy otobüs terminali ve bazı toplu taşım araçlarının hareket ve depolama alanı olarak kullanılmıştır. Eski garaj olarak adlandırılan, kırsal terminalle komşu olması, Konya'ya civar ilçelerden genellikle günübirlik gelen insanların kente dağıldığı odak bir nokta haline gelmesine sebep olmuştur. Konya'nın büyükşehir statüsüne geçmesiyle yeni kurulan ilçe belediyeleri, yeni merkezler geliştirme eylemine girmişler ve düzenleme alanında Karatay ilçe belediyesinin oluşturulması talepleriyle şekillenmiştir. Bu nedenle, Karatay Belediyesinin yerseçimi ile birlikte yeniden değerlendirilmesi düşünülerek, kentsel dönüşüm alanı ilan edilmiştir. 1995 yılında yapılan plan revizyonu ile alanın ve

çevresinin tamamen yenilenmesi, kentin sosyo-ekonomik ve fiziksel açıdan gerileyen bölgesinin değişim ve dönüşümü öngörülmektedir.

Projenin tanımlanması:

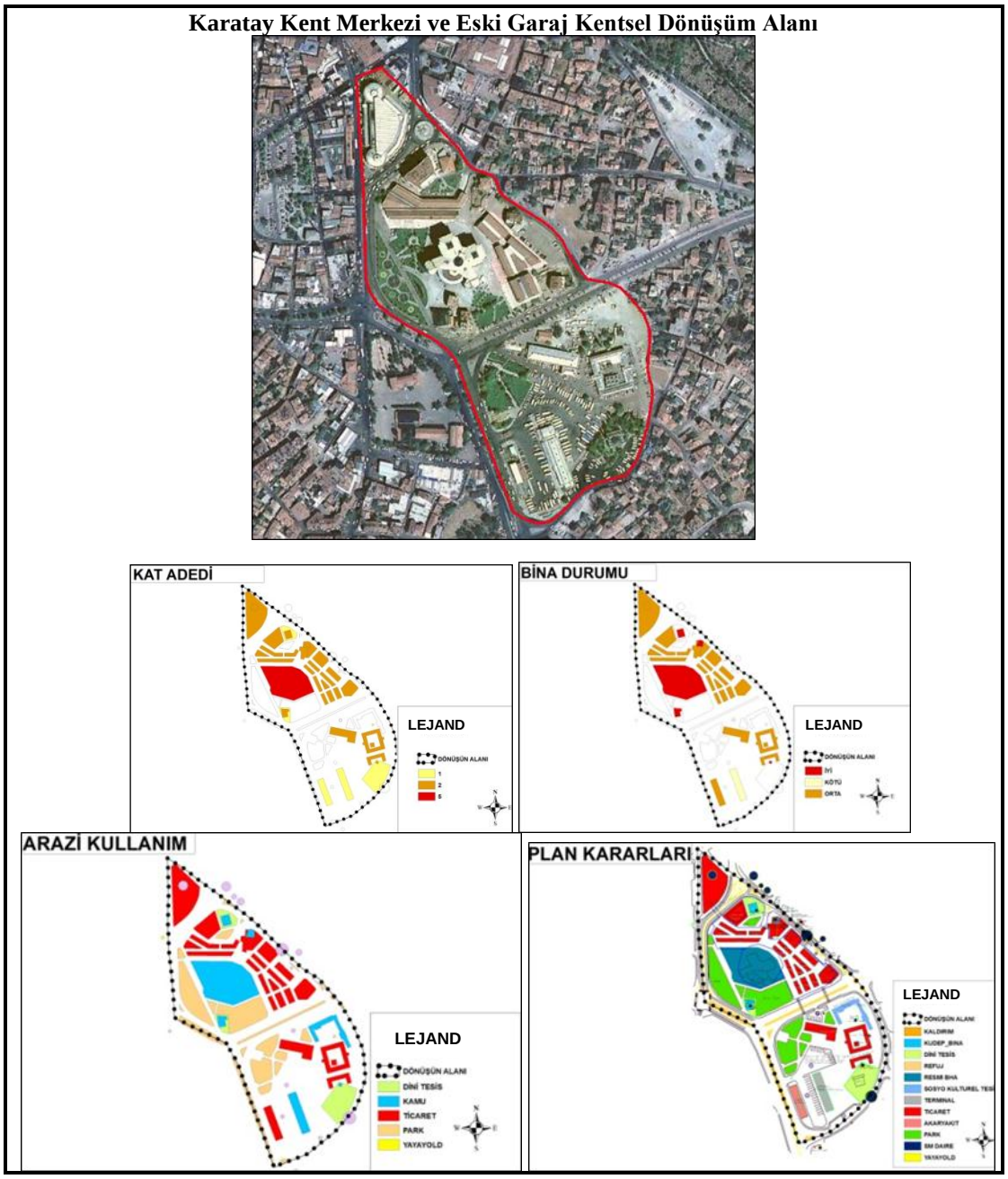
Tarihi merkez konumundaki bölgede, pek çok işlevi bir arada yürütecek, ileriye dönük, çevresi ile uyumlu ve yeni yapılaşmaya yön verecek "Karatay Kent Merkezi Mimari Projesi" ulusal yarışma açmak yoluyla oluşturulmuştur. Alanda yer alan yapılardan, yalnızca Pisili Cami ve Fakihdede Türbesi yerinde kalmış diğer bütün yapılar yıkılmıştır. Mevcut Dellal Çarşısının yeniden projelendirilmesi ve ulaşıma yönelik öneriler içeren 31 proje teklifi yapılmış, Tülin Hadi ve Cem İlhan'ın projeleri birinciliği kazanırken, Karatay Belediyesi bu alan için yapılan dönüşüm projesinde, yarışma projelerinden hiçbirisini kullanmayarak kendi geliştirdiği projeyi uygulamıştır (Çizelge 4.21., Şekil 4.37.).

Çizelge 4.21. Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj kentsel dönüşüm projesi temel özellikler

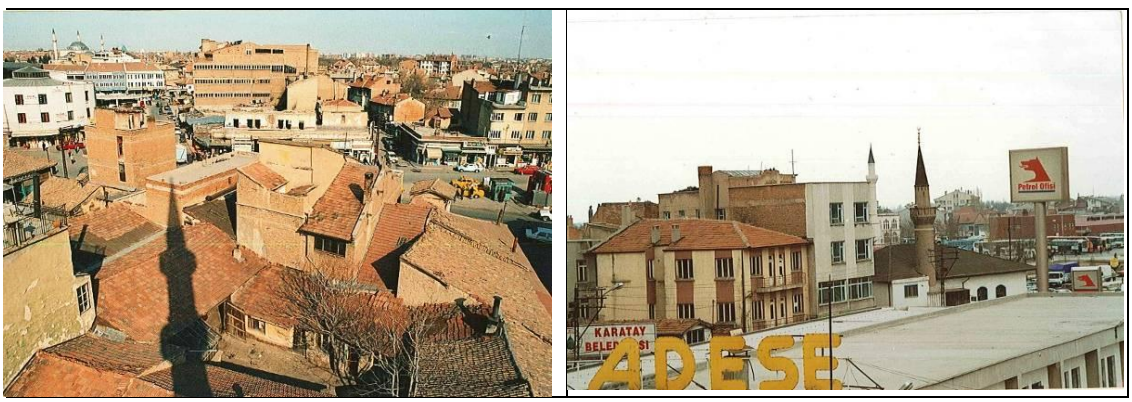
Proje alanı	100000 m^2 (10 ha.)	
Uygulanan yöntem	Hisse dağıtımı-takas, kamu öncülüğü	
Önerilen kullanımlar (Büro-dükkân-konut-kamusal donatılar)	Ticaret 9900 m^2 , Konut+ticaret 1600 m^2 Resmi kurum-belediye 7500 m^2 Dini tesis 5500 m^2 Terminal 14200 m^2 Kapalı gıda pazarı 1350 m^2 Kültür merkezi 4500 m^2 Dellal pazarı 2500 m^2	
	Mevcut	Öneri
Konut Sayısı	-	60
Çalışan kişi sayısı	-	-
Ticari birime ayrılan alan	21250 m^2	12744 m^2
Yeşil alan miktarı	10000 m^2	12860 m^2
Toplam açık alan miktarı (Yollar ve otoparklar dahil)	-	53400m^2
Yoğunluk/yapılaşma düzeni	-	8496 m^2 Hmax=9,50 KAKS=3,60

Karatay Kent merkezi ve Eski Garaj kentsel dönüşüm projesi değerlendirmesi

Karatay kent merkezi projesi, eski kent merkezine ekonomik canlılık ve bununla birlikte eskimiş fiziksel stokun yenilenmesi için bitkilendirme, iyileştirme, alan erişim ve servislerini arttırmak gibi fiziksel dönüşüm proje uygulamaları da içermektedir. Ekonomik ve fiziksel dönüşüm kapsamına girdiği için bu ilkelerin ağırlığı 3 olarak belirlenmiştir. Karatay kent merkezi projesi köhnemiş bir kent merkezinin canlandırılması ve yenilenmesini kapsamaktadır (Bkz. Ek 7). Kentsel dönüşüm projesinin akıllı büyüme puan kartı Çizelge 4.22.'de gösterilmektedir.



Şekil 4.37. Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj fiziksel veriler ve proje



Fotoğraf 4.5. Karatay Kent Merkezi dönüşüm öncesi mekânsal yapı incelemesi

Akıllı büyüme ilkeleri ve projenin aldığı puanlar;

I. Karma alan kullanımı

Proje karma kullanımlıdır, mevcuttaki konut, ticaret, kullanımına kamusal alanlar ve yeşil alanlar eklenmiştir. Karma kullanım için toplamda 17 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Çizelge 4.22. Karatay Belediyesi ve çevresi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme düzeyinin değerlendirmesi

Karatay Belediyesi ve Eski Garaj çevresi **AKILLI BÜYÜME İLKELERİ**	**Akıllı büyüme düzeyi**	**Geçiş süreci**	**Hemen müdahale gerekli**
1. Karma alan kullanımı **1 2 3** **9 4 4** **Bölüm puanı: 17**	24-19	18-14	13-7
2. Kompakt tasarım **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 4 4 2 2 3 2 6 6** **Bölüm puanı: 35**	54-43	42-32	31-21
3. Konut seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **3 3 2 4 3 2 3** **Bölüm puanı: 20**	40-32	31-24	23-18
4. Yürünebilir topluluklar **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 8 4 4 16 4 3 2 6** **Bölüm puanı: 53**	69-55	54-41	40-27
5. Mekân duyarlılığı **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** **3 21 4 4 12 18 2 3 6 6** **Bölüm puanı: 75**	104-83	82-62	61-49
6. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13** **6 1 2 2 1 2 2 2 2 3 3 3 6** **Bölüm puanı: 35**	53-42	41-31	30-26
7. Mevcut toplulukların yakınında gelişme **1 2 3 4 5 6 7** **12 6 6 1 8 8 10** **Bölüm puanı: 51**	52-41	40-31	30-16
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **18 6 3 6 6 2 2 6 6** **Bölüm puanı: 55**	66-52	51-39	38-30
9. Ulaşım seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **3 4 6 10 2 6 3** **Bölüm puanı: 34**	59-47	46-35	34-21
10. Kamu katılımı **1 2 3 4 5 6 7 8** **6 3 4 2 3 2 6 2** **Bölüm puanı: 28**	40-32	31-24	23-20
TOPLAM : 403	561-448	447-336	335-235

II. Kompakt tasarım

Proje, konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime uygun yoğunlukta ve eski durumuna göre daha yoğundur. Proje ile taban alanı oranı % 20 olarak belirlenmiş,

mevcutta yoğunluğu artırıcı yatırımlar oluşturulmuştur. Otopark gereksinimi ve araç bağımlılığı minimize edilememiş, otopark ya da ulaşım için ayrılan açık alana kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı % 31 ile orta seviyede olmuştur. Yoğunluğun artırılması için yasal teşvik sunulmamıştır. Kentsel dönüşüm proje alanı, mevcut kent merkezinde yeniden geliştirilmesi muhtemel alanda bulunmakta ve yoğunluk artışı ile kentsel gelişime uygun olup bölgesel planlama çalışmaları ile bütünlük taşımaktadır. Ulaşım mastır planı ile toplu taşıma aktarma noktası, otobüs-minibüs toplu taşıma hatları ve HRS durak noktalarından birisi kentsel dönüşüm alanına hizmet eder nitelikte planlanmış ve bu haliyle potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak projede toplu-taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir. Kompakt tasarım açısından toplam 35 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

III. Farklı konut seçeneklerinin oluşturulması

Proje, farklı konut/dükkân büyüklükleri içermemektedir. Fiyatları ortalama gelir oranının en az % 20'sine hitap edecek şekilde düşünülmüş, üst ve orta gelir grubuna yönelik ticari birimler planlanmıştır. Alt gelir grubuna dükkân/konut sunumu için özel bir teşvik ya da zorlama getirilmemiştir. Konut stoğunda % 100 artış olmuş, bina tür ve stilinde çeşitlilik oluşturulmamış, birden fazla bina tipi ve cephe seçeneği ve parsel büyüklükleri içermemektedir. Belediye gerçekleştirdiği için halk kooperatiflerine destek verilmemiştir. Konut/dükkân tipi ve gelir seviyesi bakımından karma proje olma özelliği zayıf olup, konut/dükkân tipleri çeşitlilik, yerellik ve geleneksellik içermemektedir. Konut/dükkân seçenekleri açısından 20 puan alarak ***akıllı büyüme için hemen müdahale edilmesi gerekli düzeyde olduğu*** tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.6. Karatay iş merkezi ve çevresi eski-yeni ve dükkan seçenekleri, ulaşım ve otopark durumu

IV. Yürünebilir topluluklar oluşturma

Maksimum yaya hareketi oluşturan sokak düzeyinde aktivitelere yönelik projedeki kullanımlar için gündüz kullanımı daha yoğun kentsel donatı alanları bulunmakta, ticaret fonksiyonu da 13-18 saat hizmet edecek nitelikte faaliyetler içermektedir. Maksimum yaya hareketi oluşturan, sokak düzeyinde aktiviteler sunulmuştur. Gün içerisinde alan kullanımına yönelik nüfusun yüksektir. Arka ve yer altı otoparkı oluşturulmuş, ancak yaya erişimi çevredeki yolların yoğunluğundan dolayı problemlidir. Yakın çevre veya proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık 5 dakika yürüme mesafesindedir. Küçük ölçekli kaldırımların kullanımına ilişkin detay çalışma yoktur, mevcut yaya yollarını koruma veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirme bakımından yetersizdir. Yağmurdan koruma-tente oluşturma ve yaya ölçeğinde aydınlatma ve sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi düşünülmüştür. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmıştır. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulamamıştır. Engellilere yönelik bir düzenleme projede yer almamaktadır. Proje, yaya yolu ve kentle ilişkisini kurmuş, ancak bisiklet yoluna ilişkin düzenleme oluşturmamıştır. Ağ tipleri tanımlanmış, yaya dolaşımı desteklenmiş, ancak süreklilik oluşturmamıştır. Bu değerlendirme ile yürünebilirlik ilkesinde, 53 puan alarak uygulamanın ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.7. Karatay kent merkezi eski-yeni ulaşım, cephe seçenekleri, çevreyle uyum durumu

V. Mekân duyarlılığının sağlanması

Projede yapılaşma stili, tek tip denilebilecek bir mimari yaklaşım içermektedir. Çevreye uygun ve uyumlu yoğunlaşma sağlanmış, bina arkasında düzenlemeler göz önünde bulundurulurken, cephe düzenlemeleri, komşu cephelerle uyumlu yükseklik ve

görünen yerlerdeki mekanik ekipmanların arındırılması göz ardı edilmiştir. Projede kamusal toplanma mekânları önerilmiştir. Sosyal yardım-bakım ve sosyal etkileşim fırsatları için sosyal tesis-belediye yapılmıştır. Kamu açık alanlarına erişilebilirliğin sağlanması konusunda, kentsel mobilya düzenlemeleri, yapı dışında kamu alanları sağlanmış, ancak yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma yapılmamıştır. Alandaki yapıların konumlarına yönelik, yaya ağlarına yönlenme sağlamak için düzenlemeler içermemekte, araç azaltma olanakları açısından da yeterli değildir. Binaların ön cepheleri sokağa yönlendirilmiş, binaların arka parselleri otoparklarla yeteri kadar beslenememiştir. Sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler oluşturulamamıştır. Projede ve dükkân tiplerinde kentsel tasarım modelleri kullanılmamıştır. Kentsel kalitenin artması, yeni ticari birimlerin gelişmesi alanda dönüşümü hızlandırması ile mevcut fiziksel dokuda iyileştirici etkisi bulunmaktadır. Kentin son yapılan 1999 yılı nazım planına göre, alan ticaret alanı olarak belirlenmiştir. Proje ile ticaret ve belediye-kırsal terminal kullanımları getirilmiştir. Mekân duyarlılığının sağlanmasında 75 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.8. Karatay kent merkezi kentsel tasarım, karma kullanım durumu

VI. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması

Proje, mevcut konut yerleşiminde gerçekleştirildiği için çevresel alanların tahribine neden olmamaktadır. Projede geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmamıştır. Mevcut yapının yıkılması sonucunda malzemelerin geri dönüşümü yapılmamıştır. Açık alanlar korunmamıştır. Konut alanlarında min. % 25 açık alan oluşturulmamış ancak, ticaret alanlarında min. %15 açık alan oluşturulmuştur. Sadece yerleşmenin tümüne hizmet veren ana yeşil alanlar bulunmaktadır. Alanda yerel bitkilendirme kullanılmamıştır. Proje, yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygun

değildir ve yeşil alanların düzenlenmesi dışında ekolojiyi korumaya yönelik kararlar içermemektedir. Tarihi kent merkezinde olmasına rağmen özellikle belediye binası geleneksel doku özelliği yansıtmamaktadır. Proje, mevcut ve tarihi dokuyu tekrar kullanıp, rehabillite etmiştir. Pisili Cami ve Fakihdede Türbesi korunmuştur. Eskimiş konut ve ticaret alanlarının yenilenmesi, tarihi merkezin yenilenmesi için kaynak aktarımı yapılmış, sit alanında bulunmasa da tescilli binalar korunmuş koruma stratejileri ile paralellik sağlanmıştır. Bu değerlendirmeler ile çevresel önemli alanların ve kültürel değerlerin korunması ilkesinde 35 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

VII. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Proje, mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına komşu konumlanmıştır. Yaşam kalitesinin artması, kentin merkezinde düzenlemelerin oluşturulması ile kentin gelişme stratejilerine paralellik göstermektedir. Proje, plana göre tasarlanmış merkez ve yeniden gelişime ihtiyacı olan alanda tasarlanmıştır. Proje atıl alanları tekrar kullanmaktadır. Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmamıştır. Konut ve ticaret gelişimi için diğer servislere yürüme mesafesindedir. Gelişimi mevcut yerleşimlere yönlendirme ilkesinde, 51 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesine uygun*** olduğu belirlenmiştir.

Fotoğraf 4.9. Karatay kent merkezi toplu taşım, ulaşım durumuve kültürel değerler

VIII. Adil-çekici mahalleler oluşturma

Projede yerel işlerin değerini artırmak için yerel yatırımcıları ve yerel mimarları kullanmış, yerel ekonomiyi cesaretlendirmiştir. Konut ve ticari alanların 800 m. yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararsız (otomobil showroom, metal ve ahşap işleri..) çalışma alanları bulunmaktadır. Proje iş/konut dengesi için yeterli konut

alanı sunamamaktadır. Yeniden geliştirmede % 119 oranında arazi değerinde artış olmuştur. Yatırımcı tarafından proje maliyetinin karşılanacağı taahhüt edilen oranında, belediye tarafından gerçekleştirilmiş, özel ticari birimler de belediye tarafından yaptırılması nedeniyle en az olan oran seçilmiştir. Proje, belediye tarafından gerçekleştirilmiş özel girişim cesaretlendirilmemiştir. Yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilmiştir. Alanda düşen emlak değerleri artmış, ticari ve kamusal kullanımlarla, Karatay kent merkezinde yeni ticari birimlerin oluşturulması yerel ekonomiyi canlandırmıştır. Adil-arzu edilebilir mahalleler oluşturma ilkesi için 55 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde olduğu*** tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.10. Karatay kent merkezi cephe seçenekleri, yaya erişimi, kentsel mekân kalitesi durumu

IX. Ulaşım seçenekleri

Toplu taşıma hatlarının bölgeden geçmesi, araçla yolculuğu azaltma imkânı sunarken, alan dışında yaya yolu oluşturulmamış olması, projede eskiye göre araç bağımlılığını azaltmamıştır (% 5-19). Yaya aktivitelerini oluşturma konusunda, farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmamış, ancak hiyerarşi oluşturulmuştur. Proje çok çeşitli (otomobil ve yürüme ile birlikte sadece toplu taşıma içermekte) ulaşım erişilebilirliğine sahiptir, kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir. Proje, çıkmaz sokak içermeyen ilişkili yol sistemine sahip değildir. Alternatif yaya ve bisiklet erişimine yönelik olarak; çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlarına erişim, yaya bağlantıları ve kaldırımlar ile kesiksiz ve erişebilir yeşil kuşak oluşturulamamıştır. Bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb. ulaşım türleri için seçenekleri genişletme çalışmaları içermemektedir. Ulaşım seçenekleri ilkesinde 34 puan alarak, ***akıllı büyüme için hemen müdahale edilmesi gerekli olduğu*** tespit edilmiştir.

X. Kamu katılımının sağlanması:

Yerel halk ve mülk sahipleri projeye katılmışlardır. Hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmamıştır. Mülk sahipleri bilgilendirilmiştir. Mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları, personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmemiş, okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmamıştır. Yarışma projesinin değerlendirilmemiş olması da projenin olumsuz yönü olarak ifade edilebilir. İnsanları bir araya getirecek mekânlar oluşturulmuş, emlak piyasası canlanmış, ancak kültürel dinamikleri harekete geçirmede yetersiz kalmış, tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye yansıtılmamıştır. Kamu katılımı ilkesi için proje 28 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Tüm bu değerlendirmelerle Karatay kent merkezi ve Eski Garaj çevresi kentsel dönüşüm projesinin, 403 puanla ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı belirlenmiştir. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık, adil-çekici mahalle oluşumu ilkeleri için akıllı büyüme seviyesinde iken, ulaşım seçenekleri için hemen müdahale edilmesi gereklidir.

4.7.3. Meram Et Kombinası ve çevresi (etbalık-altın hamle) kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi

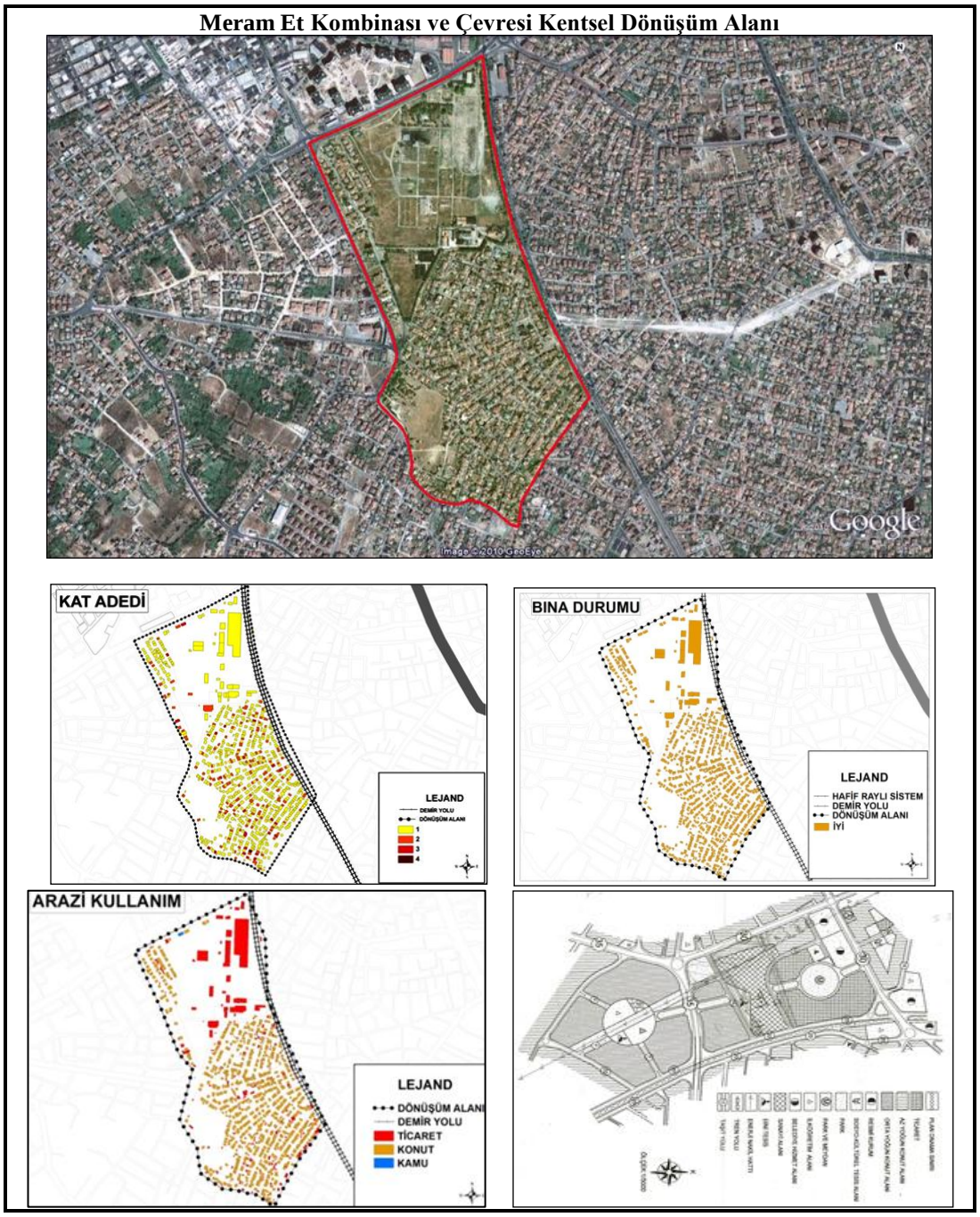
Meram Et Kombinası ve çevresi kentsel dönüşüm alanı, Konya kent merkezinin kuzey batısında, Meram Belediye sınırları içerisinde bulunmaktadır. Bölge, 1966 planı kararlarıyla yerleşime açılmıştır. Alan, Etbalık Kurumunun kaldırılmasıyla boşalan bir tesis ve çoğunluğu 1 kattan oluşan bahçeli-müstakil orta durumda bulunan konut birimlerinden oluşturmaktadır. Kent merkezine yakınlığı-erişilebilirliği, mevcut altyapı olanaklarından faydalanabilme, mülkiyet açısından önemli bir kısmının kamuya ait olması, gelişme potansiyelinin yüksek olması sebebiyle önemli bir alandır. 5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun 69. ve 73. Maddelerine dayanılarak kentsel dönüşüm alanı ilan edilmiştir. Mevcut haliyle konut, ticaret ve kamusal ilköğretim kullanımları içerse de Şekil 4.39.'da görüldüğü gibi karma kullanım oldukça sınırlı düzeyde olup, özellikle ilköğretim, lise, sağlık tesisi, kültür merkezleri vb. kullanımlar açısından mahrum kalmış bir bölgedir.

Projenin tanımlanması;

Çizelge 4.23. Meram et kombinası ve çevresi kentsel dönüşüm projesi temel özellikler

Proje alanı	600000 m^2 (60 ha.)	
Uygulanan yöntem	Kat karşılığı, belediye-toki anlaşması	
Önerilen kullanımlar (Büro-dükkân-konut-kamusal donatılar)	Konut, 190000 m^2 Resmi kurum 15000 m^2 Ticaret alanları 93000 m^2 (E=1,50, Hmax serbest) Sosyo-kültürel tesis 5000 m^2 Dini tesis 13000 m^2 Sanayi tesisi 59000 m^2	
	Mevcut	Öneri
Nüfus	5000	10500
Konut Sayısı	1256	2624
Çalışan kişi sayısı	-	-
Konuta ayrılan alan	250000 m^2	190000 m^2
Yeşil alan miktarı	-	30000 m^2
Toplam açık alan miktarı (Yollar ve otoparklar dahil)	290000 m^2	195000m^2
Yoğunluk/yapılaşma düzeni	-	Hmax=serbest E=1,20

Şekil 4.38. Meram et kombinası ve çevresi kentsel dönüşüm projesi kentsel çevre



Şekil 4.39. Meram Et Kombinası ve çevresi fiziksel veriler ve proje

Meram Et Kombinası ve çevresi kentsel dönüşüm projesi değerlendirmesi

Önerilen fonksiyonlar ve projenin amacı itibariyle konut ve ekonomik dönüşümü içeren bir projedir. Bu nedenle değerlendirmede konut ve ekonomik dönüşüme yönelik ilkelere ilişkin kriterlerin ağırlığı 3 olarak belirlenmiş, diğer ilkeler öncelik derecesine göre 2 ve 1 olarak ağırlıklandırılmıştır (Bkz., EK-8). Akıllı büyüme puan kartı Çizelge 4.24.'dedir.

