

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**İMAR KANUN VE YÖNETMELİKLERİNİN MİMARİ TASARIM
OLUŞUMUNA VE UYGULANMASINA ETKİLERİ ÜZERİNE BİR
İNCELEME**

UĞUR KELEŞ

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARİ TASARIM PROGRAMI**

**DANIŞMAN
PROF. ALİ DÜZGÜN**

İSTANBUL, 2011

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**İMAR KANUN VE YÖNETMELİKLERİNİN MİMARİ TASARIM
OLUŞUMUNA VE UYGULANMASINA ETKİLERİ ÜZERİNE BİR
İNCELEME**

UĞUR KELEŞ

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARİ TASARIM PROGRAMI**

**DANIŞMAN
PROF. ALİ DÜZGÜN**

İSTANBUL, 2011

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İMAR KANUN VE YÖNETMELİKLERİNİN MİMARİ TASARIM
OLUŞUMUNA VE UYGULANMASINA ETKİLERİ ÜZERİNE BİR
İNCELEME**

Uğur KELEŞ tarafından hazırlanan tez çalışması 23.02.2011 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Ali DÜZGÜN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Prof. Ali DÜZGÜN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Haluk ÇEÇEN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Ömür BARKUL

Yıldız Teknik Üniversitesi

ÖNSÖZ

Bu tez çalışması, mimarların tasarım süreçleri boyunca en çok başvurdukları yardımcı kaynak olan "İmar Mevzuatlarının (yönetmelikler)" gelişimi ve tarıma etkileri üzerine bir incelemedir.

Bu çalışma konusuna beni yönlendiren mimar Suat KELEŞ'e ve tez çalışmamın hazırlanmasında bilgisi, deneyimi ve yardımları ile beni yönlendiren tez danışmanım Sayın Prof. Ali DÜZGÜN' e özellikle teşekkürlerimi sunuyorum.

Çalışmam boyunca benden desteklerini esirgemeyen aileme, Esra ve Ezgi KELEŞ'e, Akif KURBAN'a, Suna ÖZTÜRK'e ve ayrıca, bu tez çalışmasının işimden daha önce gelmesi gerektiğini vurgulayarak beni sürekli destekleyen mimar A.Hadi GAZİOĞLU ve bütün çalışma arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum

Mart, 2011

Uğur KELEŞ

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	x
ÖZET	xi
ABSTRACT.....	xiii
BÖLÜM 1 GİRİŞ.....	1
1.1 Literatür Özeti.....	1
1.2 Tezin Amacı.....	2
1.3 Hipotez.....	2
BÖLÜM 2 İMAR KANUN VE YÖNETMELİKLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	3
2.1 Dünyada Ülkelerinde İmar Planı ve Kentsel Yapı Olgusu	4
2.2 Dünya Ülkelerinde Planlama Yaklaşımları Fakülteler	9
2.3 19.yy. Dönemi Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar ve Planlama Çalışmalar	21
2.3.1 Osmanlı İmparatorluğu'nda Modernleşme Dönemi ve İmar Hareketleri	21
2.3.2 Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Planlama Çalışmaları	23
BÖLÜM 3 CUMHURİYET DÖNEMİ İMAR YASA VE YÖNETMELİKLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ	32
3.1 1923 – 1956 Arası Dönem	32
3.2 1956 - 1984 Arası Dönem.....	39
3.2.1 6785 Sayılı İmar Kanunu	39
3.2.2 İmar ve İskan Bakanlığının Kuruluşu	40
3.2.3 Devlet Planlama Teşkilatının Kuruluşu	40
3.2.4 1605 Sayılı İmar Kanunu	41
3.2.5 6785 Sayılı Kanun İçin Yapılan Eleştiriler	43
3.3 1984 Sonrası Dönem	45
3.3.1 3194 Sayılı İmar Kanunu	45
3.3.2 3194 Sayılı İmar Kanunun Amaç ve Hedefleri	46
3.3.3 3194 Sayılı İmar Kanununun 6785 Sayılı Kanundan Farkları.....	47
3.3.4 3194 Sayılı İmar Kanunu İçin Yapılan Eleştiriler.....	50

BÖLÜM 4 İMAR YÖNETMELİKLERİ(MEVZUATLARI) AÇISINDAN TASARIMCI SORUNLARI.....	52
4.1 1920 – 1933 Arası Dönem.....	53
4.2 1933 – 1955 Arası Dönem.....	54
4.2.1 Yapı ve Yollar Kanunu ile Gelen Yenilikler	55
4.2.2 Yapı ve Yollar Kanunu ile Gelen Yeniliklerin Olumlu ve Olumsuz Yönleri	60
4.3 1955 – 1984 Arası Dönem.....	64
4.3.1 Tip İmar Yönetmelikleri	67
4.3.2 Plan Notları	73
4.4 1984 Sonrası Dönem.....	79
4.4.1 İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik ...	80
4.4.2 Büyük Şehir Belediyeleri Dışında Klan Belediyelerin Tip İmar Yönetmeliği.....	82
4.4.3 Zamanla Değişen ve Kendisi ile Çelişen Örnek Mevzuat ve Mevzuat Hükümleri	83
BÖLÜM 5 ÜLKEMİZDEKİ ŞEHİRLEŞME SÜRECİNİN BİR SONUCU OLARAK İMAR AFLARI VE ŞEHİRLEŞME ADINA ÜLKEMİZİN ULAŞTIĞI VE AVRUPA ÜLKELERİNİN ULAŞTIKLARI SEVİYENİN GÖRSEL ÖRNEKLERLE KARŞILAŞTIRILMASI	90
5.1 Şehirleşme Sürecimizin Bir Sonucu Olarak İmar Afları ve İmar Aflarının Değerlendirmesi	90
5.2 Verilen Görsel Örneklerle Kentleşme Sürecimizin Ulaştığı Seviyenin, Avrupa Ülkelerinin Şehirleşme Adına Ulaştıkları Seviye İle Karşılaştırılması.....	92
BÖLÜM 6 SONUÇ VE ÖNERİLER.....	137
KAYNAKLAR	143
EK-A MİMARLARLA YAPILAN BİR ANKET ÇALIŞMASI	146
A-1 Anket Soruları ve Verilen Cevapların Yüzdesel Oranı	147
A-1 Anket Sorularına Verilen Cevapların Metinsel Aktarımı	148
ÖZGEÇMİŞ	150

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1	Hausmann'ın Paris Planı 8
Şekil 2.2	Pariste bir bulvar ve etrafındaki yapılaşma 9
Şekil 2.3	Bahçe Kent plan çalışmaları örnek 1 10
Şekil 2.4	Bahçe Kent plan çalışmaları örnek 2..... 11
Şekil 2.5	Berlage'in Amsterdam planı 13
Şekil 2.6	Amsterdam yapı blokları 13
Şekil 2.7	Berlage'in Amsterdam'ın merkezi için hazırladığı plan 14
Şekil 2.8	Berlage'in Güney Amsterdam planı..... 14
Şekil 2.9	Güney Amsterdam 1940 15
Şekil 2.10	V. Moltke'nin İstanbul planı..... 24
Şekil 2.11	İstanbul'un Belediyeleri 1857 27
Şekil 2.12	6. Belediyesi Dairesi..... 27
Şekil 2.13	Arnodin'in çevre yolu önerisi 28
Şekil 2.14	Arnodin'in köprü önerisi 29
Şekil 2.15	Arnodin'in köprü önerisi 29
Şekil 2.16	Bouvard'ın Beyazıt Meydanı önerisi 30
Şekil 2.17	Bouvard'ın Beyazıt Meydanı önerisi perspektif 31
Şekil 3.1	H.Jansen'in Bahçelievler projesi..... 34
Şekil 3.2	H.Jansen'in Gençlik Parkı projesi..... 34
Şekil 3.3	H.Prost'un İstanbul'un ulaşım planı..... 36
Şekil 3.4	H.Prost'un Taksim Karaköy metro önerisi..... 37
Şekil 3.5	Yapı ve Yollar Kanunu ve 6785 Sayılı Yasa dönemlerini gösteren iki yapı 38
Şekil 3.6	Vatan ve Millet caddelerinin imarı 44
Şekil 4.1	Sokak genişliği-enlem-bina yüksekliği ilişkisini gösteren diyafram 58
Şekil 4.2	Boğaziçi Nazım Planı 75
Şekil 4.3	Tercüman binası 76
Şekil 4.4	Levent yüksek yapılar 77
Şekil 4.5	İki binanın aynı parselde ve komşu parsellerdeki oturumlarını gösteren şekil 85
Şekil 4.6	Maksimum bina oturum sınırını gösteren şekil. 85
Şekil 4.7	F.L. Wright'ın Şelale Evi 87
Şekil 5.1-	Paris hava fotoğrafı 1 93
Şekil 5.2	Paris hava fotoğrafı 2 94
Şekil 5.3	Paris hava fotoğrafı 3 94
Şekil 5.4	Paris hava fotoğrafı 4 95

Şekil 5.5	Paris hava fotoğrafı 5	95
Şekil 5.6	Paris hava fotoğrafı 6	96
Şekil 5.7	Paris hava fotoğrafı 7	96
Şekil 5.8	Paris hava fotoğrafı 8	97
Şekil 5.9	Paris dış mekan resim 1.....	97
Şekil 5.10	Paris dış mekan resim 2.....	98
Şekil 5.11	Paris dış mekan resim 3.....	98
Şekil 5.12	Paris dış mekan resim 4.....	99
Şekil 5.13	Paris dış mekan resim 5.....	99
Şekil 5.14	Paris dış mekan resim 6.....	100
Şekil 5.15	Paris dış mekan resim 7.....	100
Şekil 5.16	Paris dış mekan resim 8.....	101
Şekil 5.17	Stocholm hava fotoğrafı 1	102
Şekil 5.18	Stocholm hava fotoğrafı 2	102
Şekil 5.19	Stocholm hava fotoğrafı 3	103
Şekil 5.20	Stocholm hava fotoğrafı 4	103
Şekil 5.21	Stocholm hava fotoğrafı 5	104
Şekil 5.22	Stocholm hava fotoğrafı 6	104
Şekil 5.23	Stocholm dış mekan resim 1	105
Şekil 5.24	Stocholm dış mekan resim 2.....	105
Şekil 5.25	Stocholm dış mekan resim 3.....	106
Şekil 5.26	Stocholm dış mekan resim 4.....	106
Şekil 5.27	Stocholm dış mekan resim 5.....	107
Şekil 5.28	Stocholm dış mekan resim 6.....	107
Şekil 5.29	Stocholm dış mekan resim 7.....	108
Şekil 5.30	Stocholm dış mekan resim 8.....	108
Şekil 5.31	Berlin plan	109
Şekil 5.32	Berlin hava fotoğrafı 1	109
Şekil 5.33	Berlin hava fotoğrafı 2	110
Şekil 5.34	Berlin hava fotoğrafı 3	110
Şekil 5.35	Berlin hava fotoğrafı 4	111
Şekil 5.36	Berlin hava fotoğrafı 5	111
Şekil 5.37	Berlin hava fotoğrafı 6	112
Şekil 5.38	Berlin dış mekan resim 1	112
Şekil 5.39	Berlin dış mekan resim 2.....	113
Şekil 5.40	Berlin dış mekan resim 3.....	113
Şekil 5.41	Berlin dış mekan resim 4.....	114
Şekil 5.42	Berlin dış mekan resim 5.....	114
Şekil 5.43	Berlin dış mekan resim 6.....	115
Şekil 5.44	Berlin dış mekan resim 7.....	115
Şekil 5.45	Berlin dış mekan resim 8.....	116
Şekil 5.46	Berlin dış mekan resim 9.....	116
Şekil 5.47	Berlin dış mekan resim 10.....	117
Şekil 5.48	Berlin dış mekan resim 11	117
Şekil 5.49	Londra hava fotoğrafı 1	118
Şekil 5.50	Londra hava fotoğrafı 2.....	118
Şekil 5.51	Londra hava fotoğrafı 3.....	119
Şekil 5.52	Londra hava fotoğrafı 4.....	119
Şekil 5.53	Londra hava fotoğrafı 5.....	120

Şekil 5.54	Londra hava fotoğrafı 6.....	120
Şekil 5.55	Londra hava fotoğrafı 7.....	121
Şekil 5.56	Londra hava fotoğrafı 8.....	121
Şekil 5.57	Londra hava fotoğrafı 9.....	122
Şekil 5.58	Londra hava fotoğrafı 10.....	122
Şekil 5.59	Londra hava fotoğrafı 11.....	123
Şekil 5.60	Londra dış mekan resimler 1.....	123
Şekil 5.61	Londra dış mekan resimler 2.....	124
Şekil 5.62	Londra dış mekan resimler 3.....	124
Şekil 5.63	Londra dış mekan resimler 4.....	125
Şekil 5.64	Londra dış mekan resimler 5.....	125
Şekil 5.65	Londra dış mekan resimler 6.....	126
Şekil 5.66	Londra dış mekan resimler 7.....	126
Şekil 5.67	Londra dış mekan resimler 8.....	127
Şekil 5.68	Londra dış mekan resimler 9.....	127
Şekil 5.69	Londra dış mekan resimler 10.....	128
Şekil 5.70	Londra dış mekan resimler 11.....	128
Şekil 5.71	İstanbul hava fotoğrafı 1.....	129
Şekil 5.72	İstanbul hava fotoğrafı 2.....	129
Şekil 5.73	İstanbul hava fotoğrafı 3.....	130
Şekil 5.74	İstanbul hava fotoğrafı 4.....	130
Şekil 5.75	İstanbul hava fotoğrafı 5.....	131
Şekil 5.76	İstanbul hava fotoğrafı 6.....	131
Şekil 5.77	İstanbul hava fotoğrafı 7.....	132
Şekil 5.78	İstanbul hava fotoğrafı 8.....	132
Şekil 5.79	İstanbul hava fotoğrafı 9.....	133
Şekil 5.80	İstanbul hava fotoğrafı 10.....	133
Şekil 5.81	İstanbul dış mekan resimler 1.....	134
Şekil 5.82	İstanbul dış mekan resimler 2.....	134
Şekil 5.83	İstanbul dış mekan resimler 3.....	135
Şekil 5.83	İstanbul dış mekan resimler 4.....	135

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 3.1 6785 Sayılı İmar Kanunu ile 3194 Sayılı İmar Kanununun farkları	47
Çizelge 4.1 Farklı belediyelerin imar yönetmelikleri maddelerinin incelenmesi.....	72
Çizelge 4.2 Standartlar tablosu	81

ÖZET

İMAR KANUN VE YÖNETMELİKLERİNİN MİMARİ TASARIM OLUŞUMUNA VE UYGULANMASINA ETKİLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

Uğur KELEŞ

Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Ali DÜZGÜN

Bilindiği gibi, tasarım sürecinde mimarı en çok etkileyen girdilerden biri imar kanun ve yönetmelikleridir. İmar kanunları ve şehir planlama kararlarıyla zaten sınırlanan tasarımcı parsel üzerinde çalışırken de imar mevzuatları ile getirilen sınırlamalardan oldukça etkilenmektedir.

İnsanlar tarihin ilk zamanlarından beri bu tür sınırlama ve kanunlarla karşılaşmışlardır. Barınma ihtiyaçlarını karşılarken karşılaştıkları ilk kanun “korunmak” olmuştur. Korunma amaçlı değişik şekil ve büyüklükte barınaklar oluşturmuşlardır.

Teknik bilginin gelişmesi, insanların birlikte yaşama ihtiyaçları, köylerin, kasabaların oluşumu, başlangıçta sadece korunma amaçlı olarak özgürce tasarlanan bu yapıların bir düzene girmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Tarih boyunca bu düzenlemeler yöneticilerin elinde olmuş ve onların kararlarıyla sözlü kanunlara dönüşmüşlerdir.

19. yy Sanayi Devrimiyle gelen hızlı nüfus artış, kentlerde eskiden beri gelen düzensizliği iyice ortaya çıkarmış, bununla birlikte imar ve şehircilik ihtiyacı giderek daha fazla hissedilmeye başlanmıştır.

Osmanlı imparatorluğunda 19. yy deki bu değişimden oldukça etkilenmiştir. Özellikle 1. Dünya savaşı sonrasında yıkılan şehirlerin yeniden düzenlenmesi öncelikle Osmanlı

İmparatorluğu ve sonrasında Yeni Türkiye Cumhuriyeti için imar ve şehircilik kanunlarını gerekli kılmıştır. Ancak tarihin ilk zamanlarından beri olduğu gibi kanunlar yönetici politikanın elindedir. Diğer kanunların olduğu gibi imar kanunlarının değişimi ve gelişimi, onun üzerinde karar yetkisine sahip olan yönetici gücün himayesindedir. Dolayısıyla bir mimarın işi olan tasarlama yetisi ve eseri olan tasarım idareci güç tarafından oluşturulan kanunlarla sınırlanmıştır.

Bu çalışma bu sınırlamalar ve bu sınırlamaların tasarımı ve tasarımcıyı nasıl etkilediğinin üzerine yapılan bir incelemedir.

Anahtar Kelimeler: plan, planlama, imar, imar planlaması, mimari tasarım, kent planlaması, kentsel tasarım, yönetmelik, imar yönetmeliği,

ABSTRACT

A STUDY ABOUT THE EFFECTS OF ZONING LAWS AND REGULATIONS ON ARCHITECTURAL DESIGN FORMATIONS AND IMPLEMENTATION

Uğur KELEŞ

Department of Architecture

MSc. Thesis

Advisor: Prof. Ali DÜZGÜN

As is known, zoning laws are the most influential entries for architect on design process stage. Designers who are already affected by the Zoning laws and city planning decisions at work on the parcel, are comparatively influenced by the limitations related with standing rules.

People had been faced with these kind of limitations and laws since the beginning of history for human. The first law which they firstly faced was “protection ” when they meet sheltering needs.They formed in various shapes and sizes of shelters for protection purpose .

Development of technical knowledge, the needs of people living together, forming of villages, towns that are initially seems only for the purpose of protection ,are freely designed structures became a necessity to put in order.

During the history, these regulations had been controlled by managers, and were been transformed an oral law with their decisions.

19. century industrial revolution, the rapid population growth in cities has always been thoroughly revealed the irregularity, the need for zoning and urban planning began to be felt more and more.

Ottoman Empire strongly influenced by this change in 19th century. Especially After the first world war destroyed the Ottoman Empire and after the reorganization of the cities of the Republic of Turkey for the new urban development and town planning laws

have made it necessary. However, from first the date of history laws are controlled by administrator 's politics. Like other laws ,zoning laws' changings and developments are on the conservation of executive power who has the authority for decision making. Consequently, the ability of an architect to design the work and the work of the executive power by design is limited with laws which are formed by executive power.

These study is prepared for seeing the affects of these limitations and design of these limitations on designers.

Key Words : plan, planning, development, zoning plan, arkitektural design ,town/city plannig , urban design, quide, zoning law,

GİRİŞ

1.1 Literatür Özeti

Mimar tasarımını gerçekleştirirken, tasarım alanı olan parsel en büyük ölçekten en küçük olana doğru sırayla şu ilişkilerin ve etkileşimlerin içindedir.

Dünya: Parsel öncelikle tabi ki dünya üzerindedir ve çevresindeki ülkelerden o ülkelerin geçirdiği değişimlerden etkilenmektedir. Çalışmamızın ikinci kısmını oluşturan ve verilerin zor elde edilmesi nedeniyle çok derinlerine inmenin pek de mümkün olamadığı tarihi araştırma kısmında bu etkileşim anlatılmaktadır.

Ülke – Bölge: Mimarın çalışma alanı olan parsel bir ülkenin ve o ülkedeki bir bölgenin içerisindedir. Dolayısıyla parsel ve tasarımcı o ülkedeki değişimden, yönetimden , alınan kararlar ve çıkarılan yasa ve yönetmeliklerden sürekli etkilenmektedir. Çalışmamızın üçüncü ve dördüncü bölümünde bu süreç ve etkileşim anlatılmaktadır.

Şehir – Uzak Çevre: Parsel ülke içerisinde bir bölgede ve o bölge içerisinde bir şehirdedir. Şehrin yönetimleri ülke yönetimlerinin aldığı kararlar doğrultusunda kendi imar yönetmeliklerini (mevzuatlarını) oluştururlar ve tasarımcı beklide en çok bu kurallardan etkilenir. Çalışmamızın dördüncü bölümünde imar yönetmeliklerinin bu etkisine, beşinci bölümünde ise kanun ve yönetmeliklerin etkilerinin sonucunda şehirlerimizde nasıl sonuçlara ulaşıldığı örneklerle incelenecektir.

Bu çalışmalara mimarlarla yapılan bir anket çalışmasından elde edilen veriler de eklenerek altıncı bölüm olan sonuç ve öneriler bölümü hazırlanacaktır.

1.2 Tezin Amacı

Bilindiği gibi tasarımcı için hazırladığı proje sürecinde en önemli girdilerden biri, üzerinde çalıştığı arazidir. Arazinin formu, üzerinde hangi sınırlamalar içinde hangi ölçü ve yükseklikte yapı yapılabileceği mimarın tasarımını şekillendiren en önemli veridir.

Kentsel planlama çalışmalarıyla sınırları oluşturulan bu toprak parçaları üzerindeki yapılar da çeşitli kanun ve yönetmeliklerle sınırlandırılırlar.

Dolayısıyla Osmanlıdan bugüne kadar geçirdiğimiz planlama süreci, dönem dönem çıkartılan kanun ve yönetmelikler, bugünkü şehirlerin ve o şehirlerde gerçekleştirilen yapı tasarımlarının şekillenmesinde çok etkili olmuştur. Çalışmamızda ülkemizin yaşadığı bu süreç ve bu sürecin öncelikle şehirlerimizin oluşumuna ve dolayısı ile bu şehirlerde gerçekleştirilen mimari tasarımların üzerindeki etkileri incelenecektir.

1.3 Hipotez

Çalışmamız incelendiğinde ülkemizde çıkarılan imar kanunlarının şehirleşmeyi destekler nitelikte olduğu, sağlıklı yaşanılır kentler oluşturulması amaçlandığı görülecektir. Ancak alınan planlama kararlarına uyulmaması sebebi ile çoğu yasal olmayan, sağlıksız ve mimari değerden yoksun yapılaşmaların olduğu ve buna bağlı olarak da kent sakinlerinin bulundukları şehirleri ‘en sağlıklı şekilde yaşama haklarının’ zedelendiği sonucuna varılacaktır.

İMAR KANUN VE YÖNETMELİKLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

İnsanlar yüzyıllardan beri barınma, eğitim, kültür, sağlık, yönetim, savunma, alışveriş gibi ihtiyaçları ve dinsel etkinliklerini sürdürebilmek için uygun yapılara ihtiyaç duymuştur.

Tarihin ilk dönemlerinden itibaren, yapıların oluşumu ve şekillenmesi üzerinde daha çok, yönetici ve hükümdarların, dini inanışların etkisi olmuştur. 12. yüzyılda zengin burjuvazinin de sanat ve mimari üzerindeki etkisi artmaya başlamıştır.

15. yüzyılda eski Yunan ve Roma sanatına duyulan ilgi şehir tasarımı ve mimari tasarım üzerinde etkili olmuş “Rönesans” dönemi yaşanmaya başlanmıştır. Rönesans dönemi 15. ve 16. yüzyılda Avrupa’nın büyük bölümünde etkili olmuş 18. yüzyılda Amerika’ya kadar ulaşmıştır. Çok kısa özetini verdiğimiz bu dönemlerde şehirlerin gelişimi ve yapıların imarı hakkında hükümdarlar ve zengin burjuvazi söz sahibi olmuştur. Bu sebeple bu dönemlere ait net kanun ve yönetmelik metinlerine ulaşmak mümkün olmamıştır.

19. yy sanayi devrimi ve gelişen teknoloji ülkeleri şehirleşme adına daha çok çalışmaya yönlendirmiştir. Şehirlerin teknolojik ilerleme ve hızlı nüfus artışı karşılayamayacak durumda oluşları yöneticileri imar planlama faaliyetlerine başlamak zorunda bırakmıştır.

Farklı yönetimlere, farklı büyüklüklere ve farklı fiziksel, coğrafi, sosyal, ekonomik güçlere sahip olan Avrupa ülkeleri bu konuda farklı yöntemler izlemişlerdir. Doğal olarak bu ülkelerde gelişen imar ve planlama yöntemlerini araştırmak, yazılı kanun ve yönetmeliklere ulaşılammamaktadır. Dünya üzerinde çeşitli şehirlerde yapılan planlama

alışmalarından birkaç rnelre değinmenin konumuz açısından faydalı olacağı dşnlmektedir.

2.1 Dünyada lkelerinde İmar Planı ve Kentsel Yapı Olgusu

1848 ncesinde gelişen kentsel yapının yeniden düzenlenmesine ilişkin yaklaşımlar iki büyük grupta sınıflandırılmaktadır. Birinci grupta, topist yaklaşımlar, ikinci grupta pragmatist yaklaşımlar olan sağlık yasalarındaki gelişmeler yer almaktadır. Her iki yaklaşımda o dönemde yaşayan insanların gözleri önünde doğmakta olan kapitalist sanayi kentin yaşanan sorunlarının eleştirisinden kaynaklanmaktadır. Sanayileşmeyle gelen bu hızlı değişim beraberinde feodal kent yaşantısı şeklinden farklı olarak, içinde gelişim ve yeni oluşumlar için umut taşıyan kent yaşantısı tarifleri ortaya çıkarmıştır.

İşte Owen, St Simon, Fournier, Cabet vb.lerinin ütopyaları bu dönemde gelişmiştir. Bu topyalarda değişik özellikler ve zmler olmasına karşın önemli benzerlikler vardır. Bu topyaların en ilginç özelliklerinden biri, sanayi kentine tepki olarak çıkmalarına karşın sanayileşmeyi ve makineyi yadsımamaları, bu önemli olanağı benimseyerek yeni koşullarda daha mutlu bir yaşantının nasıl kurulacağını araştırmalarıdır(Tekeli[1]).

Bu topyaların belirtilen ilginç bir özelliği de yalnız bir toplum ya da yaşantı tasarımı olmayıp, aynı zamanda da bir yerleşme nerisi olmalarıdır. Çoğu kez bu yerleşme nerisi çizimlere de yansımıştır. İçinde biçim bütünlüğü bulunduran yaşantı şekli önerilerinin o dönemde oldukça yaygın olan çevresel determinizm(neden sonuç ilişkisi,her olayın sonucunun başka bir olayın sebebi olduğunun savunulduğu düşünce), inancından kaynaklandığı dşnlmektedir.

“Örneğin; önceleri bir küçük dokuma girişimcisi iken işini hızla büyütmüş olan Owen kişilerin davranışlarını, evre koşullarının belirlediğine inanıyordu. Bu nedenle iyi insanı oluşturmak için reformlarına çevreden başlıyordu. Daha iyi ödeme, daha kısa çalışma ve daha iyi evler, daha iyi insanlar ortaya çıkacaktı. Böyle bir noktadan hareketle ‘ ‘ Karakter oluşumu için kurumsal yapıyı’’ 1816 yılında yazdı ve yayınladı (Aybay[2]).

Bu dönem topyalarının çoğunda görülen bir başka özellik komünal yaşantı ve kooperatif örgütlenme öğelerini taşımasıdır. Yeni sanayi toplumunun sorunlarının, bireyci yaşantıdan toplumsal yaşantıya geçilerek çözülebileceği savunulmaktadır.

Yeni yaşantı biçimlerini öneren bu ütopyacılar, önerilerini sadece kâğıt üstünde savunmuyorlardı. Bu düşüncelerini uygulamaya geçirecek aktif bir tutum içindeydiler. Dönemin çarları ve kralları ile konuşarak uygulamaya çalışıyorlardı. Yapacakları deneylerin, önerilerini geliştireceği hem de yayılmasını kolaylaştıracağı inancı içindeydiler. Güçlü kişilerden destek bulamamaları da onları engellememiş, kendi olanakları ile deneyler yapmaya çalışmışlardır.

Bir yandan, yaşantı-çevre bütünleşmesi içindeki deneyci ütöplast akımlar gelişirken öte yandan da kentlerdeki sağlık koşullarını iyileştirecek yasalar çıkarılıyordu. Feodal Dönemin önemli sorunlarından olan kolera veba vb. salgın hastalıklar, kentteki nüfus artışı ve işçi sınıfının kötü yaşam koşulları sebebi ile bu dönemde de etkisini göstermiştir. İngiltere de sağlık koşullarını iyileştirici ilk kanun 1832’de çıkarılmıştır. Büyük şehirler ve nüfus bölgelerinde durumu saptamak için kurulan kraliyet komisyonu, çalışma sonuçlarını 1844 ve 1845 yıllarında yayınlanmıştır. Komisyon;

- a)** Sağlık konusundaki sorumlulukların kraliyetin yol göstericiliği altında yerel yönetimlere devredilmesi
- b)** Kanalizasyon sistemlerinin kurulmasını ve bu sistemler kurulmadan önce bu bölgelerde ayrıntılı araştırmalar yapılması
- c)** Kanalizasyon ağlarının yol ağlarıyla koordine edilmesi
- d)** Yolların genişletilmesi için usuller bulunması
- e)** Konutlar için minimum sağlık standartları konulması
- f)** Sanayi kentlerinde parklar yapılması

kararlarını öneriyordu. Bu komisyon raporu, sağlık yasalarının kent planlaması yaklaşımları ile iç içe gelişeceğinin habercisi olmuştur. Nitekim İngiltere’ de kent bloklarının biçiminde düzenlemeler getirecek kadar ayrıntılı bir Sağlık Kanunu düzenlenmiş ve 1848’ de uygulanmaya başlanmıştır.

İngiltere örneğinin etkisi diğer Avrupa ülkelerine zaman içinde yayılmıştır. Kuşkusuz başıboş kapitalist kentleşme sürecine bir düzen getirmek isteyen bu yasaların kabulü kolay olmamıştır.

1850’ ler sonrasında kent planlamalarını biçimlendirmekte önemli rol oynamış olan İstimlak Yasalarının gelişmesi de 1840’lı yıllarda oluşmuştur. Çoğu kez bu yasalar kent

içi imar sorunlarının çözümü için kentler arası yol sistemlerinin kurulması amacıyla çıkarılmıştır. Yasaların niteliğini ya da toprak sahiplerini koruma derecesini, o ülkedeki toprak sahibi sınıfların gücü belirlemiştir. 1840'da İngiltere de çıkan İstimlak Yasası toprak sahiplerini korur nitelikte olmuştur. Ancak büyük imar operasyonlarını geciktirici olmuştur. Oysa Fransa 1841'de çok etkin bir istimlâk yasası çıkarmıştır. Bu yasa 1850'ler sonrasında III. Napolyon Fransa'sında Haussman'ın Paris'teki büyük imar operasyonlarına olanak sağlamıştır.

Kentlerin yeniden düzenlenmesinde etkili olduğu görülen iki ayrı gelenek olan ütopyacı ve sağlıkçı yaklaşım birbirini de etkilemiştir. Kentlerin düzenlenmesinde sağlık kaygılarının ön plana çıkması ve uygulama araçlarına kavuşmasıyla, ütopyacı planlarda çeşitli değişimler olmuştur. 1849'daki Buckingham'ın Viktoriya planı örneğinde, yeni yaşantı önerilerinin önemini yitirmeye başladığı, yerini geometrik biçim kaygılarına bıraktığı görülmektedir(Tekeli [1]).

1850'ler sosyalist hareketle kent planlamasının kopuşunun yanı sıra yeni yükselen burjuvazinin, kent planlaması üzerinde daha fazla durmasını da sağlamıştır. 1848 devrimi ile III.Napolyon Fransa'sında Bismark Almanya'sında ve Disraeli İngiltere' sinde, kentsel yaşam standartlarının düzeltilmesinin, alt yapı yapılmasının, toplumsal düzenin korunması bakımından ne kadar önemli olduğu görülmüştür.

Paris'in büyük imar operasyonu sadece siyasal bir hareket olmasının yanında yükselen üst ve üst orta sınıfların gereksinimlerini karşılamak için başlamıştır. Kapitalist gelişmenin yarattığı bu sınıfın üyeleri, kapitalizmin açtığı fırsatları değerlendirmiştir. Büyük ölçekteki yeni pazarda, yeni bir ticaret olanağı bulmuş örneğin büyük mağaza kurmuş, yeni teknolojiyi değerlendirerek toplu üretime geçmiş yada borsa oyunları ile spekülasyona girmişti. Yükselen bu sınıfın köklü bir imar programından iki yönlü beklentisi vardı. Bunlardan birincisi yeni bir kentsel yaşantı oluşturmaktır. Yükselen burjuvazi kendi kültürünü oluşturacaktı. Bu ise yükselen yeni sınıflar için yeni konut alanları, yeni Pazar caddeleri, aristokratik saray tiyatrolar dışında yeni tiyatrolar, operalar demektir. Beklentilerin ikincisi ise böyle bir imar operasyonunun burjuvaziye yaratacağı yeni iş ve spekülasyon olanaklarıydı. Paris'in imar operasyonu, böylece bir yandan merkezileşen devletin öte yandan kentin yükselen burjuvazisinin birbirini tamamlayan istekleri sonucu doğmuştur.

Bu büyük imar operasyonunun geniş bulvarlar ağını ve parklarını harita üzerinde III. Napolyon kendisi çizmiştir. Geniş bulvarlar iki amacı da yerine getirebilecekti. Bu yollar yalnız olağan üstü koşullarda işlev görmeyecekti. Olağan koşullarda da ulaşılabilirliği artırdığı için polisin etkinliği artacak, yangınlara itfaiye kolayca ulaşabilecekti. Ama geniş bulvarların düzenin sağlanmasını kolaylaştırmanın ötesinde amaçları vardı. Geniş bulvarlar kenarındaki dükkânları, kahveleri ve lokantaları ile burjuvaziye olağan bir yaşam ve ev dışında sosyalleşme olanakları getirilmiş oluyordu..