Akıllı büyüme ilkeleri ve projenin aldığı puanlar şu şekildedir;

I. Karma alan kullanımı

Proje, karma kullanımlıdır, mevcuttaki konut, ticaret, dini tesis, ilköğretim ve sanayi kullanımına kamusal alanlar ve yeşil alanlar eklenmiş, ancak konut kullanımları ile diğer donatılar ayrılmıştır. Karma kullanım için toplamda 18 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Çizelge 4.24. Meram Et Kombinası ve çevresi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme düzeyinin değerlendirmesi

Meram Et Kombinası ve çevresi kentsel dönüşüm projesi **AKILLI BÜYÜME İLKELERİ**	**Akıllı büyüme düzeyi**	**Geçiş süreci**	**Hemen müdahale gerekli**
1. Karma alan kullanımı **1 2 3** **12 4 2** **Bölüm puanı: 18**	24-19	18-14	13-7
2. Kompakt tasarım **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 4 4 2 2 3 2 6 6** **Bölüm puanı: 35**	54-43	42-32	31-21
3. Konut seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **3 3 3 8 3 2 3** **Bölüm puanı: 25**	40-32	31-24	23-18
4. Yürünebilir topluluklar **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **4 8 3 3 14 4 3 2 6** **Bölüm puanı: 47**	72-57	56-43	42-28
5. Mekân duyarlılığı **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** **1 18 4 2 8 18 4 2 6 6** **Bölüm puanı: 69**	88-70	69-52	51-42
6. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13** **6 1 2 2 2 1 2 4 2 3 3 2 4** **Bölüm puanı: 34**	53-42	41-31	30-26
7. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık **1 2 3 4 5 6 7** **12 6 6 1 9 6 8** **Bölüm puanı: 48**	56-44	43-33	32-17
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **12 6 3 4 6 4 2 3 6** **Bölüm puanı: 46**	64-51	50-38	37-29
9. Ulaşım seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **6 4 6 10 4 10 3** **Bölüm puanı: 43**	59-47	46-35	34-21
10. Kamu katılımı **1 2 3 4 5 6 7 8** **6 3 4 4 3 2 3 2** **Bölüm puanı: 25**	40-32	31-24	23-20
TOPLAM: 350	550-440	439-330	329-229

II. Kompakt tasarımı

Konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime uygun yoğunlukta ve eski durumuna göre daha yoğundur. Proje ile taban alanı oranı % 35 olarak belirlenmiş,

mevcutta yoğunluğu artırıcı yatırımlar önerilmiştir. Otopark gereksinimi ve araç bağımlılığı minimize edilememiştir. Otopark ya da ulaşım için ayrılan açık alana kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı % 19 ile en alt seviyede olmuştur. Yoğunluğun arttırılması için yasal teşvik sunulmamıştır. Kentsel dönüşüm proje alanı, mevcut kent merkezinde yeniden geliştirilmesi muhtemel alanda bulunmakta ve yoğunluk artışı ile kentsel gelişime uygun olup bölgesel planlama çalışmaları ile bütünlük taşımaktadır. Ulaşım Master Planı ile toplu taşıma aktarma noktası, otobüs-minibüs toplu taşıma hatları ve HRS durak noktalarından birisi kentsel dönüşüm alanına hizmet eder nitelikte planlanmış ve bu haliyle potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak projede toplu-taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir. Kompakt tasarım açısından toplam 35 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.11. Meram Et Kombinası ve çevresi konut dokusu

III. Farklı konut seçeneklerinin oluşturulması

Proje, farklı konut büyüklükleri içermektedir, ancak bahçeli-apartman-üst düzey konut gibi seçenekler sunulmamıştır. Konut fiyatları ortalama gelir oranının en az % 20' sine hitap edecek şekilde düşünülmüş, üst ve orta gelir grubuna yönelik konutlar planlanmıştır. Farklı konut fiyat seçeneklerinin, TOKİ yardımıyla sağlanması düşünülse de proje genelinde belirli gelir gruplarına yönelik konut uygulamaları önerilmiştir. Alt gelir grubuna yönelik konut sunumu için özel bir teşvik ya da zorlama getirilmemiştir. Konut stoğunda % 100 artış olmuş, bina tür ve stilinde çeşitlilik oluşturulmamış, birden fazla bina tipi ve cephe seçeneği ve parsel büyüklükleri içermemektedir. Belediye-TOKİ işbirliği ile gerçekleştirilecek olup halk kooperatiflerine destek verilmemiştir. Konut tipi ve gelir seviyesi bakımından karma proje olma özelliği zayıf olup, konut tipleri çeşitlilik, yerellik ve geleneksellik içermemektedir. Konut seçenekleri açısından 25 puan alarak ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

IV. Yürünebilir topluluklar oluşturma

Yaya hareketi oluşturan, sokak düzeyinde aktivitelere yönelik projedeki kullanımlar gündüz kullanımı daha yoğun kentsel donatı alanları barındırmakta, ticaret fonksiyonu da 17 saat hizmet edecek nitelikte faaliyetler içermektedir. Yaya hareketi oluşturan sokak düzeyinde aktiviteler sunulmuştur. Proje, konutlara ve kamusal binalara hizmet eden otopark alanlarını önermiş, yerleşmenin tümüne hizmet eden otoparklar oluşturulmamıştır. Projede yaya yolları oluşturulmuş, ancak otoparklar genelde bina önlerinde yer seçmiş ve bu haliyle yaya erişimini zorlaştırmıştır. Yakın çevre veya proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık 6-10 dakika yürüme mesafesindedir. Yağmurdan koruma-tente oluşturma ve mevcut yaya yollarını koruma veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirme bakımından yetersizdir. Yaya ölçeğinde aydınlatma ve sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi düşünülmüştür. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmıştır. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulmuştur. Kentsel tasarım projesinde, kaldırım ve yeşil alanlar dışında özelleşmiş yaya yolları bulunmamakta, yeşil alanlar da süreklilik oluşturmaya yeterli değildir. Engellilere yönelik bir düzenleme projede yer almamaktadır. Proje, yaya yolu ve kentle ilişkisini kurmuş, ancak bisiklet yoluna ilişkin düzenleme oluşturmamıştır. Ağ tipleri tanımlanmış, süreklilik oluşturmakta, ancak yaya dolaşımını desteklememektedir. Bu değerlendirme ile projenin yürünebilirlik ilkesinde, 47 puan alarak ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.12. Meram Et Kombinası ve çevresi mevcut sokak, açık alan ve atıl kalmış alanlar

Fotoğraf 4.13. Meram Et Kombinası ve çevresi mevcut durum ulaşım, konut seçenekleri, atıl kalmış alanlar

V. Mekân duyarlılığının sağlanması

Projede yapılaşma stili, tek tip denilebilecek bir mimari yaklaşım içermektedir. Çevreye uygun ve uyumlu yoğunlaşma sağlanmış, cephe düzenlemeleri, bina arkasında düzenlemeler ve görünen yerlerdeki mekanik ekipmanların arındırılması göz önünde bulundurulurken, komşu cephelerle uyumlu yükseklik göz ardı edilmiştir. Projede küçük ölçekli kamusal toplanma mekânları önerilmiştir. Sosyal yardım-bakım ve sosyal etkileşim fırsatları için sosyal tesis önerileri projede yer almış ancak, konut bölgelerinin dışında yer seçtiği için yeterli bulunmamıştır. Kamu açık alanlarına erişilebilirliğin sağlanması konusunda, kentsel mobilyalara ilişkin öneriler yoktur, yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma yapılmamış, ancak yapı dışında kamu alanları sağlanmıştır. Alandaki yapılar yaya ağlarınayönlenmemiş, araç azaltma olanakları ile binaların arka parsellerini otoparkla besleme açısından da yeterli değildir. % 50 ve daha fazla binaların ön cepheleri sokağa yönlendirilmiştir. Sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler oluşturulmuştur. Projenin bir kısmında kentsel tasarım modelleri kullanılmış, konut tipinde tanımlama yapılmış, et kombinasının bulunduğu bölge ve çevresi için kentsel tasarım yapılmamış ve bina tipinde tanımlama getirilmemiştir. Projenin ulaşımın gelişmesi, kentsel kalitenin artması, konut alanlarının yenilenmesi ile mevcut fiziksel dokuda iyileştirici etkisi bulunmaktadır. Alan, kentin son yapılan 1999 yılı nazım planına göre alan konut alanı olarak belirlenmiştir. Proje ile ticaret-sanayi ve konut kullanımları oluşturulmuş, eski konut dokusunun dönüşümü ile plana uyumlu hale getirilmiştir. Projenin mekân duyarlılığının sağlanmasında 69 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

VI. Çevresel alan ve kültürel değerlerin korunması

Proje, mevcut konut yerleşiminde gerçekleştirildiği için çevresel alanların tahribine neden olmamaktadır. Projede geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmamıştır. Mevcut yapının yıkılması sonucunda malzemelerin geri dönüşümü yapılmamaktadır. Açık alanlar korunmamıştır. Konut alanlarında min. % 25 açık alan oluşturulmuş ancak, ticaret alanlarında min. % 15 açık alan oluşturulmamıştır. Mahallelere hizmet veren yeşil alanlar ve konut bahçeleri ile doğal alan oluşturma çabaları bulunmaktadır. Alanda yerel bitkilendirme kullanılmıştır. Proje yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygun değildir ve yeşil alanların düzenlenmesi dışında ekolojiyi korumaya yönelik kararlar içermemektedir. Çöküntü alanı olma potansiyeli bulunan bir alanın yenilenmesi, atıl kalmış sanayi alanının yeniden kullanılması, sanayinin olumsuz etkilerinin arındırılması açısından olumludur. Sit alanı içerisinde bulunmadığı için

koruma stratejileri ile zıtlık oluşturmamaktadır. Bu değerlendirmeler ile projenin çevresel önemli alanların ve kültürel değerlerin korunması ilkesinde 34 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

VII. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Proje, mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına komşu konumlanmıştır. Yaşam kalitesinin artması, kentin merkezinde düzenlemelerin oluşturulması ile kentin gelişme stratejilerine paralellik göstermektedir. Proje, plana göre tasarlanmış merkez ve yeniden gelişime ihtiyacı olan alanda tasarlanmıştır. Proje atıl alanları tekrar kullanmaktadır. Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmamıştır. Konut ve ticaret gelişimi için diğer servislere yürüme mesafesindedir. Meram Et Kombinası ve çevresi kentsel dönüşüm projesi, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesinde, 48 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesine uygundur.***

VIII. Adil-çekici mahalleler oluşturma

Projede yerel işlerin değerini artırmaya yönelik, yerel yatırımcıları elde tutma ve yerel mimarların kullanılması çabaları yoktur. Konut ve ticari alanların 800 m. yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararsız (otomobil showroom, metal ve ahşap işleri..) çalışma alanları bulunmaktadır. Proje iş/konut dengesi için yeterli iş alanı sunamamaktadır. Yeniden geliştirmede % 185 oranında arazi değerinde artış olmuştur. Yatırımcı tarafından proje maliyetinin karşılanacağı taahhüt edilen oranı,TOKİ'nin büyük desteği söz konusu olduğu için % 10-20 arası değerlendirilmiştir. Proje, Belediye-TOKİ işbirliği ile gerçekleştirilmektedir, özel girişim için fırsat oluşturulmamıştır. Yatırımcıların kazançları ve yerli halkın beklentileri tam olarak örtüşmemekte, proje öncesinde düşünülen artıştan daha fazla değer artışı olduğu için yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilememiştir. Alanda düşen emlak değerleri artmış, ticari ve kamusal kullanımlarla Meram Belediyesinin öncü projesi olarak ekonomik yapıyı geliştirici öneriler içermektedir. Projenin adil-çekici mahalleler oluşturma ilkesi için 46 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesi için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

IX. Ulaşım seçenekleri:

Toplu taşıma hatlarının bölgeden geçmesi, araçla yolculuğu azaltma imkânı sunarken, site dışında yaya yolu oluşturulmamış olması nedeniyle projede eskiye göre araç bağımlılığı azalmamıştır. Yaya aktivitelerini oluşturma konusunda, farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmamış ancak, hiyerarşi oluşturulmuştur. Proje çok

çeşitli (otomobil, otobüs, yürüme) ulaşım erişilebilirliğine sahiptir, kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir. Proje çıkmaz sokak içermeyen ilişkili yol sistemine sahiptir. Alternatif yaya ve bisiklet erişimine yönelik olarak, çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlarına erişim ile yaya bağlantıları ve kaldırımlar oluşturulmuş, kesintisiz ve erişebilir yeşil kuşak oluşturulamamıştır. Bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb. ulaşım türleri için seçenekleri genişletme çalışmaları içermemektedir. Ulaşım seçenekleri ilkesi için projenin 43 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

X. Kamu katılımının sağlanması

Yerel halk ve mülk sahipleri projeye katılmışlardır. Hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmamıştır. Mülk sahipleri bilgilendirilmiş, personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmiştir. Mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları yapılmamış, okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmamıştır. İnsanları bir araya getirecek mekânlar oluşturulmuş, emlak piyasası canlanmış, ancak kültür amaçlı bir proje değildir, tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye yansıtılmamıştır. Projenin, kamu katılımı ilkesi için proje, 25 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

Tüm bu değerlendirmelerle Meram Et Kombinası ve çevresi kentsel dönüşüm projesinin 350 puanla ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** belirlenmiştir. Ugulama sadece mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesi açısından akıllı büyüme seviyesindedir.

4.7.4. Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi

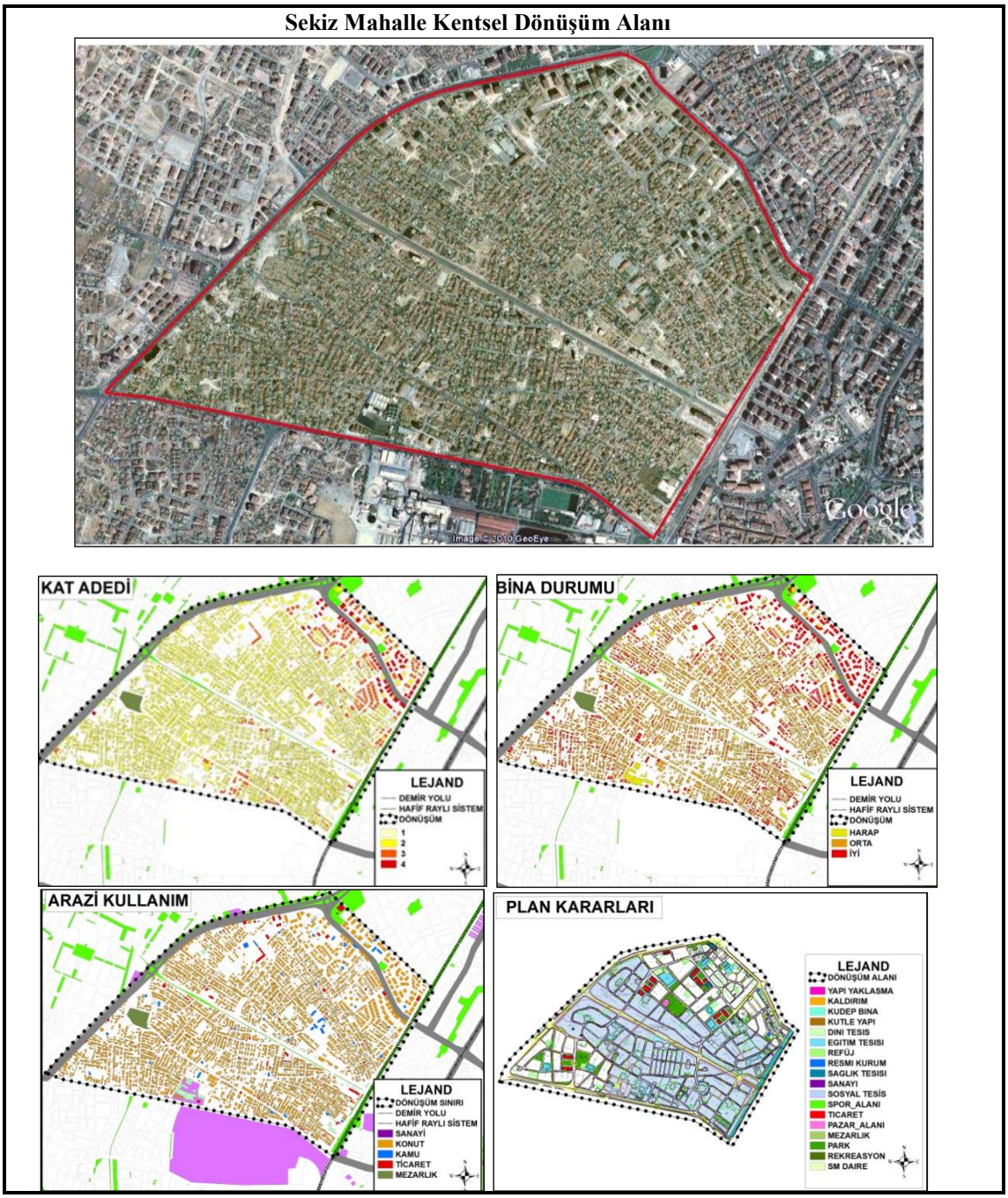
Sekiz Mahalle olarak nitelendirilen alan, demir yolundan, Beyşehir Çevre Yoluna kadar olan ve içinde sekiz mahalleyi barındıran alandır. Alanın ilk planlama tarihi 30 yıl önceye 1966 planına uzanmaktadır. Bölgenin çevresinde yeni gelişmeler oluşmuş, bu haliyle bölge kentin ortasında sorunlu bir alan olarak kalmıştır. Konya ili Selçuklu ilçesinde, Şeker Murat, Hacı Kaymak, Selçuklu, Yeni Selçuk, Mimar Sinan, Molla Gurani, Özlem ve Kılınçarslan mahallelerinde İmar Kanunun 18. maddesi uygulanarak kentsel dönüşüm yapılması kararı alınmıştır. Konya Büyükşehir Belediyesi'nce, Şehir Planlama Ltd. Şti'ne yaptırılmıştır.

Projenin tanımlanması

Revizyon alanındaki eğitim öğretim kurumlarına 7 adet ilköğretim okulu, 2 adet lise ilave edilmiştir. Konut alanlarında yapılar genel olarak tabanda max. % 25 alan işgal edecek alan geneli itibariyle de ortalama 8 kat irtifa alacak biçimde planlanmıştır. Planda 2, 3, 4, 6, 8, ve 10 katlardan oluşan konut alanları önerilmiştir. 2006 yılında açılan Şefik Can Caddesi fazla kullanılan ve işlek bir cadde halini almıştır. Bir açık pazar, bir spor kompleksi, dört de sağlık kuruluşuna yer verilmiştir. Park-çocuk bahçesi, oyun alanı, mezarlık ve şehir parkı toplam 30.8 ha'lık büyüklük ile alanın % 10,3'lük bir kısmını kapsamaktadır. Planlamada alanın % 54'ü konut alanlarına, % 46'sı ise altyapı-donatım alanlarına (konut dışı alanlar) tahsis edilmiştir (Çizelge 4.24.).

Çizelge 4.24. Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm projesi temel özellikler

Proje alanı	326.5 ha yollar hariç 300 ha.	
Uygulanan yöntem	Kat karşılığı anlaşma	
Üretilen taşınmazlar (Büro-dükkan-konut-kamusal donatılar)	resmi kurum alanları 1.8 ha belediye hizmet alanları 4.2 ha sanayi alanları 2.4 ha petrol istasyonu 0.1 ha ticari alanlar 5.9 ha (E=2,10) açık pazar 1.7 ha eğitim alanları 18.7 ha sağlık alanları 2.3 ha dini tesis alanları 3.4 ha spor alanları 3.3 ha toplam 64 ha.	
	Mevcut	Öneri
Nüfus	29 835 kişi	125 bin kişi
Konut Sayısı	6500	20640-25000
Çalışan kişi sayısı	-	-
Konuta ayrılan alan	konut alanları toplamı: 190 ha taban alanları toplamı: 76 ha yapı alanları toplamı: 335 ha	Konut alanları 162 ha Taban alanları toplamı 45.5.ha Konut yapı alanları toplamı 350 ha
Yeşil alan miktarı	-	30.8 ha
Toplam açık alan miktarı (Yollar ve otoparklar dahil)	-	yollar + o.p. 62.5 ha
Yoğunluk/yapılaşma düzeni	Toplam Mesken Alanları 162.3 ha	Yapılaşma şartları korunan konut alanları 33 ha Yapılaşma şartları korunan konut yapı alanları toplamı 79 ha Teklif konut alanları toplamı 129 ha Teklif konut yapı taban alanları toplamı 271 ha TAKS= 0,25 E= 2,10



Şekil 4.40. Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm alanı fiziksel veriler ve proje

Bir alanın sınırları çok geniş fakat eldeki kaynaklar ve zaman kısıtlı ise, tüm alan içinde bir veya birkaç küçük alan öncelikli alan olarak ele alınır ve canlılık yaratıldıktan sonra yaratılan kaynaklarla tüm alanın program doğrultusunda ele alınması sağlanır. Bu şekilde, sekiz mahalle kentsel dönüşüm alanında öncelikle uygulaması yapılmış bölgeler Şekil 4.10.'de belirtilmiştir.

Şekil 4.41. Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm projesi kapsamında yeni yapılan projeler

Sekiz mahalle kentsel dönüşüm projesi değerlendirmesi

İşlevsel açıdan yetersiz kalmış, kent merkezine yakın, altyapı düzenlemeleri gerektiren, ekonomik aktivitelerdeki yetersiz fırsatlar ve niteliksiz tek tip konutlaşma alanın problemleri olması sebebiyle bölge kentin ortasında sorunlu bir alan olarak kalmış olup, konut dönüşümünü hedefleyen bir projedir. Kentin eskimiş bölgelerinde yeni konutlaşma, kentsel dönüşüm ile oluşturulabilir. Uygun, yeterli konutlaşma, yeni yatırım ve girişimler oluşturan hem konut dönüşümü ile fiziksel hem de ekonomik özellikleri kapsamaktadır (EK-9). Kentsel dönüşüm projesinin akıllı büyüme puan kartı Çizelge 4.25.'dedir.

Akıllı büyüme ilkeleri ve projenin aldığı puanlar;

I. Karma alan kullanımı

Proje karma kullanımlıdır, mevcuttaki konut, ticaret, dini tesis, ilköğretim ve yeşil alan kullanımına sosyo-kültürel alanlar, spor alanları, sağlık tesisleri eklenmiştir.

Karma kullanım için toplamda 24 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

Çizelge 4.25. Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme düzeyinin değerlendirmesi

Sekiz Mahalle Kentsel Dönüşüm Projesi Değerlendirmesi **AKILLI BÜYÜME İLKELERİ**	**Akıllı büyüme düzeyi**	**Geçiş süreci**	**Hemen müdahale gerekli**
1. Karma alan kullanımı **1 2 3** **12 8 4** **Bölüm puanı: 24**	24-19	18-14	13-7
2. Kompakt tasarım **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 4 4 4 2 6 2 6 6** **Bölüm puanı: 40**	54-43	42-32	31-21
3. Konut seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **6 3 3 12 6 4 3** **Bölüm puanı: 37**	46-36	35-27	26-20
4. Yürünebilir topluluklar **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **4 8 4 3 14 4 2 2 6** **Bölüm puanı: 47**	69-55	54-41	40-27
5. Mekân duyarlılığı **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** **2 14 4 4 10 16 4 4 6 6** **Bölüm puanı: 66**	88-70	69-52	51-42
6. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13** **6 1 2 2 2 2 6 4 2 3 6 2 4** **Bölüm puanı: 42**	54-43	42-32	31-26
7. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık **1 2 3 4 5 6 7** **12 4 6 1 6 4 10** **Bölüm puanı: 43**	48-38	37-28	27-16
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **18 6 6 2 4 2 2 2 6** **Bölüm puanı: 48**	60-48	47-36	35-27
9. Ulaşım seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **6 4 6 10 4 8 3** **Bölüm puanı: 41**	59-47	46-35	34-21
10. Kamu katılımı **1 2 3 4 5 6 7 8** **6 3 4 4 3 2 6 4** **Bölüm puanı: 32**	40-32	31-24	23-20
TOPLAM: 420	542-433	432-325	324-227

II. Kompakt tasarım

Konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime uygun yoğunlukta ve eski durumuna göre daha yoğundur. Proje ile taban alanı oranı % 40 olarak belirlenmiş, mevcutta yoğunluğu artırıcı yatırımlar önerilmiştir. Otopark gereksinimi minimize edilirken, araç bağımlılığı minimize edilememiştir. Otopark ya da ulaşım için ayrılan

açık alana kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı % 49 ile orta seviyededir. Yoğunluğun artırılması için yasal teşvik sunulmamıştır. Kentsel dönüşüm proje alanı, mevcut kent merkezinde yeniden geliştirilmesi muhtemel alanda bulunmakta ve yoğunluk artışı ile kentsel gelişime uygun olup bölgesel planlama çalışmaları ile bütünlük taşımaktadır. Proje alanı, Ulaşım Master Planı ile toplu taşıma aktarma noktası, otobüs-minibüs toplu taşıma hatları ve HRS durak noktalarından birisi kentsel dönüşüm alanına hizmet eder nitelikte planlanmış ve bu haliyle potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak projede toplu-taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir. Projenin, kompakt tasarım açısından toplam 40 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.14. Sekiz Mahalle eski-yeni konut seçenekleri, cepheler, çevreyle uyum, yoğunluklar

III. Farklı konut seçeneklerinin oluşturulması:

Projede, farklı konut büyüklükleri ve bahçeli-apartman-üst düzey konut gibi seçenekler de sunulmuştur. Konut fiyatları ortalama gelir oranının en az % 20'sine hitap edecek şekilde düşünülmüş, üst ve orta gelir grubuna yönelik konutlar planlanmıştır. Alt gelir grubuna konut sunumu için özel bir teşvik ya da zorlama getirilmemiştir. Projede, konut stoğunda % 100 artış olmuş, bina tür ve stilinde çeşitlilik oluşturulmuş, birden fazla bina tipi, cephe seçeneği ve parsel büyüklükleri tasarlanmıştır. Halk kooperatiflerine destek verilmektedir. Konut tipi ve gelir seviyesi bakımından karma proje olma özelliği zayıf olup, konut tipleri çeşitlilik, yerellik ve geleneksellik içermemektedir. Projenin, konut seçenekleri açısından 37 puan alarak ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

IV. Yürünebilir topluluklar oluşturma

Maksimum yaya hareketi oluşturan sokak düzeyinde aktivitelere yönelik projedeki kullanımlar 17 saat hizmet edecek faaliyetler içermektedir. Gün içerisinde alan kullanımına yönelik nüfusun yüksek olması sebebiyle 600 kullanıcı/gün'den daha fazla kullanıcı içermektedir. Proje konutlara ve kamusal binalara hizmet eden otopark alanlarını önermiş, yerleşmenin tümüne hizmet eden otoparklar önermemiştir. Projede yaya yolları oluşturulmuş, ancak otoparklar genelde bina önlerinde yer seçmiş ve bu haliyle yaya erişimini zorlaştırmıştır. Yakın çevre veya proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık 6-10 dakika yürüme mesafesindedir. Küçük ölçekli kaldırımların kullanımına ilişkin detay çalışma yoktur, yağmurdan koruma-tente oluşturma ve mevcut yaya yollarını koruma veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirme bakımından yetersizdir. Yaya ölçeğinde aydınlatma ve sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi düşünülmüştür. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmıştır. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulmamıştır. Engellilere yönelik bir düzenleme projede yer almamaktadır. Proje yaya yolu ve kentle ilişkisini kurmuş ancak, bisiklet yoluna ilişkin düzenleme oluşturulmamıştır. Projede ağ tipleri tanımlanmış, yaya dolaşımını desteklenmiş ancak süreklilik sağlanamamıştır. Bu değerlendirme ile projenin yürünebilirlik ilkesinde, 47 puan alarak ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.14. Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm alanı eski ve yeni yapılaşmalar, konut seçenekleri, cepheler, çevreyle uyum durumu

V. Mekân duyarlılığının sağlanması

Projede yapılaşma stili, istenilen mimari tarzı takip etmektedir. Çevreye uygun ve uyumlu yoğunlaşma sağlanmış, bina arkasında düzenlemeler göz önünde bulundurulurken, cephe düzenlemeleri, komşu cephelerle uyumlu yükseklik ve görünen

yerlerdeki mekanik ekipmanların arındırılması göz ardı edilmiştir. Projede kamusal toplanma mekânları önerilmiştir. Sosyal yardım-bakım ve sosyal etkileşim fırsatları için sosyal tesis önerileri projede yer almıştır. Kamu açık alanlarına erişilebilirliğin sağlanması konusunda, kentsel mobilyalara ilişkin öneriler ve yapı dışında kamu alanları sağlanmış, yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma yapılmamıştır. Alandaki yapıların konumlarına yönelik, yaya ağlarına yönlenme için düzenlemeler içermemekte, araç azaltma olanakları ile binaların arka parsellerini otoparkla besleme açısından da yeterli değildir. Binaların ön cepheleri sokağa yönlendirilmemiştir. Sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler oluşturulmamış, binalar caddelere göre yönlendirilmemiştir. Projede kentsel tasarım modelleri kullanılmamış bazı adalar için konut tipinde tanımlama yapılmıştır. Ulaşımın gelişmesi, kentsel kalitenin artması, konut alanlarının yenilenmesi ile mevcut fiziksel dokuda iyileştirici etkisi bulunmaktadır. Alan, kentin son yapılan 1999 yılı nazım planda konut alanı olarak belirlenmiştir ve bu hali ile kentsel dönüşüm kapsamı uyumludur. Geleneksel ve yerel özellikler içeren, fakat doğal özellik içermeyen bir plan yaklaşımı vardır. Mekân duyarlılığının sağlanmasında 66 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** olduğu tespit edilmiştir.

VI. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması:

Proje, mevcut konut yerleşiminde gerçekleştirildiği için çevresel alanların tahribine neden olmamaktadır. Projede geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmamıştır. Mevcut yapının yıkılması sonucunda malzemelerin geri dönüşümü yapılmamaktadır. Açık alanlar korunmamıştır. Konut alanlarında min. % 25, ticaret alanlarında min. % 15 açık alan oluşturulmuştur. Yerleşmenin tümüne hizmet veren ana yeşil alanlar ile konut bahçelerini içermektedir. Alanda yerel bitkilendirme kullanılmıştır. Proje yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygun değildir ve yeşil alanların düzenlenmesi dışında ekolojiyi korumaya yönelik kararlar içermemektedir. Şeker Evleri olarak bilinen bölge koruma kapsamında değerlendirerek proje mevcut ve tarihi dokuyu tekrar kullanmaktadır. Sit alanı içerisinde bulunmadığı için koruma stratejilerine aykırılık taşımamaktadır. Bu değerlendirmeler ile proje açık alan ve kültürel değerlerin korunması ilkesinde 42 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kalmıştır.

Fotoğraf 4.15. Sekiz Mahalle bisiklet yolu, ulaşım, eski-yeni yapılaşma durumu

VII. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Proje mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına komşu konumlanmıştır. Yaşam kalitesinin artması, kentin merkezinde düzenlemelerin oluşturulması ile kentin gelişme stratejilerine paralellik göstermektedir. Proje, plana göre tasarlanmış merkez ve yeniden gelişime ihtiyacı olan alanda tasarlanmıştır. Proje yeniden gelişme ihtiyacı olan bölgede tasarlanmıştır. Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmamıştır. Konut ve ticaret gelişimi için diğer servislere yürüme mesafesindedir. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesinde, 43 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu belirlenmiştir.

VIII. Adil-çekici mahalleler oluşturma

Projede yerel işlerin değerini artırmaya yönelik, yerel yatırımcılar ve yerel mimarlar kullanılmaktadır. Konut ve ticari alanların 800 m. yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararlı etkileri olmayan (otomobil showroom, metal ve ahşap işleri..) çalışma alanları bulunmaktadır. Proje iş/konut dengesi için yeterlidir. Toplumun iş edinmesine olumlu katkısı yoktur. Yeniden geliştirmede % 150 oranında arazi değerinde artış olmuştur. Projede özel girişim için fırsatlar oluşturulmaktadır. Proje öncesinde düşünülen artıştan daha fazla değer artışı olduğu için yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilememiştir. Alanda düşen emlak değerleri artmış, ticari ve kamusal kullanımlarla ekonomik yapıyı geliştirici öneriler içermektedir. Adil-çekici mahalleler oluşturma ilkesi için projenin 48 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.16. Sekiz Mahalle atıl kalmış alanlar ve sokaklar

IX. Ulaşım seçenekleri

Toplu taşıma hatlarının bölgeden geçmesi, araçla yolculuğu azaltma imkânı sunarken, proje eskiye göre araç bağımlılığını ancak % 20-34 oranla azaltılabilmiştir. Yaya aktivitelerini oluşturma konusunda, toplu taşıma istasyonları ile ilişkili, farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmış, hiyerarşi düzenlenmiş ama süreklilik oluşturulamamıştır. Proje çok çeşitli (otomobil, otobüs, yürüme) ulaşım erişilebilirliğine sahiptir, kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir. Proje çıkmaz sokak içermeyen ilişkili yol sistemine sahiptir. Alternatif yaya ve bisiklet erişimine yönelik, çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlarına erişim oluşturulmuş, yaya bağlantıları ve kaldırımlar ile kesintisiz-erişebilir yeşil kuşak oluşturulamamıştır. Bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb. ulaşım türleri için seçenekleri genişletme çalışmaları içermemektedir. Projenin ulaşım seçenekleri ilkesi için 41 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

X. Kamu katılımının sağlanması

Yerel halk ve mülk sahipleri projeye katılmışlardır. Hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmamıştır. Mülk sahipleri bilgilendirilmiş, personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmiştir. Mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları yapılmamış, okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmamıştır. İnsanları bir araya getirecek mekânlar oluşturulmuş, emlak piyasası canlanmış, tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye yansıtılmıştır. Kamu katılımı ilkesi için proje 32 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

Tüm bu bulgularla, Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm projesinin 420 puanla ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** belirlenmiştir. Uygulama, karma alan kullanımı,

konut seçenekleri, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık, adil-çekici mahalleler oluşturma ve kamu katılımı ilkeleri için akıllı büyüme seviyesindedir.

4.7.5. Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm ve yenileme projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi

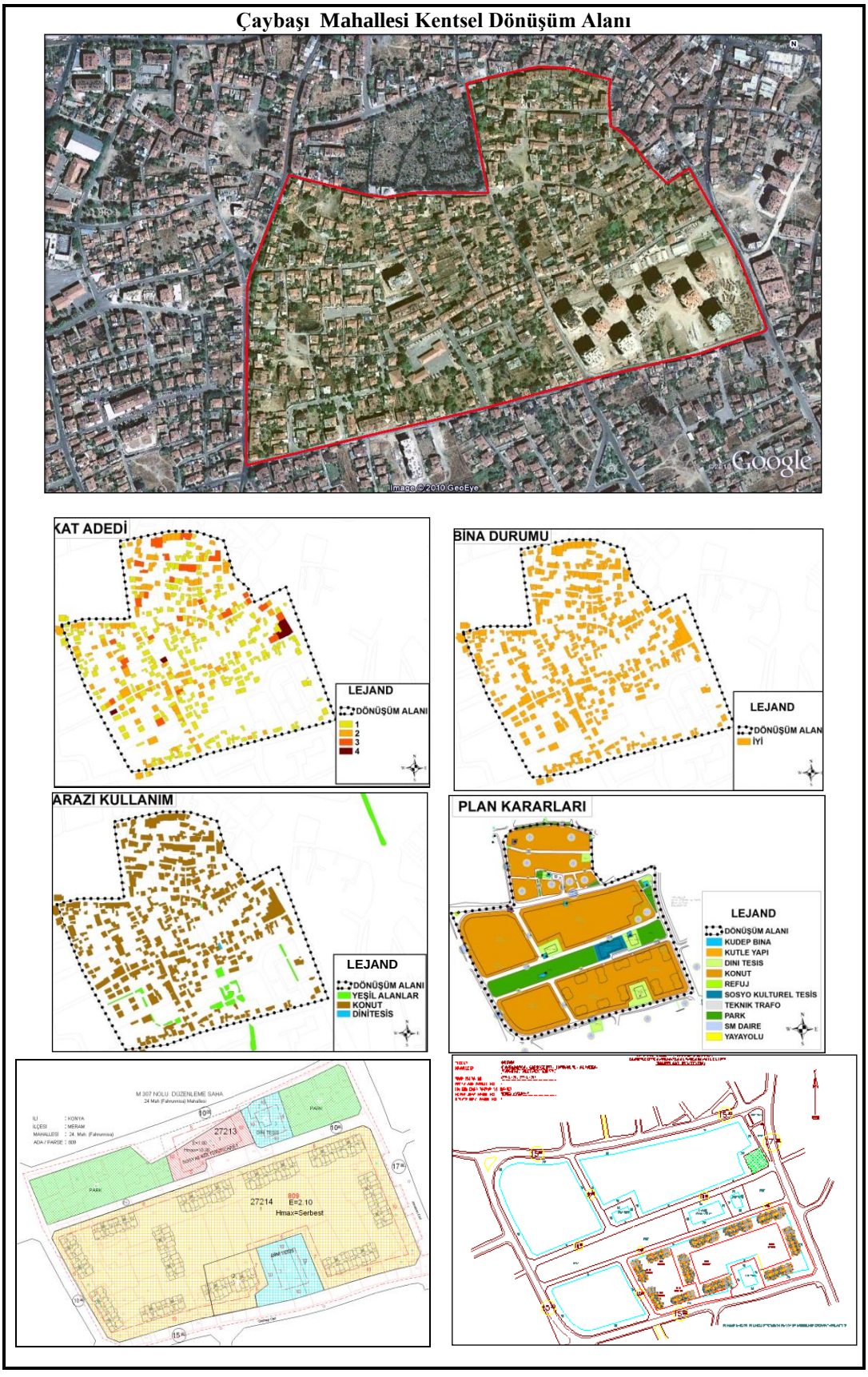
Çaybaşı Mahallesi, Meram Belediye sınırları içerinde yer almaktadır. Bölge Konya kent merkezinin en eski yerleşim alanlarındandır. Konutların çoğunluğu 1 ve 2 katlı olup fiziksel açıdan kötü durumdadır. İşlevsel açıdan yetersiz kalmış, kent merkezine yakın, altyapı düzenlemeleri gerektiren ve kent merkezinde benzer nitelikte birçok alanın dönüşümüne ivme kazandırabilecek öncü bir bölge olduğu için kentsel dönüşüm projesi kapsamına alınmıştır (Şekil 4.42.). Bu bölgede yapılacak çevreyle uyumlu, sosyal-fiziksel-işlevsel anlamda yenilik getirecek bir proje Konya Kent Merkezini de etkileyecektir.

Projenin tanımlanması:

Belediye ilk olarak, 50000 m^2 alanda çalışmalara başlamış, 2 yapı adasında (1000 m^2) uygulama tamamlanmıştır. Proje ile mevcut yoğunluk artırılmış, yeşil alan, sosyo-kültürel tesis-dini tesis ve ulaşım düzenlemeleri yapılması planlanmıştır (Çizelge 4.26., Şekil 4.43.).

Çizelge 4.26. Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm projesi temel özellikler

Proje alanı	150000 m^2 (15ha.)	
Uygulanan yöntem	Kat karşılığı anlaşma, Belediye üretimi	
Önerilen kullanımlar (Büro-dükkân-konut-kamusal donatılar)	Sosyo-kültürel tesis-ticaret 3000 m^2 Dini tesis 3000 m^2 Eğitim ve yurt 2500 m^2	
Özellikler	Mevcut	Öneri
Nüfus	4500	11000
Konut Sayısı	1149	2640
Çalışan kişi sayısı	-	-
Konuta ayrılan alan	130000m^2	100000 m^2
Yeşil alan miktarı	-	15000 m^2
Toplam açık alan miktarı (Yollar ve otoparklar dahil)	20000m^2	41500 m^2
Yoğunluk/yapılaşma düzeni	1-2 kat	E=2,80 Hmax=.serbest.



Şekil 4.42. Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm alanı fiziksel veriler ve proje

Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm projesi değerlendirmesi

Ekonomik aktivitelerdeki yetersiz fırsatlar ile niteliksiz tek tip konutlaşma alanın problemleri olması sebebiyle konut dönüşümünü hedefleyen bir projedir. Uygun, yeterli konutlaşma, yeni yatırım ve girişimler oluşturan hem fiziksel hem de ekonomik özellikleri kapsamaktadır (Bkz. EK-10). Akıllı büyüme puan kartı Çizelge 4.27.'dedir.

Fotoğraf 4.17. Çaybaşı Mahallesi eski-yeni yapılaşma, cepheler, çevreye uyum, yoğunluklar

Akıllı büyüme ilkeleri ve projenin aldığı puanlar

Şekil 4.43. Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm projesi

I. Karma alan kullanımı

Proje karma kullanımlıdır, mevcuttaki konut, dini tesis ve yeşil alan kullanımına sosyo-kültürel tesis eklenmiştir. Proje, karma kullanım için toplamda 15 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kalmıştır.***

II. Kompakt tasarım

Konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime uygun yoğunlukta ve eski durumuna göre daha yoğundur. Proje ile taban alanı oranı % 30 olarak belirlenmiş, mevcutta yoğunluğu artırıcı yatırımlar önerilmiştir. Otopark gereksinimi ve araç bağımlılığı minimize edilememiştir. Otopark ya da ulaşım için ayrılan açık alana

kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı % 68 ile iyi seviyededir. Yoğunluğun artırılması için yasal teşvik sunulmamıştır.

Çizelge 4.27. Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme düzeyinin değerlendirmesi

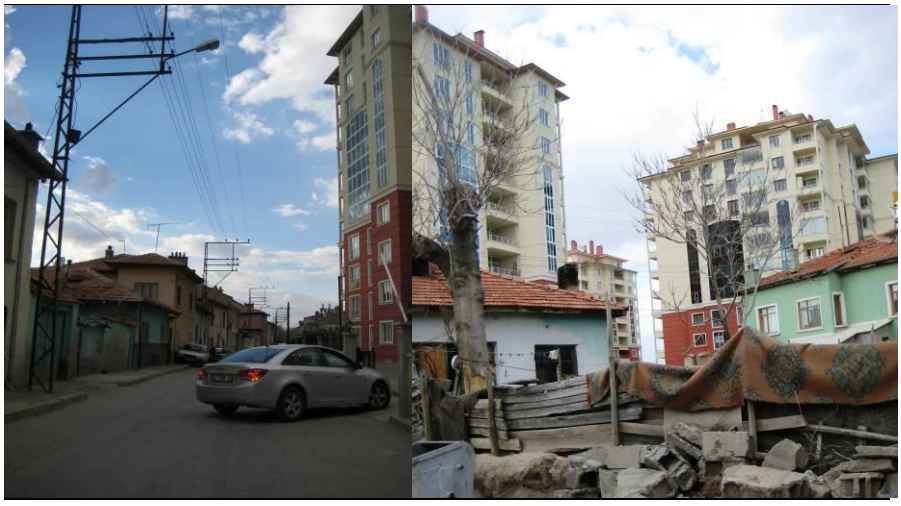
Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm projesi değerlendirmesi **AKILLI BÜYÜME İLKELERİ**	**Akıllı büyüme düzeyi**	**Geçiş süreci**	**Müdahale gerekli**
1. Karma alan kullanımı **1 2 3** **9 2 4** **Bölüm puanı: 15**	24-19	18-14	13-7
2. Kompakt tasarım **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 2 4 2 2 9 2 6 3** **Bölüm puanı: 36**	54-43	42-32	31-21
3. Konut seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **3 3 2 12 3 2 3** **Bölüm puanı: 28**	40-32	31-24	23-18
4. Yürünebilir topluluklar **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **4 8 2 4 14 2 6 2 6** **Bölüm puanı: 48**	69-55	54-41	40-27
5. Mekân duyarlılığı **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** **2 16 2 4 10 16 4 4 6 6** **Bölüm puanı: 70**	90-72	71-54	53-43
6. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13** **6 1 2 4 2 1 2 2 2 3 3 2 6** **Bölüm puanı: 36**	53-42	41-31	30-26
7. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık **1 2 3 4 5 6 7** **12 4 6 2 5 5 8** **Bölüm puanı: 42**	50-40	39-30	29-15
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **12 2 3 2 6 2 2 6 6** **Bölüm puanı: 41**	62-49	49-37	36-28
9. Ulaşım seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **3 4 6 8 4 8 3** **Bölüm puanı: 36**	59-47	46-35	34-21
10. Kamu katılımı **1 2 3 4 5 6 7 8** **6 3 4 2 3 2 6 2** **Bölüm puanı: 28**	40-32	31-24	24-20
TOPLAM: 380	541-432	431-324	323-226

Kentsel dönüşüm proje alanı, mevcut kent merkezinde yeniden geliştirilmesi muhtemel alanda bulunmakta ve yoğunluk artışı ile kentsel gelişime uygun olup bölgesel planlama çalışmaları ile bütünlük taşımaktadır. Ulaşım mastır planında otobüs-minibüs toplu taşıma hatları ile kentsel dönüşüm alanına hizmet eder nitelikte planlanmış ve bu haliyle potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak projede toplu-

taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir. Kompakt tasarım açısından projenin toplam 36 puanla, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

III. Yürünebilir topluluklar oluşturma

Maksimum yaya hareketi oluşturan sokak düzeyinde aktivitelere yönelik, projedeki kullanımlar için gündüz kullanımı daha yoğun kentsel donatı alanları bulunmakta, ticaret fonksiyonu da 17 saat hizmet edecek nitelikte faaliyetler içermektedir. Gün içerisinde alan kullanımına yönelik nüfusun yüksek olması sebebiyle 600 kullanıcı/gün'den daha fazla kullanıcı içermektedir. Proje sadece konut ya da kamusal alanlar içerisinde otopark içermektedir. Projede yaya yolları oluşturulmuş, ancak otoparklar genelde bina önlerinde yer seçmiş ve bu haliyle yaya erişimini zorlaştırmıştır. Proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık 5 dakika yürüme mesafesindedir. Küçük ölçekli kaldırımların kullanımına ilişkin detay çalışma yoktur, yağmurdan koruma-tente oluşturma ve mevcut yaya yollarını koruma veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirme bakımından yetersizdir. Yaya ölçeğinde aydınlatma ve sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi düşünülmüştür. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmamıştır. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulmuştur. Engellilere yönelik bir düzenleme projede yer almamaktadır. Proje yaya yolu ve kentle ilişkisini kurmuş ancak, bisiklet yoluna ilişkin düzenleme oluşturmamıştır. Sokak ağ tipleri tanımlanmış, yaya dolaşımını desteklemekte, ancak süreklilik oluşturmamaktadır. Bu değerlendirme ile proje yürünebilirlik ilkesinde, 48 puan alarak ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kalmıştır.



Fotoğraf 4.18. Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm alanı, konut seçenekleri, atıl kalmış alanlar

IV. Mekân duyarlılığının sağlanması:

Projede yapılaşma stili, tek tip mimari yaklaşım içermektedir. Çevreye uygun ve uyumlu yoğunlaşma sağlanmış, cephe düzenlemeleri ve bina arkasında düzenlemeler göz önünde bulundurulurken, komşu cephelerle uyumlu yükseklik ve görünen yerlerdeki mekanik ekipmanların arındırılması göz ardı edilmiştir. Projede küçük ölçekli kamusal toplanma mekânları önerilmiştir. Sosyal yardım-bakım ve sosyal etkileşim fırsatları için sosyal tesis önerileri projede yer almıştır. Kamu açık alanlarına erişilebilirliğin sağlanması konusunda, kentsel mobilyalara ilişkin öneriler geliştirilmemiş, yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma yapılmamış ve yapı dışında kamu alanları sağlanmamıştır. Alandaki yapıların konumlarında, yaya ağlarına yönlenme için düzenlemeler içermemekte, araç azaltma olanakları ile binaların arka parsellerini otoparkla besleme açısından da yeterli değildir ve % 50 veya daha fazla binaların ön cepheleri sokağa yönlendirilmemiştir. Sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler oluşturulmuştur. Projede kentsel tasarım modelleri kullanılmamış, bazı adalar için konut tipinde ve bahçe düzenlemesinde tanımlama yapılmıştır. Proje, ulaşımın gelişmesi, kentsel kalitenin artması, konut alanlarının yenilenmesi ile mevcut fiziksel dokuda iyileştirici etkisi bulunmaktadır. Kentin son yapılan 1999 yılı nazım planına göre alan, konut alanı olarak belirlenmiştir ve bu hali ile plana uyumludur. Proje, mekân duyarlılığının sağlanmasında 70 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kalmıştır.

V. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması

Proje, mevcut konut yerleşiminde gerçekleştirildiği için çevresel alanların tahribine neden olmamaktadır. Projede geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmamıştır. Mevcut yapının yıkılması sonucunda malzemelerin geri dönüşümü yapılmamaktadır. Açık alanlar korunmuştur. Konut alanlarında min. % 25 açık alan oluşturulmuş, ancak ticaret alanlarında min. % 15 açık alan oluşturulmamıştır. Sadece yerleşmenin tümüne hizmet veren ana yeşil alanlar bulunmaktadır. Alanda yerel bitkilendirme kullanılmamıştır. Proje yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygun değildir. Proje yeşil alanların düzenlenmesi dışında ekolojiyi korumaya yönelik kararlar içermemektedir. Sit alanı içerisinde bulunmadığı için koruma stratejilerine aykırılık taşımamaktadır. Bu değerlendirmeler ile açık alan ve kültürel değerlerin korunması ilkesinde proje 36 puan ile ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kalmıştır.

VI. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Proje mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına komşu konumlanmıştır. Yaşam kalitesinin artması, kentin merkezinde düzenlemelerin oluşturulması ile kentin gelişme stratejilerine paralellik göstermektedir. Proje, plana göre tasarlanmış merkez ve yeniden gelişme ihtiyacı olan alanda tasarlanmış ve atıl alanları tekrar kullanmaktadır. Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmamıştır. Konut ve ticaret gelişimi için diğer servislere yürüme mesafesindedir. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesinde, 42 puan ile ***akıllı büyüme seviyesine uygundur.***

VII. Adil-çekici mahalleler oluşturma

Projede yerel işlerin değerini artırmaya yönelik, yerel yatırımcıların ve yerel mimarların kullanılması çabaları yoktur. Konut ve ticari alanların 800 m. yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararsız (otomobil showroom, metal ve ahşap işleri..) çalışma alanları bulunmamaktadır. Proje iş/konut dengesi için yeterli iş alanı sunamamaktadır. Yeniden geliştirmede % 201 oranında arazi değerinde artış olmuştur. Yatırımcı tarafından proje maliyetinin karşılanacağı taahhüt edilen oranı belediye yaptığı için max. kamu yatırımı bulunduğu için % 10-20 arası değerlendirilmiştir. Proje, Belediye-TOKİ işbirliği ile gerçekleştirilmektedir, özel girişim için fırsat oluşturulmamıştır. Yatırımcıların kazançları ve yerli halkın beklentileri tam olarak örtüşmektedir, yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilmiştir. Alanda düşen emlak değerleri artmış, ekonomik yapıyı geliştirici öneriler içermektedir. Projenin adil-çekici mahalleler oluşturma ilkesi için 41 puanla***, akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

VIII. Ulaşım seçenekleri

Toplu taşıma hatlarının bölgeden geçmesi, araçla yolculuğu azaltma imkânı sunarken, site dışında yaya yolu oluşturulmamış olması, projede eskiye göre araç bağımlılığını ancak % 5-19 oranla azaltabilmiştir. Yaya aktivitelerini oluşturma konusunda, farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmamış, ancak hiyerarşi oluşturulmuştur. Proje çok çeşitli (otomobil, otobüs, yürüme) ulaşım erişilebilirliğine sahiptir, kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir. Proje çıkmaz sokak içermeyen ilişkili yol sistemine sahiptir. Alternatif yaya ve bisiklet erişimine yönelik, yaya bağlantıları ve kaldırımlar oluşturulmuş, kesintisiz ve erişebilir yeşil kuşak ile çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlarına erişim oluşturulamamıştır. Bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb. ulaşım türleri

için seçenekleri genişletme çalışmaları içermemektedir. Projenin ulaşım seçenekleri ilkesi için 36 puanla, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

IX. Kamu katılımının sağlanması

Yerel halk ve mülk sahipleri projeye katılmışlardır. Hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmamıştır. Mülk sahipleri bilgilendirilmiş, personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmiştir. Mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları yapılmamış, okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmamıştır. İnsanları bir araya getirecek mekânlar oluşturulmuştur. Tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye yansıtılmamıştır. Kamu katılımı ilkesi için proje, 28 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kalmıştır.

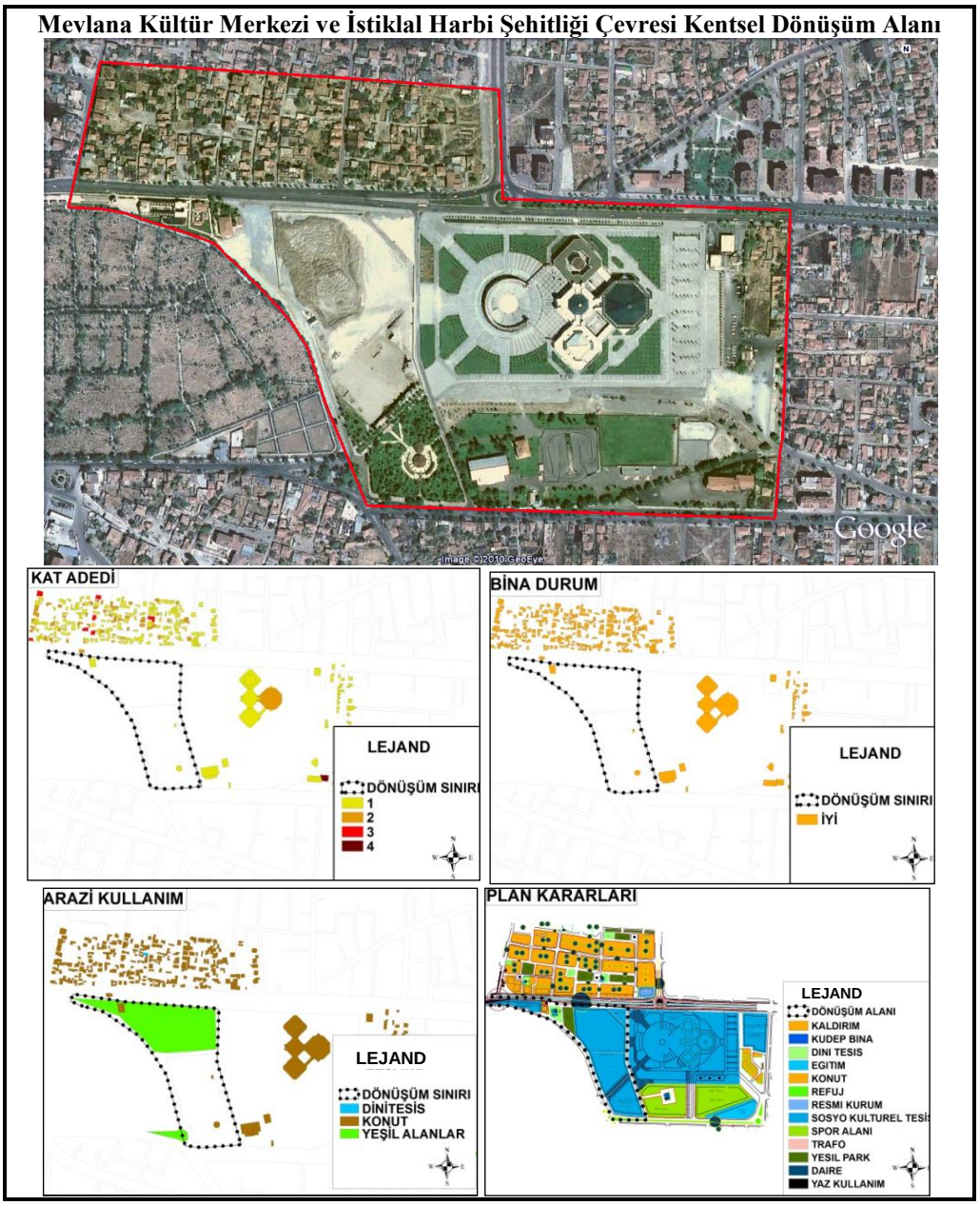
Tüm bu değerlendirmelerle Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm projesinin 380 puanla ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** belirlenmiştir. Uygulama, sadece mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesi için akıllı büyüme seviyesindedir.