Paris'teki planlama operasyonunun III. Napolyon'un çok yakın siyasal desteğine sahip Haussman gerçekleştirmiştir. Haussman'ın yardımcıları Adolphe Alphand ve Eugene Belgrand ile III. Napolyon'un şemasına su ve kanalizasyon sistemlerini ekledi. En önemlisi böyle büyük bir uygulamanın yapılmasını sağlayacak örgütü oluşturdu ve finansman olanaklarını yarattı. Haussman'ın en büyük başarısı tüm kentsel altyapının yapılışı ve hizmetlerin görülmesini bir tek örgütün denetimine alarak bu konularda yatırım fonları sağlayacakların riskini azaltmak oldu. Bu merkezi denetim hem yapılabilecek işlerin verimliliğinin bir garantisi oluyor hem de yapılacak işlerin çeşitliliği riski azaltıyordu. Kentin yeniden düzenlenmesi için böyle bir merkezi bürokratik örgütlenmenin doğması, Haussman'ın uygulamasını kolaylaştırması yanı sıra kent plancısının yeni işlevini de belirlemiştir. Kent plancısı düzeni eleştiren ütöplast gelenekten çıkmış, yeni yönetici sınıfın emrinde uzman yada teknokrat bir nitelik kazanmıştır.

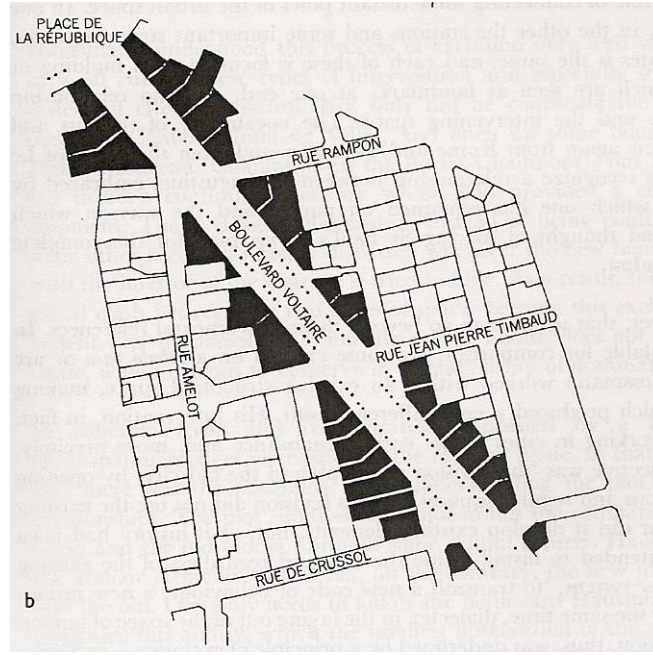
1848 Paris devrimi tüm Avrupa'da etkili olmuştu. Almanya ve Avusturya'ya yayılmıştı. 1857'de Viyana'da surlar yıkılıp "Ringstrasse" inşa edilmiş, 1862'de Bismark Berlin'de büyük imar uygulamasına başlamıştır. 1848-1865 arasında Londra'nın esas kanalizasyon sistemi oluşturulmuştur. 1867'de Auspach Brüksel'de planlama çalışmalarına başlamış, bu gelişmeler 1859'da Barselona, 1864 te Floranca planlamasıyla tüm Avrupa'ya yayılmıştır.

Haussman'ın uygulamasıyla ortaya çıkan bu planlama pratiği yalnız yakın dönemdeki uygulamaları etkilememiş, çok daha sonraki yıllara kadar süregelen bir gelenek halini almıştır. Paris uygulamasının toplumun tüm kesimlerinin desteğini gördüğünü sanmamak gerekir. Böyle büyük operasyonlar önemli tepkiler doğurmuştur. İstimlaklar düşük gelirli grupların konutlarının yıkılmasına neden olmuştur.

Ancak Engels 1872’de yazdığı konut sorununda, burjuvazinin kent planlaması sorununa bazı çözümler bulmasının doğal ve kendi çıkarına olduğunu göstermeye çalışıyordu. Engels’e göre burjuvazinin ya da burjuva devletin konut sorununa çözüm getirmesi emekçinin sömürülmesini kaldırmayacaktı. Konut sorununa çözüm bulunması emeğin yeniden üretimini ucuzlatacak, ücreti düşürecekti. Burjuvazinin sağlık sorununa eğilmiş olması, salgın hastalıklardan kendisi korktuğu içindi. Eğitim ise burjuvazinin kendisinin harcama yapmaya hazır olduğu bir alandı. Engels ‘konut sorununda’ burjuvazinin kent planlama yaklaşımlarının doğurduğu iyimser siyasal akımların bu şekilde yanıtlamış oluyordu(Trevelyan [3]) .

[illegible]

8



Şekil 2.2 Paris'te bulvar ve etrafındaki yapılaşma [4]

2.2 Dünya Ülkelerinde Planlama Yaklaşımları

Hausmann'cılığın etkisindeki planlama uygulamalarına karşı oluşan tepkiler beraberinde yeni kentsel planlama akımları önerilmeye başlanmıştır. Bu akımlar şunlardır; a) Güzel kent, b) Camillo Sittle'cilik, c) bahçe kent, d) Berlage'ın Amsterdam planlaması, e) cite Industriel, f) city Efficient (pratik kent), g) F.L. Wright'ın ideal kent yaklaşımı broadacre city, h) Le Corbuiser' in ideal kent yaklaşımları, i) sosyalist ve faşist rejimlerin ideal kent yaklaşımları. Bu yaklaşımları kısaca açıklarsak;

a) Güzel Kent (City Beautiful): Güzel Kent hareketi burjuvazinin Hausman'cılıkla yarattığı kent görüşünün evrilmesi ile romantik özellikler kazanmasıdır. Bu hareketin 1893 yılında Daniel H.Burnham, John Welborn Root ve Fredrick Law Olmsted'in Şikago'daki Colombia sergisini planlamasıyla başladığı söylenebilir. Bu akım ABD'deki kent planlama pratiğinde hakimiyetini birinci dünya savaşı sonrasına kadar sürdürmüştür. Bu akım sırasında kentlerde mimari değeri olan monumental(anıtsal) meydanlar yapılmaya, şehri güzelleştirecek parklar, havuzlar kurulmaya çalışılmıştır. Oluşturulacak park ve yeşil alanların suni değil doğal, doğanın bozulmamış bir parçası gibi görünmesi isteniyordu.

Avrupa etkisiyle ABD'de doğan bu akımın kuşkusuz Avrupa'da da temsilcileri vardı. Bunlardan en çok bilineni Viyana planlamasını yapan Otto Wagner idi.Wagner kente

normal kişilerin yaşam çevresini oluşturmayı amaçlıyordu. Kentin gelecekteki büyüme alanları için kamu mülkiyetini öngörüyordu.

b) Camillo Sitte (plancının kendi adıyla anılan akım): Bu dönemde çok etkili bir diğer akımda Camillo Sitte’cilik olmuştur. Sitte, 1889 yılında Viyana’da “Kent inşaa sanatı” adlı kitabını yayınladığı zaman Alman kent planlamasında bir ikilik oluşmuştur. Sitte kent estetiğini güzel kent hareketinde değil, ortaçağ yada feodal dönem kentine dönüşte görüyordu.

Sitteye göre 19. yy monotondur ve artistik bir görünüme sahip değildi. Bu kenti insanlaştırmak feodal kentin organik büyüme biçimine dönerek sağlanabilirdi. Bunun için yeni kentlerin ızgara biçiminde yol ağları, doğru bir çizgi şeklinde uzanan yolları, trafikle dolmuş ve ortasında büyük abideler bulunan meydanlarına karşı çıkılmalıydı. Bunun yerine topografyaya uyan kıvrımlı yollar yer almalıydı.

Meydanlar yayaların alanı olmalı, ortasındaki abideler kıyılarına çekilmeliydi. Büyük açık parklar yerine apartmanların iç avlularında yer alan bahçeler bulunmalıydı. Kamu parkları ise yüksek duvarlarla çevrelenmeliydi ve bu yolla gürültüden korunmalıydı.

c) Ebenezer Howard: Bahçe Kent (garden city) :1898 yılında Viyana da Sitte’nin kitabı yayınlanırken, İngiltere’de de Ebenezer Howard’ın “Bahçe Kent” kitabı yayınlanmıştır(Howard, [5]).

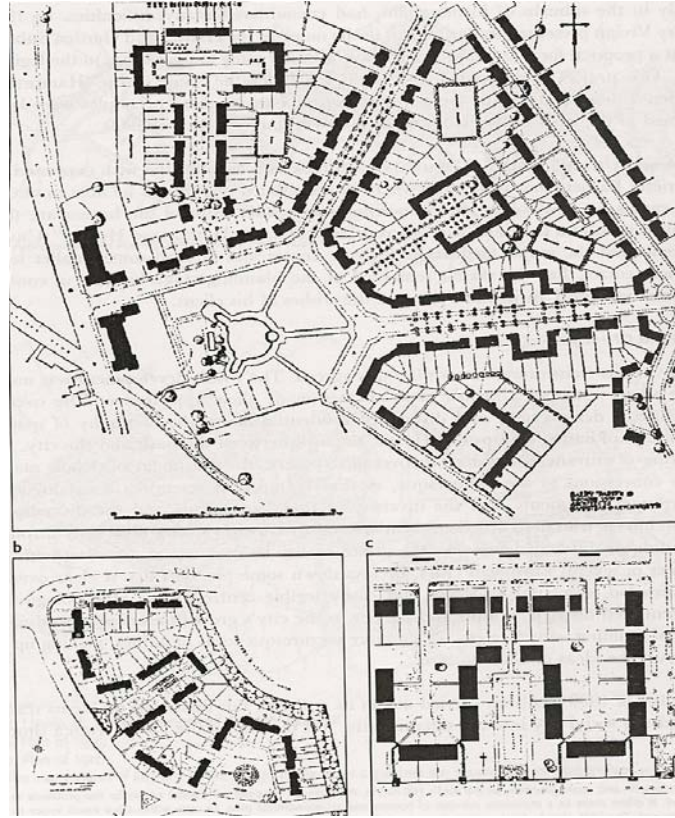
Howard’ın önerdiği çözümün çıkış noktası kentlerin büyüklüğünün bilinçli bir denetim altında tutulmasıydı. Kente karşı olmaktan çok, büyük kente karşı idi. Howard 32.000 nüfuslu küçük bir kent öneriyordu. Tek küçük kentten çok, sekiz küçük kentin oluşturduğu 240.000 kişilik bir topluluk düşünüyordu.

Howard bu küçük kenti, kent ile kır arasında, her ikisinin üstünlüklerini içeren, sakıncalarını dışlayan bir çözüm olarak görüyordu. Howard dairesel bir şema içinde betimlediği bu kentin merkezinde içinde belediye, tiyatro, kütüphane, konser salonu vb. binaların yer aldığı bir park öneriyordu. Bu parkı “Kristal Saray” diye adlandırdığı bir cam arkad çevirecekti. Bu cam arkadın içinde alış-veriş yerleri ve kış bahçeleri yer alıyordu. Bunun çevresinde ise konut alanları bulunacaktı.

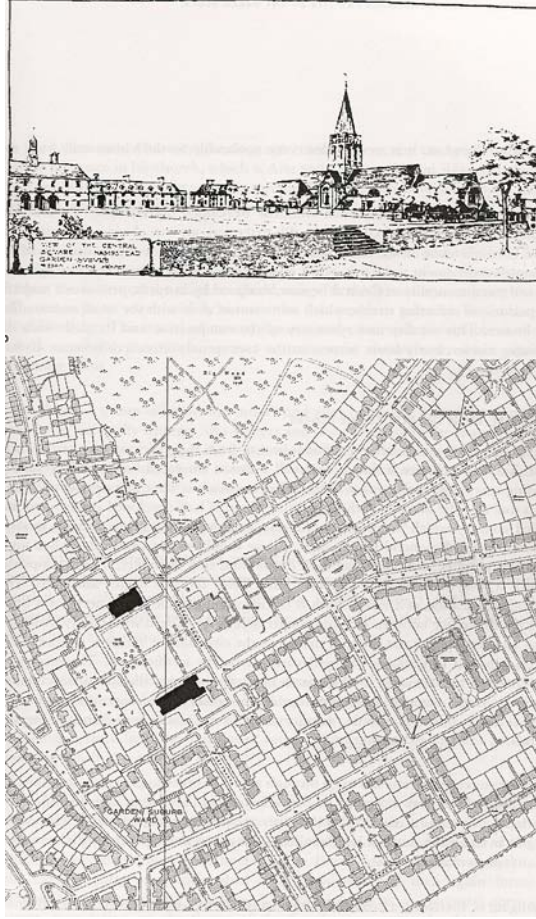
Konut alanları ise ortasından geçen çok geniş park şeklindeki yollar ile ikiye bölünüyordu. Bu parkın içinde eğitim ve din kurumları olacaktı. Konut alanlarının dışındaki halkada ise fabrikalar, imalathaneler, depolar vb. yer alıyordu. Tarımsal

faaliyetler ise en dışta bulunacaktı. Bu kentte özel toprak mülkiyeti bulunmayacaktı. Değişik toplumsal deneylere açık olması düşünölüyordu.

Howard'ın bahçe kent önerisi ve deneysel tutumu dönemin kent plancılarını etkilemiştir. Frankfurt'ta Ernst-May'ın uydu kentleri, Wright ve Stein'in ABD'deki Radburn uygulamaları, Hollanda'da Hilversum'un çalışmalarının temelinde bu görüşün olduğu bilinmektedir.



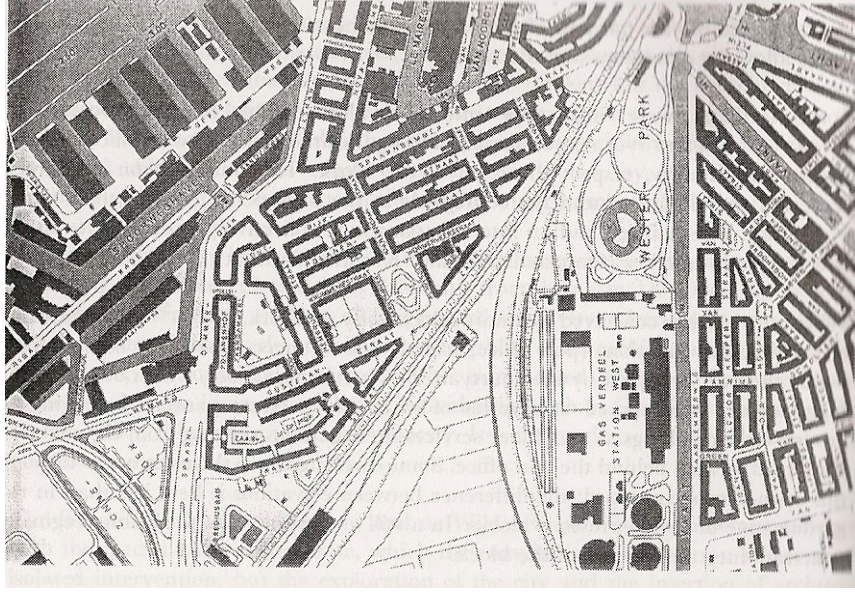
şekil 2.3 Bahçe kent plan çalışmaları örnek 1 [4]



Şekil 2.4 Bahçe kent plan çalışmaları örnek 2 [4]

d) Berlage: Amsterdam Planlaması : Bu dönemin değişik türdeki bir başka planlama denemesini Berlage'in Amsterdam kenti planlamasında görüyoruz. Berlage gerçekçidir ve büyük kente karşı değildir. Haussmann Paris'i üst-orta ve orta sınıfların kenti olarak tasarlanmıştır. Oysa Berlage'in Amsterdam'ı alt-orta sınıflar için planlanmıştır. Bunun için, alt-orta sınıfların konut sorununu onların gelir düzeyleri içinde çözecek bir sistem kurulması gerekiyordu. Bu adım 1901 de Hollanda konut yasası ile atılmıştır. Bu yasaya göre konut kooperatifleri, devletten kolaylıkla ve ucuz kredi alabileceklerdi. Bu konut alanlarının sahibi kent oluyordu ve bu toprağı konut yaptırımlara satmıyor ve kiraliyordu. Berlage planını 1902 yılında hazırladı. Berlage tek tek evler öngörmüyordu. Yapı blokları öngörüyordu. Ona göre ancak yapı blokları ile tek evleri bağlamak ve tutarlı bir kent tasarımı ortaya koyma olanağı vardı. Amsterdam İmar Yasalarına göre bu blokları yapacak müteahhidler “Güzellik Komisyonu” nun yargılarına uymak zorundaydılar. Böylece bu bloklarda bütünlük arz eden cepheler sağlanabiliyordu.

Berlage kent stoklarını ön plana çıkarıyor, insancıllaştırıyordu. Tek tek evler yok oluyor üniform sokaklarla kent büyük parçalar halinde oluşuyordu.



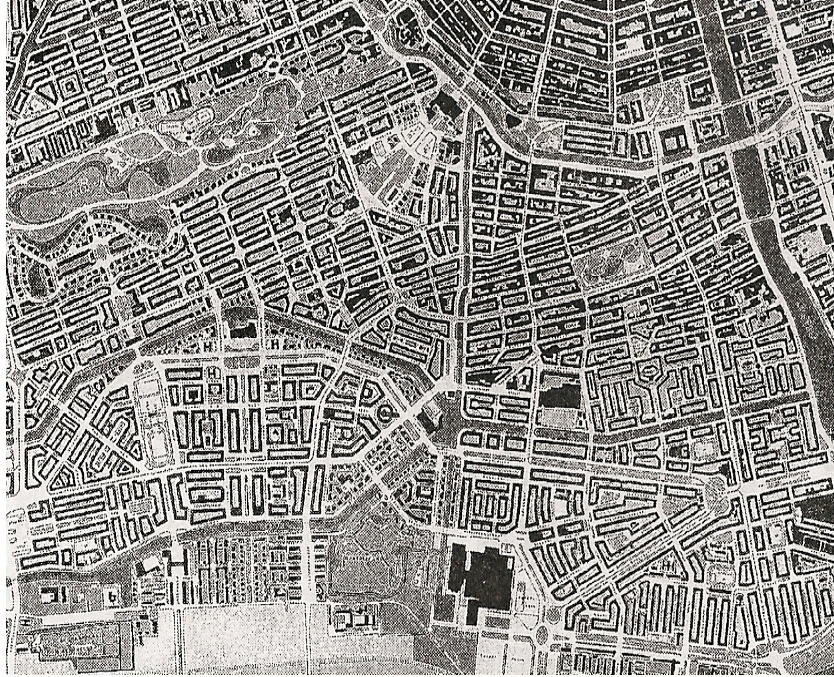
Şekil 2.5 Berlage'nin Amsterdam planı [4].



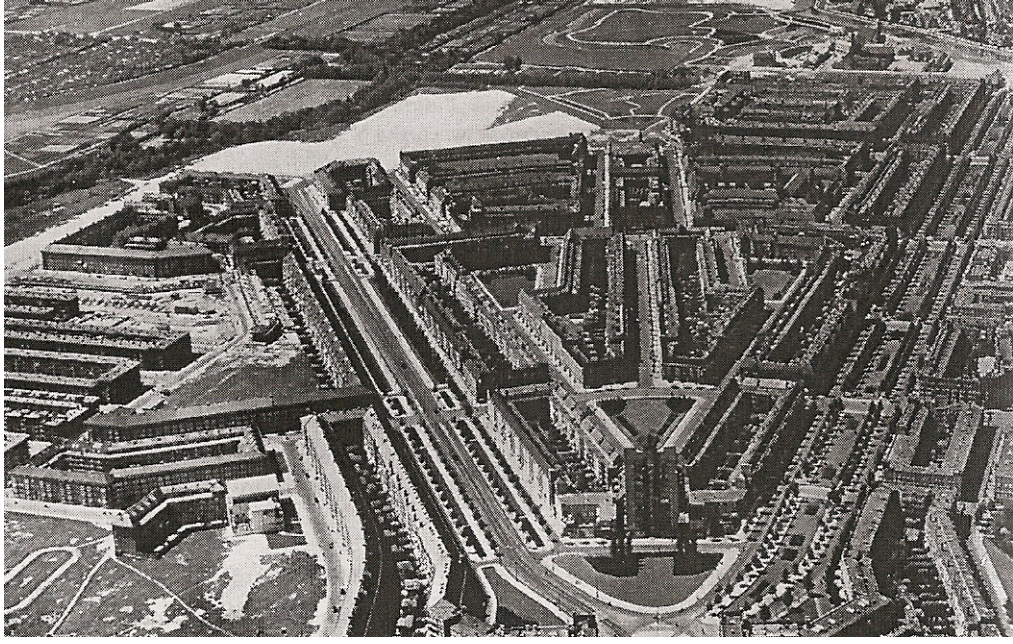
Şekil 2.6 Amsterdam yapı blokları [18].



Şekil 2.7 Üstte Berlage'nin Amsterdam'ın merkezi için hazırladığı plan şeması, ve Amsterdam'ın bugünkü planı [4]



Şekil 2.8 Berlage'nin Güney Amsterdam planı [4]



Şekil 2.9 Güney Amsterdam 1940 [4]

e) Tony Garnier 'Cite Industriel': Bu dönemde üzerinde duracağımız son kent planlaması anlayışı Tony Garnier tarafından geliştirilen "City Industriel" dir. City Industriel'in nasıl bir fikri sentez sonucu ortaya çıktığını anlamak için Tony Garnier'in yetiştirme sürecini biraz bilmek gerekir. Ecole Des Beaux Arts'ta okumuştur. 1899 yılında bu okulun ünlü Roma ödülünü kazanmıştır. Bu ödülü değişik yıllarda kazanan diğer mimarlar olan Henry Prost Leon Jaussely, Eugene Hebrard vb. ile klasik kentlerin "reconstruction(yenileme)" unun tasarımı 1900-1904 yılları arasında çalıştı. Garnier burada eski Roma kenti Tusculum üzerinde çalışırken, Prost Konstantinople, Emanuel Pontremendi Bergama, Victor Laloux Olimpia üzerinde çalışıyordu. Klasik kentler üzerinde çalışan bu mimarlar daha sonra Fransa'nın tanınmış kent plancıları haline gelmişlerdir.

Garnier'deki sosyalist etkiler, çocukluğunda yaşadığı çevreden gelmektedir. Garnier'in çocukluğu Lion'un işçi mahallelerinde geçmiştir. Böylece, Garnier'in "Cite Industriel" i Ecole des Boux Arts'ın Klasisist yönelimli mimarlık eğitimi ile ütöplast, sosyalist akımların sentezi olarak ortaya çıktı(Wiehenson [6]).

Garnier kent tasarımı bir şema halinde veriyordu. Güney Doğu Fransa'da belli bir topografik alan için hazırlamıştı.Önerdiği kent iki bölümden oluşuyordu.Birinci bölümde konut alanları bulunuyor, ikinci bölümde kamu yapıları yer alıyordu. Kamu

yapıları olarak üç kısma ayrılmıştır. İdari yapılar ,toplantı salonları ve müzeler, spor ve seyirlik yerler.Kentin farklı kesimlerini bir diğerinden yeşil kuşaklar ayrılmıştı.

Garnier'in Cite sinde Howard'ın bahçe kentine benzer bazı ilkeler de yer almaktadır. Ev ve bahçenin bütünleşmesi, Cite'nin nüfusunun 35.000 ölçeğinde düşünülmesi gibi. Ama kentsel tasarım açısından Cite, bahçe kentten çok daha ayrıntılı olarak düşünülmüştü. Kentsel tasarım açısından Garnier Fransız geleneğini sürdürüyor, geometrik ve simetrik bir şema öneriyordu. Bu şema içinde klasist monumental bir mimari ile yapılarını şekillendiriyordu.

Tony Garnier' ın görüşlerinin bir çok plancıyı ve planlama çalışmalarını etkilediği düşünülmektedir. Jaussely' in Barselona planı , Sovyetlerin yeşil kent uygulamaları ve İsveç kentinin planlaması bu akımın etkilerini taşımaktadır. Ayrıca mimarlık ve kent tasarımında önde gelen isimlerden biri olan Le Corbusier' in de bu akımdan etkilendiği düşünülmektedir.

f) City Efficient (Pratik Kent): Bu planlama anlayışı ile monumentallik(anıtsalık), güzellik gibi ölçülmesi zor ve neye yaradığı belli olmayan hedeflerden daha pratik ve objektif olarak ölçülebilir hedeflere eğilme ön plana geçmiştir. Kent planlamasında yeni bir değerler kümesi hâkim olmaya başlamıştır. Pratik ve işlevsel buluşlar önem kazanmıştır. Kent planlamasının ağırlık merkezi, parklar, bulvarlar tasarlamaktan sağlık, konut, ulaşım sorunlarını çözmeye, belediye hizmetlerinin etkinliğini sağlamaya sıçramıştır. Kent planlamasının 'Güzel Kent' kaygısını bırakıp 'Pratik Kent' kaygısına katılması kent plancılarının niteliğinde de bir değişme meydana getiriyor, salt mimarların uğraşı olmaktan çıkıyor, mühendislerin, siyasal reformcuların, hukukçuların, sosyal hizmetçilerin, konut sorunu çözmeye çalışanların da disiplinler arası uğraşı haline getiriyordu.

Pratik Kent akımının kent planlamasına hakim olması ile 'Güzel Kent' akımının mimari tasarımı ağırlıklı planlama stili de değişti onun yerine şumüllü (geniş kapsamlı) planlama aldı. Arazi kullanma planlaması, zoning, kentsel normlar bu dönemin planlamasının buluşları oldu.1916 yılında New York belediyesi ilk şumüllü zoning nizamnamesini yayınladı.'Pratik Kent'in planlamasının değişmesi, plancı tipini de değiştirmişti. Bu dönemin plancıları artistler değil, ABD'deki Harland Bartholomew gibi bir pratik ve örgütleyici kişilerdi.

Pratik Kent akımının gelişmesine paralel olarak, kent planlaması üniversitelerde ayrı bir ders olarak okutulmaya ve ayrı bir meslek olarak örgütlenmeye başladı. 1910 yılında İngiltere’de Liverpool’da ilk kent planlaması okulu açıldı. Aynı yıl ABD’de Harward Üniversitesi Peyzaj tasarımı okulunda kent planlaması dersleri verilmeye başladı. Bunu 1913’te İllionis Üniversitesi, 1921’de Massachusetts Institute of Technology ve benzerleri izledi. ABD’de ilk kent planlaması okulunu 1929 yılında Harward Üniversitesi kurdu. Üniversitelerde eğitimin başlaması kent planlaması yazınının gelişmesini getirdi (Berkes [7]).

Pratik Kent akımının ilk önemli ders kitabı İllionis Üniversitesinde öğretim üyesi bulunan Karl Blohman tarafından 1931 yılında “Kent Planlamasının İlkeleri” adıyla yayınlandı. Lohman. Bu dönemin ABD planlama pratiğinde en çok sayıda kent planı yapmasıyla tanınan Bartholomew ile Illinois Üniversitesinde kent planlaması dersini paylaşıyordu. Kent planlamasının Üniversite’lerde ayrı bir ihtisas dalı olarak belirmesi, beraberinde bu mesleğin toplumda kurumsallaştırılmasını sağlayacak derneklerinde oluşmasını getirdi. İlk planlama enstitüsü 1914 yılında İngiltere de kuruldu. Onu 1917 yılında ABD’ de kurulan Amerikan Plancıları Enstitüsü izledi.

Güzel kent anlayışından, pratik kent anlayışına geçilmesi beraberinde kentin anlaşılması, görüntünün arkasındaki işleyişin açığa çıkarılması sorununu getirmiştir. Bu ise kent planlamasında bilimsel içeriğin önem kazanmaya başlaması demektir. Bu nedenle kent planlamasının Üniversitelerdeki yeri ve akademik uğraş olarak önemi artmıştır.

Bir yandan kentin işleyişinin anlaşılmaya başlamasının kent ve bölge müdürlüğü kavramını getirmesi, öte yandan ortaya çıkan otomobilin kent üstü mekanlarda geniş hareketlilik olanakları sağlaması kent planlamasının yanı sıra bölge planlamasını da gündeme getirdi.

Güzel kent anlayışından pratik kent anlayışına geçişe paralel olarak kent planlamanın toplumsal bilim içeriğinin artışı eğilimi 1929 Dünya İktisadi Buhranı ile güçlenerek sürmüştür. Dünya buhranı bir yandan kapitalist merkezi oluşturan ülkelerde işsizliği arttırmış, öte yandan çevre ülkelerin ekonomilerinin kendi içine kapanmasına başka bir deyişle dünya ticaretinin birden küçülmesine neden olmuştur. Dünya ticaretinin küçülmesi çevre ülkelere merkez ülkelere olan artı değer aktarımında azalması

demekti. Buhranın her iki yöndeki sonuçları da “Güzel Kent” hareketinin sürmesini olanaksızlaştırmıştır. Hem görkemli kent operasyonlarına yatıracak kaynak yoktu hem de çok yükseldiği toplumda böyle yatırımları savunmak çok zordu. Geniş halk yığınları iş olanaklarının artırılmasını istiyordu. Bu baskı planlamayı toplumsal sorunlara yöneltti. Böylece yeni gelişen bölge planlama yaklaşımı sadece büyük kentlere özgü olmaktan çıkmış, geri kalmış bölgelerin kalkınmasını da içerir hale gelmiştir.

Dünya buhranı sadece “Güzel Kent” akımını tamamen ortadan kaldırmıyor aynı zamanda “konut” sorununa bakışta yeni açılar getiriyordu. Özellikle İngiltere’de buhrandan çıkışta konut yatırımları bir çözüm olarak görülmekteydi ve 1932 yılında bunun da etkisiyle ABD’de İngiltere’deki bu hareketten etkilenerek konut yapımı ve sefalet mahallelerin temizlenmelerine ilişkin yasalar çıkarmıştır. 1930’larda artık ABD’de özel oto sahipliği yaygınlaştığı için yeni konut alanlarının planlanmasında bu yeni olgu göz önünde tutularak, Radburn ilkesi diye adlandırılan yaya ve otomobil yollarının ayrılması ilkesinin uygulandığı Green Hills, Green Brook, Green Dale vb. Yeni kent-suburb(banliyö) karışımı yerleşmeler doğmuştur. Amerika’da C.S. Stein. H. Wright’in tasarım öncülüğünü yaptığı bu akımı bir yandan bunalım öte yandan otomobil şekillenmiştir. ABD’de gelişen bu konut alanlarının benzerleri Almanya’da da gelişmiştir.

1930’lar kentlerin diğer sorunları yanı sıra hızla artmaya başlayan özel oto sahipliğinden doğan sorunların çözümünün düşünülmeğe başladığı yıllar olmuştur. Bu dönemde gelişen ideal kent yaklaşımları da otomobilin varlığına göre biçimlenmiştir. Çok sayıda ideal kent yaklaşımından birbirinin karşıtı olan iki tutum o dönemin kent planlaması ve mimarlık yazınında en çok dikkati çekmiştir. Bu öneriler üzerinde diğerlerinden daha çok tartışılmış olması belki de içeriklerinden çok tasarımcılarının çok ünlü mimarlar olmasından kaynaklanmaktadır(Reiner [8]).

g) F.L. Wright’ın İdeal Kent Yaklaşımı: Bunlardan birincisi; F.L.Wright’in 1932’de ortaya attığı “Broadacre City” dir. Bu yerleşmede kente karşı bir tutum hakimdir. İyi yaşam, toprak sahipliliği ve toprağın ekilip biçilmesi ile temellendirilmektedir. Bu yerleşme de çok düşük yoğunluklu konut alanları tarımsal kullanışlarla yakından ilişkilendirilmişlerdir. Her ailenin bir miktar toprağı bulunacaktır. Kentsel hizmetler tamamen desantralize(dağıtılmış) olmuştur. Fabrikalar, bürokratik ofisler, ticari satış yerleri konut alanları arasına serpiştirilmiştir ama bunların ana ulaşım eksenlerine de

yakın olmasına özen gösterilmiştir. Bu yerleşme sisteminin işleyebilmesi için çok iyi bir karayolları ağı ve yüksek düzeyde özel otomobil sahipliği gerekecektir. F.L. Wright'ın yerleşme önerisi kentin karşısındadır ama kara ulaşımının ve özel arabanın yanındadır.

h) Le Corbuiser'in İdeal Kent Yaklaşımları: İdeal kent çözümlerinden ikincisi Le Corbuiser'in önerileridir. Le Corbuiser 1924'teki "Yarının Kenti" önerisinden 1945'te Ascoral önerisine kadar uzanan çok sayıda ideal kent önerisi yapmıştır. Bu çok sayıdaki ideal kent önerilerinin her birinde benzer nitelikler vardır. Büyük kentlere karşı değildir. Büyük yapı bloklarından meydana gelmektedir. Çok hızlı ve kademeli kent için karayolu ulaşım ağına dayanmaktadır. Le Corbuiser daha çok orta sınıfların hakim olduğu bir sanayi kenti tasarlamıştır. 1924 yılındaki "Yarının Kenti" önerisi 3.000.000 nüfus için yapılmıştır. Kentin ortasında yüksek yoğunluklu bir merkez vardır. Merkezde iş alanları, haberleşme ve yönetim faaliyetleri yer alacaktır. Bu faaliyetler merkezdeki yeşil alanlar içinde bulunan gökdelenlere yerleşecektir. Yüksek yoğunluklu bir düzenleme yapıldığı için bu iş alanlarının tümü yürüyüş mesafesi içinde toplanabilecektir. Merkezin çevresinde kent içi konut alanları bulunacak, bu alanları bir yeşil kuşak çevreleyecektir. Yeşil kuşağın ötesinde sanayi alanları ve oturmak için bahçe kentler bulunacaktır. Tüm kent içinde ulaşılabilirlik çok yüksek olacaktır.