4.7.6. Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi

Mevlana Türbesine yakın mahallelerde, imar durumunun düzensiz olması ve bu bölgenin sosyo-kültürel ve fiziksel açıdan geliştirilmesi düşüncesinden hareketle Karatay Belediyesi tarafından proje gündeme alınmıştır. Mevlana Türbesi'nin yakınlarında, Mevlana Kültür Merkezinin oluşumuyla, eski kent dokusundan özellikle turistlerin kentten olumlu etkilenmesi amacıyla kentsel dönüşüm kararı alınmıştır (Şekil 4.44.). Kentsel dönüşüm projesinin Mevlana Müzesinin hemen arkasında, kuzeyinde Şeyhulema Recep Ağa Caddesi, güneyinde Aslanlı Kışla Caddesi, doğusunda Ali Ulvi Kurucu Caddesi, batısında ise Sarı Hasan Caddesi ile çevreli olduğu 200 bin m^2 lik bir alanda gerçekleştirilmesi düşünülmüştür. İlk olarak, İstiklal Harbi Şehitliği ve etrafında ticari birimlerden oluşan proje uygulanmaya başlamıştır. Mevlana Türbesi civarına yapılan en büyük yatırımlar, Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği olup, Karatay Belediyesi ve Büyükşehir Belediyesi'nin katkılarıyla turistik bir otelin de ilçeye kazandırılması için öncü projeler geliştirilmiştir (Çizelge 4.28.).

Çizelge 4.28. Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi kentsel dönüşüm projesi temel özellikler

Proje alanı	200 Bin m^2	
Uygulanan yöntem	Kat karşılığı anlaşma, Belediye öncülüğü	
Üretilen taşınmazlar (Büro-dükkân-konut-kamusal donatılar)	17.840 m^2 ticaret alanı, 5400 m^2 eğitim alanı, 3000 m^2 cami alanı ve 2035 m^2 resmi kurum alanı	
	Mevcut	Öneri
Nüfus	3000	15000
Konut Sayısı	750	3750
Çalışan kişi sayısı	-	-
Konuta ayrılan alan	150000 m^2	90000 m^2
Yeşil alan miktarı	-	28.609 m^2 yeşil alan
Toplam açık alan miktarı	50000 m^2	91000 m^2
Yoğunluk/yapılaşma düzeni	1 ve 2 katlı TAKS/KAKS=0,15/0,30	TAKS=0,35 E=0,80 Konut TAKS/KAKS= 0,30/1,80



Şekil 4.44. Kentsel dönüşüm alanı fiziksel veriler ve proje

Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme yaklaşımıyla değerlendirilmesi

Mevlana Türbesine yakın mahallelerde, imar durumunun istenildiği gibi olmaması ve bu bölgenin sosyo-kültürel ve fiziksel açıdan geliştirilmesi düşüncesi, projenin sosyal ve toplumsal dönüşüm olarak ele alınmasına sebep olmuştur. Sosyal ve toplumsal konular ile fiziksel ilkelerin ağırlığı 3, diğer ilkeler önceliklerine göre 2 ve 1 olarak ağırlıklandırılmıştır (Bkz. EK-11). Kentsel dönüşüm projesinin akıllı büyüme puan kartı Çizelge 4.29.'dadır.

Çizelge 4.29. Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme düzeyinin değerlendirmesi

Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği Çevresi Kentsel Dönüşüm Projesi Değerlendirmesi AKILLI BÜYÜME İLKELERİ	**Akıllı büyüme düzeyi**	**Geçiş süreci**	**Hemen müdahale gerekli**
1. Karma alan kullanımı **1 2 3** **12 8 4** **Bölüm puanı: 24**	24-19	18-14	13-7
2. Kompakt tasarım **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 4 4 4 4 6 2 6 6** **Bölüm puanı: 42**	54-43	42-32	31-21
3. Konut seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **3 3 2 4 6 2 6** **Bölüm puanı: 26**	40-32	31-24	23-18
4. Yürünebilir topluluklar **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 8 6 4 16 4 3 2 6** **Bölüm puanı: 55**	69-55	54-41	40-27
5. Mekân duyarlılığı **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** **2 16 6 4 8 20 4 4 6 6** **Bölüm puanı: 76**	92-73	72-55	54-44
6. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13** **6 1 2 4 2 2 2 2 2 3 6 4 6** **Bölüm puanı: 42**	55-44	43-33	31-27
7. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık **1 2 3 4 5 6 7** **12 4 6 2 6 8 10** **Bölüm puanı: 48**	50-40	39-30	29-15
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **18 6 3 4 4 2 2 6 4** **Bölüm puanı: 49**	60-48	47-36	35-27
9. Ulaşım seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **6 4 6 10 4 8 3** **Bölüm puanı: 41**	59-47	46-35	34-21
10. Kamu katılımı **1 2 3 4 5 6 7 8** **3 3 4 6 3 2 6 3** **Bölüm puanı: 30**	44-35	34-26	25-22
TOPLAM: 433	547-437	436-328	327-229

Akıllı büyüme ilkeleri ve projenin aldığı puanlar;

I. Karma alan kullanımı

Proje karma kullanımlıdır, mevcuttaki konut, yeşil alan kullanımına müze, turizm tesisi, kültürel tesis, ticaret, kamusal alanlar ve yeşil alanlar eklenmiştir. Karma kullanım için projenin toplamda 24 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

II. Kompakt tasarım

Konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime uygun yoğunlukta ve eski durumuna göre daha yoğundur. Proje ile taban alanı oranı % 35 olarak belirlenmiş, mevcutta yoğunluğu artırıcı yatırımlar önerilmiştir. Otopark gereksinimi ve araç bağımlılığı minimize edilmiştir. Otopark ya da ulaşım için ayrılan açık alana kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı % 54 ile en iyi seviyededir. Yoğunluğun artırılması için yasal teşvik sunulmamıştır. Proje alanı dönüşümü muhtemel alanlar içinde bulunmakta ve kentsel gelişimde Mevlana'nın öneminin artmasını sağlayarak bölgesel planlama çalışmaları ile bütünlük taşımaktadır. Ulaşım Master Planı ile tramvay–HRS durakları, aktarma noktaları, otobüs-minibüs toplu taşıma hatları ile kentsel dönüşüm alanına hizmet eder nitelikte planlanmış ve bu haliyle potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak projede toplu-taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir. Projenin kompakt tasarım ilkesinde, toplam 42 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.20. Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi ulaşım, konut seçenekleri, yürünebilirlik ve çevreye uyum durumu

Fotoğraf 4.19. Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi karma kullanım, açık alanlar, kültürel değerler, cepheler, çevreyle uyum durumu

III. Farklı konut seçeneklerinin oluşturulması

Proje, farklı konut büyüklükleri içermektedir, ancak bahçeli-apartman-üst düzey konut gibi seçenekler sunulmamıştır. Konut fiyatları, ortalama gelir oranı bakımından toplumun en az % 20'sine hitap edecek şekilde düşünülmüş, üst gelir grubuna yönelik konutlar planlanmıştır. Alt gelir grubuna konut sunumu için özel bir teşvik ya da zorlama getirilmemiştir. Konut stoğunda % 40 artış olmuş, bina tür ve stilinde çeşitlilik oluşturulmuştur. Birden fazla bina tipi, cephe seçeneği ve parsel büyüklükleri içermektedir. Halk kooperatiflerine destek verilmemiştir. Konut tipi ve gelir seviyesi bakımından karma bir proje olma özelliği zayıf olup, konut tipleri çeşitlilik ve geleneksellik içermekte, ancak yerellik içermemektedir. Projenin, konut seçenekleri ilkesi açısından 26 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

IV. Yürünebilir topluluklar oluşturma:

Maksimum yaya hareketi oluşturan sokak düzeyinde aktivitelere yönelik projedeki 13-18 saat hizmet edecek faaliyetler içermektedir. Gün içerisinde alan kullanımına yönelik nüfusun yüksek olması sebebiyle 600 kullanıcı/gün'den daha fazla kullanıcı içermektedir. Yerleşmenin tümüne hizmet eden otopark alanları ile konutlara ve kamusal alanlara hizmet eden otopark alanları dengeli dağıtılmıştır. Yakın çevre veya proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık 5 dakika yürüme mesafesindedir. Küçük ölçekli kaldırımların kullanımına ilişkin detay çalışma yoktur, yağmurdan koruma-tente oluşturma ve bakımından yetersizdir. Yaya ölçeğinde aydınlatma, mevcut yaya yollarını koruma veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirme ve sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi düşünülmüştür. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmıştır. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulmamıştır. Engellilere yönelik bir düzenleme projede yer almamaktadır. Proje yaya yolu ve kentle ilişkisini kurmuş ancak, bisiklet yoluna ilişkin düzenleme oluşturmamıştır. Ağ tipleri tanımlanmış, yaya dolaşımını desteklenmiş, ancak süreklilik sağlanamamıştır. Bu değerlendirme ile proje yürünebilirlik ilkesinde, 55 puanla ***akıllı büyüme seviyesindedir.***

V. Mekân duyarlılığının sağlanması:

Projede yapılaşma stili, yeni piyasa tercihlerini yansıtan bir mimari yaklaşım içermektedir. Çevreye uygun ve uyumlu yoğunlaşma, komşu cephelerle uyumlu yükseklik ve cephe düzenlemeleri sağlanmış, ancak bina arkasında düzenlemeler ve görünen yerlerdeki mekanik ekipmanların arındırılması göz ardı edilmiştir. Projede

kamusal toplanma mekânları önerilmiştir. Sosyal yardım-bakım ve sosyal etkileşim fırsatları için sosyal tesis önerileri projede yer almıştır. Kamu açık alanlarına erişilebilirliğin sağlanması konusunda, kentsel mobilyalara ilişkin öneriler oluşturulmamış, yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma yapılmamış, ancak yapı dışında kamu alanları sağlanmıştır. Alandaki yapıların konumlarında, projede yaya ağlarına yönlenme ile araç azaltma olanaklarına yönelik düzenlemeler yer almamakta, binaların arka parselleri otoparkla beslenmiş, % 50 veya daha fazla binaların ön cepheleri sokağa yönlendirilmiş, sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler oluşturulmuştur.

Fotoğraf 4.21. İstiklal Harbi Şehitliği, cephe, kentsel tasarım değerlendirmesi

Projede kentsel tasarım modelleri kullanılmış, konut tipinde tanımlama yapılmamıştır. Ulaşımın gelişmesi, kentsel kalitenin artması, konut alanlarının yenilenmesi ile mevcut fiziksel dokuda iyileştirici etkisi bulunmaktadır. Kentin son yapılan 1999 yılı nazım planına göre nazım planda önemli yaya güzergâhı olarak belirlenmiş ve resmi kurum-konut spor alanları oluşturulmuştur. Bu açıdan kentsel dönüşüm kapsamı ile uyumludur. Projedeki tasarım geleneksel özellik içermekte, fakat yerel ve doğal özellik içermemektedir. Mekân duyarlılığının sağlanması ilkesinde projenin 76 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

VI. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması

Proje, mevcut konut yerleşiminde gerçekleştirildiği için çevresel alanların tahribine neden olmamaktadır. Projede geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmamıştır. Mevcut yapının yıkılması sonucunda malzemelerin geri dönüşümü yapılmamaktadır. Açık alanlar korunmuştur. Konut alanlarında min. % 25, ticaret alanlarında min. % 15 açık alan oluşturulmuştur. Sadece yerleşmenin tümüne hizmet

veren ana yeşil alanlar bulunmaktadır. Alanda yerel bitkilendirme kullanılmamıştır. Proje yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygun değildir ve yeşil alanların düzenlenmesi dışında ekolojiyi korumaya yönelik kararlar içermemektedir. Proje mevcut ve tarihi dokuyu rehabilite etmekte ve sit alanı içerisinde bulunmadığı için koruma stratejilerine aykırılık taşımamaktadır. Alan sit alanı geçiş konumundadır. Geleneksel yapıyı koruyarak yenileme eylemlerinin başlamasını hızlandırması açısından önemlidir. Bu bulgularla projenin açık alan ve kültürel değerlerin korunması ilkesinde 42 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

Fotoğraf 4.22. Mevlana Kültür Merkezi ve çevresi açık alanlar, kültürel değerler

VII. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Proje mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına komşu konumlanmıştır. Ekonomik büyümenin sağlanması, yarışılabilirliğin sağlanması, yaşam kalitesinin artması ile kentin gelişme stratejilerine paralellik göstermektedir. Proje, plana göre tasarlanmış merkez ve yeniden gelişime ihtiyacı olan alanda tasarlanmıştır. Proje atıl alanları tekrar kullanmaktadır. Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmuştur. Konut ve ticaret gelişimi için diğer servislere yürüme mesafesindedir. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesinde projenin, 48 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu belirlenmiştir.

VIII. Adil-çekici mahalleler oluşturma

Projede yerel işlerin değerini artırmaya yönelik, yerel yatırımcıları ve yerel mimarların kullanılması çabaları vardır. Konut ve ticari alanların 800 m. yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararlı etkileri olmayan (otomobil showroom, metal ve ahşap işleri..) çalışma alanları bulunmaktadır. Proje iş/konut dengesi için yeterli konut alanı sunamamaktadır. Yeniden geliştirmede % 135 oranında

arazi değerinde artış olmuştur. Yatırımcı tarafından proje maliyetinin karşılanacağı taahhüt edilen oran belediye gerçekleştirdiği için % 5-10 arasıdır. Proje, belediye tarafından gerçekleştirilmekte, özel girişim için fırsat oluşturulmamıştır. Yatırımcıların kazançları ve yerli halkın beklentileri tam olarak örtüşmemekte, proje öncesinde düşünülen artıştan daha fazla değer artışı olduğu için yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilememiştir. Alanda düşen emlak değerleri artmış, ticari artışa bağlı olarak ekonomik yapıyı geliştirici öneriler içermektedir. Adil-çekici mahalleler oluşturma ilkesi için 49 puanla, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

IX. Ulaşım seçenekleri

Toplu taşıma hatlarının bölgeden geçmesi, araçla yolculuğu azaltma imkânı sunarken, projede eskiye göre araç bağımlılığını ancak % 20-34 oranla azaltabilmiştir. Yaya aktivitelerini oluşturma konusunda, farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmış ama hiyerarşi içermemektedir. Proje çok çeşitli (otomobil, otobüs, yürüme) ulaşım erişilebilirliğine sahiptir, kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir. Alternatif yaya ve bisiklet erişimine yönelik olarak; çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlarına erişim oluşturulmuş, kesiksiz ve erişebilir yeşil kuşak ile yaya bağlantıları ve kaldırımlar oluşturulamamıştır. Bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb. ulaşım türleri için seçenekleri genişletme çalışmaları içermemektedir. Ulaşım seçenekleri ilkesi için projenin 41 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

X. Kamu katılımının sağlanması:

Yerel halk ve mülk sahipleri projeye katılmamışlardır. Hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmamıştır. Mülk sahipleri bilgilendirilmiş, personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmiştir. Mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları yapılmamış, okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmamıştır. İnsanları bir araya getirecek mekânlar oluşturulmuş Konya'nın en büyük ve önemli kültür merkezi oluşumu aktivitelerle desteklenmektedir, emlak piyasası canlanmış, tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye tam olarak yansıtılmamıştır. Kamu katılımı ilkesi için proje 30 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kalmıştır.

Tüm bu değerlendirmelerle, Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi projesinin 433 puanla ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** belirlenmiştir. Karma alan kullanımı, yürünebilir topluluklar, mekân duyarlılığının sağlanması, mevcut

gelişime ve altyapıya yakınlık ve adil-çekici mahalleler oluşturma ilkeleri için akıllı büyüme seviyesindedir.

4.7.7. Yeni Adliye ve çevresi kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi

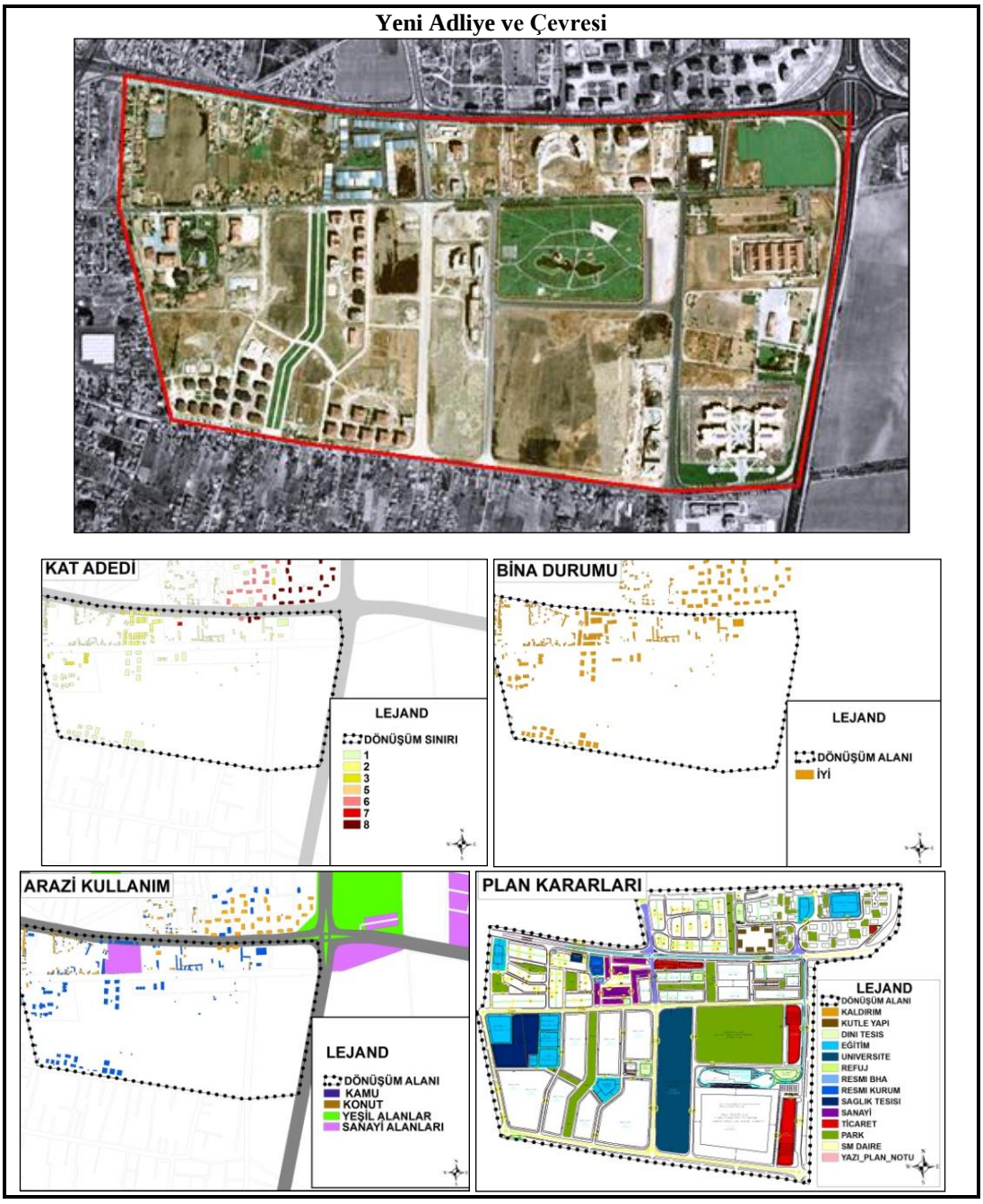
Kent merkezinde kalmış olan, adliye için yeni bir yer aranmaya başlanması ile yerel yönetimler arasındaki mücadele sonucunda yeni adliye Karatay Belediyesi sınırları içinde Devlet Üretme Çiftliğinin de bulunduğu alanda yer seçmiştir. Bölge, Konya'nın eski yerleşim alanlarının yakınında, ancak kentsel gelişimin sınır oluşturduğu bir alanı tariflemektedir. Etrafında fiziki durumları ve sosyal açıdan oldukça problemli olan konut bölgeleri yer almaktadır (Şekil 4.45.). Karatay Belediyesi ve Konya Büyükşehir Belediyesi'nin girişimleri ile Konya'nın yeni yüzü değişimin öncü mekânı olması için kentsel dönüşüm projesi yapılmıştır.

Projenin tanımlanması:

Adliyeye ilave olarak eğitim, sağlık, konut, kültürel tesis ve rekreasyonel alanlar oluşturulmuştur. Proje uygulaması devam etmektedir. Özellikle iş ve eğitim fonksiyonlarının geliştirilmesine odaklanan projedeki kullanımlar Çizelge 4.30.'da açıklanmaktadır.

Çizelge 4.30. Yeni Adliye ve çevresi kentsel dönüşüm projesi temel özellikler

Proje alanı	1100000 m^2 (110 ha)	
Uygulanan yöntem	Kat karşılığı anlaşma, Belediye-TOKİ işbirliği	
Önerilen kullanımlar (Büro-dükkan-konut-kamusal donatılar)	Ortaöğretim 20000 m^2 Hayvan sağlığı okulu 33500 m^2 Anaokulu 2500 m^2 İlköğretim 17000 m^2 (E=1,50 Hmax=18,50) Eğitim pansiyonu alanı 7000 m^2 Dini tesis 8000 m^2 Üniversite 90000 m^2 (E=1,50 Hmax=18,50) Ticaret 33500 m^2 (E=1,50 Hmax=18,50) Resmi kurum-adliye 180000 m^2 (E=1,50 Hmax=18,50) Cezaevi 60000 m^2 Raylısistem hizmet hattı 43500 m^2 Sağlık tesisi 135000 m^2 (E=1, Hmax=18,50)	
	Mevcut	Öneri
Nüfus	10000	52000
Konut Sayısı	2500	11500-13200
Çalışan kişi sayısı	-	-
Konuta ayrılan alan	250000 m^2	220000 m^2
Yeşil alan miktarı	-	95000 m^2
Toplam açık alan miktarı (Yollar ve otoparklar dâhil)	-	250000 m^2
Yoğunluk/yapılaşma düzeni	A-2	Hmax=18,50 E=1,50



Şekil 4.45. Yeni Adliye ve çevresi kentsel dönüşüm alanı fiziksel veriler ve proje

Fotoğraf 4.23. Yeni Adliye ve çevresi yeni yapılaşma, karma kullanım, konut seçenekleri, ulaşım durumu, eğitim tesislerinden örnek yapılaşma

Yeni Adliye ve çevresi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme matrisiyle değerlendirmesi

Kentsel dönüşüm projesi, bulunduğu bölge için iş olanaklarını artırıcı, eğitim seviyesini yükseltici fonksiyonlar içermesi bakımından, iş-eğitim dönüşümü ile birlikte fiziksel dönüşümünde gerçekleştiği bir proje özelliği göstermektedir. Bu nedenle iş-eğitime yönelik ilkelerin ağırlığı 3, diğerleri ise öncelik derecesine göre 2 ve 1 olarak belirlenmiştir (Bkz. EK-12). Kentsel dönüşüm projesinin akıllı büyüme puan kartı Çizelge 4.31.'de gösterilmektedir.

Çizelge 4.31. Yeni Adliye ve çevresi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme düzeyinin değerlendirmesi

Yeni Adliye ve Çevresi Kentsel Dönüşüm Projesi Değerlendirmesi **AKILLI BÜYÜME İLKELERİ**	**Akıllı büyüme düzeyi**	**Geçiş süreci**	**Hemen müdahale gerekli**
1. Karma alan kullanımı **1 2 3** **12 8 4** **Bölüm puanı: 24**	24-19	18-14	13-7
2. Kompakt tasarım **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 4 4 2 2 9 4 3 6** **Bölüm puanı: 40**	54-43	42-32	31-21
3. Konut seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **3 3 4 8 6 2 3** **Bölüm puanı: 29**	40-32	31-24	23-18
4. Yürünebilir topluluklar **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **4 8 4 2 14 4 3 2 6** **Bölüm puanı: 47**	69-55	54-41	40-27
5. Mekân duyarlılığı **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** **1 14 4 4 10 20 2 4 6 6** **Bölüm puanı: 71**	88-70	69-52	51-42
6. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13** **6 1 2 2 2 2 3 2 2 3 3 2 4** **Bölüm puanı: 34**	51-40	39-30	29-25
7. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık **1 2 3 4 5 6 7** **6 2 3 2 6 6 6** **Bölüm puanı: 31**	52-41	40-31	30-16
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **18 6 6 4 6 4 4 3 6** **Bölüm puanı: 57**	62-49	48-37	36-28
9. Ulaşım seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **6 4 6 10 4 8 6** **Bölüm puanı: 44**	59-47	46-35	34-21
10. Kamu katılımı **1 2 3 4 5 6 7 8** **6 3 4 2 3 2 6 6** **Bölüm puanı: 32**	42-33	32-25	24-21
TOPLAM: 407	541-432	431-324	323-226

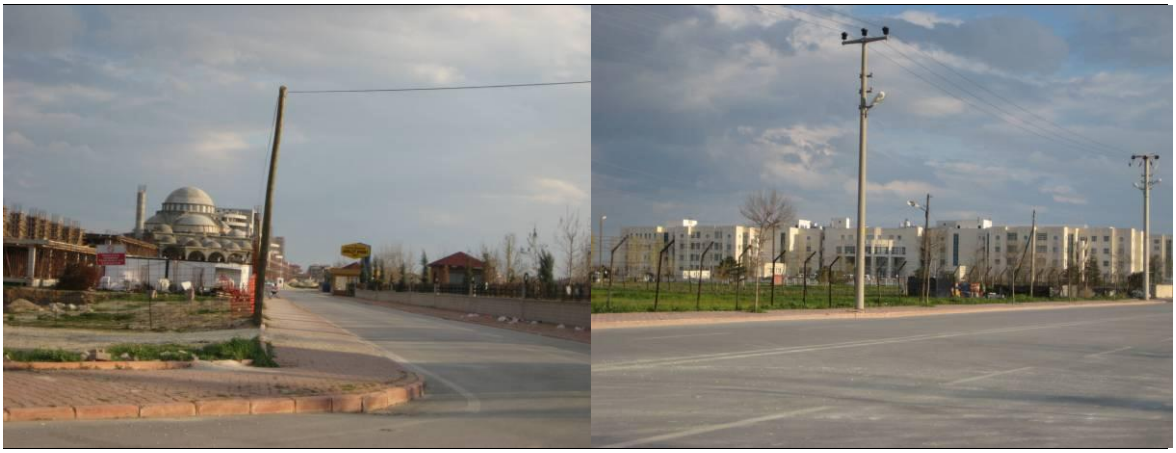
Akıllı büyüme ilkeleri ve projenin aldığı puanlar

I. Karma alan kullanımı

Proje, karma kullanımlıdır, mevcutta konut ve devlet üretme çiftliği varken, 4'den fazla kullanım türü eklenmiştir. Karma kullanım ilkesi için 24 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu belirlenmiştir.

II. Kompakt tasarım

Konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime uygun yoğunlukta ve eski durumuna göre daha yoğundur. Proje ile taban alanı oranı % 20 olarak belirlenmiş, mevcutta yoğunluğu artırıcı yatırımlar önerilmiştir. Otopark gereksinimi ve araç bağımlılığı minimize edilememiş, otopark ya da ulaşım için ayrılan açık alana kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı % 61 ile iyi seviyededir. Yoğunluğun artırılması için yasal teşvik sunulmuştur. Kentsel dönüşüm proje alanı, mevcut kent merkezinde yeniden geliştirilmesi muhtemel alanda bulunmamakta, kentin kuzey olan gelişim yönünü doğuya çekmesi anlamında bölgesel planlama çalışmaları ile uyumsuzluk göstermektedir. Ulaşım Master Planı ile tramvay–aktarma noktaları, otobüs-minibüs toplu taşıma hatları kentsel dönüşüm alanına hizmet eder nitelikte planlanmış ve bu haliyle potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak projede toplu-taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir. Projenin kompakt tasarım ilkesinde toplam 40 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.



Fotoğraf 4. 24. Yeni Adliye ve çevresi ulaşım, mevcut gelişime yakınlık, cephe seçenekleri ve karma kullanım durumu

III. Farklı konut seçeneklerinin oluşturulması

Proje, farklı konut büyüklükleri içermektedir, ancak bahçeli-apartman-üst düzey konut gibi seçenekler sunulmamıştır. Konut fiyatları ortalama gelir oranının sadece %

20'sine hitap edecek şekilde düşünülmüş, orta gelir grubuna yönelik konutlar planlanmıştır. Alt gelir grubuna konut sunumu için özel bir teşvik ya da zorlama getirilmemiştir. Projede, konut stoğunda % 100 artış olmuş, bina tür ve stilinde çeşitlilik oluşturulmuş, birden fazla bina tipi ve cephe seçeneği ve parsel büyüklükleri içermektedir. Belediye tarafından gerçekleştirilmekte olup halk kooperatiflerine destek verilmemiştir. Konut tipi ve gelir seviyesi bakımından karma bir proje olma özelliği zayıftır, konut tipleri çeşitlilik, yerellik ve geleneksellik içermemektedir. Proje, konut seçenekleri ilkesi açısından 29 puan alarak ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kalmıştır.