Le Corbuiser 1945'teki Ascoral önerisinde ise toplumdaki her temel üretim işlevinin kendine özgü yerleşme biçimleri olduğu savunulmaktadır. Tarım komünal köylerde yürütülecektir. Sanayi ise ana ulaşım ağı boyunca dağılmış küçük kentlerde yer alacaktır. Bu küçük kentler birbirlerinden büyük yeşil alanlarla ayrılacaktır. Ticaret ve servisler ulaşım ağlarının kesim noktalarındaki doğrusal büyük kentlerde bulunacaktır. Hem F.L. Wright hem de Le Corbusier'in önerilerinden açıkça görüldüğü gibi hızla yaygınlaşan motorlu araçlar ve gelişen karayolları, bu dönemin tasarımcılarını çok etkilemiştir.

i) Sosyalist Rejim ve Faşist Rejim Yönetimlerinin Planlama Yaklaşımları: Kent Planlamasında, İkinci Dünya Savaşı öncesindeki, dünya deneyinin genel çizgilerinin tamamlanabilmesi için, Birinci Dünya Savaşı sonrasında ve kendi ülkelerinde iktidarı elde eden iki yeni rejim, sosyalizmin Sovyetler Birliğindeki, faşizm İtalya ve Almanya'da ki uygulamalarına da kısaca değinmenin doğru olacağı düşünülmektedir. Marx maddi emeğin ve düşünsel emeğin en büyük ayrımının kent ve kır ayrımı olduğunu düşünmekteydi. Sosyalist plancılar da kent planlamasını kent ve kır arasındaki bu

antagonism(uyuşmazlık) ile temellendirmişlerdir. Kent planlaması bu ayrımı yumuşatmalı, kaldırmalıdır. Bunun için iki yönlü bir yaklaşım önerilmektedir. Birincisi sanayinin desantralize(dağıtılması) edilmesi ve bölgesel otonomilerin yaratılmasıdır. İkinci ise tarımın sanayileştirilmesidir.

Sovyetler Birliğinde 1930’larda bu düşüncüyü gerçekleştirmek üzere ülke içinde eşit bir dağılım oluşturacak şekilde sanayi merkezleri kurulacaktır. Bu merkezler 300.000 nüfuslu olarak düşünülmektedir ve tek sanayili uydu kentlerce çevrilecektir. Sovyetler Birliği politik seçimin sonucunda yeni kentler kurmaya başlayacaktır. Bu kentler devletin yapımıyla gerçekleştirileceğinden planlama ve yapım tek elde toplanmış olmakta ve kent planlamasında yeni bir aşamaya gelinmektedir. Kentin yapımı da sanayileşmektedir. Sanayileşen bir toplumun sanayisi için sanayileşmiş yöntemlerle yapılan bu kentlerde, Le Corbusier’in gerçekleştirmek istediği pek çok düşüncenin gerçekleştiği görülecektir. Sovyetler Birliği’nin bu dönemde çok sayıda yeni kent kurmasının (daha sonraki yıllarda sayıları 800’e ulaşacaktır) sağladığı uzmanlaşmanın yararları II. Dünya Savaşı içinde görülecektir. Alman ordularının Sovyetler Birliğinde ilerlemesine paralel olarak milyonlarca ton fabrika Batıdan sökülüp Doğuya taşınacak, Ural’ların doğusunda yeni kurulacak kentlere yerleştirilecektir. Sovyetler Birliği savaş içinde bu tür 300.000 nüfuslu kentleri 75 gün içinde gerçekleştirecek örgütlenme düzeyine erişecektir.

Sovyetler kentlerinin iç örgütlenmesini de üretim araçlarının toplumsallaşması ve sosyalist iş bölümüne uygun ‘‘Microrayon’’ halinde planlayacaklardır. Bu microrayonlar 6000-12000 nüfus arasında değişen kendine yeterli komşuluk üniteleridir.

Sovyet plancıları kentlerinin merkezine önemle eğileceklerdir. Merkez tüm sistemi çalıştıran, eşgüdümünü sağlayan yerdir. Bu merkezde devlet binaları, seremonial işlevleri olan meydanlar, rejimin dayanışmasını gösteren semboller, oldukça sınırlı sayıda ticaret ve turistik servisler, otel vb. yer alacaktır. Kapitalist kente göre merkezde ticaretin işlevi azalmakta, bu işlevler daha çok microrayonlara gitmektedir. Sovyetler Birliği’nin bu geniş ölçekli uygulamaları ile 1848’de koptuğunu gördüğümüz sosyalizm ile kent planlaması arasındaki bağ bir başka ortamda yeniden kurulmuş olmaktadır. Birinci Dünya Savaşı sonrasında önce İtalya’da daha sonra Almanya’da kurulan faşist rejimler kentleşmeye karşı bir tavır takınmışlardır. Bu ideolojiye göre kır sağlıklı ve

temizdir. Her ırkın saf örnekleri buradadır. Milli inançları köklüdür, nüfusu hızla artmaktadır, ülkenin siyasal gücünü sağlayacak nüfus artışının kaynağı burasıdır. Oysa, kent hastalıklıdır. Kişiler kent ortamında inançsızlaşır, bozulur, radikal hareketlere karışır. Bu vb. nedenlerle faşist rejimler kente karşı olmuşlardır. Örneğin, İtalya 1931’de çıkardığı bir yasa ile kırdan oturanların 25.000’den daha fazla nüfuslu kentlere yerleşmesini ya da göçünü yasaklamıştır.

Avrupa’da ve dünyada ki bu tür gelişmeler sadece sanayileşen ülkeleri değil sanayileşmemiş ülkeleri de etkiledi. Sanayileşme ve kentlerin gelişimi adına özellikle Avrupa da yaşanan hareketlilikten Osmanlı İmparatorluğunun etkilenmemesi imkânsızdı. Osmanlı imparatorluğu da öncelikle simgesi olan İstanbul da ve daha sonra tüm imparatorluk topraklarında imar planlama çalışmalarına girişecektir. Osmanlıda yapılacak olan bu çalışmalar daha sonrasında kurulacak olan genç Türkiye Cumhuriyetini de etkileyecektir.

2.3 19.yy. Dönemi Osmanlı İmparatorluğu’nda İmar ve Planlama Hareketleri

2.3.1 Osmanlı İmparatorluğu’nda Modernleşme Dönemi ve İmar Hareketleri

19. yüzyıla kadar Osmanlı İmparatorluğu’nun Anadolu ve daha doğudaki şehirlerinde de klasik geleneksel idari yapı sürmüştür. Osmanlı şehirlerini şehrin sakinleri değil, hükümdar adına onun memurları yönetmiş; beledi ve mülki fonksiyonlar birbirinden ayrılmamıştı.

Osmanlı şehrini yöneten amir gerçekte kadı idi. Kadı şehrin yargııcı, güvenlik işlerinin gerçek sorumlusu, vakıfların deneticisi, kentin mali otoritesi ve beledi hizmet görevlisiydi.

Şehirlerde yapılacak yapıların biçimlenmesinde 1883 tarihli Ebniye Kanunu’na kadar, 1725, 1762, 1795 tarihlerinde dönem dönem çıkarılan hükümler, daha sonra 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi ve 1864 yılında çıkarılan Turuk ve Ebniye Nizamnamesi etkili olmuştur. Bu hükümler ve nizamnamelerde yapı ve yolların boyutlarıyla alakalı, Müslüman ve Müslüman olmayanlar için ayrı ayrı uyulması gereken kurallar mevcuttu. Avrupa’da doğan ve gelişen modernite projesi, sanayi devriminin gerçekleşmesi sonrasında, evrensel bir proje olarak, 1840’lı yıllardan itibaren Osmanlı ekonomisini ve kurumsal yapısını da dönüştürmeye başlamıştır. Bu etkileme iki kanalla

olmuştur. Bunlardan ilki piyasa mekanizması içinde Osmanlı ekonomisi kapitalist ilişkilere açılması, ikincisi ise yönetici elitlerin modernite doğrultusunda reformlar yapmalarıdır. Bu gelişmeler sonucu, Osmanlı şehirlerini şehrin sakinlerinin değil, hükümdar adına onun memurlarının yönettiği; beledi ve mülki fonksiyonların birbirinden ayrıştırılmadığı, klasik Osmanlı şehir yönetimi değişmeye başlamıştır. Osmanlı toplum yapısı içinde özel alan ve kamusal farklılaşmaya başlamış, bireysel haklar ve mülkiyetin kurumsallaşması gündeme gelmiş, sınıfsal farklılaşma değişmeye yüz tutmuş, klasik Osmanlı düzeninin askeri sınıftan gelen yönetici kadrolarının yerini ücretli devlet memurlarından oluşan bir bürokrasi almıştır.

Bu gelişmelerin kent mekanların da önemli dönüşümler yaratan etkileri, 1860'lı yıllardan sonra, özellikle liman kentlerinde çok belirgin hale geldi. Klasik Osmanlı kentinde bedesten etrafındaki çarşılarından, liman çevresindeki kapanlardan ve pazarlardan oluşan eski merkezlerin yanı sıra, modern bir merkezi iş alanı oluşmaya başladı. Osmanlı ekonomisinin kapitalist ilişkiler içinde dünya ekonomisiyle eklemlenmeye başlamasıyla merkezde, bankalar, sigorta şirketleri, iş hanları oteller kuruldu. Bu yeni ilişkiler, yeni alt yapıları gerektirdi. Merkezde ya da yakınında demiryolu istasyonları, limanlar ve rıhtımlar, antrepolar, posta binaları yapıldı. Modernite projesinin etkisi altında devletin kurumsallaşması ve yeni bürokrasinin oluşmasına paralel olarak, merkezde devlet daireleri kuruldu. Böylece kent merkezi büyüdü, işlevleri çeşitlendi, modern ve geleneksel kesimler farklılaştı(Tekeli [1]).

Yaya olarak kurulan kent içi ulaşımının yerini, araba, tramvay, vapur, banliyö treni gibi toplu taşıma araçları aldı. Yeni ekonomik ilişkilerin ve yeni örgütlenme biçimi sonucunda toplumsal tabakalaşmanın değişmesi ve yeni toplumsal sınıfların oluşması, konut alanlarındaki millet esaslı farklılaşmanın yanı sıra sınıf esaslı bir farklılaşma oldu. Bir yandan kent içi ulaşımındaki gelişmeler, öte yandan kent nüfusunun artışı ve yeni bir toplumsal tabakalaşma biçiminin oluşması sonucu, kentlerin çevreye yayılması sonucu banliyöleşmeler oluşmuştur (Tekeli [1]). Ayrıca, modernleşmenin getirdiği yeni yaşam kalıpları ve kamu alanının oluşması yeni arazi kullanım tiplerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısında, bir yandan sağlık koşullarındaki bazı gelişmeler sonucunda nüfusun yavaş da olsa sürekli artış göstermeye başlaması, öte yandan İmparatorluğun küçülme süreci içinde kaybedilen topraklardan çok sayıda Müslüman nüfus göçü alması, kentlerin büyümesini ve kentlerin çevresinde göçmen

mahallelerinin oluşmasını beraberinde getirdi. Yaşanan bu değişimlerin oluşturduğu gereksinimleri, Klasik Osmanlı döneminde kadının yönlendiriciliğinde, mimarbaşı ve muhtesibin denetiminde ve vakıfların sağladığı hizmetlerle düzenlenen bir kentsel yaşam şeklinin karşılaması çok zordu. Osmanlı toplumu, 19. Yüzyılın ikinci yarısından sonra, kentsel yapısında ortaya çıkan bu dönüşümü modernitenin akılcı zihinsel çevresine uygun olarak, Avrupa ülkelerindeki kurumsal yapılara benzer kurumları geliştirerek gerçekleştirme yoluna girdi(Tekeli [1]).

2.3.2 Osmanlı İmparatorluğunda İlk Planlama Çalışmaları

Osmanlı imparatorluğu yönetimi tarafından mevcut durumları ile kentlerin yaşadıkları bu dönüşümü karşılayamayacakları anlaşılmış ve yabancılar eliyle ilk harita alma ve plan yapma girişimleri başlatılmıştır. Çalışmalar öncelikle imparatorluğun başkenti olan ve dolayısı ile yukarıda anlatılan değişimi en fazla yaşayan kent olan İstanbul üzerinde yoğunlaşmıştır. İstanbul ‘ un ilk imar planının Moltke tarafından yaptırıldığı söylenebilir. Mısır Hidivi ile Osmanlı İmparatoru arasındaki savaşlarda kurmay subaylık yapan ve 1870 ‘ de Almanya ‘ nın kaderini belirleyen Fransız Alman Savaşının genelkurmay başkanı olacak Moltke. İstanbul ‘ da bulunduğu dönemde, İstanbul ‘ un haritasını yapmıştır. Harita 1842 yılında tamamlanmıştır. Bu harita yalnız kentin var olan durumunu göstermemekte aynı zamanda da üzerinde imar kararları bulunmaktadır. 1839 tarihli bir ilmühaberde bu planda yer alan plan kararlarının bir özeti bulunduğundan Osman Nuri Bey söz etmektedir. İlmuhabere göre İstanbul‘da yeni yapılacak binaların; kagir olması, yeni yapılacak mahallelerde mutlaka geometrik kurallara önem verilmesi, bu yeni mahallelerde ahşap ev yapmak isteyen fakir fukaraya hiçbir şekilde göz yumulmaması, ebniye-i hassa müdürüne bir görev olarak veriliyordu. Bu ilmühaberde yapılacak yollar dört kademeye ayrılmıştı. 20, 15, 12, 10 zira(arşın,0.757m) genişlikte yollar yapılacaktır. Hiçbir çıkmaz yol yaptırılmayacaktır. Olanaklı olan yerlerde meydan bırakılacaktır. Plan tedbirlerinin altındaki esas kaygının kentin yangınlarla sık sık tahrip olmasına engel olmak olduğu görülmektedir. Aynı zamanda bu yolla kentteki sağlık koşullarının daha iyileşeceği beklenmektedir. İlmühaberde ayrıca açılacak ana yolların güzergahları gösterilmiştir. Bu yollar üzerinde yapılacak binaların yüksekliği 20 zira dan ve 3 kattan fazla olmayacaktır.

Beyazıt Camii'ni, Mimar Mehmet Ağa'nın Sultan Ahmet Camii'ni, Mimar Davut ve Mimar'ın Kasımlar Yeni Camii'ni Sultan Selim Camii'ni ve nihayet Laleli ve Nuriosmaniye Camilerini esas tutarak, bütün İstanbul'un yolları bu yüksek mabetlere doğru geliyor, camiler ise geniş meydanlar ortasında kalıyordu. Muhtelif mahalleler arasında parklar ve bahçeler yapılıyor, bütün çeşmeler ve sebiller, türbeler ve medreselerin de etrafı açılıyordu. Avrupa treni İstanbul'a bu plana göre geliyordu. İstanbul'un en büyük garı Yedikule ' de bulunan " Kazlı Çeşme'de yapılıyordu. İstanbul surlarının Yedikule'deki Yıldızlı Kapısı, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'a girdiği kapı farz edilerek, yıldızlı kapının bulunduğu yere büyük bir takı zafer şeklinde bir kapı planı yapılmıştı. Avrupa treni bu muazzam kapı önünde duruyor tren şehre girmiyordu. Şehirde atlı tramvay işletiliyordu" (Şapolyo[10]).

Osmanlı imparatorluğunda, Avrupa'da 1848 sonrasında gelişen kent planlaması yaklaşımlarının önceki dönemin akımlarına göre çok daha etkili olduğu görülmektedir. Bu etki daha çok Paris'te Haussmann'ın uygulamalarına özenme biçiminde ortaya çıkmaktadır. Bu etkilenmenin doğuşunda kırım savaşının da etkisi olduğu düşünülmektedir. Savaş sırasında müttefik orduların karargâhı olan İstanbul' un alt yapısının modern bir kentin gereksinimlerini karşılamakta yetersiz olduğu görülmüştür. Bununla birlikte İngiliz, Fransız, İtalyan subaylarıyla yakın ilişkiler içinde olan Osmanlı yöneticileri onlardan da etkilenererek kenti imar etmek için yönetsel düzenlemeler yapmaya karar verdiler.