IV. Yürünebilir topluluklar oluşturma

Maksimum yaya hareketi oluşturan sokak düzeyinde aktivitelere yönelik, projedeki kullanımlar 17 saat hizmet edecek nitelikte faaliyetler içermektedir. Gün içerisinde alan kullanımına yönelik nüfusun yüksek olması sebebiyle 600 kullanıcı/gün'den daha fazla kullanıcı içermektedir. Yerleşmenin tümüne hizmet eden otopark alanları, ön cephede verilmiş ve kamusal alanlara hizmet eden otopark alanlarını önermiştir. Projede yaya yolları oluşturulmuş, ancak otoparklar genelde bina önlerinde yer seçtiği için yaya erişimini zorlaştırmıştır. Yakın çevre veya proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık 11-15 dakika yürüme mesafesindedir. Küçük ölçekli kaldırımların kullanımına ilişkin detay çalışma yoktur, standart uygulamaların dışında düzenleme içermemektedir. Yağmurdan koruma-tente oluşturma ve mevcut yaya yollarını koruma veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirme bakımından yetersizdir. Yaya ölçeğinde aydınlatma ve sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi düşünülmüştür. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmıştır. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulmamıştır. Engellilere yönelik bir düzenleme projede yer almamaktadır. Proje yaya yolu ve kentle ilişkisini kurmuş ancak, bisiklet yoluna ilişkin düzenleme oluşturmamıştır. Ağ tipleri tanımlanmış, yaya dolaşımını desteklenmiş, ancak süreklilik oluşturmamıştır. Bu değerlendirme ile yürünebilirlik ilkesinde projenin 47 puan alarak ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** belirlenmiştir.

V. Mekân duyarlılığının sağlanması:

Projede yapılaşma stili, tek tip bir mimari yaklaşım içermektedir. Cephe düzenlemeleri ve görünen yerlerdeki mekanik ekipmanların arındırılması göz önünde bulundurulmuş, çevreye uygun ve uyumlu yoğunlaşma sağlanmış, ancak bina arkasında düzenlemeler ve komşu cephelerle uyumlu yükseklik göz ardı edilmiştir. Projede kamusal toplanma mekânları önerilmiştir. Sosyal yardım-bakım ve sosyal etkileşim

fırsatları için sosyal tesis önerileri projede yer almıştır. Kamu açık alanlarına erişilebilirliğin sağlanması konusunda, yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma yapılmamış, ancak kentsel mobilyalara ilişkin öneriler ve yapı dışında kamu alanları sağlanmıştır. Alandaki yapıların konumlarında, araç azaltma olanakları oluşturulmuş, binaların arka parsellerini otoparklarla beslenmiş, % 50 veya daha fazla binaların ön cepheleri sokağa yönlendirilmiş, ancak yaya ağlarına yönlenme için düzenlemeler yapılmamıştır. Sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler oluşturulmamıştır. Hem konut tipinde, hem projede kentsel tasarım tanımlaması yapılmamıştır. Ulaşımın gelişmesi, kentsel kalitenin artması, konut alanlarının yenilenmesi ile mevcut fiziksel dokuda iyileştirici etkisi bulunmaktadır. Kentin son yapılan 1999 yılı nazım planına nazım planda önemli yaya güzergâhı olarak belirlenmiş, resmi kurum ve çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Ancak, geleneksel, yerel ve doğal özelliklerden hiçbirini içermeyen bir gelişme özelliği yansıtmaktadır. Projenin mekân duyarlılığının sağlanması ilkesinde 71 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu belirlenmiştir.

Fotoğraf 4.25. Yeni Adliye ve çevresi açık ve yeşil alanlar, kamu tesisleri

VI. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması:

Proje, mevcut konut yerleşiminde gerçekleştirildiği için çevresel alanların tahribine neden olmamaktadır. Projede geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmamıştır. Mevcut yapının yıkılması sonucunda malzemelerin geri dönüşümü yapılmamaktadır. Açık alanlar korunmamıştır. Projedeki konut alanlarında min. % 25, ticaret alanlarında min. % 15 açık alan oluşturulmuştur. Yerleşmenin tümüne hizmet veren ana yeşil alanlar ile konut bahçelerini içermektedir. Her kademede yeşil alanlar yerleşmede dengeli dağıtılmıştır. Alanda yerel bitkilendirme kullanılmamıştır. Proje

yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygun değildir. Proje yeşil alanların düzenlenmesi dışında ekolojiyi korumaya yönelik kararlar içermemektedir. Sit alanı içerisinde bulunmadığı için koruma stratejileri ile aykırılık taşımamaktadır. Bu değerlendirmeler ile açık alan ve kültürel değerlerin korunması ilkesinde projenin 34 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

VII. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Proje mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına 800 m. mesafede konumlanmıştır. Ekonomik büyümenin sağlanması, işgücünün artması, yaşam kalitesinin artması, kentin doğuya doğru gelişmeye başlaması konularında kentin gelişme stratejilerini değiştirmiştir. Proje, plana göre tasarlanmış merkez ve yeniden gelişime ihtiyacı olan bir alanda tasarlanmamıştır. Proje atıl alanları tekrar kullanmak amacıyla yapılmamıştır. Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmamıştır. Konut ve ticaret gelişimi için diğer servislere yürüme mesafesindedir. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesinde proje 31 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kalmıştır.***

VIII. Adil-çekici mahalleler oluşturma

Projede yerel işlerin değerini artırmaya yönelik, yerel yatırımcıların ve yerel mimarların kullanılması çabaları vardır. Konut ve ticari alanların 800 m. yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararlı etkileri olmayan (otomobil showroom, metal ve ahşap işleri..) çalışma alanları bulunmaktadır. Proje iş/konut dengesi için yeterlidir. Yeniden geliştirmede % 210 oranında arazi değerinde artış olmuştur. Yatırımcı tarafından proje maliyetinin karşılanacağı taahhüt edilen oranı TOKİ'nin büyük desteği söz konusu olduğu için % 10-20 arası değerlendirilmiştir. Proje, belediye-TOKİ işbirliği ile gerçekleştirilecektir, özel girişim için fırsat oluşturulmamıştır. Yatırımcıların kazançları ve yerli halkın beklentileri tam olarak örtüşmemekte, proje öncesinde düşünülen artıştan daha fazla değer artışı olduğu için yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilememiştir. Alanda düşen emlak değerleri artmış, ticari ve kamusal kullanımlarla ekonomik yapıyı geliştirici öneriler içermektedir. Adil-çekici mahalleler oluşturma ilkesi için 57 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesindedir.***

IX. Ulaşım seçenekleri

Toplu taşıma hatlarının bölgeden geçmesi, araçla yolculuğu azaltma imkânı sunarken, eskiye göre araç bağımlılığını yalnız % 20-34 oranla azaltabilmiştir. Yaya aktivitelerini oluşturma konusunda, farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri

tanımlanmış ama hiyerarşi içermemektedir. Proje çok çeşitli (otomobil, otobüs, yürüme) ulaşım erişilebilirliğine sahiptir, kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir. Proje çıkmaz sokak içermeyen ilişkili yol sistemine sahiptir. Alternatif yaya ve bisiklet erişimine yönelik, çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlarına erişim oluşturulmuş, yaya bağlantıları ve kaldırımlar ile kesintisiz ve erişebilir yeşil kuşak oluşturulamamıştır. Bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb. ulaşım türleri için seçenekleri genişletme çalışmaları içermemektedir. Projenin ulaşım seçenekleri ilkesinde 44 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** tespit edilmiştir.

X. Kamu katılımının sağlanması:

Yerel halk ve mülk sahipleri projeye katılmışlardır. Hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmamıştır. Mülk sahipleri bilgilendirilmiş, personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmemiştir. Mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları yapılmamış, okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmamıştır. İnsanları bir araya getirecek mekânlar oluşturulmuş, eğitim ve iş olanaklarının artışı sosyo-kültürel yapıyı geliştirmeye başlamıştır tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye yansıtılmamıştır. Kamu katılımı ilkesi için projenin 32 puanla, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** olduğu tespit edilmiştir.

Tüm bu bulgularla, Yeni Adliye ve çevresi kentsel dönüşüm projesinin 407 puanla ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** belirlenmiştir. Karma alan kullanımı, mekân duyarlılığının sağlanması, adil-çekici mahalle oluşumu ilkeleri için akıllı büyüme seviyesindedir.

4.7.8. Eski Sanayi kentsel dönüşüm projesi fiziksel veriler ve projenin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi

Konya Kenti'nin ilk kapsamlı imar planının yapıldığı, 1966 yılında kentin yeni imar sahalarının Selçuklu ilçesinde, kentin kuzey yönünde açılması fikri ile Nalçacı Caddesi ve otogar ile başlayan imar düzeni, sanayilerin, ticaret sitelerinin bu yöne yapımını yönlendirmiştir. Şu anda eski otogar alanından itibaren, Kule Site, Kule Plaza ve Gökkonaklar, Toptancılar Çarşısı, Meyve Sebze Hali, Kunduracılar Sanayi, Eski Buğday Pazarı, Eski Sanayi, Karatay Sanayi, 1. Organize Sanayi, Zafer Sanayi ve Anadolu Sanayi olarak devam eden Yeni İstanbul Caddesi üzerindeki yapılar artık

konut alanlarının ortasında kalmış, bu alanların yavaş yavaş şehir dışına taşınmasına yönelik formüller üretilmiştir.

Sanayi alanı, Konya kent merkezinin kuzey gelişme koridoru üzerinde yer almaktadır. 2000 yılında eski otogarın işlevine son verilerek, atıl durumda kalmasından sonra kentsel dönüşüm projesi uygulanmış ve alanın değeri ile fiziksel kalitesi artmıştır. Bu sürecin ardından alanın hemen yanında yer alan toptancılar ve küçük sanayi sitesinin, kent merkezi fonksiyonuna ve görünümüne olumsuz imaj yüklediği, ayrıca Konya-Ankara hızlı tren projesinin gar noktası olarak bu bölgenin düşünülmesi kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmesine sebep olmuştur (Şekil 4.46.). Buraların dönüşüme tabi tutularak kent merkezinin buralara kaydırılması ve modern imar sahaları açılması kararı verilmiştir. Proje tamamlanmış, hızlı tren inşaatıyla ilgili çalışmalar ve mülk sahipleriyle anlaşmalar devam etme sürecindedir. Alan fiziksel açıdan çoğu kötü durumda olan tek katlı binalardan oluşmaktadır.

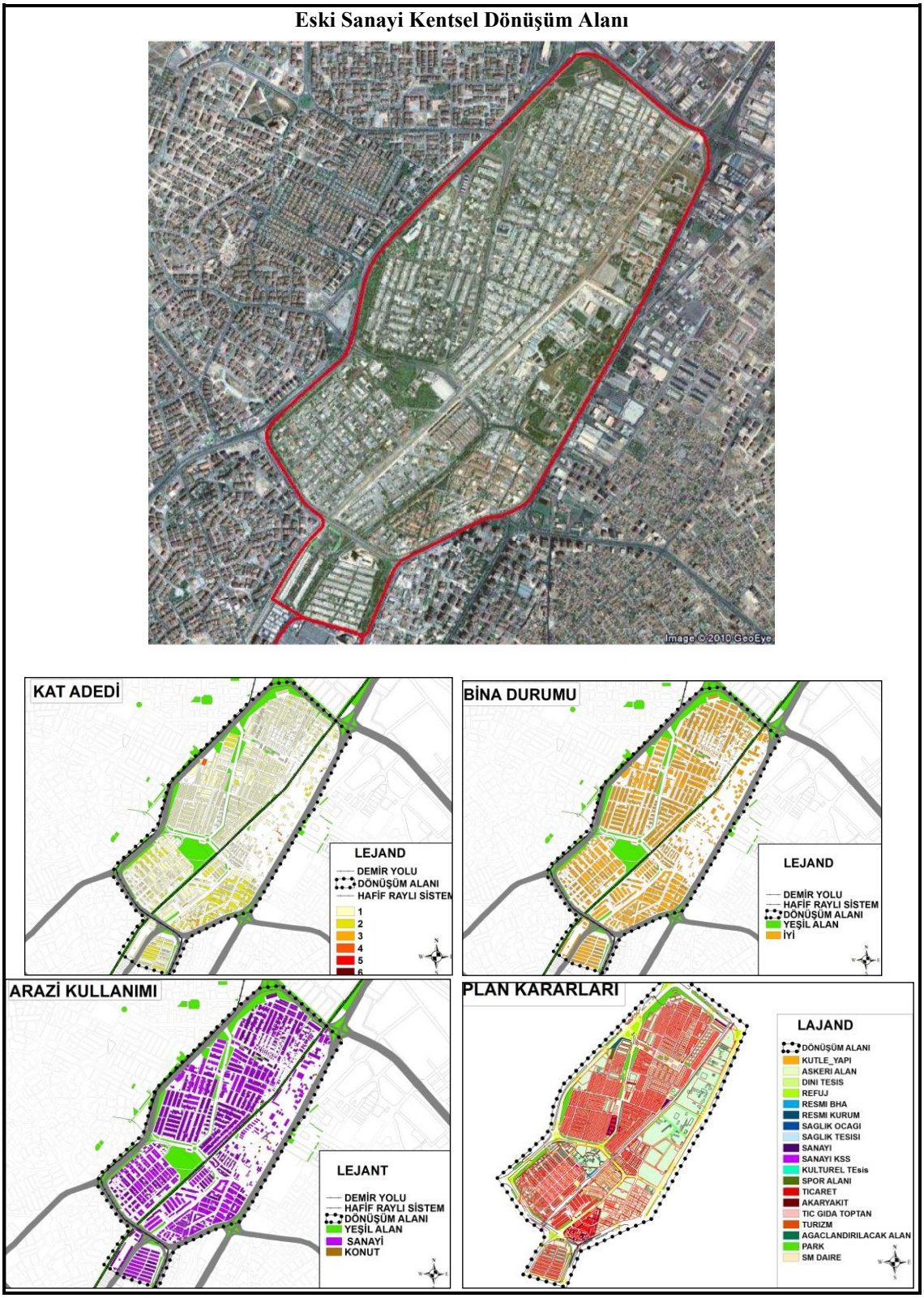
Projenin tanımlanması:

Dönüşüm projesi ile tamamen yenilenerek yeni fonksiyonlar oluşturulacaktır. Mevcut altyapı olanakları, kent merkezinde erişilebilir bir konumda olması alanı cazip hale getirmektedir. Planların oturtulacağı asıl zemin ise Hızlı Tren İstasyonu projesidir. Konya'nın 2 Hızlı Tren İstasyonundan ilki, Eski Buğday Pazarı ve Eski Sanayi'nin tren yolu kısmında kalan arazilerinden faydalanılarak yapılacaktır. Bu bölgeye inşa edilecek Hızlı Tren İstasyonu, kentin raylı sistemi ile entegre edilecektir. Dönüşümün başlaması için Eski Sanayi bölgesinin ve diğer dönüşüm bölgelerinin büyük sermaye gruplarına blok satışı yapılarak tek bir projeyle tüm imar planlarının hazırlanması düşünülmüştür.

Bu proje alanına yapılması öngörülen işlevler, oteller, konutlar, alışveriş merkezleri, spor ve kültür alanlarıdır (Çizelge 4.32., Şekil 4.46.). (Konya Büyükşehir Belediyesi, 2010)

Çizelge 4.32. Eski Sanayi kentsel dönüşüm projesi temel özellikler

Proje alanı	100 ha.	
Uygulanan yöntem	Kat karşılığı anlaşma- TOKİ ile anlaşma sürecinde	
Üretilen taşınmazlar (Büro-dükkan-konut-kamusal donatılar)	Konut, ticaret, residance, hızlı tren istasyonu ve ulaşım aktarma noktası, kültürel tesis.	
	MEVCUT	ÖNERİ
Nüfus	-	-
Konut Sayısı	-	-
Çalışan kişi sayısı	3282 çalışan2679 işyeri	-
Konuta ayrılan alan	-	300000 m^2
Yeşil alan miktarı	-	200000 m^2
Toplam açık alan miktarı	-	450000 m^2
Yoğunluk/yapılaşma düzeni	-	d 2 özel koşullar



Şekil 4.46. Eski Sanayi kentsel dönüşüm alanı fiziksel veriler ve proje

Fotoğraf 4.26. Eski Sanayi mevcut ulaşım, yapılaşma, çevreye uyum durumu

Eski Sanayi Kentsel Dönüşüm Projesinin Akıllı Büyüme Matrisiyle Değerlendirilmesi

Bölge, fiziksel, çevresel ve ekonomik dönüşüm odağı olarak ele alınmıştır. Bu kapsamdaki ilkelerin ağırlığı 3 olacak şekilde değerlendirme yapılmıştır (Bkz. EK-13). Eski sanayi kentsel dönüşüm projesinin akıllı büyüme puan kartı Çizelge 4.33.'de gösterilmektedir.

Akıllı büyüme ilkeleri ve projenin aldığı puanlar

I. Karma alan kullanımı

Proje karma kullanımlıdır, mevcuttaki sanayi-eğitim-ticaret-dini tesis kullanımına konut, kamusal, kültürel ve yeşil alanlar eklenmiştir. Projenin karma kullanım için toplamda 28 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

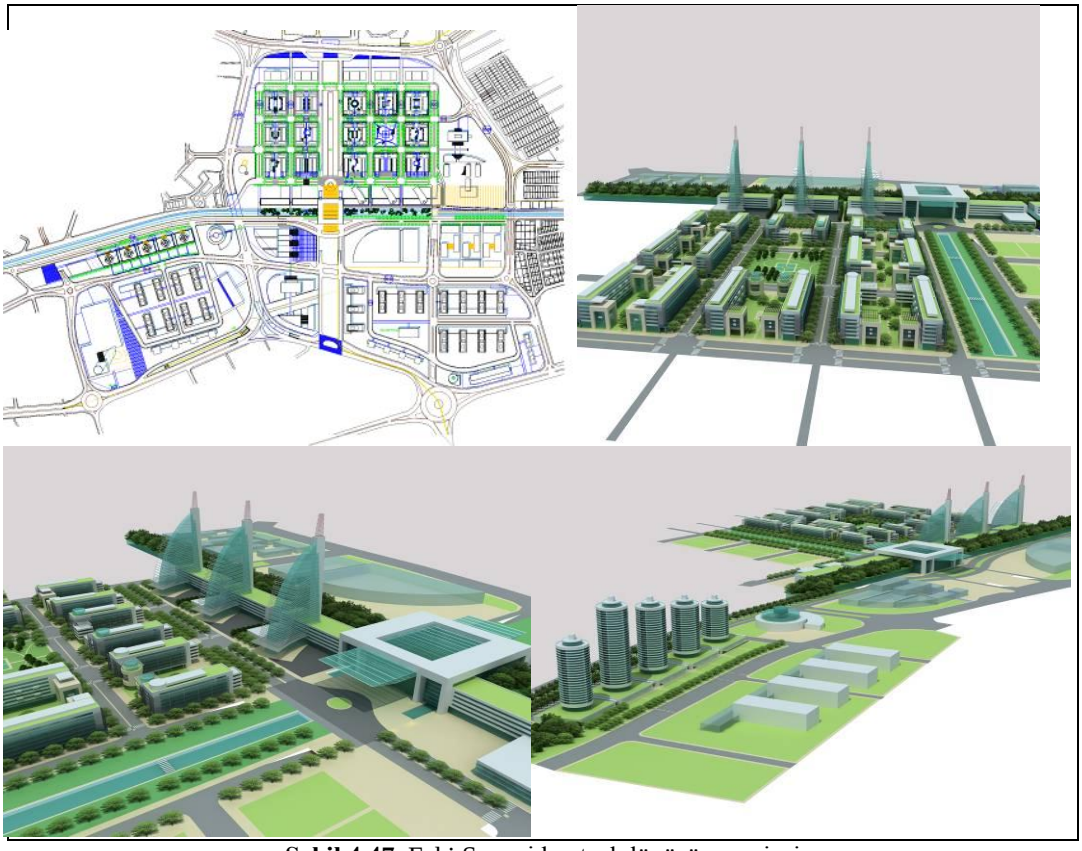
II. Kompakt tasarım

Konut, ticari ve karma kullanım için mevcut gelişime uygun yoğunlukta ve eski durumuna göre daha yoğundur. Proje ile taban alanı oranı % 30 olarak belirlenmiş, mevcutta yoğunluğu artırıcı yatırımlar önerilmiştir. Otopark gereksinimi minimize edilememişken araç bağımlılığı minimize edilmiştir. Otopark ya da ulaşım için ayrılan açık alana kıyasla, eğlence ve toplanma için ayrılan açık alan oranı % 35 ile iyi seviyededir. Yoğunluğun artırılması için yasal teşvik sunulmamıştır. Kentsel dönüşüm

proje alanı, mevcut kent merkezinde yeniden geliştirilmesi muhtemel alanda bulunmakta ve yoğunluk artışı ile kentsel gelişime uygun olup bölgesel planlama çalışmaları ile bütünlük taşımaktadır. Ulaşım Master Planı ile toplu taşıma aktarma noktası, otobüs-minibüs toplu taşıma hatları ve HRS durak noktalarından birisi kentsel dönüşüm alanına hizmet eder nitelikte planlanmış ve bu haliyle potansiyel gelecek hizmetlere bağlı olarak projede toplu-taşıma kullanımında yoğunluk geliştirmiştir. Kompakt tasarım ilkesinde 34 puan alan proje***, akıllı büyüme geçiş sürecinde kalmıştır.***

III. Farklı konut seçeneklerinin oluşturulması:

Proje, karma konut tipi içermektedir. Konut fiyatları ortalama gelir oranının en az % 20'sine hitap edecek şekilde düşünülmüş, üst ve orta gelir grubuna yönelik konutlar planlanmıştır. Alt gelir grubuna konut sunumu için özel bir teşvik ya da zorlama getirilmemiştir. Konut stoğunda % 100 artış olmuş, bina tür ve stilinde çeşitlilik oluşturulmuş, birden fazla bina tipi ve cephe seçeneği ve parsel büyüklükleri içermektedir. Proje Belediye-TOKİ işbirliği ile gerçekleştirilecek olup halk kooperatiflerine destek verilmemiştir. Konut tipi ve gelir seviyesi bakımından karma bir proje olma özelliği zayıf olup, konut tipleri çeşitlilik içermekte, ancak yerellik ve geleneksellik içermemektedir. Konut seçenekleri ilkesi açısından 30 puan alan projenin ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığı*** belirlenmiştir.



Şekil 4.47. Eski Sanayi kentsel dönüşüm projesi

Çizelge 4.33. Eski Sanayi kentsel dönüşüm projesi akıllı büyüme düzeyinin değerlendirmesi

Eski Sanayi Kentsel Dönüşüm Projesi Değerlendirmesi **AKILLI BÜYÜME İLKELERİ**	**Akıllı büyüme düzeyi**	**Geçiş süreci**	**Müdahale gerekli**
1. Karma alan kullanımı **1 2 3** **12 12 4** **Bölüm puanı: 28**	28-22	21-16	15-8
2. Kompakt tasarım **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **6 2 4 2 4 2 2 6 6** **Bölüm puanı: 34**	48-38	37-28	27-19
3. Konut seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **6 3 2 8 6 2 3** **Bölüm puanı: 30**	40-32	31-24	23-20
4. Yürünebilir topluluklar **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **12 8 6 4 14 4 6 2 9** **Bölüm puanı: 65**	70-56	55-42	41-28
5. Mekân duyarlılığı **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** **1 24 4 4 12 16 6 4 6 6** **Bölüm puanı: 80**	98-78	77-58	57-47
6. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması **1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13** **6 1 2 2 2 2 3 4 2 3 3 2 4** **Bölüm puanı: 36**	51-41	40-30	29-25
7. Mevcut gelişime ve altyapıya **1 2 3 4 5 6 7** **12 6 6 1 6 8 8** **Bölüm puanı: 47**	52-41	40-31	30-16
8. Adil-çekici mahalleler oluşturma **1 2 3 4 5 6 7 8 9** **9 6 6 4 4 6 2 3 6** **Bölüm puanı: 46**	62-49	48-37	36-28
9. Ulaşım seçenekleri **1 2 3 4 5 6 7** **6 6 9 8 4 8 6** **Bölüm puanı: 47**	59-47	46-35	34-21
10. Kamu katılımı **1 2 3 4 5 6 7 8** **3 3 4 2 3 2 6 2** **Bölüm puanı: 25**	40-32	31-24	23-20
TOPLAM: 438	548-438	437-328	327-232

IV. Yürünebilir topluluklar oluşturma:

Maksimum yaya hareketi oluşturan sokak düzeyinde aktivitelere yönelik projedeki kullanımlar için gar-ticaret-konut fonksiyonları 18 saatten fazla hizmet edecek niteliktedir. Gün içerisinde alan kullanımına yönelik nüfusun yüksek olması sebebiyle 600 kullanıcı/gün'den daha fazla kullanıcı içermektedir. Projede, yerleşmenin tümüne hizmet eden otopark alanları ile konutlara ve kamusal alanlara hizmet eden otopark alanları dengeli dağıtılmıştır. Arka ve yer altı otoparkları önerilmiştir. Yakın çevre veya proje içindeki önemli kullanımlara uzaklık 5 dakika yürüme mesafesindedir. Küçük ölçekli kaldırımların kullanımına ilişkin detay çalışma yoktur, standart uygulamaların

dışında düzenleme içermemektedir. Proje yağmurdan koruma-tente oluşturma ve mevcut yaya yollarını koruma veya yürünebilir grid yaya yolları geliştirme bakımından yetersizdir. Yaya ölçeğinde aydınlatma ve sokak köşelerinde kavşak düzenlemesi düşünülmüştür. Ev, iş ve geçiş yerlerinin yakınlarında önemli ulaşım servisleri toplanmıştır. Perakende/hizmet vb. kullanımlara diğer yolları bağlayan yaya sistemi oluşturulmuştur. Engellilere yönelik bir düzenleme projede yer almamaktadır. Proje, yaya yolu ve kentle ilişkisini kurmuş, ancak bisiklet yoluna ilişkin düzenleme oluşturmamıştır. Projede ağ tipleri tanımlanmış, yaya dolaşımı desteklenmiş ve süreklilik sağlanmıştır. Bu değerlendirme ile yürünebilirlik ilkesinde, 65 puan alan projenin ***akıllı büyüme seviyesinde olduğu*** tespit edilmiştir.

V. Mekân duyarlılığının sağlanması:

Projede yapılaşma stili, yeni piyasa tercihlerini yansıtan bir mimari yaklaşım içermektedir. Cephe düzenlemeleri, bina arkasında düzenlemeler ve komşu cephelerle uyumlu yükseklik göz önünde bulundurulurken, çevreye uygun ve uyumlu yoğunlaşma ile görünen yerlerdeki mekanik ekipmanların arındırılması göz ardı edilmiştir. Projede kamusal toplanma mekânları önerilmiştir. Sosyal etkileşim fırsatları için sosyal tesis önerileri projede yer almıştır. Kamu açık alanlarına erişilebilirliğin sağlanması konusunda, kentsel mobilyalara ilişkin öneriler ile yapı dışında kamu alanları sağlanmış, yeşil yol ve caddelere komşu konumlandırma yapılmamıştır. Alandaki yapıların konumları, yaya ağlarına yönlenme için düzenlemeler içermemekte, araç azaltma olanakları ile binaların % 50 veya daha fazla ön cephelerini sokağa yönlendirme açısından da yeterli değildir. Sokak cephesinde her 50 m. de iyi tanımlanmış girişler oluşturulmuş ve binaların arka parselleri otoparkla beslenmiştir. Projede ve konut tiplerinde kentsel tasarım modelleri kullanılmıştır. Ulaşımın gelişmesi, kentsel kalitenin artırılması, kirliliğin önlenmesi ile mevcut fiziksel dokuda iyileştirici etkisi bulunmaktadır. Proje alanı kentsel çalışma, ticaret ve sanayi alanı olarak planlanmış tır ve genel plan ile uyumludur. Projenin mekân duyarlılığının sağlanması ilkesinde 80 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

VI. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması

Proje, mevcut konut yerleşiminde gerçekleştirildiği için çevresel alanların tahribine neden olmamaktadır. Projede geri dönüşebilir ve düşük etkili yapı malzemeleri kullanılmamıştır. Mevcut yapının yıkılması sonucunda malzemelerin geri dönüşümü yapılmamaktadır. Açık alanlar korunmamıştır. Alanda yerel bitkilendirme kullanılmıştır. Projedeki konut alanlarında min. % 25, ticaret alanlarında min. % 15 açık

alan oluşturulmuştur. Her kademede yeşil alanlar yerleşmede dengeli dağıtılmıştır. Yerleşmenin tümüne hizmet veren ana yeşil alanlar ile konut bahçelerini içermektedir. Proje yeşil yapılaşma tasarım tekniklerine uygun değildir, yeşil alanların düzenlenmesi dışında ekolojiyi korumaya yönelik kararlar içermemektedir. Çöküntü alanı olma potansiyeli bulunan bir alanın yenilenmesi, atıl kalmış sanayi alanının yeniden kullanılması, sanayinin olumsuz etkilerinin arındırılması açısından olumludur. Sit alanı içerisinde bulunmadığı için koruma stratejilerine aykırılık taşımamaktadır. Bu değerlendirmeler ile açık alan ve kültürel değerlerin korunması ilkesinde projenin 36 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı tespit edilmiştir.

VII. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık

Proje mevcut yol, kanalizasyon ve su altyapısına komşu konumlanmıştır. Yaşam kalitesinin artması, kentin merkezinde düzenlemelerin oluşturulması ile kentin gelişme stratejilerine paralellik göstermektedir. Proje, plana göre tasarlanmış merkez ve yeniden gelişime ihtiyacı olan alanda tasarlanmıştır. Proje atıl alanları tekrar kullanmaktadır. Mevcut imkânları geliştirmek için önce düzenle politikası oluşturulmamıştır. Konut ve ticaret gelişimi için diğer servislere yürüme mesafesindedir. Projenin mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesinde, 47 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesine uygun*** olduğu belirlenmiştir.

VIII. Adil-çekici mahalleler oluşturma

Projede yerel işlerin değerini artırmaya yönelik, yerel yatırımcıları elde tutma ve yerel mimarların kullanılması çabaları yoktur. Konut ve ticari alanların 800 m. yürüme mesafesinde en az 50 kişiyi istihdam edecek zararlı etkileri olmayan (otomobil showroom, metal ve ahşap işleri..) çalışma alanları bulunmaktadır. Proje iş/konut dengesini ve yeterli iş alanını sunmaktadır. Yeniden geliştirmede % 135 oranında arazi değerinde artış olmuştur. Yatırımcı tarafından proje maliyetinin karşılanacağı taahhüt edilen oran, TOKİ'nin büyük desteği söz konusu olduğu için % 10-20 arası değerlendirilmiştir. Proje, Belediye-TOKİ-özel girişim işbirliği ile gerçekleştirilmektedir. Yatırımcıların kazançları ve yerli halkın beklentileri tam olarak örtüşmemekte, proje öncesinde düşünülen artıştan daha fazla değer artışı olduğu için yeniden gelişimdeki ekonomik artış mevcut planlarla bütünleştirilememiştir. Alanda düşen emlak değerleri artmış, ticari ve kamusal kullanımlarla öncü proje olarak ekonomik yapıyı geliştirici öneriler içermektedir. Projenin adil-çekici mahalleler oluşturma ilkesi için 46 puan alarak, ***akıllı büyüme için geçiş sürecinde*** kaldığı belirlenmiştir.

IX. Ulaşım seçenekleri

Toplu taşıma hatlarının bölgeden geçmesi, araçla yolculuğu azaltma imkânı sunarken, konut siteleri dışında yaya yolu oluşturulmamış olması projede eskiye göre araç bağımlılığını ancak % 20-34 oranla azaltabilmiştir. Yaya aktivitelerini oluşturma konusunda, farklı amaçlara hizmet eden sokak modelleri tanımlanmamış ancak, hiyerarşi oluşturulmuştur. Proje çok çeşitli (otomobil, otobüs, HRS, yürüme) ulaşım erişilebilirliğine sahiptir, kamu ulaşımına yürüme mesafesindedir. Proje çıkmaz sokak içermeyen ilişkili yol sistemine sahiptir. Projede, alternatif yaya ve bisiklet erişimine yönelik, çalışma, perakende faaliyetler veya konut kullanımlarına erişim ile kesiksiz ve erişebilir yeşil kuşak oluşturulamamış, yaya bağlantıları ve kaldırımlar oluşturulmuştur. Bisiklet kiralama, park, değişme, otobüs sonrası rotanın belirlenmesi vb. ulaşım türleri için seçenekleri genişletme çalışmaları içermektedir. Ulaşım seçenekleri ilkesi için projenin 47 puan alarak, ***akıllı büyüme seviyesinde*** olduğu tespit edilmiştir.

X. Kamu katılımının sağlanması

Yerel halk ve mülk sahipleri projeye katılmamış, hak paylaşımında yenilikçi araçlar kullanılmamıştır. Mülk sahipleri bilgilendirilmiştir. Personel, yerel halk ve mülkiyet sahipleri ile tasarım öncesi toplantılar düzenlenmemiş, mülkiyet sahipleri ve komşularla kavramsal tasarım toplantıları yapılmamış, okullar ve üniversitelerle ilişki içinde olunmamıştır. Sosyo-kültürel tesislerle kullanım dışı alanların aktivite alanlarına dönüşmesi düşünülmektedir. Tanımlanmış toplum amaçları önerilen projeye yansıtılmamıştır. Kamu katılımı ilkesi için Eski Sanayi kentsel dönüşüm projesi 25 puan alarak, ***akıllı büyüme geçiş sürecinde kalmıştır.***

Tüm bu değerlendirmelerle Eski Sanayi kentsel dönüşüm projesinin **438** puanla ***akıllı büyümeye uyum gösterdiği*** belirlenmiştir. Karma kullanım, yürünebilir yerleşmeler, mekân duyarlılığı, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ve ulaşım seçenekleri ilkelerine göre akıllı büyüme seviyesindedir.

4.7.9. Konya kenti için seçilen kentsel dönüşüm projelerinin proje seviyesinde akıllı büyüme matrisiyle değerlendirmesine yönelik sonuçlar

Kentsel dönüşüm projelerinin akıllı büyüme matrisiyle değerlendirilmesi Çizelge 4.34.'te özetlenmiştir.

Konya kenti için ele alınan kentsel dönüşüm projelerinin 6 tanesi karma kullanım açısından akıllı büyüme düzeyinde iken Meram et kombinası ve çevresi ile

Çaybaşı Mahallesi kentsel dönüşüm projelerinde yeterli düzenlemeler bulunmamaktadır. Kompakt tasarıma yönelik bütün projeler akıllı büyüme için geçiş sürecinde kalmıştır. Kompakt tasarım sağlama için daha fazla önem gösterilmelidir. Konut seçenekleri sadece Sekiz Mahalle kentsel dönüşüm projesinde akıllı büyüme seviyesindeyken, Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj kentsel dönüşüm projesinde özel olarak ilgilenilmesini gerektirecek kadar yetersiz kalmış, diğer 6 projede ise geçiş sürecinde kaldığı belirlenmiştir. Buna sebep olarak yapılan projelerin tamamına yakınında sadece apartmanlaşma ve belirli bir gelir grubuna hitap edecek düzenlemelerin düşünülmesi gösterilebilir.

Çizelge 4.34. İncelenen kentsel dönüşüm projelerinin akıllı büyüme ilkelerine uygunlukları

Akıllı büyüme ilkeleri	**Kule-Site ve çevresi**	**Karatay kent merkezi ve Eski Garaj**	**Meram Et Kombinası ve çevresi**	**Sekiz Mahalle**	**Çaybaşı Mahallesi**	**Mevlana Kültür merkezi ve çevresi**	**Yeni Adliye ve Çevresi**	**Eski Sanayi**
I. Karma alan kullanımı	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde
II. Kompakt tasarım	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde
III.Konut seçenekleri	Geçiş sürecinde	Acil müdahale gerekli	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde
IV.Yürünebilir topluluklar	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde
V.Mekân duyarlılığı	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde
VI. Açık alan ve kültürel değerlerin korunması	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde
VII. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde
VIII.Adil-çekici mahalle oluşturma	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde
IX.Ulaşım seçenekleri	Geçiş sürecinde	Acil müdahale gerekli	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde
XI. Kamu katılımı	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Akıllı büyüme seviyesinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde
Sonuç	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde	Geçiş sürecinde

Yürünebilirlik ilkesi açısından Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği Çevresi ile eski sanayi dönüşüm projesinde akıllı büyüme düzeyindedir. Ancak bu iki projenin de uygulanması tamamlanmamış planlara göre değerlendirme yapılmıştır. Diğer 6 projede yürünebilirlik açısından geçiş sürecinde kalmıştır. Yaya

kullanımını artırmaya yönelik düzenlemelere öncelik verilmemesi hala çözülmesi gerekli önemli bir problem oluşturmaktadır.

Mekân duyarlılığının sağlanması ilkesi, Mevlana Kültür merkezi ve çevresi, Yeni Adliye ve Çevresi ile Eski Sanayi projeleri için akıllı büyüme düzeyindedir. Mekân duyarlılığının sağlanmasına yönelik düşünceler diğer projelerde oldukça sınırlıdır. Açık alan ve kültürel değerlerin korunmasına yönelik tüm projeler geçiş sürecinde kalmıştır. Bu durum korumaya verilen önemin yetersiz olduğunu göstermektedir. Mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkesi, Yeni Adliye ve çevresi dönüşüm projesi hariç diğer 7 projede akıllı büyüme seviyesindedir. Yeni Adliye ve çevresi için oluşturulan proje kentin mevcut yerleşilmiş alanına bitişik konumlanmaması ve yeni konut gelişimlerinin boş alanlarda gerçekleşmesine sebep olması nedeniyle geçiş sürecinde kalmıştır. Adil-çekici mahallelerin oluşumu ilkesi için Meram Et Kombinası ve çevresi, Çaybaşı Mahallesi ve Eski Sanayi projeleri geçiş sürecinde kalmıştır. Diğer projeler akıllı büyüme seviyesine uygundur. Ulaşım seçeneklerinin yeterliği için sadece Eski Sanayi projesi akıllı büyüme düzeyine uygunluk taşırken, Karatay Kent Merkezi hemen müdahale edilmesi gerekli ve diğer projeler ise geçiş sürecinde kalmıştır. Ulaşım seçeneklerinin taşıta yönelik değerlendirmesi ve taşıt sonrası güzergâh ve kullanımlara ilişkin düzenlemelerin yapılmamış olması projeleri bu ilke açısından yetersiz bırakmaktadır. Projelere halk katılımının sağlanması ilkesi, sadece Sekiz Mahalle dönüşüm projesinde akıllı büyümeye uygundur. 7 projede ise yeterli halk katılımı sağlanmamış ve bu nedenlede halk beklentilerinin karşılanması gerçekleşememiştir. Bütün bu ilkelerin genel değerlendirmesi, Konya kentinde ele alınan kentsel dönüşüm projelerinden Eski Sanayi projesinin akıllı büyüme seviyesinde olduğu tespit edilmiştir. Bu durum uygulanmış projelerde yapılabilecek düzenlemelerin sınırlı olması nedeniyle mümkün olanın en iyisinin yapılmaya çalışılmasını ve uygulanmakta olan projelerin yeniden gözden geçirilerek düzenlenmesi gereğini ortaya çıkarmıştır. Projelerin matrisle değerlendirilmesi eksik noktalarının belirlenmesinde yardımcı olmuştur. Yapılması gerekenlere ilişkin öğrenme noktaları çıkarması açısından yapılacak projeler için önemli bir yol gösterici-rehber olabilmesini sağlamıştır.

4.8. Bölüm Sonucu

Alan araştırması, kentsel yayılma problemiyle karşı karşıya olan Konya Kenti için kentsel dönüşüm projelerinin öncelikli eylem alanları olarak akıllı büyüme ilkeleri paralelinde yeniden ele alınması gerekliliğini açıkça göstermiştir. Akıllı büyüme yaklaşımının belediye seviyesinde değerlendirilmesi sonucu karma kullanıma uygun bir planlama yaklaşımının varlığını göstermiştir. Planlama çalışmalarında akıllı büyüme ilkelerinden, yürünebilir toplulukların oluşturulması, mekân duyarlılığının sağlanması, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlığın desteklenmesi ve katılımın sağlanması konuları hemen müdahale edilerek düzenlenmesi gerekli konular olarak karşımıza çıkmaktadır. Topluluk anketi için kentsel dönüşüm alanlarının tümüne göre, karma alan kullanımı, kompakt tasarım, mevcut gelişime ve altyapıya yakınlık ilkeleri yönünden akıllı büyüme düzeyine uygun olduğu değerlendirmesi yapılmıştır. Ancak, mekân duyarlılığının sağlanması, açık alan ve kültürel değerlerin korunması, yürünebilirliğin sağlanması, ulaşım seçeneklerinin yeterliliği ve kamu katılımının sağlanması ilkeleri için topluluk fikirlerinin projelerin hemen müdahale edilerek düzenlenmesi yönünde olduğunu göstermiştir. Akıllı büyüme matrisiyle proje özelinde yapılan değerlendirmelerde ise sadece Eski sanayi kentsel dönüşüm projesinin akıllı büyüme düzeyinde olduğunu, diğer projelerin akıllı büyüme için geçiş sürecinde kaldığını göstermiştir.

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bu tez çalışması, kentsel yenileşmeyi sağlayıcı bir araç olarak kentsel dönüşüm projelerinin, bütüncül ve sürdürülebilir bir bakış açısıyla ele alınıp değerlendirilmesini ve kentsel dönüşümle oluşacak gelişimin akıllı büyüme ilkeleri ile kontrol edilmesini sağlayacak araçlar geliştirmiştir.

Tartışmalar;

- Kentlerde, sürdürülebilir gelişimin, stratejik planlama kapsamında öncelikli eylem alanı olarak kentsel dönüşüm alanlarının ele alınmasıyla sağlanabileceği ve
- Kentsel yenileşmenin aracı olan kentsel dönüşüm projelerinin kentle bütünleşmiş, sosyal, ekonomik ve fiziksel açıdan sürdürülebilirliğinin değerlendirilmesinde akıllı büyüme ilkelerinin kullanılabileceği yönünde iki eksende oluşmuştur.

Tartışma, tezde oluşturulan kuramsal altyapı, yabancı ülke örnekleri ve alan çalışmasından çıkarılan sonuçlarla cevaplandırılmıştır.

Tezde belirlenen hipotez ve varsayımlara yönelik değerlendirme;

H1: "Kentlerde, stratejik planlama kapsamında öncelikli eylem alanı olarak kentsel dönüşüm alanları ele alınırsa, sürdürülebilir kentsel gelişmeyi sağlamada daha etkin olunabilecektir."

Hipotez 1, kuramsal incelemelerden ve yabancı ülke örneklerinden elde edilen bilgiler ışığında; ayrıca belediye seviyesinde derinlemesine görüşmede uzmanların eski kent dokusunda yapılacak dönüşümlerin kent gelişimindeki önemini vurgulaması; proje özelinde değerlendirme matrisinde kentsel dönüşüm alanının konumu, özellikleri ve projenin kentsel gelişimi yönlendirmesindeki etkinliğinin önemli yer tutuyor olması ile ***doğrulanmıştır.***

Varsayım 1.1: "Kentlerin gelişimini yönetebilmede, sürdürülebilir gelişme ve kentsel büyüme dokusu arasındaki ilişkiyi anlamak ve kurgulamak gereklidir."

Varsayım 1.1., kuramsal incelemeler ve Konya kenti planlama çalışmalarının incelenmesi sonucu ***doğrulanmıştır.*** Belediye seviyesinde derinlemesine görüşmenin değerlendirilmesi sonucunda da Konya'da kentsel gelişimin yönetilemediği ve geniş alanlara yayıldığı, bunun sebebinin kentsel büyüme dokusu ile sürdürülebilir gelişim ilişkisinin kurgulanmaması olduğu ortaya çıkmıştır.

Varsayım 1.2: Sürdürülebilir gelişmeyi sağlayabilmede, kentsel form, planlama yaklaşımı ve göstergeler açısından denge oluşturabilmek önemlidir

Varsayım 1.2., yapılan alan araştırmasında belediye seviyesinde derinlemesine görüşmede kentsel form ve planlama yaklaşımının, topluluk anketinde planlama yaklaşımı ile göstergelerin ve proje değerlendirmesinde de kentsel form, planlama yaklaşımı ve göstergelerin birlikte ele alınmış olması nedeniyle ***doğrulanmıştır.*** Alan araştırmasındaki tüm değerlendirmeler kentsel form, planlama yaklaşımı ve göstergelerin birbiri ile dengeli ve ilişkili olduğu sonucunu ortaya çıkarmıştır.

*H2: "Kentsel dönüşüm sürecini ve uygulamalarını yönlendirmede **"akıllı büyüme"** stratejileri kullanılırsa, gelecekte kentle bütünleşmiş, pozitif mekânların oluşumunu gerçekleştirebilen projeler üretme imkânı doğabilecektir."*

Hipotez 2; kuramsal incelemelerden ve yabancı ülke örneklerinden elde edilen bilgiler ışığında; ayrıca belediye derinlemesine görüşme, topluluk anketi ve proje özelinde değerlendirme matrisine dayalı olarak ***doğrulanmıştır.*** Uzmanların, planlamanın şu anki haliyle pozitif mekân oluşumunda yetersiz kaldığını yeni bir bakış açısının planlamaya dâhil edilmesi gerekliliğini belirtmesi, kentsel dönüşüm alanlarında yaşayanların isteklerinin şu anki uygulamalarda yeteri kadar karşılanmaması ancak, akıllı büyüme ilkeleri içerisinde yer alıyor olması bu sonucu desteklemiştir. Ayrıca proje özelinde, kentle bütünleşme ve pozitif mekân oluşumunu sağlayabilme özelliklerinin değerlendirilebilmesi akıllı büyüme ilkeleri ile sağlanabilmiştir.

Varsayım 2.1: "Akıllı büyüme stratejileri, kompakt kent formu, stratejik planlama yaklaşımı ve belirli göstergeler seti kurgulayabilme özelliğine sahip olan bir yaklaşımdır."

Varsayım 2.1., kuramsal araştırma, belediye seviyesinde derinlemesine görüşme, topluluk anketi ve proje özelinde değerlendirme matrisine dayalı olarak ***doğrulanmıştır.*** Kuramsal incelemeler akıllı büyüme stratejilerinin kompakt kent formu ve stratejik planlama özelliklerini içerdiğini; belediye derinlemesine görüşme, topluluk anketi ve proje özelinde değerlendirme matrisi de sürdürülebilir gelişimi sağlamaya yönelik ölçümlerde kullanılabilecek belirli göstergeleri sunabildiğini desteklemektedir.

Varsayım 2.2: "Akıllı büyüme kentsel dönüşüm projelerinin bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilmesini sağlayarak, etkin bir denetim mekanizması olacaktır."

Varsayım 2.2., hem kuramsal incelemelerle hem de alan araştırmasının sonuçları ile ***doğrulanmıştır.*** Kuramsal incelemeler ve dünya deneyimleri akıllı büyümenin denetim mekanizması olabileceği görüşünü destekleyici sonuçlar verirken, kentsel dönüşümün ekonomik, fiziksel ve sosyal konuları akıllı büyümenin belediye derinlemesine görüşme, topluluk anketi ve proje özelinde değerlendirme matrisinde birarada değerlendirebilmiştir. Konya'da planlamada kentsel dönüşümün parçacıl olarak ve tek bir konuya odaklı projeler şeklinde üretilme eğiliminde olması; yaşayanların kentsel dönüşüm uygulamaları tamamlanmış alanlarda dahi temel gereksinimlerde yetersizlikler olduğunu belirtmesi mevcut uygulamaların bütüncül ele alınmadığını göstermiştir.

> *Varsayım 2.3: "Akıllı büyüme ilkeleri ile oluşturulacak matris, kentsel dönüşüm projelerinin temel konularına (sosyal-toplumsal, konut, iş-eğitim, fiziksel ve ekonomik) göre farklı ağırlıklarla uygulanabilecek, her kente ya da projeye özgü değerlendirme imkânı sağlayabilecektir."*

Varsayımı, 2.3. ***doğrulanmıştır.*** Alan araştırmasında her proje de konularına göre matrislerde farklı ağırlıklar kullanılmış, birbirinden farklı amaçları olan projelerin değerlendirmesi yapılabilmiştir.

Çalışmanın kavramsal ve kuramsal incelemelerinin geliştirdiği tartışmalar kentsel yenileşme ve akıllı büyüme ilkelerinin bütünlüğünün ortaya konulmasına katkı sağlamıştır.

Kavramsal çerçevenin kentsel yenileşme bölümünde, kentsel yenileşmenin kentler için önemi, uygulama araçları, gelişim süreci ve uygulama türü ile temel konuları değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmelerle, üst ölçekten bağımsız, kentin bütünündeki etkilerini gözönünde bulundurmayan, mülkiyet odaklı, yerel ölçekte katılımın yetersiz olduğu, parçacı, kısa vadeli, çözümleri ekonomik ya da fiziksel amaçlar için düşünen, kentsel yaşam kalitesinden yoksun projelerin oluşumuna çözüm olarak, kentsel yenileşme yaklaşımının geliştirildiği vurgulanmıştır.

Kentsel yenileşmenin kuramsal gelişiminin özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

- Dünya deneyimlerinde, kent-içi alanların kentsel dönüşümü, 19. yy.daki kentsel büyüme hareketi sebebiyle yıkıp yeniden yapma amacı taşıyan *'kentsel yenileme'* yaklaşımı ile ortaya çıkmıştır.
- Kentlerdeki yenileşme stratejilerinde, 20.yy'ın ilk yarısında Endüstri Devrimi sonrasında, ortaya çıkan ütopyacı akımlar etkili olmuştur. Savaş sonrası kentlerde oluşan büyük yıkımlar ve endüstriyel gelişme ile sosyal boyutun göz ardı edildiği '*kentlerin yeniden inşası*' gündeme gelmiştir.

- 1940'ların ikinci yarısından itibaren '*kentsel gelişim*' stratejisi ile kentler çeperlere sıçrayarak banliyöleşmeler oluşmuştur.
- 1950'lerde "*kentsel rehabilitasyon*" yaklaşımları gündeme oturmuştur.
- 1960 ve 1970'lerin başlarında, bireylerin kararlara katılımının savunulduğu *'kentsel rehabilitasyonun"* ve *'kentsel yeniden canlandırmanın'* gerekliliği kabul görmeye başlamış, daha çok toplumsal sorunlara duyarlı ve alan odaklı kentsel iyileştirme ve yenileme projeleri geliştirilmiştir.
- 1970 ve 1980'lerde, kentsel kullanımların değişimi, merkezden çevreye yayılmalara neden olarak merkezi alanlarda dönüşüm gereksinimini oluşturmuştur. 1980'ler kentsel yenileşmede, öncü projelerin oluştuğu, geniş alanları kapsayan, kentsel işlev çeşitliliği içeren, kamu yararından çok yatırımcının karını ön plana çıkaran, çöküntü bölgelerine yeni imajlar yükleyerek kentlerin pazarlanmasının sağlanmaya çalışıldığı bir dönemdir. '*Kentsel yeniden yapılandırma*' ve '*Kentsel Rönesans*' politikası kentsel dönüşüm projelerinin en önemli özelliğidir. Kent merkezi hedefli yenileme uygulamaları, çöküntü alanlarında yaşayanların bulundukları alanları terk etmelerine ve bu alanlara üst ve orta gelir grubunun yerleşmesi sonucunda en çok tartışılan kavramlardan biri olan '*soylulaştırma*' kavramını gündeme getirmiştir.
- 1990'lı yıllarda kentlerin kontrolsüz bir biçimde büyümeleri ve yayılmaları ile ortaya çıkan kimliksiz ve güvensiz alanların toplum hayatına olumsuz etkileri ve bu süreç içinde kent merkezlerinin boşalmaları ve fonksiyonlarını yitirmeleri gibi problemlere çözüm önerileri geliştirilmiştir. Bu çözüm önerileri planlama yaklaşımlarında ve planlamaya bakış açısında da değişiklik oluşmasına sebep olmuştur. 1990'larda kent planlamasında, '*stratejik planlama yaklaşımı*' gündeme gelmiş, yerel toplulukların katılımını ön plana çıkaran, modern gelişme ile tarihi mirasın korunması arasındaki dengenin korunabildiği, yeniyle bütünleşen, sürdürülebilir kalkınma ilkelerini gözeten '*kentsel yenileşme'* yaklaşımı geliştirilmiştir. Yenileşme, kentsel yenilemenin istek ve amaçlarından yola çıkarak, kentsel gelişmenin özelliklerini dikkate alan, bununla birlikte rehabilitasyon ve yeniden canlandırmanın sürekliliğini savunan korumacı yaklaşımları olan, daha stratejik ve sürdürülebilir bir planlama yaklaşımıdır.

Stratejik planlama ve kentsel yenileşme kavramları kent mekânına dönüşüm projeleri ile müdahale etmektedirler. Kentsel yenileşmenin bütüncül bakış açısı, stratejik planlamanın esnek yapısı ve küresel kentler arasındaki yarışta kent merkezlerinin stratejik öneminin farkına varılması; fiziksel, sosyal ve ekonomik boyutlar arasındaki

ilişkinin önemsenmeye başlamasını dolayısıyla tek bir noktaya odaklı yaklaşımlar yerine bütüncül, uzun vadeli yaklaşımları içeren alan odaklı yaklaşımların benimsenme sürecini başlatmıştır. Alan odaklı yenileşme yaklaşımları, üst plan kararlarıyla, kentin gelişme stratejileriyle ve koruma stratejileriyle uyum, kent bütünüyle ilişki ve katılım konuları üzerine kurgulanmıştır.

Kentsel dönüşüm projelerinin yalnız bulundukları mekân içinde ele alınmaları ve kentin diğer parçaları ile ilişkisinin gözardı edilmesi, alan odaklı yaklaşımların yerine daha çok proje odaklı yaklaşımların benimsendiğini göstermektedir. Proje odaklı yaklaşımlarla bütüncül uygulamaların oluşumu gerçekleşirilememekte ve kentsel dönüşüm alanları her biri farklı yaklaşımlardan oluşan parçalı, ilişkisiz, kent kimliğini yansıtmayan yapılarıyla sürdürülebilirlikten uzaklaşmaktadırlar.

21. yy.ın başında oluşan sürdürülebilir topluluklar düşüncesi, kentsel dönüşümü hızlandırmış ve her dönüşüm şemasının da ana içeriği haline gelmiştir. Günümüzde sürdürülebilirlik bağlamında kendi kendine yeterli akılcı kentlerin hayata geçirilmesi hedeflenmektedir. Kentsel sürdürülebilirlik göstergeleri, kent formları kavramı ve sürdürülebilir kent planlama yaklaşımlarının da incelendiği kavramsal çerçevenin sürdürülebilir gelişme bölümünde kentsel dönüşümün sürdürülebilir kentsel gelişme çerçevesindeki yeri tartışılmıştır. Bu tartışmalar, kentsel gelişmeyi, sürdürülebilir kılmak için kentsel sıçramanın veya alabildiğince yayılmanın durdurulması gerektiği, bunun için de kompakt kent modelinin benimsenmesinin öneminin ortaya konulması ile sonuçlanmıştır. Kent gelişimini yönlendirebilmede, sürdürülebilir gelişme ve kentsel büyüme dokusu arasındaki ilişkinin birincil unsur olduğu bu bölümün önemli bir vurgusu olmuştur.

Bu noktada, kentsel büyüme dokusunda önemli bir problem olarak belirtilen kentsel yayılmanın önlenebilmesi için sürdürülebilir gelişmeye yönelik politikalar geliştirilmiştir. Geliştirilen politikaların temel amacı, kent merkezlerinde yoğunlaşma ve gelişimi sağlayarak, yeni gelişme alanlarının oluşumunu mümkün olduğunca sınırlı tutulmasıdır. Kompakt kent modeli, kentsel alanın tekrar kullanılması ile kırsal alanların korunmasını sağlayabildiği için sürdürülebilir kent formu olarak kabul edilmiştir. Ayrıca bu bölüm, sürdürülebilir gelişmenin çok yönlü yapısına vurgu yaparak, kentsel form, sürdürülebilirlik göstergeleri ve kent planlama boyutu ile belirlenen sınırlar için denge oluşturulması gerekliliğini ortaya koymuştur.

Kompakt kent modelinde, kentlerin daha kompakt formlarda, daha yüksek yoğunluklu konut alanlarına, karma arazi kullanımlarına ve az enerji tüketimine olanak

verecek biçimde yeniden tasarlanması temel amaçtır. Kent merkezinde yapılacak proje ve yatırımlar için destek programlar ve altkentleşme gelişimini sınırlandırıcı programlar kapsamında, kentsel dönüşüm, yeniden canlandırma, kentsel iyileştirme projeleri üretilmiştir.