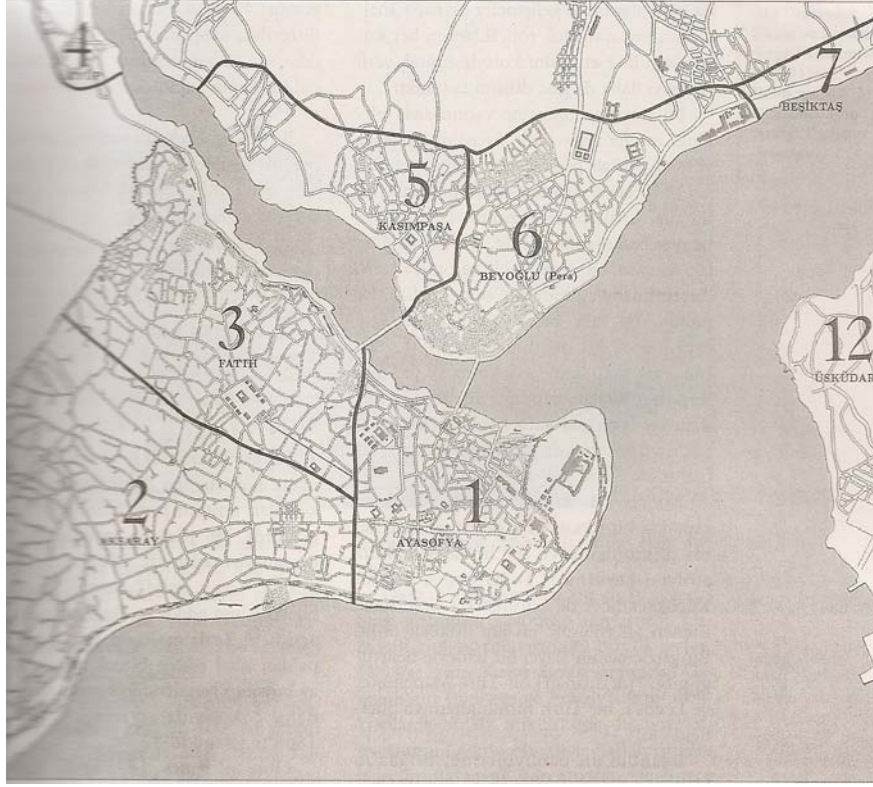
Bu etkilerle, İstanbul'u imar etmek yollarını, sokaklarını genişletmek, kentin temizlik işlerini yürütmek, esnafı tüccarları denetlemek gibi görevlerle 1854 yılında İstanbul Şehremaneti (belediyesi) kuruldu. İstanbul da Şehremaneti kent planlaması ve yönetimiyle ilgili yeterli birikimin olmadığı bir ortamda kendisinden beklenen atılımları gösteremedi. Ve " Teba-ı Devlet-i Aliyye-i Osmaniye' den bazı zevat ile Der saadette familyasıyla mukip olup, yerli ahaliden addedilen bazı teba-ı ecnebiyyeden vukuf ve malumat erbabı olanlardan mürekkep bir İntizam-ı Şehir Komisyonu teşkiline" karar verildi (Ergin[11]). Kentin imarı Kozmopolit Osmanlı Burjuvazisinin yönetimine bırakılıyordu. Böyle bir komisyonun kendisi belde yönetimini doğrudan yapması beklenemezdi. Komisyon yeni bir örgüt modeli önerdi. Bu modele göre İstanbul 14 belediye dairesine ayrılacaktır. Beyoğlu ve Galata bu bölünmede 6. Belediye dairesini oluşturmaktaydı. 1857 yılında yayınlanan resmi bir tebliğle tüm belediye dairelerinin

kurulmasına olanak görülmediğinden, uygulamaya 6. Daire-i Belediyenin kurulmasıyla başlanacağı bildiriliyordu. Kaynakları kıt olan bu kentte burjuvazi kaynakları belirli bir noktada toplayarak kendi yaşam çevresini geliştirmeyi, Avrupa kentlerine benzetmeyi amaçlıyordu. 6. Daire Belediye ile kurulmaya başlanan belediyeler önce gelişmiş liman kentlerine 1877 den sonra da tüm imparatorluğu yaygınlaştıracaktı.

1864 yılında, “1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi” kaldırılarak yerine “Turuk ve Ebniye Nizamnamesi” çıkartıldı. Bu Nizamname “1848 Nizamnamesi” gibi sadece İstanbul’ da değil, tüm imparatorlukta uygulanacaktı. Harita yapımı, kamulaştırma, parselleme, yol genişlikleri ve bina yüksekliklerine ilişkin hükümler getirilmiştir. Bu planı görmüş ve incelemiş olan Osman Nuri Bey şöyle anlatmaktadır:

“Harita üzerine herkesin yangından evvelki yeri ile yeni gösterilen yeri tespit olunmuştur. Camilere, türbelere ve abidelere ilişilmemiştir. Fakat kalan arsalardan yüzde yirmi beşi yolu genişletmek için parasız olarak alınmış, yolların genişliği 25 ile 6 arşın arasında kabul ve tatbik olunmuştur. O zaman açılan en geniş yol Divan Yoludur. Tahta yapıya katiyen izin verilmemiş, kagir yapı yaptırılması mecburi tutulmuş ve bunda ısrar edilmiştir. İnşaatın ucuza mal olması için yapı malzemesinden alınan vergiler kaldırılmış nakliye masrafları indirilmiş, kireç ve taş malzemesi çoğaltılmış, yapı yaptıranlardan inşaat vergisi kaldırılmış ne türlü kolaylık gösterilmesi lazımsa hepsi yapılmış. Açılan sokakların ortalarına şose, yaya kaldırımlarına büyük müstakil taşlarla kaldırım döşenmiştir. Mahalle aralarındaki küçük sokaklara Arnavut kaldırımı yaptırılmıştır. Hatta yeni açılan caddelerle sokakların lağımları bile ihmal edilmemiştir. Denize kadar geniş, muntazam tonoz lağımlar yaptırılmıştır“(Ergin[11]).

Turuk Nizamnamesi uygulamaları 1. Meşrutiyetinin ilanı ile kabul edilen “1877 tarihli Vilayet Belediye Kanunu” ile tüm imparatorlukta yaygınlaştırılacaktır. Yeni Vilayet Belediye Kanunu ile belediyelere, imar işlerinin düzen altına alınması, yol, kaldırım, lağım gibi tesislerinin bakım ve yapımı, şehrin düzenlemesi için istimlak yapması, su işlerinin çözümlenmesi, aydınlık ve temizlik işlerinin görülmesi v.b. görevler veriliyordu. 1882 tarihli Ebniye Kanunu Osmanlıların ilk kanunudur. Bu kanunla 1864 tarihlerinde Ebniye ve Turuk nizamnamesi yürürlükten kaldırılmış ve oldukça kapsamlı hükümler getirilmiştir. Bu kanuna göre belediyeler; açacakları sokakları, yolları, çevrelerinin haritalarının yaptırılması görevi ile yükümlendiriliyordu.



Şekil 2.11 İstanbul'un belediyelere ayrılmış haritası(1857) Emirgan 8., Büyükdere 9., Beykoz 10., Beylerbeyi 11. Ve Kadıköy13.belediyeler haritada gösterilmemiştir.[9]



Şekil 2.12 6. Daire-i Belediye Sarayı [9]

Bu kanuna göre belediyeler; açacakları sokakları, yolları, çevrelerinin haritalarının yaptırılması görevi ile yükümlendiriliyordu. Genişletilecek yollarda üzerinde bina bulunmayan arsalarda gerekli toprakların yolun iki tarafındaki arsalardan yarı yarıya bedelsiz alınması esası getirilmişti. Ayrıca başka bir madde de İstanbul da ham arazi ya da bostan gibi yerleri imara açmak isteyenlerin, bu arazide bir okul, bir karakol yerini bedelsiz olarak belediyeye vermesi zorunluluğu getiriliyor ve böyle alanların imara

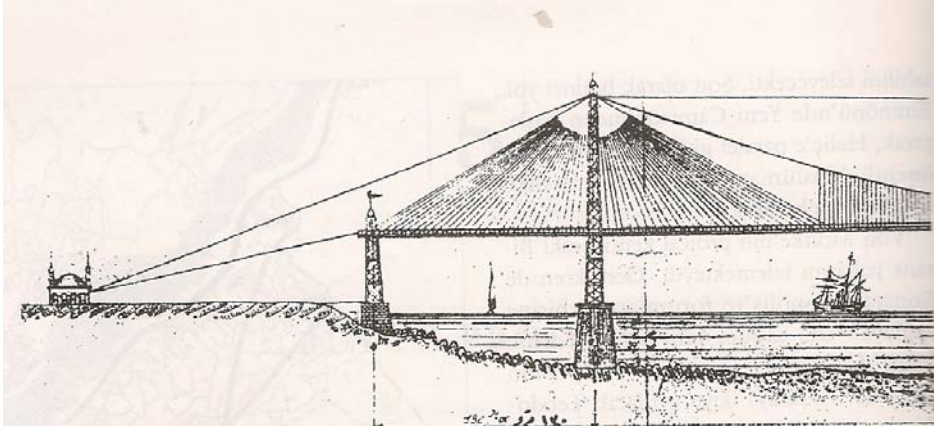
açılması Sultanın iznine bağlanıyordu. Ebniye kanununun bir başka maddesinde ise çıkmaz sokakların yapılmaması, yol genişliklerinin 5 sınıfa ayrılması, yapıların yüksekliği, binalarda yapılabilecek çıkmaların nitelikleri, yangına karşı alınacak önlemler getirilmiştir. Yol, sınıf ve genişliklerin tayini Belediye Meclisleri kararına bırakılmıştır. Bu da Ebniye Kanununun üzerinde durulması gereken ilginç hükümlerinden biridir. Yolların genişliği, kanuna göre yapılacak binaların yüksekliğini belirleyen temel karardır. Bu karara göre arsa değerleri oluşmaktadır. İşte bu karar siyasal bir organ olan Belediye Meclisi' ne bırakılmıştır.

1882 Tarihli Ebniye Kanunu ne kadar uygulanmış ve kentlerin gelişimini nasıl yönlendirmiştir, bu konuda ayrıntılı bir değerlendirme yapma olanağı yoktur. Ancak bu kanun belirli uygulama alanları olduğu bilinmektedir. Örneğin 19 yy. sonunda kentlerde kurulan grid örüntülü yol ağına sahip Göçmen Mahallelerini, yeni açılan yolların çevresini ve yangın yerlerinde yapılan düzenlemeleri bu kanunun biçimlendirdiği söylenebilir (Aktüre [12]).

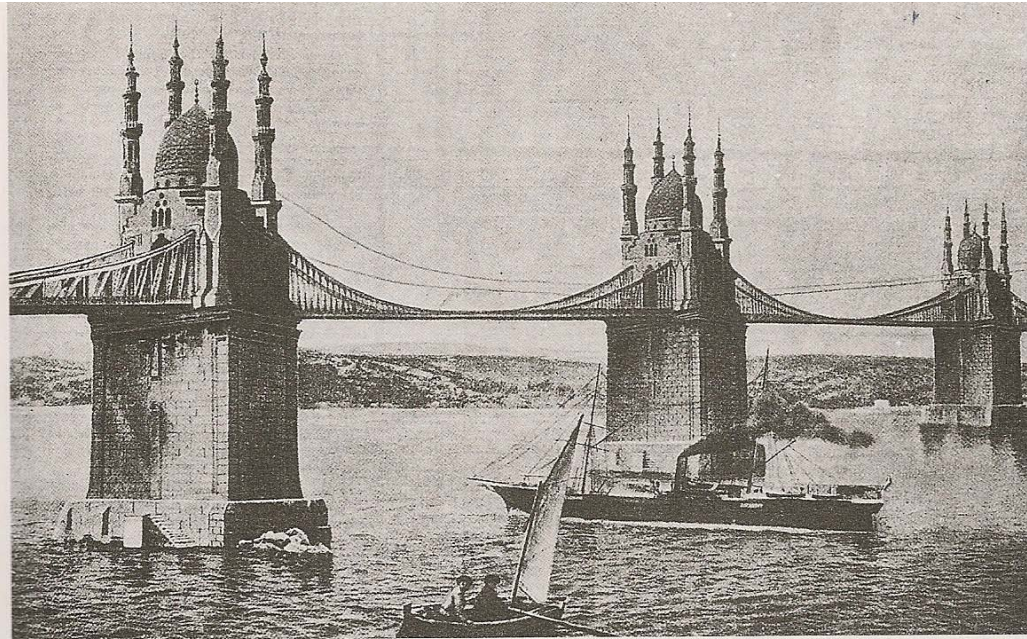
II. Abdülhamit, Avrupa'da İstanbul' un imar görmemiş durumunu eleştiren yazılar çıkması üzerine, İstanbul' un imarı için Fransız plancılara plan yaptırmıştır. Fransız mühendis Arnodin İstanbul için bir çevre yolu projesi düzenlemiştir. Biri Sarayburnu ve Üsküdar'ı diğeri Rumelihisarı ve Kandilli' yi bağlayan İstanbul Boğazı üzerinde iki ihtişamlı köprü önerisi hazırlamıştır. Arnodin' in önerilerinin mimari açıdan doğruluğu tartışılır olsa da İstanbul için bir ilktir. Belki fikirlerinin yeniliğinden, ya da daha büyük ihtimalle ekonomik nedenlerle, Arnodin' in projelerine çok olumlu bakılmadı. Projelerin uygulanması için herhangi bir girişimde bulunulmadı (Mutluçağ [13]).



Şekil 2.13 Arnodin'in çevre yolu önerisi [9]

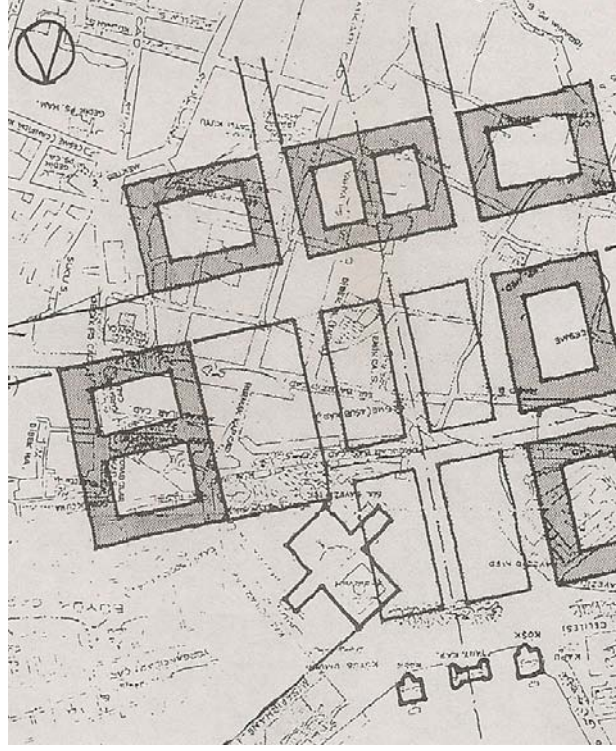


Şekil 2.14 - Arnodin'in köprü önerisi [9]



Şekil 2.15 Arnodin'in köprü önerisi [9]

Fransız plancılarla çalışmaya Bouvard' la devam edildi. Bouvard' dan İstanbul için bir Nazım İmar Planı hazırlaması istendi. Paris'teki yükümlülükleri nedeni ile İstanbul'a gelemeyen Fransız plancı İstanbul'un büyük boy resimleri üzerinden çalışmalar hazırladı. Boulevard' ın avan projesi İstanbul için yeni bir imaj öneriyordu. Düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkarılması ve temaşa gibi "Güzel Kent" akımının etkisinde uygulamalarla çalışmalarını hazırladı. Fakat Bouvard seçtiği dört bölge (At Meydanı, Beyazıt Meydanı, Galata Köprüsü ve Yeni Camii Meydanı) üzerinde çalışırken kent tasarımının bazı temel ilkelerini göz ardı etti. Belli başlı bir nazım planı olmadığı için çizimleri izlenimci eskizlerden öteye geçememiş yeniden düzenlenecek mekânlar arasında bağlantılar belirlenmemişti. Kentin karmaşık topografyası tamamen göz ardı

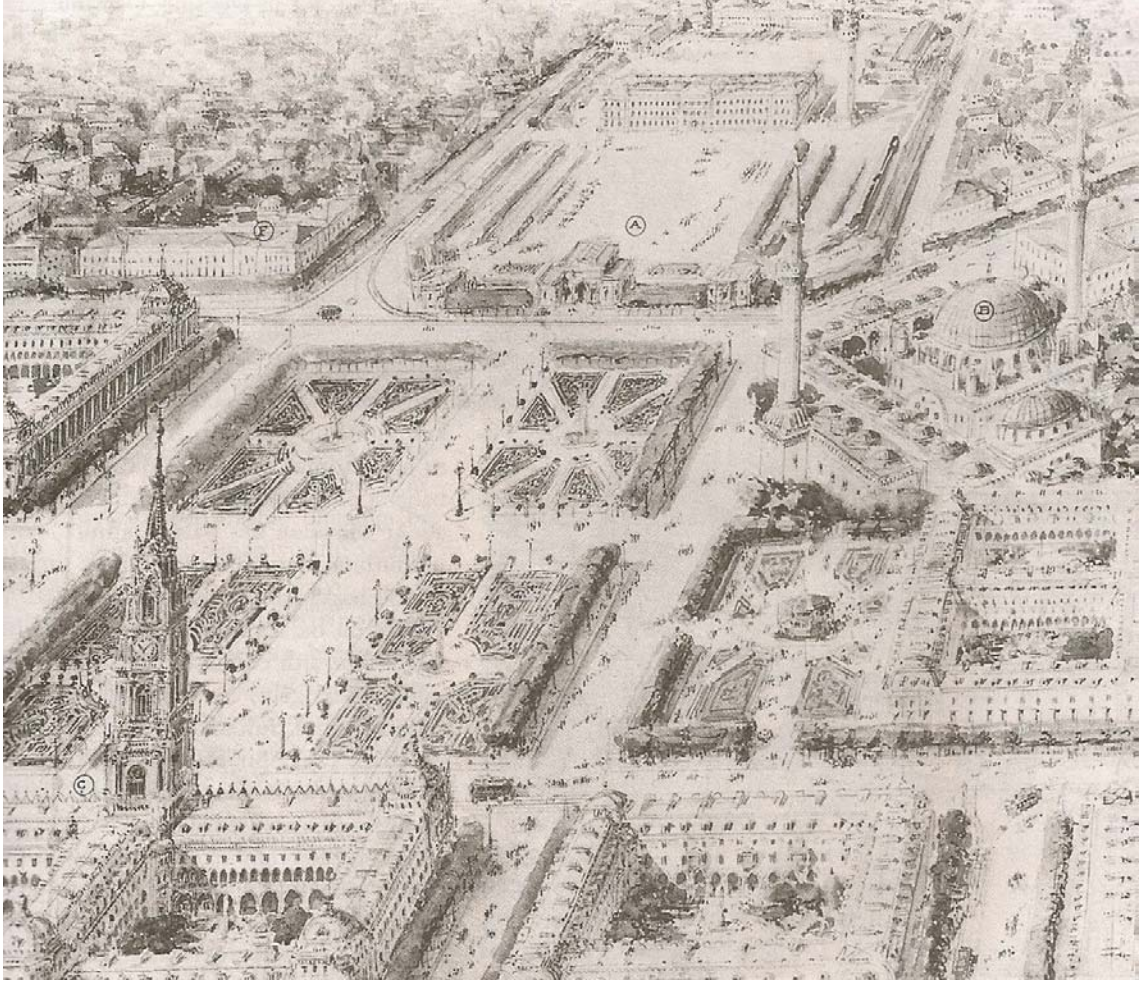


Şekil 2.16 Boulevard'ın Beyazıt Meydanı önerisi [9]

edilmiş ve kendine özgü yaşam dokusu hiçbir şekilde dikkate alınmamıştı(Çelik [9]). Bu denli soyut kalmasına rağmen Bouvard'ın avan projesi Osmanlı yüksek bürokrasisi tarafından alkışlandı ve gerçekleşmesi için ödenek ayrılmasına dair irade-i seniyye çıktı (Ergin 1938). Ancak, İmparatorluk bu nitelikte bir planı uygulayacak kaynaklara sahip değildi. Bunun da ötesinde kenti görmeden hazırlanan böyle bir planın uygulanamayacağı açıktı ve sonuçta bu plan uygulanmadı.

1908 devriminden sonra Buvard'ın yine İstanbul'a çağrıldığı anlaşılmaktadır. Bu kez İstanbul'a gelmiş ve araştırmalar yaparak bir rapor hazırlamıştır. Bu raporda bir kentin haritası olmadıkça plan yapılamayacağını, her şey den önce harita alınması için girişimlerde bulunulması gerektiğini söylemiştir. Böylece Buvard kendisinin yaptığı ilk çalışmanın yüzeyselliğini de kabul etmiş olmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemleri içinde yapılan imar planlama çalışmalarını kısaca değerlendirmek gerekirse, bu çalışmalar daha çok harita mühendisliğinin gelişmesine yardımcı olmuştur. Çıkarılan nizamname ve kanunlarla belediyelere planlama konusunda yetkiler verilmiştir. Planlama ve imar çalışmaları oldukça rastgele seçilen yabancı plancılar elinde yapılan sistemsiz ve yüzeysel çalışmalar şeklinde kalmıştır denilebilir. Yapılan çalışmaların yüzeysel



Şekil 2.17 Boulevard'ın Beyazıt Meydanı önerisi perspektif [9]

kalıp hayata geçirilememesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun maddi açıdan yetersiz kalışının yanında I. Dünya Savaşının etkisi de oldukça fazladır.

Savaştan sonra Osmanlı İmparatorluğundan yeni Türkiye Cumhuriyetine miras olarak; kurulması gerekli olan bir devlet ve bu devletin yönetimini sürdüreceği, planlanması gerekli olan bir ülke kalmıştır. Sonraki bölümlerde genç Türkiye Cumhuriyetinin geçirdiği imar ve planlama süreci incelenecektir.

BÖLÜM 3

CUMHURİYET DÖNEMİ İMAR YASA VE YÖNETMELİKLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ

Kurtuluş Savaşından çıkan bir ülkeyi devralan cumhuriyet yönetimi bir çok güçlükle karşı karşıya kalacaktır. Bunların en önemlilerinden biri de ülkeyi yeniden inşa etmek ve bunun içinde savaş sonrası yıkılan kentlerin yeniden düzenlenmesi problemidir. Oluşturulacak olan sağlıklı, çağdaş ve yaşanabilir kentler yeni cumhuriyet rejiminin başarısını simgeleyecektir.

Bu konudaki araştırmalar sunulurken alt başlıkları oluşturan alt ve üst tarih sınırları cumhuriyet dönemi boyunca düzenlenen imar kanunlarına göre belirlenmiştir.

3.1 1923 – 1956 Arası Dönem

Ulusal Kurtuluş Savaşı veren Türkiye'nin en önemli kent planlaması sorunu kuşkusuz yeni Başkent Ankara'nın kurulmasıydı. Ama savaştan çıkan Türkiye'nin acil olarak çözmesi gereken daha başka kent planlaması sorunları da vardı. Bunlardan en önemlisi, Kurtuluş Savaşı sonrası, büyük yangınlarla yakılan çok sayıdaki Batı Anadolu kentinin yeniden planlamasıydı. Ayrıca gerek Birinci Dünya Savaşı içinde, gerek Kurtuluş Savaşı içinde ve barış antlaşması sonucunda, Müslüman olmayan nüfusun büyük ölçüde Anadolu'yu terk etmek zorunda kaldığı yerlere Anadolu dışından gelen Müslüman Türklerin yerleştirilmesi gerekiyordu. Bu kentlerin yapısında da etkileri görülen önemli bir olaydı. Büyük nüfus hareketleri sonucu İstanbul gibi kentler nüfus kaybetmişlerdi. Büyüyen değil küçülen bir kentin sorunları ile karşı karşıyaydı. Nüfusu 1 milyon iki yüz bin düzeyinden yediyüz bin düzeyine inmişti. Cumhuriyet döneminde planlama ve imar

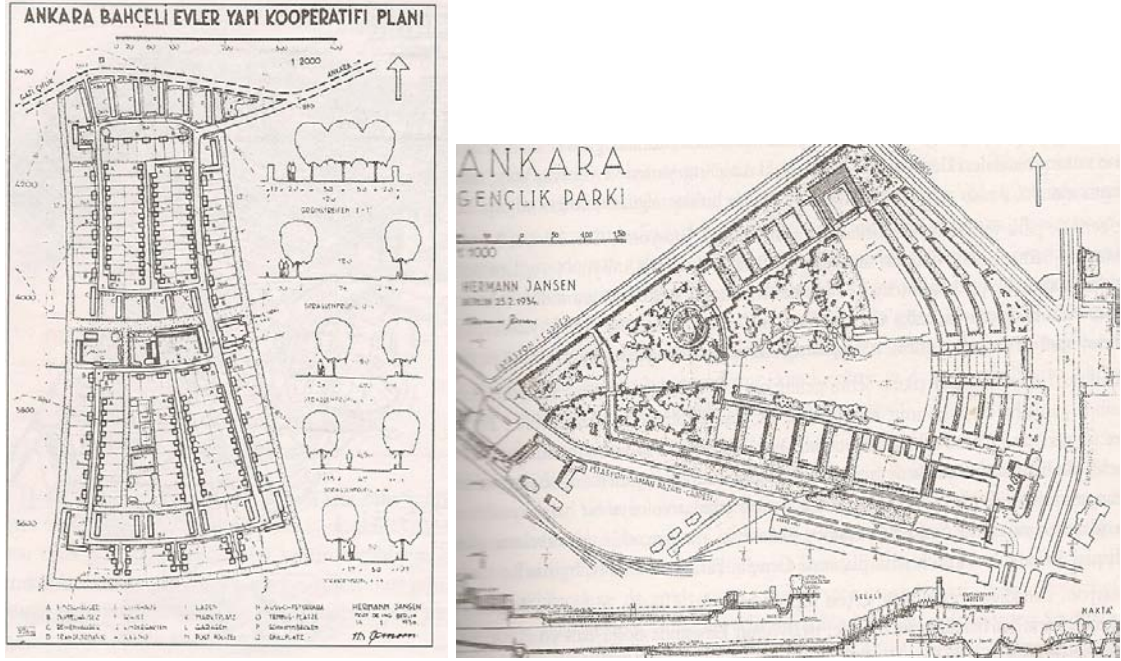
açısından ilk ele alınan sorun Batıdaki yanan kentlerin planlarının yapılmasıydı. Bu alanlarda Türk haritacılar tarafından Osmanlı döneminde yangın yerleri için geliştiğini gördüğümüz planlama yaklaşımı uygulanmıştır. Hazırlanan bu planlarda mevcut yollar genişletilmiş, arsa sınırları korunmaya çalışılmıştır. Bu da inşaat için elverişsiz, sağlıklı yapılaşmalara neden olacak şekilde küçülen arsaların oluşmasına yol açmıştır. İzmir'in yangın yerinin planı ise belediyesince sadece harita mühendislerine bırakılmamış, Fransız plancıları H. Prost ve Rene Danger' e verilmiştir.

Savaş sonrası yangın alanlarında daha önceki dönemde görülmeyen önemli bir yeni özellik vardı. Bu özellik yangın alanlarının sahiplerinin Anadolu'yu terk etmiş olmasıydı. Bu durumda yeni düzenlemeler yapılmak için mülkiyet sorununun çözülmesi daha da zorlaşacaktı. Bu nedenle 1925 yılında 1882 tarihli Ebniye Kanununun bazı maddelerini değiştiren 642 kanun çıkarıldı. Bu yasa ile 150'den fazla binanın yandığı alanlarda belediyelere önemli düzenleme yetkileri verildi. Bu alanlarda belediyeler yeni planlar hazırlatacaklardı. Böyle büyük yangın alanları tarla olarak sayılacaktı. Bu alanda arsası bulunanların arsasının değerini kurulan bir komisyon belirleyecekti. Bu belirlenen değer karşılığı bono olarak arsa sahiplerine verilecekti. Hazırlanan yeni plana göre arsalar açık artırmaya çıkarılarak satılacaktı. Bono sahipleri arsaların yeni değerini ödemekle bonolarını kullanabileceklerdi. Başka hiçbir önceliğe sahip değillerdi. Böylece Kurtuluş Savaşında yanan kentlerdeki mülkiyet sorunları da çözülmüş oluyordu.

1927 yılına ulaşıldığında Ankara sorununa yerel yönetim düzeyinde ve parçacı kararlarla yaklaşıldığında yeterli bir çözüm bulunamayacağı anlaşıldı. Bir yandan nüfusu hızla artan kentin sorunu çözülüyor, bir yandan da yaratılmak istenen ulusal kültürü yansıtan ya da yaşam biçimlerini simgeleyecek modern kent yapısı yükselmüyordu. Bunun için yeni örgütlenme yolları aranmaya başlandı ve plan yapmanın gereği kavranıldı. Kent planının yaptırılması konusunda yeni arayışlara girildi ve 1928 yılında "Ankara Şehri İmar Müdürlüğü" kuruldu.

Bu müdürlük, planlama ve uygulama yetkileriyle donatılmıştı. "Şehremanetine" değil, "Dahiliye Vekaletine" bağlıydı. Bu müdürlük Ankara İmar Planını ve 5 Yıllık İmar Programını hazırlayarak, bakanlar kuruluna sundu. Bu süreçte Ankara'nın planlanması için uluslar arası üç plancı arasında yarışma açıldı ve bu yarışmayı Herman Jansen

kazandı. Ankaranın planı hem cumhuriyetin çağdaşlık konusundaki amaçlarını gerçekleştirmek hem de nüfusu hızla büyüyen bir kentin sorunlarını çözmek



Şekil 3.1 H. Jansen'in Bahçelievler projesi [14]

Şekil 3.2 H. Jansen'in Gençlik Parkı projesi [15]

zorundaydı. İstenilen sonuçlara ulaşılamayacağı kısa sürede belli oldu. Türkiye; spekülative bir arsa piyasasının olduğu hızla büyüyen bir kentte, plan uygulamanın zorluklarını ilk kez Ankara örneği üzerinden görmüş oldu (Tekeli [14]).

5 yıllık bir deneyden sonra yerel yönetim eliyle çözülemeyen sorun, hükümete bağlı güçlü bir planlama örgütünün kurulmasını ve plan yaptırılmasını gerekli kılmıştır.

Bu dönemde Türkiye'nin kent planlamasına ilişkin kurumsal yapısında önemli bir dönüşüm gözlenmiştir. Cumhuriyet, İstanbul Şehremaneti çerçevesinde gelişen çalışmalar ve özellikle de Ankara'da giriştiği kent planlaması ve kent yönetimi deneyimlerinden elde ettiği birikimle 1930'lu yıllar içinde kent planlamasını kararlı bir tutumla kurumsallaştırmaya girişmiştir ve 1933 tarihinde **2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu kabul edilmiştir.**

Bu güdülerle kent planlamasının ve yönetiminin yeniden şekillendirilmesine giren cumhuriyet yöneticileri 1930-1936 yılları arasında birbiri ardına çıkan yasalarla bu kurumsal düzenlemeyi gerçekleştirmişlerdir. Bu yasalar dizisinin ilki "1580 sayılı

Belediyeler Kanunu” olmuştur. Bu yasalarla belediyelerin kent planlarını hazırlatması zorunluluk haline getirilmiştir. Ayrıca mimarlık ve mühendislik mesleği için çıkartılan bir yasayla da kentlerde bina yapma yetkisi yalnızca diplomalı meslek adamlarına verilmiştir. Böylece mimarlık eğitiminin önemi artmış, mimarların, kent oluşumundaki yeri iyice önem kazanmıştır.

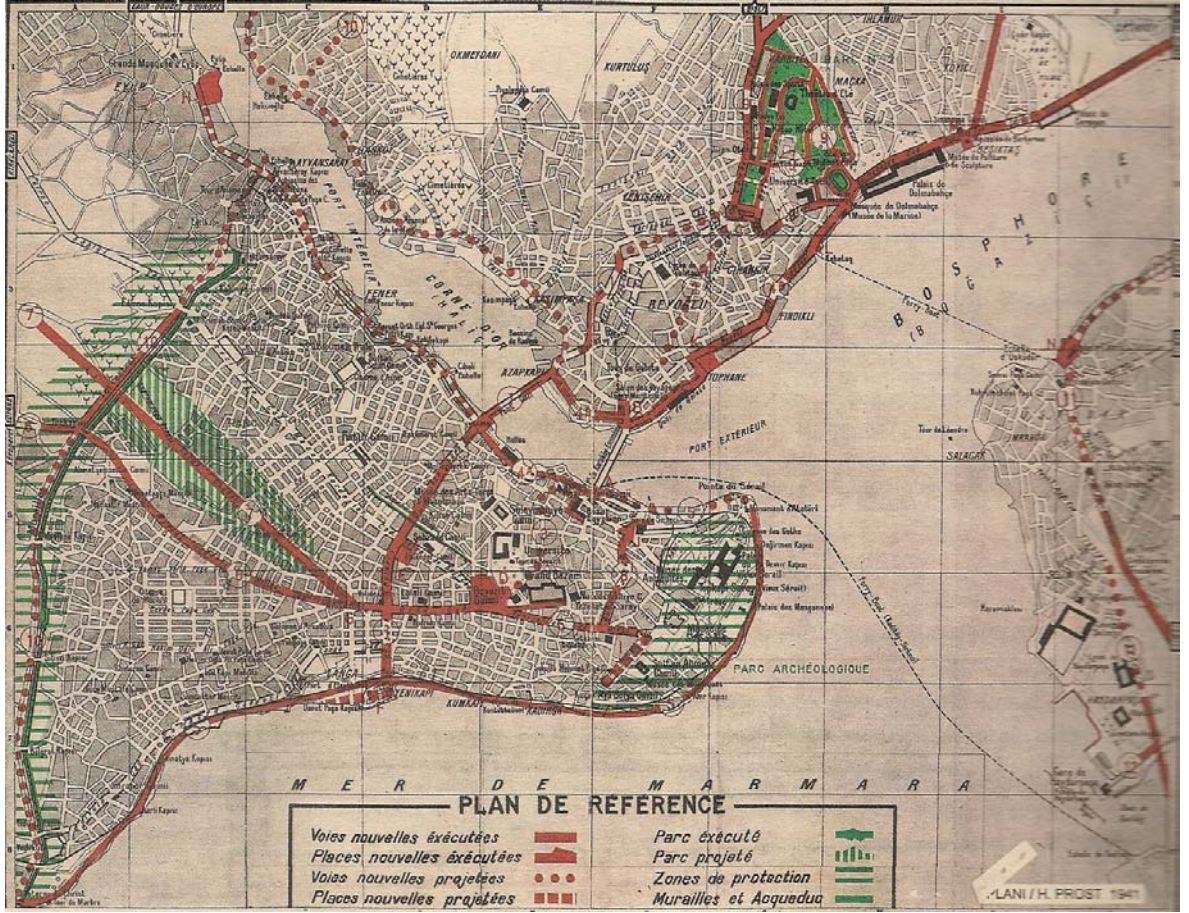
Türkiye’nin içinde bulunduğu koşullarda belediyelerin bu planları hazırlatma olanağı yoktu. Uygulamanın verdiği sonuçlar, plan elde etmek için daha radikal önlemler almaya itti. 7 Haziran 1935 tarihinde belediyeler kanununa ek olarak çıkartılan 2763 sayılı kanun planlamanın yapılmasını sağlamak için “Belediye İmar Heyeti” gibi merkezi yeni bir kurum oluşturdu. Böylece belediyelerin imar planlarının hazırlanması konusunda ki yetersizlikleri ortaya çıkmış oluyordu.. Bu yasaya göre İçişleri Bakanlığı 10.000’ den fazla nüfuslu yerlerin imar planları, içme suları, spor alanları ve lağım işlerini yaptırmakla görevlendirildi.