Günümüzde kompakt kent yazınında ortaya konulmuş modellerden en önemlisi akıllı büyüme yaklaşımıdır. Yayılma problemine karşı geliştirilen akıllı büyümenin, en yaygın kullanım alanı kent merkezlerinin canlandırılmasıdır. Mevcut topluluklarda, yeniden geliştirme ve yatırım yapıldığı zaman yerel yönetimler yeni altyapılar için kaynak harcamadan kazanç sağlayabilir, dahası yayılma önlenebilir ve önemli kentsel alanlar terk edilmiş alan olmaktan kurtulabilir. Mevcut boş arazilerin kentsel fonksiyonlara açılması beraberinde kentsel hizmetlerin maliyetlerinde bir artışa neden olduğu gibi kirlilik, trafik ve tarımsal alanların hızla kaybolmasından kaynaklanan etkileriyle çevreyi son derece olumsuz etkilemektedir. Oysa yeni yerleşik alanların iskâna açılması yerine, eskiyen kent bölgeleri yeniden canlandırılarak kentsel alana kazandırılmalıdır. Bu sayede altyapısı hazır alanların yeniden kullanımı ile düzenleme maliyeti azalacağı gibi, kırsal alanın da kentsel alana dönüşme riski azaltılabilecektir.

Kentsel dönüşümde, kolektif çalışmaların ve kendi kendine yapabilirlik uygulamasının önündeki engelleri kaldırmak, konutların yenilenmesini desteklemek, kaynakların minimum kullanımı ile en fazla yarar sağlamak ve bunu da ekonomik, sosyal ve çevresel konularla bütünleştirmek gerekmektedir.

Akıllı büyümenin, kent merkezlerini canlandırma amacına yönelik anahtar noktası, çevresel, ekonomik ve toplumsal yapının bütünleştirilmiş şekilde planlanmasıdır. Akıllı büyüme, bu amaca ulaşmada kentsel dönüşüm alanlarında kent gelişme sınırlarını kullanma, komşuluklarda ana odak ve ekonomik merkez oluşturma, yol ulaşım, yeşil altyapı, toplum, komşuluk, ekonomik gelişme ve ekonomik konutlaşma için bütünleştirilmiş planlama, yerel planlara katılım, performans göstergelerini kullanma ve gelişimi izleme ilkelerine öncelik vermektedir.

Kavramsal çerçevenin, akıllı büyüme kavramına ilişkin bölümünde, akıllı büyümenin gelişim süreci, uygulama araçları, temel ilkeleri ve metropoller için önemi ile kentsel yenileşme ilişkisi değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler, akıllı büyümenin kentsel dönüşüm projelerinin oluşturulmasında izleme ölçütü geliştirebilecek gösterge, matris ve puanlama sistemlerini geliştirebilecek bir planlama yaklaşımı olduğunu kanıtlamıştır.

Akıllı büyüme, 1970'lerde taşıma kapasitesi, 1980'lerde büyüme yönetimi, 1990'larda da sürdürülebilir gelişme kavramlarının süreçleriyle ortaya çıkmıştır. Akıllı büyüme, 1990 yılında, Amerikan Planlama Birliği tarafından tanımlanmıştır.

Kentsel dönüşümün yönetilmesinde akıllı büyüme ilkelerinin kullanımına yönelik sunduğu araçlar ve örneklem alandan edinilen tecrübelerin tartışılması teze özgünlük kazandırmıştır. Tartışmalar akıllı büyümenin kentsel dönüşüm projelerini yönlendirmedeki temel ilkeleri, bu ilkelerin sağlanması ile kazanılacak faydalar ve Konya kentindeki değerlendirmelerle şekillenmiştir.

Akıllı büyüme, tarihi çevre koruma, kent merkezlerinin yenilenmesi ve canlandırılması, çevrecilik, görsel kalite, kompakt kent, karma kullanım, erişilebilirlik, kamu taşınımı, yaya önceliği, katılım gibi birçok konunun birlikte değerlendirilmesini amaçlamaktadır.

Akıllı büyüme, mekânsal örgütlenme deseninin ekonomik ve çevresel boyutlarına vurgu yaparak, kent makroformunun ve arazi kullanım tercihlerinin yeniden ele alınışına işaret etmektedir. Akıllı büyüme kentsel form, yaşanabilirlik ve ekonomik canlılık arasındaki ilişkinin gücüne bağlı olarak sürdürülebilir kentsel gelişimi sağlamayı hedeflemektedir. Bu üç boyut arasındaki ilişkinin düzeyi kentlerin yayılma problemiyle karşılaşıp karşılaşmadıklarını değerlendirmede yardımcı olmaktadır.

Akıllı büyüme, planlamanın bütüncül ele alınabilmesine ilişkin 10 temel ilke ile çözüm üretmektedir. Bunlar;

- Karma arazi kullanımı ile daha yaşanılabilir mekânların yaratılmasında, farklı kullanımları birbiri ile yakın mesafelerde konumlandırarak, sokakların hareketlilik kazanmasını, kamusal alanlarda insanların karşılaştığı, yayaları kendine çeken ve toplumsal yaşamı destekleyen biraradalığı getiren etkiler oluşturma,
- Kompakt tasarım ilkeleri ile toplumun daha geniş açık alanlara sahip olmasını ve bina yapılaşmalarının araziyi en verimli biçimde kullanacak şekilde yönlendirmesini olanaklı kılma,
- Konut edinim fırsatları ve seçim şansını artırmak, her gelir seviyesindeki insanlara hitap edebilecek konut komşuluklarının oluşturulmasını destekleyerek, mekânsal ayrımlaşmanın ve kentsel yayılmanın önüne geçebilme,
- Yürünebilir komşuluk üniteleri oluşturma, yaşayan ve çalışan nüfusun istediği, düzenli, kolay ve güvenilir yollarla yaşama, çalışma alanlarına ve hizmetlere erişime yönelik güvenli rotalar oluşturma,

- Güçlü mekân hissi olan, özgün, mekâna duyarlı çekici toplulukların oluşturulması, topluluklarda mimari zenginlik ve ayırdediciliğin oluşmasına yönelik, standartların belirlenmesi,
- Açık alanları, tarım arazilerini, doğal güzellikleri ve önemli doğal alanların korunması,
- Mevcut yerleşim alanlarına doğru gelişmeyi destekleme ve yönlendirme,
- Ulaşım seçeneklerinde çeşitlilik oluşturma,
- Gelişim kararlarının önceden tahmin edilebilir, daha adil ve makul bir hale getirilmesi ve
- Gelişme kararlarında toplum ve diğer paydaşlar arasındaki işbirliğini güçlendirme, katılım sağlama ilkeleridir.

Alan çalışmasını gerçekleştirmeye yönelik olarak, kavramsal çerçeveden elde edilen çıktılar, belediye, topluluk ve proje seviyesinde değerlendirmeye olanak sağlayacak araçlardır. Akıllı büyüme ilkelerine yönelik oluşturulan, akıllı büyüme puan kartları, toplumda büyüme ve gelişmede fayda sağlamak için en iyi aracı seçmede ve aynı zamanda, mümkün olan en iyi geleceğe yönelik, toplumun ilerlemesini ölçmede yardımcı olmaktadır. Büyümenin, bir topluluğun nasıl ve nerede gelişme göstereceği yönündeki isteklerini de karşılamasının sağlanması da mümkün olmaktadır.

Belediye seviyesinde değerlendirme ile planlama çalışmalarının sürdürülebilir gelişimi sağlama açısından bulunduğu düzey; topluluk seviyesinde değerlendirme ile projelerin temel eksiklikleri, yetersiz görülen yönleri ile sahiplenilme düzeyi; proje özelinde değerlendirme ile de projelerin sürdürülebilirlik kapsamında olumlu ya da olumsuz görülen ilkeleri ve başarılı olma oranı belirlenebilmektedir. Bu değerlendirmeler, matris ve anketlere bağlı olarak her kent için farklılaşmakta, hatta kentlerdeki projelerin içeriklerine ve büyüklüklerine göre de değişebilmektedir. Bu tez çalışması kentsel dönüşüm alanlarını ele aldığı için matris ve anketler kentsel dönüşüm projelerinin ölçümünü sağlayacak şekilde Konya kenti için düzenlenmiştir.

Akıllı büyüme matrisi, kentsel dönüşüm projelerinin;

- ekonomik açıdan, mekânsal düzenlemeler ile hareketlenen inşaat ve dolaylı gelişmelerin yanısıra kent ekonomisinde ve emlak fiyatlarında artış ivmesi kazandırabilmesi, iş olanaklarının artması,
- fiziksel açıdan, kentsel kalitenin artması, konut alanlarının yenilenmesi, ulaşımın gelişmesi, çevresel alanların korunması,

- sosyal ve toplumsal açıdan, katılımın sağlanması, ortaklık modellerinin oluşturulması, sosyal etkileşim mekânlarının artırılması, kültürel değerlerin korunması,
- yasal ve yönetsel açıdan, üst plan kararlarına uygunlukları, koruma stratejileri ve kentin gelişme stratejileri ile paralellikleri, yoğunluk kararlarının dağıtımı, kamu gelirlerinde artış ve minimum harcama sağlayabilme, vergi ve teşviklerin değerlendirilmesi, uygulama araçlarına yönelik yaklaşımları, konularında olası etkilerini incelemeyi sağlayacak çıktılar sunabilmektedir.

Ayrıca akıllı büyüme matrisinde;

- Kentsel çevre kalitesinin ve mekan duyarlılığının değerlendirilmesi amacıyla, kentsel tasarım bütünlüğü, bina, cephe ve yapılaşma tipolojileri, çevreyle uyumlu yükseklik, ulaşıma ve altyapıya ayrılan alana oranla açık alanlar, yapıların konumları, sosyal yardım fırsatları, istenilen ve mevcut yapılaşmaya uyum, genel plan ile uyum,
- Kompakt tasarımın değerlendirilmesi için yapılaşma yoğunlukları, taban alanı kullanımı, araç bağımlılığı, toplu taşım kullanımında yoğunluk sağlayıcı düzenlemeler, yoğunluk artışı için yasal düzenlemeler,
- Ulaşım ve erişilebilirliğin değerlendirilmesi amacıyla, toplutaşıma hatlarının varlığı ve yakınlığı, ulaşım türleri arasındaki entegrasyon, yaya-bisiklet yol ve güzergahlarının varlığı, güvenlik durumu ve sürekliliği, ulaşım kademelenmesi, otopark oluşumu ve yer seçimi, araç azaltma olanakları, kavşak düzenlemeleri, engellilere yönelik düzenlemeler, yaya hareketi oluşturmak için faaliyet sunumu, yayalara yönelik küçük düzenlemeler,
- Konut sunumunun değerlendirilmesi amacıyla, farklı konut tipolojilerinin, fiyat ve kullanım seçeneklerinin varlğı, konut stoğundaki artış, % 15 ucuz konut sunumunun desteklenmesi, konut ediniminde gelir durumuna göre ortalamaya uygunluk,
- Açık alanların ve kültürel değerlerin korunmasına ilişkin değerlendirme yapmak amacıyla, mevcut alanların korunması, restore edilmesi, iklime uygun bitkilendirme, doğayı korumaya yönelik stratejiler, geri dönüşüme verilen önem, yeşil yapılaşma tekniklerine uyum, koruma stratejilerine paralellik,
- Mevcut gelişime yakınlığın değerlendirilmesinde; altyapıyı kullanma durumu, servislere yakınlık, atıl kalmış ya da köhnemiş alanların kullanımı, plana göre tasarlanmış merkez veya yeniden gelişime ihtiyacı olan alanda bulunması,

- Adil mahalle oluşumunun sağlanma düzeyini belirlemek için, iş/konut dengesi, iş olanaklarının artırılması, projenin mülk sahiplerine getirisi, yatırımcıların dahil olma oranı, ortaklık modelleri, yerel mimar ve firmaların projeye katılımı, ekonomik yapıdaki etkisi,
- Katılımın varlığını değerlendirmek için, personelin, yatırımcıların, yerel halkın ve mülk sahiplerinin projeye katılımı, hak paylaşımında kullanılan araçlar, üniversitelerle ilişki, toplum amaçlarının yansıtılması konuları sorgulanmaktadır.

Anket ve matrisler, biri uygulamaya bir türlü aktarılamayan önemli ilkelerin değerlendirilmesi, diğeri de temel eksikliklerin belirlenmesi olmak üzere iki temel işlemi gerçekleştirebilmeyi sağlamaktadır.

Türkiye, özellikle kentsel yenileşme konusunda, dünya uygulamalarını kendisine örnek alarak kuramsal anlamda geliştirmeye çalışsa da pratiklere aktarma konusunda yetersiz kalmıştır. Kentlerde, tek bir konuya odaklı, yasal altyapısı tam olarak oturtulmamış, kısa vadeli, ekonomik çıkar amaçlı, kent bütünüyle eklemlenemeyen ve yerel katılımın gözardı edildiği bir yenileşme yaklaşımı gözlemlenmektedir. Türk planlama sisteminde, kentsel dönüşüm projelerinin kentlerde yeni sorunlar oluşturma olasılığı karşısında kavramsal olarak, geniş kapsamlı sürdürülebilirlik hedeflerine uygun, katılımı sağlayabilen, fiziksel mekâna yönelik olmaktan çıkabilmiş olması kentsel yenileşme yaklaşımı şemsiyesi altında gerçekleştirilebilecektir.

Türkiye'de uygulanan, kentsel dönüşüm projeleri ile ilgili diğer önemli problem de kentsel dönüşüm projelerinin yönetilmesini ve kentlere etkisini değerlendirecek bir yol haritasının bulunmamasıdır. Tez çalışmasının en önemli kazancı, bu noktada olmuştur. Oluşturulan akıllı büyüme matrisleri, kentsel yenileşme bakış açısını da içine alan çok boyutlu haliyle kentsel dönüşüm çalışmalarının izlenmesine, kentsel gelişimin yönetilebilmesine yardımcı olabilecektir.

Politika analizi değerlendirmesi, akıllı büyümeden önce ve sonra ilişkisini problemler ve çözümü olarak değerlendirmeye, sonuçta da yapılması gerekenlerin belirlenmesine yardımcı olmuştur. Politika analizi, akıllı büyümenin mevcut politikalara kıyasla, mekânsal açıdan daha kaliteli, sürdürülebilirlikte daha iyi sonuçlar ortaya koyan bir planlama yaklaşımı olduğu yargısını desteklemektedir. Tez kapsamında incelenen dünya kentlerinden örnekler özellikle kentsel dönüşümde bu konuda öncü gelişmelerin ve başarıların varlığını göstermiştir.

Akıllı büyüme yaklaşımının, Türk planlama sistemine uygunluğuna yönelik inceleme, akıllı büyüme politikasının, Türk planlama sistemiyle uyum sağlayabileceğini göstermiştir. Akıllı büyümeyi başarmak için yapılması gerekli düzenlemeler şunlardır:

- Kentsel dönüşüm projelerine ve uygulamalarına yönelik, kamu-özel-sivil toplum birlikteliğinin sağlanması için, özel yatırımları o bölgeye çekerek ve bir takım teşviklerle kamu harcamalarını azaltıcı, çeşitli ortaklıklar oluşturma şeklinde finansal çözümler getirmek,
- Özellikle toplumda ve ilgili kurumlarda koruma bilincinin ve sorumluluğunun oluşturulmasına yönelik stratejilerin oluşturulması ve yeni uygulama araçlarının geliştirilmesi, koordinasyon, işbirliği ve birlikte çalışmanın oluşturulması,
- Ekonomiklik, altyapı ve yaşam kalitesi arasında tutarlılık, gelecek odaklı düşünebilme,
- Uzun vadeli programların oluşturulması, finansal yapıya ilişkin kalıcı çözümlerin geliştirilmesi,
- Müzakereci, katılımcı bir yaklaşımın benimsenmesi,
- Yerel ve merkezi kurumlar arasında işbirliğinin, eşgüdümün sağlanması,
- Stratejik mekânsal planlamanın, akıllı büyümeye rehber olacak şekilde düzenlenmesi,
- Problemlerin farklı seviyelerde (bölge-kent-mahalle) çözümüne yönelik yaklaşımlar geliştirilmesi olarak sıralanabilir.

Konya, sürdürülebilir gelişimin sağlanması için yayılma problemine çözüm getirmesi gereken, kentsel dönüşüm sürecini hızlı bir şekilde yaşamaya başlamış, yaşam kalitesinin kentsel mekânda denetimsiz büyümenin getirdiği olumsuz etkileriyle bozulma sürecine girmeye başladığı bir kenttir. Bu nedenle, geliştirilen yeni yaklaşım, kentin planlama çalışmalarına özellikle de kentsel dönüşüm projelerine yeni bir boyut kazandırabilmiştir.

Konya kentinin, kentsel form göstergelerine göre; kompakt gelişimin oluşturulması açısından belediye seviyesinde değerlendirmede akıllı büyümeye geçiş sürecinde kalması, kentsel alandaki boşluklu gelişimin varlığı, yolculuklarda özel araç kullanımının tercih ediliyor olması konularının çözümlenmesi gerektiği ve arazi kullanımların entegrasyonu ile yüksek yoğunluklu toplu taşıma düğümlerinin oluşturulma çabalarının henüz pratikte gerçekleşememesi nedeniyle yayılma problemi yaşadığı tespit edilmiştir. Bu probleme, kentsel dönüşüm projelerinin kentin

gelişimindeki etkisini düşünerek öncelikli eylem alanı olarak ele alan ve akıllı büyüme ilkeleri paralelinde hazırlanacak projeler ile çözüm bulunabilecektir.

Konya kentinin, yaşanabilirlik göstergelerine göre; kentsel dönüşüm alanlarında rekreasyonel fırsatların, sanat ve eğlence seçiminin, kişilerin kendi becerilerine yönelik iş seçeneklerinin yetersiz olduğu topluluk anketi; kentsel tasarım kalitesinin önemsenmediği proje özelinde değerlendirmeler ve herhangi bir zorunluluğun oluşturulmadığı da belediye seviyesinde değerlendirmeler ile ortaya çıkmıştır. Ayrıca, belediye seviyesinde derinlemesine görüşme, topluluk anketi ve proje özelinde değerlendirmelerde, halkın kentsel dönüşüm projelerine/planlama çalışmalarına katılımının yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Bu da projelerin halkın taleplerine cevap vermeleri ve sahiplenilmeleri bakımından sorunlar oluşturmaktadır. Öncelikle, yapılı çevre kalitesinin optimize edilerek, toplum ve katılım için fırsatlar sunulması gereklidir.

Konya kentinin, ekonomik canlılık göstergelerine göre; tüm gelir gruplarından insanlar için konut seçeneklerini sağlama, yeterli konut/iş dengesi sunma bakımından belediye seviyesinde değerlendirme, topluluk anketi ve proje özelinde değerlendirmede yetersiz olduğu belirlenmiştir. Konya kentinin iş alanlarının geliştirilmesine yönelik yatırımlar, eğitimli işgücünün sağlanması için düzenlemeler, projelerde yerel mimar ve yatırımcıların kullanılması için teşvikler, halk katılımına dayalı projeler üretme yönlerinden geliştirilmesi gereklidir.

Kentlerin sürdürülebilir gelişimini sağlayabilmede kentsel form, yaşanabilirlik ve ekonomik canlılık boyutlarının güçlü ilişkisi akıllı büyüme yaklaşımı ile çalışmada oluşturulan araçlarla sağlanabilecektir.

Konya kentinde yapılan değerlendirmeler, planlama çalışmalarının sürdürülebilir gelişimi sağlaması için karma kullanım dışında diğer tüm ilkeler için gözden geçirilmesini gerektirmektedir.

Topluluk fikirlerinin, kentsel dönüşüm projelerine ilişkin değerlendirmesi katılım, yürünebilirlik, açık alan ve kültürel değerlerin korunması ve mekân duyarlılığı konularındaki eksiklikleri gündeme getirmiştir.

Konya kenti kentsel dönüşüm alanlarının akıllı büyüme matrisiyle değerlendirmesi sonucunda, akıllı büyümeye uygunluk açısından en başarılı ve akıllı büyüme seviyesindeki tek örneğin Eski Sanayi kentsel dönüşüm projesi olduğunu göstermiştir. Akıllı büyümeye uygunluklarına göre en yüksekten en aza, sırasıyla Mevlana Kültür Merkezi ve İstiklal Harbi Şehitliği çevresi, Sekiz Mahalle, Kule-Site ve çevresi, Yeni Adliye ve çevresi, Karatay Kent Merkezi ve Eski Garaj çevresi, Çaybaşı

Mahallesi ve Meram Et Kombinası ve çevresi olarak değerlendirilebilir. Ancak bu projeler akıllı büyüme uygunluğu açısından geçiş sürecinde kaldıklarını ve akıllı büyüme düzeyine erişebilmesi için düzenlemelere gereksinim duyduklarını vurgulamak gerekir. Uygulaması tamamlanan örnekler için matriste yer alan kriterlerden uygulaması şu an itibariyle mümkün olanları yapabilmek projelerin kentin gelişimindeki olası olumsuz etkisini azaltabilecektir.

Bu sonuçlar, Konya kentindeki kentsel dönüşüm projelerinin, sürdürülebilir gelişimi sağlamak için yeterli olmadığını, kentsel gelişimin denetlenmediğini ve yönlendirilemediğini ortaya çıkarmıştır. Konya kenti için yapılabileceklerin başında, ekonomik yapının değişiminin sınırlandırılması, konut seçenekleri ile mekânsal ayrımlaşmanın önlenmesi ve katılımın artırılması gelmektedir.

Sonuç olarak, akıllı büyüme yaklaşımının, kentsel yenileşmenin uygulama aracı olan kentsel dönüşüm projelerinde kullanımının, uygulama aşamasına geçilmeden önceliklerin belirlenmesinde yardımcı olabileceğini vurgulamak gereklidir. Projelerin yönetilmesi sürecinde değerlendirmede kullanılacak araç akıllı büyüme matrisidir. Bu matris belediye, plancı, uzman, yerel halk, yatırımcı ve geliştiriciler tarafından da kullanılabilecek nitelikte açık, kapsamlı ve objektif bir yapıya sahiptir.

Tez çalışması, akıllı büyüme yaklaşımının, kentsel dönüşüm projelerinin bütüncül bakış açısıyla değerlendirilmesini sağlayacak bir yöntem olduğunu destekleyici sonuçlar vermiştir. Hem planlama çalışmalarının, hem topluluk fikirlerinin hem de kentsel dönüşüm projelerinin karşılaştığı problemler ortaya konulmuştur. Konya kentinde kentsel dönüşüm kavramının içeriğinin boşaltılmış ve fiziksel açıdan ele alınan örnekler olduğunu; kentsel yenileşme yaklaşımının gerektirdiği, sosyal, ekonomik ve fiziksel sürdürülebilirliğin sağlanması için akıllı büyüme yaklaşımının her kent için kullanılabilecek göstergeleri bünyesinde barındıran bir fırsat olduğunu söylemek mümkündür.

KAYNAKLAR

Adair, A., Berry, J., McGreal, S., Deddis, B. and Hirst, S., 1999, Evaluation of investor behaviour in urban regeneration, *Urban Studies*, Vol. 36, No.12, 2031-2045.

Akkar, Z. M., 2006, Kentsel dönüşüm üzerine batıdaki kavramlar, tanımlar, süreçler ve Türkiye, *Planlama*, 2006/2, Ankara.

Alpar, R., 2004, Kentsel bütünleşme sürecinde sürdürülebilir kentsel yenileşme: Lefkoşa, *Şehircilik Doktora Tezi, MSGSÜ., FBE., Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı,* İstanbul.

American Planning Association (APA), 2002, *Policy Guide on Smart Growth*, (www.planning.org/policyguides/smartgrowth.htm).

Andersen, H. S. and Leather, P., 1998, *Housing Renewal in Europe*, Bristol: The Policy Press.

Ann-Beswick, 2001, Public-private partnership in urban regeneration the case of London Docklands, *The Üniversity of Calgary, Faculty of Environmental Design, Phd Thesis,* Calgary.

Arigoni, D., 2001, Affordable housing and smart growth: making the connection., *Washington DC: Environmental Protection Agency, Development, Community, and Environment Division*.

Aurand, A. G., 2007, Is smart growth for low-ıncome households: a study of the ımpact four smart growth princibles on the supply of affordable housing, *Graduate School of Public and International Affairs in Partial Fulfillment of The Requirements for The Degree Doctor of Philosophy, University of Pittsburgh*.

BC Sprawl Report, 2004, *Economic Vitality and Livable Communities*, www.smartgrowth.bc.ca.

Beatley, T. and Collins, R., 2002, Americanizing sustainability: Place based approaches to the global challenge, *William&Mary Environmental Law and Policy Review*, 27.

Binay, R. A., 2007, Urban regeneration policy ımpacts on the future of city-a comparative study in European and the Turkish context, *The Graduate School of Engineering and Science of İzmir Institute of Technology in Partial Fulfillment of The Requirements for The Degree of Master of Scıence in Urban Design*, İzmir.

Boran, D., 2009, Büyümenin aklı olur mu?, http://www.arkitera.com/h38578buyumenin-akli-olur-mu.html, erişim; 2009.

Burchell, R. W., Listokin, D. and Galley., C. C., 2000, Smart growth: more than a ghost of urban policy past, less than a bold new horizon, *Housing Policy Debate*, 11 (4), 821-878.

Burchell, R., 1997. Economic and fiscal costs (and benefits) of sprawl, *Urban Lawyer*, 29, 259-181.

Burton, E., 2000, The potential of the compact city for promoting social equity, in *Achieving Sustainable Urban Form* (eds K. Williams, E. Burton and M. Jenks), E & FN Sp on, London.

Calthorpe, P., 1993, The next american metropolis: ecology, community and the american dream, Princeton Architectural Press, New York, S.12.

Campbell, S. and Fainstein, S., 1996, Introduction: The structure and debates of planning theory, in S. Campbell and S. Fainstein (eds) *Readings in Planning Theory*, Oxford: Blackwell.

Campell, S., 1996, Green cities, growing cities, just cities? Urban planning contradictions of sustainable development, Journal of the American Planning Association 62(3).

Carruthers, J. and Ulfarson, G., 2008, Does 'smart growth' matter to public finance?, *Urban Studies*, 45 (9).

Carruthers, J. and Ulfarsson, G. 2002, Urban sprawl and the cost of public services. *Environment and Planning B* (forthcoming).

Chapman, M., Carley, M., Hastings, A., Kirk, K., Young, R., 2004, *Urban regeneration through partnership, A study in nine urban areas in England*, Scotland and Wales, The policy press and the Joseph Rowntree Foundation, Bristol.

Chatterton, P. and Bradley, D., 2000, Bringing Britain together? The limitations of area-based regeneration policies in addressing deprivation, *Local Economy*, 15 (2), 98-111.

Cınà, G., 2004, Baghdad and the risks of an unsuitable reconstruction, *15. Uluslar Arası Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Değişimde Kentsel Tasarım, Kentsel Tasarımda Değişim*, 26-28 Mayıs 2004, MSÜ, İstanbul.

Congress for the New Urbanism and the US EPA., 2002, Smart Scorecard for Development projects.

Couch, C. and Fraser, C., 2003, Introduction: the European context and theoretical framework, in Couch, C, Fraser, C and Percy, S (eds.)(2003), *Urban Regeneration in Europe*, Oxford: Blackwell. P. 2.

Couch, C., 2003, *City of Change and Challenge: Urban Planning and Regeneration in Liverpool Ashgate*, Aldershot.

Cox, W., 2003, *13 myths of urban sprawl*.

Crocker, L. ve Algina, J. (1986). Introduction to classical and modern test theory. For the worth: Holt, Rinehart and Winston.

DETR, 1999, The sustainable development strategy for UK: a beter quality of life.

DETR,1997, Single Regeneration Budget Challenge Fund Round 4: Supplementary Guidance, *DETR*, London. HMSO.

Dixon, T., 2007, The property development industry and sustainable urban brownfield regeneration in England: an analysis of case studies in Thames Gateway and Greater Manchester, *Urban Studies*, 44; 2379, Sage Publications.

Dobbs, L. and Moore, C., 2002, Engaging communities in area-based regeneration: the role of participatory evaluation, *Policy Studies*, 23 (3), 157-171.

Downs, A., 1994, New Visions for Metropolitan America, *Lincoln Institute of Land Policy*, Cambridge.

Downs, A., 2005, Smart growth: Why we discuss it more than we do it, *Journal of the American Planning Association*, 74 (4).

Duany, A. and Talen, E., 2002, Transect planning, *Journal of the American Planning Association*, 68 (3): 245-66.

Duncan, P. and Thomas, S., 2002, Neighborhood regeneration, resourcing community involvement, *The Policy Press and The Joseph Rowntree Foundation*, Bristol.

Dündar, Ş. G., 2003, Kamusal alan'dan 'kamusal mekân'a kentsel tasarımın değiş(tir)en rolü: küresel/yerel parçalar üzerinden kent temsilleri üzerine bir tartışma, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu,* Yıldız Teknik Üniversitesi Yayını, İstanbul; ss:203-215.

Edgar, B. and Taylor, J., 2000, *Urban Regeneration: A Handbook*, ed. By Peter Roberts, Hugh Sykes SAGE Pub., London, s 153-175.

EEA Breafing, 2006, USA Environmental Protection Agency.

Environmental Protection Agency, 2008, *About Smart Growth*, http://www.epa.gov/smartgrowth/about_sg.htm#what_is_sg, [Ziyaret Tarihi: 2009 Şubat].

Eraydın, A., 2008, The impact of globalisation on different social groups: competitiveness, social cohesion and spatial segregation in Istanbul, *Urban Studies*, July 2008 45: 1663-1691.

Erden, Y. D., 2003, Kentsel yenileşmede bir araç olarak kentsel dönüşüm projeleri, *Doktora Tezi, MSÜ*., FBE., İstanbul.

Eren, F., 2006, Kentsel dönüşümlerde kamu-özel ortaklıkları ve özel girişimin dönüşümdeki varlığı: Konya örneği, *Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, FBE.*, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Konya.

Ergun, N., 2004, Gentrification in İstanbul, *Cities*, Vol. 21, No: 5.

Ewing, R., 1994, Causes, characteristics, and effects of sprawl: a literature review, *Environmental and Urban Issues*, 21 (2).

Ewing, R., Pendall, R. and Chen, D., 2002, Measuring sprawl and its impact, *Smart Growth America*, Washington.

Ewing, R.. 1997. Is Los Angeles style sprawl desirable?, *Journal of the American Planning Association*, 63, 1: 107-26.

Fitzgerald, J. and Leigh N. G., 2002, *Economic Revitalization : Cases and Strategies for City and Suburb*, By. ISBN 13: 9780761916567. used condition. paperback published by Sage Publications, Thousand Oaks, CA: ınc.

Freeman, L., 2001, The effects of sprawl on neighborhood social ties: an explanatory analysis, *Journal of the American Planning Association*, 1939-0130, Volume 67, Issue 1, Pages 69 – 77.

Freilich,R., 1999, From sprawl to smart growth: successful legal, planning, and environmental systems, *Chicago: American Bar Association.*

Frenkel, A. and Ashkenazi, M., 2008, Measuring urban sprawl: how can we deal with it?, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35(1) 56 – 79.

ftp://ftp.wi.gov/DOA/public/comprehensiveplans/ImplementationToolkit/Documents/OverlayZoning.pdf, erişim 2010).

ftp://ftp.wi.gov/DOA/public/comprehensiveplans/ImplementationToolkit/Documents/ overlayZoning.pdf

Gabrielsen, G.V., 2008, Area-based strategies and urban regeneration, *AHO The School of Architecture and Design*.

Gainsborough, J., 2001, Smart growth and urban sprawl: Support for a new regional agenda?, *Urban Affairs Review*, 37 (5): 728-44.

Galster, G., Hanson, R., Ratcliffe, M.R., Wolman, H., Coleman, S. and Freihage, J., 2002, Wrestling sprawl to the ground defining and measuring an elusive concept, *Housing Policy Debate*, Vol 12, Issue 4, Fannie Mae Foundation.

Gibson, M. ve Kocabaş, A., 2002, London sustainable regeneration-challenge and response, *I. Uluslar Arası Kentsel Tasarım Buluşması Sonuç Kitabı*, MSÜ, İstanbul, 177-228.

Gibson, M. S. and Langstaff, M. J., 1982, *An Introduction to Urban Renewal*, London: Hutchinson and Co (Publishers) Ltd.

Gilder-Busatti, A., 2007, Quantifying the use of new urbanism and smart growth principles in the redevelopment of greyfield sites in Central Maryland, *MCRP, Morgan State University*.

Glaser, L.E. and Kahn, M., 2004, Sprawl and urban growth, HIER, Harvard Institute of Economic Research Discussion Paper, Number 2004, *Harvard University*, Cambridge, Massachusetts.

Gordon, P. and Richardson, H. W., 1997, Are compact cities a desirable planning goal?, Journal of the *American Planning Association*, 63, 89–106.

Gordon, P. and Richardson, H. W., 2000, Critiquing sprawl's critics, *Policy Analysis*, 365, 1–18.

Görgülü, Z., Dinçer, İ., Enlil, Z., Örnek, E., Kurtarır, E. and Altınok, E., 2006, Mahalle ölçeğinde kentsel dönüşüm modeli, İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Stratejileri Araştırma ve Model Geliştirme İşi, *Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*, BİMTAŞ, İstanbul.

Gray, R., 2005, Growing expectations: understanding the politics of smart growth in the american states", *Ph.D. Dissertation Prepared for The Department of Government And Politics University of Maryland*, College Park, MD.

Greenberg, M., Lowrie,K., Mayer, H., Miller, K.T. and Solitare, L., 2001, Brownfield redevelopment as a smart growth option in The United State, *National Center for Neighborhood and Brownfields Redevelopment*, E.J. Bloustein.

Grilli, M. L. J., 2007, An analysis of Maryland's smart growth in two historic areas, *University of Pennsylvania in Partial Fulfillment of The Requirements for the Degree of Master of Science Historic Preservation*.

Gürler, E., 2003, Kentsel yeniden üretim süreci üzerine karşılaştırmalı çalışma, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, YTÜ, İstanbul.

Hart, T., and Johnston, I., 2000, Employment, education and training, *Urban Regeneration, A Handbook,* ed. Roberts B. and Skyes H., Sage Publications, London, Thousand Oaks, New Delhi,129-152.

Haughton, G. and Hunter, C., 1994, Sustainable cities, *Taylor and Francis*, Bristol, Philadelphia.

Haughton, G., 1997, Developing sustainable urban development models, *Cities*, C.14, S.4, s.189-195.

Haughton, G., 1999, Environmental justice and the sustainable city, *Journal of Planning Education and Research*, 18, 2: 233-43.

Healey, P., Khake, A., Motte, A. and Needham, B.,1997, *Making Strategic Spatial Plans Innovation in Europe*, Routledge, Taylor & Francis Group, London.

Hemphill, L., Berry, J. and McGreal, S., 2004, An indicator-based approach to measuring sustainable urban regeneration performance: part 1, conceptual foundations and methodological framework, *Urban Studies*, 41(4).

Hemphill, L., McGreal, S. and Berry, J., 2002, An aggregated weighting system for evaluating sustainable urban regeneration, *Urban Studies*, Vol. 41, No. 4, 757-772.

http://en.wikipedia.org

http://en.wikipedia.org/wiki/new_urbanis

http://en.wikipedia.org/wiki/Planned_Unit_Development,erişim2010)

http://go.worldbank.org/LLP6FNGGA0,"AreaTargeting/RegenerationStrategies

http://policylink.info/EDTK/IZ/,erişim2010

http://preservenet.blogspot.com/2009/03/new-urbanism-and-smart-growth.html, erişim-2009

http://www.activeliving.org, Active neighborhood checklist 2006)

http://www.answers.com/topic/zero-lot-line, erişim 2010)

http://www.asla.org

http://www.azcommerce.com/SmartGrowth/Scorecards/FAQs.htm

http://www.cardiff.ac.uk/cplan/degreeprogrammes/postgraduate/mastersprogrammes/regenerationstudies/index.html 2009.

http://www.cnu.org.

http://www.dca.state.ga.us/intra_nonpub/Toolkit/guides/incntvZng.pdf

http://www.ecocitycleveland.org/smartgrowth/community_scorecard, 2005

http://www.ecocitycleveland.org/smartgrowth/sgagenda, 2002-2003

http://www.emich.edu/public/geo/557book/c232.perfzoning.html, erişim 2010)

http://www.environment.uwaterloo.ca/ers/research/490s/Martins_90s_fnl1.pdf

http://www.epa.gov

http://www.epa.gov (ziyaret Tarihi: 2009-2010-2011)

http://www.epa.gov/ smart growth/scorecard/proposed developments.pdf

http://www.epa.gov/dced/scorecards/Colorado_Scorecard.pdf

http://www.epa.gov/dced/scorecards/VTscorecardvtfonsprawl.pdf

http://www.epa.gov/smartgrowth/scorecards/project.htm

http://www.epa.gov/smartgrowth/topics/ah.html

http://www.fig.net/pub/vietnam/papers/ts02b/ts02b_le3683.pdf, erişim2010

http://www.heartland.org/policybot/results/12350/Debunking_Friday_the_13th_13_Myths_of_Urban_Sprawl.html (Ziyaret Tarihi: 5 Şubat 2009)

http://www.nbwctp.org/resources/community_goalsscorecard.pdf

http://www.newcastle.gov.uk/core.nsf/a/sddivision, 2009

http://www.pbl.nl/en/publications/2005/NatureBalance2005RedForGreen.html

http://www.seattle.gov/dpd/citygreen, 2006, Seattle department of planning and development city green building program.

http://www.sierraclub.org/sprawl/report98/report.as.

http://www.smartgrowth.bc.ca BC Sprawl Report, 2001.

http://www.smartgrowth.bc.ca BC Sprawl Report, 2004.

http://www.smartgrowth.bc.ca/Portals/0/Downloads/J1_ToolKitPart_III.pdf-Citizen involvement tool, part III, 2002

http://www.smartgrowth.org

http://www.smartgrowthamerica.com/sprawlindex/sprawlindex.html.

http://www.smartgrowthgateway.org/howsmart.shtml

http://www.steam-museum.org.uk/backland_and_infill_spdpt2_ (june_2007).pdf

http://www.sustainableseattle.org/Programs/RegionalIndicators/1998IndicatorsRpt.pdf (Ziyaret Tarihi: 4 Mart 2009).

http://www.teachmefinance.com/Financial_Terms/ Cluster_Zoning.html, (erişim 2010).

http://www.transitorienteddevelopment. org (erişim 2011)

Huggins, B., 2005, Wrong again: Massachusetts's affordable housing statute and smart growth zoning, *Unpublished master's thesis, Tufts University*.

ICMA, *Getting to Smart Growth: 100 Policies for Implementation If 'Smart' is 'Sustainable'*? An analysis of smart growth policies and its successful practiceby Fei Yang Iowa State University Ames, Iowa 2009.

İstanbul Mekânsal Gelişme ve Dönüşüm Araştırmaları Sempozyumu Sonuç Bildirgesi, 2007.

Jabareen, Y. R., 2006, Sustainable urban forms : their typologies, models, and concepts, *Journal of Planning Education and Research*, 2006/26: 38.

Jacobs, B. and Dutton, C., 2000, Social and community ıssues, *Urban Regeneration, A Handbook*, ed. Roberts B. and Skyes H., Sage Publications, London, Thousand Oaks, New Delhi, 109-128.

Jacobs, J., 1961,*The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books Edition, New York.

Janssen-Jansen L. B., 2004, Smart growth strategies as challenge for Dutch development planning process, *International Planning Symposium on Incentives, Regulations and Plans- The Role of States and Nation- States in Smart Growth Planning,* University of Maryland, The Netherlands.

Jeffrey, P. and Pounder, J., 2000, Physical and environmental aspects, *Urban Regeneration: A Handbook*, Peter Roberts and Hugh Sykes (der.), London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications, 86-108.

Kahn, M., 2000, The environmental impact of suburbanization, *Journal of Policy Analysis and Management*, 18(4), 569-586.

Karaman, A., 2003, Dönüşüm projelerinde kentsel tasarımın rolü, *Uluslar Arası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım,* 28-29-30 Mayıs 2003, MSÜ, İstanbul.

Karaman, A., 2008, Sürdürülebilir kentsel gelişme İstanbul üzerine değerlendirmeler, Çağrılı Bildiri, *XXI. Uluslar Arası Yapı ve Yaşam Kongresi, Doğa, Kent Ve Sürdürülebilirlik…,Nature, City & Sustainibility…,*TMMOB, Mimarlar odası Bursa Şubesi.

Karatay Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, 2007-2010.

Katz, B. and Bradley, J., 1999, Urban affairs: divided we sprawl, *The Atlantic Monthly*, 284 (6), pp. 26-30, 38-42.

Katz, P., 1993, *New Urbanism, Toward an Architecture of Community*, Mc Graw Hill, New York.

Keleş, R., 1998, *Kent Bilim Terimleri Sözlüğü*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.

Keleş, R., 2005, İmar ve planlama düzenimiz üzerine genel görüşler, *Yasal Değişim Sürecinde İnsan, Toplum, Çevre, Konut ve Mimarlık*, 21-22 Nisan 2005, İstanbul, Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi.

Kentleşme Şurası, 2009, Mekânsal planlama ve kurumsal yapılanma komisyonu raporu, *Bayındırlık ve İskân Bakanlığı,* Nisan 2009, Ankara.

Knaap, G., Haccou, C. and Frece, J., 2007/b, *Incentives, Regulations and Plans: the Role of States and Nation-States in Smart Growth Planning* (brief article) (book), Edward Elgar Publishing, Portland, OR.

Knaap, G., Song, Y. and Nedovic-Budic, Z., 2007/a, Measuring patterns of urban development: new ıntelligence for the war on sprawl, *Local Environment*, 12.3, 239-257.

Konya Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, 2007-2010.

Köktürk, E. ve Köktürk, E., 2005, Türkiye'de kentsel dönüşüm ve Almanya deneyimi, www.scholar.google.com.

Kömürcüoğlu, A., 1946, Konya Nazım İmar Planı İzah Notu.

Lang, I., 2003, Sustainable development – A new challenge for the countries in central and Eastern Europe, *Environment, Development and Sustainability,* 5 (2003), pp 167 – 178.

Larsen, K., 2005, New urbanism's role in the inner-city neighbourhood revitalization, *Housing Studies,* 20:5, 795-813.

Lee, S. and Leigh, N.G. 2005, The role of inner ring suburbs in metropolitan smart growth strategies, *Journal of Planning Literature,* 19:330-46.

Lee, S., 2005, Metropolitan growth patterns'ımpact on intra-regional spatial differentiation and inner-ring suburban decline: insight for smart growth", *In Partial Fulfillment of The Requirements for The Degree Doctor of Philosophy in The College of Architecture, Georgia Instutie of Technology*.

Lewis, S. D., 2007, An assessment of smart growth policies in Austin, Texas", *Public Administration Program Applied Research Projects, Texas State University* (Political Science 5397).

Li, M., 2003, Urban regeneration through public space; a cese study in squares in Dalian, *Master of Art in Geography, University of Waterloo,* China.

Lipes, D., 2008, Redefining smart growth ın Massachusetts: Greener land use planning for natural resource protection, *In partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Urban and Environmental Policy and Planning Tufts University,* May 2008.

Litman, T., 2003, Measuring transportation: traffic, mobility and accessibility, *ITE Journal* (www.ite.org), Vol. 73, No. 10, October 2003, pp. 28-32, at www.vtpi.org/measure.pdf.

Litman, T., 2007, Evaluating criticism of smart growth, *Victoria Transport Policy Institute* [Online], Canada.

Lutzkendorf, T. and Lorenz, D., 2005, Sustainable property investment: valuing sustainable buildings through property performance assessment, *Building Research & Information*, 33(3), pp. 212–234.

Lynch, K., 1960, *The Image of The City*, MIT press, Cambridge.

Marshall, T., 2004, *Transforming Barcelona*, Taylor &Francis, Routledge, London.

Martins, R., 2004, An evaluation of the region of waterloo's plan for a central transit corridor as a smart growth initiative, *Environment and Resource Studies University of Waterloo*.

McCharty, J., 2004, The practice of partnership for regeneration, International Urban Regeneration, *Scottish Journal of Community Work and Development*, 1, 55-65 İstanbul.

McDonald, S., Malys, N. and Malienė, V., 2009, Urban regeneration for sustainable communities:a case study, *Technological and Economic Development oF Economy, Baltic Journal on Sustainability*, 15(1), 49-59.

Meadows, D.L, 1972, *The Limits to Growth*, New York, Universe Book.

Menzer, A. E., 2008, Smart growth and the scaling of community ınterest in an older suburb: a case study of revitalization in baltimore county, *MD, Requirements for The Degree of Doctor of Philosophy, Johns Hopkins University*, Baltimore, Maryland.

Meram Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, 2007-2010.

Meyer, B.P., 1998, Accounting for differential neighborhood economic development impacts in site-specific or area-based approaches to urban brownfield regeneration, *Center for Environmental Management, Working Paper, University of Louisville*, http://cepm.louisville.edu.

Mills, E. S., 1999, Truly smart "smart growth", *Illinois Real Estate Letter*, Summer, 1–7.

Mitchell, J. N., 2004, State'smart growth' policies: a cure for dumb urban growth?, *Doctor of Philosophy Degree, The University of Tennessee*, Knoxville.

Nelson, A., 2002, How do we know smart growth when we see it? In Szold, T. and Carbonell, A. (Eds.) *Smart Growth: Form and Consequences* (pp. 82-101). Printed in Canada. Lincoln Institute of Land Policy.

Nelson, A.C. and Duncan, J.B., 1995, Growth management principles and practices, Planners Press, *American Planning Association*, Chicago, IL.

Neuman, M., 2005, The compact city fallacy, *Journal of Planning Education and Research*, 25(1), 11-26.

Newman, P. and Kenthworthy, J., 1998, *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Island Press Books.

Newman, P., 2004, Culture and Tourism-Led Regeneration, *Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitabı*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul, 43-47.

Ng, M., K., Cook, and Chui, E. W. T., 2001, The road not travelled: a sustainable urban regeneration strategy for Hong Kong, *Planning Practice & Research*, Vol. 16, No. 2, 171-183.

Nijkamp, P., 1986, *Handbook of Regional and Urban Economics*, ed. Peter Nijkamp, Elsevier Science Publishers, Amsterdam.

Noon, D., Smith-Canham, J. and Eagland, M., 2000, Economic regeneration and funding, *Urban Regeneration: A Handbook*, Peter Roberts and Hugh Sykes (der.), London,Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications, 61-85.

Norberg-Schulz, C., 1965, *Intentions in Architecture*, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts.

O'riordan, T., Cameron, J. and Jordan, A., 2001, *Reinterpreting the Precautionary Principle*, London: Cameron May.

OECD, 2002, Urban renaissance Glasgow: Lessons for Innovation and Implementation of sustainable development, *Journal of the American Planning Association* 62(3).

Orfield, M., 1997, *Metropolitics: A Regional Agenda for Community and Stability*, Washington DC: Brookings Institution Press.

Ozdil, T. R. ve Özdil, H., 2007, Houston: Yanlış giden bir deney mi yoksa kentsel gelecek için model mi?, *Planlama Dergisi*, 2007/1, TMMOB ŞPO yayını, Ankara.

Öncü, E., 2001, *Konya Büyükşehir Alanı Kentiçi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı Çalışması, Final Raporu*, Yüksel Proje-Ulaşım-Art Ortaklığı, Ankara.

.

Özdamar, K., 2002, *Paket Programlarla İstatistiksel Veri Analizi-1*, 4. Baskı, Kaan Kitabevi, Eskişehir.

Özdemir, A.D. and Gülersoy, N. Z., 2006, İstanbul'da yeni yerleşme alanlarının yeni şehircilik akımına göre değerlendirilmesi, *İtüdergisi/a Mimarlık, Planlama, Tasarım*, Cilt: 5, Sayı: 2, Kısım: 2, 207-219, İstanbul.

Özden, P.P., 2002, Yasal ve yönetsel çerçevesiyle şehir yenileme planlaması ve uygulaması; Türkiye örneği, *Doktora Tezi, İTÜ-FBE*, İstanbul.

Pediaditi, K., Wehrmeyer, W. and Chenoweth, J., 2005, Monitoring the sustainability of brownfield redevelopment projects: the redevelopment assessment framework, *Land Contamination & Reclamation*, 13(2), pp. 173–183.

Pendall, R., 1999, Do land use controls cause sprawl?, *Environment and Planning B:Planning and Design*, Volume 26, pp. 555-571.

Polat, S. ve Dostoğlu, N., 2007, Kentsel dönüşüm kavramı üzerine: Bursa'da Kükürtlü ve Mudanya örnekleri, *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Cilt 12, Sayı 1.

Polat, S., 2005, Mimarlık ve kentsel yasam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolü: Bursa-santral garaj bölgesi örneği, *MSGSÜ., FBE., Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul.

Porter, D., 1998, *The States: Growing Smarter? In Smart Growth: Economy, Community, Environment*, Edited by Urban Land Institute, Washington, D.C.: the Urban Land Institute.

Richardson, H.W., Bae, C., H. and Baxamusa, M., 2000, Compact cities in developing countries, *Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries*, ed:Mike Jenks ve Rod Burgess, Spon Pres, London.

Roberts, P. and Skyes, H., 2000, Current challenges and future prospects, *Urban Regeneration A Handbook*, London: Sage Publications, 295-314.

Roberts, P., 2000, The evolution, definition and purpose of urban regeneration, In P. Roberts and H. Skyes (eds.), *Urban Regeneration A Handbook*, London: Sage Publications, 9-36.

Rotmans, J., Van Asselt, M. and Vellinga, P., 2000, An integrated planning tool for sustainable cities, *Environmental Impact Assesment Review*, April-May 2000, special issue.

Santimauro, T. A., 2006, Rethinking the American Dream: using smart growth and brownfields redevelopment to prevent urban sprawl in Massachusetts, *M.A., Tufts Unıversıty*.

Saparauskas, J., 2004, Multi-attribute evaluation and modelling of sustainable urban development, *Doctoral Dissertation Technical Sciences, Vilnius Gedimands Technical University*, Vilnius.

Schacherl, B. A., 2008, Assessing smart growth in San Antonio, Texas, *Applied Research Projects, Texas State University-SanMarcos*, Paper 279.

Scott, J., 2007, Smart growth as urban reform: a pragmatic 'recoding' of the new regionalism, *Urban Studies*, 44 (1), pp. 15–35.

Selçuklu Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, 2007-2010.

Sg Network Local Tools, 2000.

Shaw, K. and Robinson, E., 1998, Learning from experience? Reflections on two decades of British urban policy, *Town Planning Review*, 69, 49-63.

Siegel, F., 1999, The sunny side of sprawl, *The New Democrat*, March/April, 21–22.

Sierra Club, 1998, Sprawl: The Dark Side of the American Dream.

Silberstein, J. and Maser, C., 2000, *Land-Use Planning for Sustainable Development*, Lewis Publishers: London.

Sitte, C., 1979, *The Art of Building Cities*, Hyperion Press Inc., Westport, Connecticut.

Smart Growth Network, 2000, Local tools for smart growth: Practical strategies and techniques to improve our communities, council and president of the national association of counties, *Comments to The National Association of Home Builders*.

Smart Growth Network, 2001, *Affordable housing and smart growth: making the connection*, Washington, D.C.: Smart Growth Network http://www.smartgrowthamerica.org/affordable_housing.pdf Erişim: 12 Ocak 2009.

Smart Growth Network, 2002, *Getting to Smart Growth: 100 Policies for Implementation*, http: //www.smartgrowth.org/pdf/gettosg.

Smart Growth: Affordable Housing.

Smiley, D. J., 2002, *Sprawl and Public Space*, Redressing the Mall, National Endowment for the Arts, Princeton Architectural Press, New York.

Song, Y. and Knaap, G., 2004/a, Measuring urban form: is portland winning the war on sprawl?, *Journal of the American Planning Association*, Vol 70, No. 2. Chicago, IL.

Song, Y. and Knaap, G., 2004/b, Measuring the effects of mixed land uses on housing values, *Regional Science and Urban Economics*, 34, 663-680.

Song, Y., 2005, Smart growth and urban development pattern: a comparative study, *International Regional Science Review*, 28; 239.

Stewart, D., 2005, Smart growth in Ireland: From rhetoric to reality, Progress in Irish *Urban Studies*, Faculty of Built Environment Dublin Institute of Technology, Bolton Street, Vol. 1, Issue 2, 2005, pp.21-30.

Sustainable Calgary, 2004, *State of our city report* 2004, Calgary: Sustainable Calgary[Online], http://www.sustainablecalgary.ca/files/file/SOOC2004.pdf

Sustainable Seattle, 1998, Indicators of sustainable community, Seattle.

Sürdürülebilir Kalkınmanın Sektörel Politikalara Entegrasyonu Projesi, 2007, *Kentleşme Tematik Grubu 1. Rapor*, 2007.

Şahin, S.Z., 2006, Kentsel dönüşümün kentsel planlamadan bağımsızlaştırılması-ayrılması sürecinde Ankara, *Planlama Dergisi*, 2006/2, Ankara.

Şahingür, A., 2005, Kentsel yenileşme projelerinin katılım boyutu: Ciutat Vella ve Fener Balat örnekleri", *MSGSÜ., FBE., Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kentsel Koruma ve Yenileme Programı, Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul.

Talen, E. and Knaap, G., 2003, Legalizing smart growth an empirical study of land use regulation in Illinois, *Journal of Planning Education and Research*, 22:345-359.

Taşçı, Y., 1966, Konya Nazım İmar Planı İzah Notu.

Taşçı, Y., 2000, Konplan 2020 Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, Plan Final Raporu.

Tekeli, İ., 2003, Kentsel dönüşüm mekanı olarak düşünmek, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, YTÜ, İstanbul.

Terzi, F. and Bolen, F., 2009, Urban sprawl measurement of Istanbul, The experience of the single regeneration budget, Urban their feasibility in the United States, *European Planning Studies*, 17 (10), April 20, 2009.

The Livable Communities Coalition, 2008, Smart Growth Scorecards.

Theis, C., 2007, Comprehensive regional planning: providing a crucial frame work for smart growth, *Master of Arts in Urban and Environmental Policy and Planning, Tufts University*.

Thorns, D., 2004, *Kentlerin Dönüşümü, Kent Teorisi ve Kentsel Yaşam*, CSA Global Yayın Ajansı, İstanbul.

Tiesdell, S., Oc, T. and Heath, T., 1996, *Revitalizing Historic Urban Quarters*, Architectural Press, Oxford.

TMMOB., 2009, Ankara'da kentsel dönüşüm alanlarının değerlendirilmesi, http://www.politeknik.org.tr/site/index.php/polsecmenu/7kent/646-ankarada-kentsel doenueuem-alanlarinin-deerlendrlmes.html.

Torrens, P. M. and Alberti, M., 2000, Measuring sprawl, *center for advanced spatial analysis working paper, 27, University College London*.

Tuncer, M., 2000, Gelecek yüzyılda biyolojik yaşam odaklı (bio-centric) kültür nasıl oluşturulabilir? Kent planlamasının önemi, *Dünya Şehircilik Günü 24. Kollokyumu*, DEÜ, İzmir.

Turok, I., 2004, Urban Regeneration: What can be done and what should be avoided?, *Paper presented to International Urban Regeneration Implementations Symposium*, Istanbul.

TÜİK, ADNKS, 2009-2010 yılı Konya istatistikleri.

Tyler, P., 2008, What we have learned about the effectiveness of area based initiatives: the experience of the single regeneration budget, *Regeneration and Wellbeing: Research into Practice University of Bradford, Department of Land Economy University of Bradford*.

U.S. Environmental Protection Agency, *Affordable housing and smart growth*, EPA

UG Green Building Council LEED for Neighborhood Development Pilot, 2008.

Urban Task Force, 1999, *Towards an Urban Renaissance*, DETR, London.

Wassmer, R. W. and Bass, M.C., 2004, Sprawl's Impact on Urban Housing Prices in The United State, *Sacremento: California Senate Office of Research*.

Wernstedt, K., 2005, Areawide brownfield regeneration through business-based land trusts and progressive finance, *Draft report to Lincoln Institute of Land Policy Research Fellowship in Planning and Development, Resources for the Future*, Washington, DC.

Wheeler, S. M., 2001, Planning for metropolitan sustainability, *Journal of Planning Education and Research* 20, 2: 133-45.

World Commission on Environment and Development, 1987, *Our Common Future*, Oxford, UK: Oxford University. www.smartgrowth.org

Yazar, K. H., 2006, Sürdürülebilir kentsel gelişme çerçevesinde orta ölçekli kentlere dönük kent planlama yöntem önerisi, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi (Kent ve Çevre Bilimleri) Anabilim Dalı, Doktora Tezi*, Ankara.

Ye, L., 2006, Urban sprawl, amenities and quality of life, *Degree of Doctor of Philosophy, Department of Urban and Public Affairs, University of Lousville*, Kentucy.

Yenice, M. S., 2005, Kentsel planlama sürecinde Konya kent formunun gelişimi üzerine bir araştırma, *Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Konya, Türkiye.

Yönet, N. A. and Yirmibeşoğlu, F., 2005, Kentsel projelerin sürdürülebilirlik potansiyellerinin değerlendirilmesi: sürdürülebilirlik matrisi, *Dünya Şehircilik Günü, 29. Kolokyumu, Planlamada Riskler ve Fırsatlar,* İTÜ, Taşkışla, İstanbul.