Bu işleri yaptırmak için “Dahiliye Vekilinin Reisliği altında Nafi’a, İktisat, Sıhhat ve İhtimai Mukavemet Vekaletleri temsilci ile Dahiliye Müsteşarı, Mahalli İdareler ve Belediyeler Bankası Umum Müdürlükleri ve Ankara İmar Müdürlüklerinden kurulu bir “Belediye İmar Heyeti” oluşturulmuştur. Böylece Ankara imar planlamasında elde edilen deney tüm ülkeye yaygınlaşma olanağı bulmuştur.

İçişleri Bakanlığı’nın çerçevesi içindeki “Belediyeler İmar Heyeti’nin Türkiye’nin bu konudaki tüm gereksinmesini karşılamaktan uzak olması 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı’nın yapı işleri çerçevesinde bir şehircilik bürosunun gelişmesine neden olmuştur. Bu büronun görevi Anadolu’da sanayileşen alanlarda ve demir yolu istasyonlarının çevresinde oluşan kentsel gelişmeyi denetim altına almak, bu kentler için planlar hazırlamaktı. Ama bu büro zamanla güçlenmiş “Belediyeler İmar Heyeti” ile yarışır hale gelmiştir. Bunun sonucunda, “30 Mayıs 1939 tarihinde 3611 sayılı “Nafa Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine dair kanun” çıkartılmıştır. Bu yasa ile İçişleri Bakanlığı’nın kent planlamasına ilişkin teknik görevleri, Nafi’a Vekâletine (Bayındırlık Bakanlığı) geçmiştir. Böylece Türkiye’nin merkezi yönetimi içinde kent planlaması ve yönetime ilişkin denetleme işleri bakanlık arasında dağıtılmış oldu.

Jansen planının belirli ölçülerde istenilenlere cevap vermesi, İstanbul planı için de benzer bir yola gidilmesine neden oldu. 1932 – 1933 yıllarında çeşitli planlama

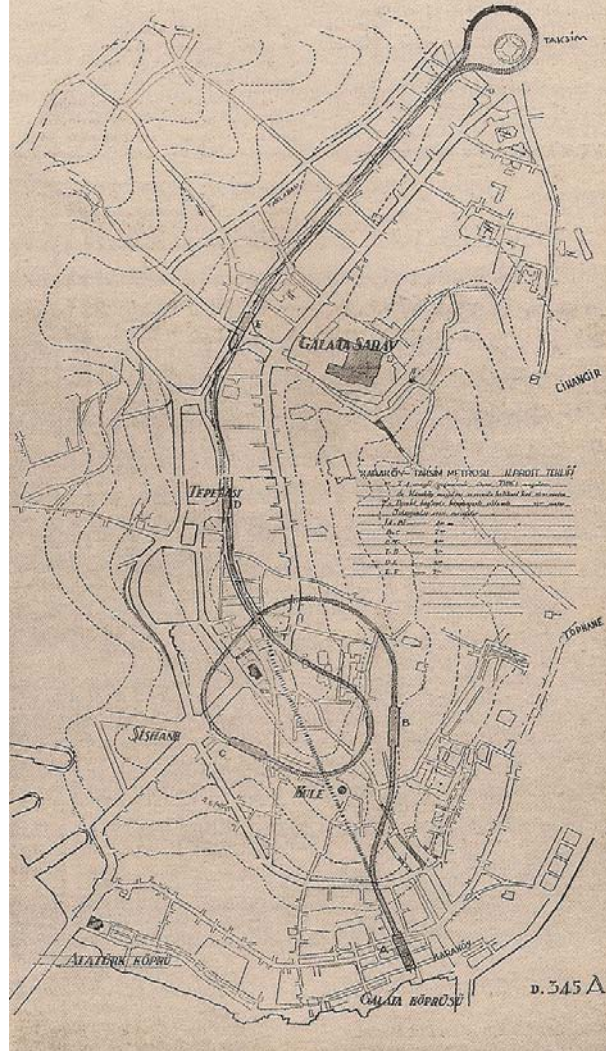
çalışmalarıyla tanınan Avrupalı dört planıcı (Agache, Elgöztz, Lamberte, Prost) çağrılarak sınırlı bir yarışma düzenlendi. Prost'un yoğunluğu nedeniyle katılamadığı yarışma diğer üç planıcı arasında yapıldı. Plancılar İstanbul için liman sorununa yaklaşımları, kent içi bölgeleme, demir yolları ve istasyonlarının çözümü, serbest alanlar, eski eserler ve imar nizamları açısından hazırladıkları raporları jüriye sundular. Sonuçta Elgöztz'ün planı jüri tarafından seçildi ancak Elgöztz'ün bu planları gerçekleştiremeyeceği düşünüldüğünden 1935 yılında Martin Wagner İstanbul planını hazırlaması için davet edildi. Martin Wagner bir yıl süreyle İstanbul'un iç ve dış ulaşım sistemi ile alakalı çalışmalar yaptı. Türkiye'deki kent planlama pratiğinin Wagner' in çalışmalarından faydalanabilecek düzeyde olmadığı düşüncelerinin oluşması üzerine 1936 yılında Henri Prost İstanbul'un planlarını hazırlaması için çağrıldı. Prost 1936 – 1951 yılları arasında İstanbul'un planlanması çalışmalarını yürütmüştür.



Şekil 3,3 H.Prost'un İstanbul'un ulaşım planı. [16]

Prost'un İstanbul'un yol ağı için önemli önerileri olmuştur. Şehri otomobil yollarıyla şebekelendirmiş ve bu şebekeleşmeyi, sağlıklı parselleşmeye ve yapılaşmaya neden

olacak şekilde arsaların ortaya çıkacağını düşündüğü için mevcut yolları genişleterek yapmak istememiştir. Yolları şehrin topografyasından da faydalanarak tüneller, viyadükler, köprülerle birleştirmeyi düşünmüştür. Prost'un planı Dr. Lütfi Kırdar vali ve Belediye Başkanı olduğu dönemde uygulatılmaya çalışılmıştır.



Şekil3.4 H. Prost'un Taksim Karaköy Metro projesi önerisi[16]

1933 yılında Yapı Yollar Kanunu çıkmasıyla Türkiye’de çok sayıda plan yaptırılmaya başlanmış olması bu çalışmaların bir düzen altına alınması gereksinmesini doğurmuştu. 13.3.1936 gün ve Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Meclisinin 29 sayılı kararıyla“ Şehir ve Kasabaların Halihazır haritalarının alınmasına ait şartname ve umumi talimatname” yapıldı.

Böylece kent planlarının yapımı belirli bir disipline alınıyordu. Başka bir deyişle katılaşıyor, belki de sonuçları bugüne kadar ulaşan kent planlaması alışkanlıklarının kaynağı oluyordu.

Şehir imar planlarının tanzimi işlerine ilişkin talimatnamenin ilginç bir özelliği yukarıda anlatılan eğilimin paralelinde olarak, kent planlarının elde edilmesine esas süreci yarışma diye kabul etmektedir. Gelirler 50.000 TL'den az olan belediyeler, Nafi'a Vekâletinin muaffakatiyle bir uzmana anlaşma yoluyla iş verebileceklerdir. Bu talimatname, ayrıca plan yapılacak her kentte bir imar komisyonu toplanmasını ve bir rapor hazırlanmasını öngörmektedir. Bu rapor hazırlandıktan sonra kent planı yarışması açılacaktır.

Talimatname, Yapı ve Yollar Kanununun bazı katı hükümlerine esneklik getirmiştir. Yayınlandığı tarihte batıda yapılmakta olan planlama biçiminden çok uzak değildir. "Pratik Kent" döneminin planlama anlayışını yansıtmaktadır, denilebilir.

Belediyelerin İmar Planı yapım işlerini yürütememesinin görülmeye başlanması nedeniyle bu görev merkezi yönetime doğru kaymaya başlamıştır. Böylece planların belediyelerce yapılması ve yaptırılması ilkesi ise başarıya ulaşamamıştır.



Şekil 3.5 İki imar kanununu özelliklerini taşıyan iki binaya ait bir resim [17]

3.2 1956 – 1984 Arası Dönem

Batı’da gelişmesini gördüğümüz planlama faaliyetlerinin kent düzeyinden kent üstü mekanlara taşınması ve imar Bakanlıklarının gelişmesini Türkiye’de bu dönemde görüyoruz. Bu bakımdan Türkiye batıdaki planlama ve imar hareketlerini yaklaşık onbeş – yirmi yıl geriden takip etmektedir.

Bu süreçte II. Dünya Savaşı’ nın etkileri çok fazladır. Savaş tüm dünyayı olduğu gibi Türkiye’yi de etkiledi ve ülkemiz çok hızlı bir kentleşme sürecine girdi. Artık sadece Ankara ve İstanbul’da değil tüm kentlerde nüfus hızla artıyordu. Kentleşme ve imar planlarının hazırlanması sürecinde zaten sorunlar yaşayan Türkiye’de bu değişim karşısında yeni gelişmelere ihtiyaç duyuldu. Bu dönemde ilk gelişme **6785 sayılı imar kanununu** çıkışı olmuştur. Daha sonra aynı yıl içinde **İmar ve İskân Bakanlığı** kurulmuştur. 1960 yılı siyasi darbesiyle yürürlüğe giren 1961 Anayasası demokrasinin ve devletin niteliğinde önemli değişikliklere yol açmıştır. Anayasa, refah devletinin ülke kaynaklarının akılcı kullanımı yoluyla gerçekleştirilmesi için planlı kalkınma ilkesini getirmiş ve **Devlet Planlama Teşkilatını** kurulmasını sağlamıştır. Bu yıllarda yaşanan siyasi istikrar 1960’lı yılların sonuna doğru etkisini kaybetmiş olduğu için 6785 sayılı yasada ortaya çıkan eksiklikler için bir düzenlemeye gidilememiştir. Ancak 1971 -1974 arası siyasi durgunluktan yararlanılarak **1605 Sayılı İmar Kanunu** çıkartılmıştır. İmar ve planlama çalışmalarının siyasi çalkantılardan sürekli etkilendiği bu dönemin en önemli imar planı uygulama örnekleri menderes hükümeti döneminde görülmüştür.

Kısaca özetini vermeye çalıştığımız bu dönemde, imar ve planlama adına yapılan düzenlemeleri aşağıdaki kısımda maddeler halinde kısaca inceleyelim.

3.2.1 6785 Sayılı İmar Kanunu

Bu dönemin başlarında, Belediye Yapı ve Yollar kanununun kent planlaması yönünden yetersizlikleri anlaşılmış ve 1957 yılında kent planlamasına yeni görüşler getiren 6785 sayılı İmar Kanunu çıkarılmıştır.

Bu kanunla merkezi yönetim, yerel yönetim dengesi merkez yararına değiştirilmiştir. Kanunun genel hükümler kapsamı ve ayrıntılara ilişkin hükümlerin, mahalli özellikler ve ihtiyaçlar açısından yönetmeliklere bırakılması ileri bir görüştür. Ayrıca

Belediyelerin nüfus büyüklüğü yönünden iki gruba ayrılması ve sadece 5.000 den büyük nüfuslu olanlarının imar planlarını hazırlama zorunluluğu, planların 50 yıl gibi çok uzun bir süre için hazırlanması hükmünün kaldırılışı ve kentlerin çevresindeki spekülâtif gelişmeleri denetim altına almak üzere mücavir alanlarda denetim yetkilerini kullanmaya belediyeleri yetkili kılması, 6785 sayılı kanunun olumlu yönleridir. Böylece kent planlamasında izlenmekte olan katı tutum yerini daha esnek, bilimsel ve teknolojik gelişmelere uyabilecek daha olumlu bir politikaya bırakılmış olmaktadır.

3.2.2 İmar ve İskan Bakanlığının Kuruluşu (1958)

1956 yılında, yeni imar kanunun yürürlüğe girmesinden sonra Bayındırlık Bakanlığı'nın şehircilik ve Fen Heyeti farklılaşarak içinde bir Bölge Planlama Birimi ortaya çıkardı. Bu konuda asıl gelişme 14 Mayıs 1958'de 7116 sayılı yasayla İmar ve İskan Bakanlığının kurulması oldu.

Yeni kurulan İmar ve İskan Bakanlığı içinden çıktığı Bayındırlık Bakanlığından iki bakımdan ayrılmaktaydı.

- Yeni bakanlık kentleşme ve imar konusunda uzmanlaşacaktı.
- Uygulayıcı ve yatırımcı bir bakanlık olmaktan çok planlama ve araştırma işlerinde yoğunlaşacaktı.

Yeni bakanlığa yetkilerinin bir kısmını devreden sadece Nafia Vekaleti değildi dahiliye Vekaleti, İller bankasını, Maliye Vekaleti de Emlak Bankasını devrediyordu.

Bakanlık ilk yıllarda genç ve mimarlık dışında şehircilik eğitimi görmüş kadroların bünyesinde toplanmasına karşın daha geleneksel kesimden gelen üst yönetici kadrolar elinde yeterince gelişme gösterememiştir.

3.2.3 Devlet Planlama Teşkilatının kuruluşu (1961)

Türkiye de planlama faaliyetlerinin kurumsallaşması açısından atılan en önemli adım 1961 yılında planlama teşkilatının kurulması olmuştur. Planlama Teşkilatı resmen 27 Mayıs Hareketinden sonra kurulmuş olmasına rağmen gerçekte, ülkesel planlama çalışmaları 1958 yılında alınan stabilizasyon kararıyla başlamıştı denilebilir. 27 Mayıs Hareketinden sonra Planlama Teşkilatının kurulması ülke içinde ekonomik planlama kavramının yayılması prestij kazanması, bölge planlama anlayışının da gelişmesini

sağladı, fiziki düzenleme anlayışı ile sınırlı bölge planlamadan, kalkınma tipi bölge planlama anlayışına geçildi.

Devlet Planlama Teşkilatının(D.P.T.) kuruluş kanunu hazırlanırken teşkilat üç daire olarak, Ekonomik, Planlama, Sosyal Planlama ve Koordinasyon dairesi halinde düşünülmüş ülkesel seviyede fiziki planlama sorunları açık olarak ele alınmıştır. Böylece 1962 yılında 77 sayılı kanunla uzun vadeli planın yürürlüğe konulması sonucunda 1 Ocak 1963' den başlamak üzere 1.5 yıllık kalkınma planının (1963-1967) uygulanmasına başlanmıştır. Kentlerin imar planı çalışmalarını bir ana planın hedeflerine uygun olarak ülke kaynaklarından yüksek bir ekonomik üretkenlik elde edilmesi yönünde yürütülmesi hedeflenmiştir. Ancak Türkiye de 1958 sonrasında Bölge Planlama işlevleri İmar ve İskân Bakanlığında daha yeni kurumlaşırken birden D.P.T.'nin kurulmasıyla iki başlı hale gelmiştir. Bu dönemde bir yandan yeni planlama kuruluşları gelişirken, öte yandan da planlama kuruluşlarının yetkilerinde önemli değişimler olmuştur.

1958 yılına kadar Bayındırlık Bakanlığında daha sonrada o tarihte kurulan İmar ve İskan Bakanlığınca yürütülen kent nazım planları yarışmaları ihaleler yoluyla elde ediliyor veya doğrudan doğruya İller Bankası tarafından yapılıyordu. İkinci dünya savaşından sonra büyük bir hızla artan kentleşme olayı özellikle büyük kentlerde kent planlarının hazırlanmasında özel bir yöntem ortaya çıkarmıştır. Üç büyük şehrin imar planlarının İmar ve İskân Bakanlığının kuracağı özel bürolarca hazırlanması düşünülmüştür. 1965 yılında 6/4970 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile;

-İstanbul, Ankara ve İzmir nazım planlarının İmar ve İskan bakanlığının yönergesi altında kurulacak özel bürolarca ele alınması,

-Bu konuda, Belediyelerin parasal olanaklarını güçlendirmek üzere devlet bütçesine yeteri kadar ödenek konulması,

-Planların belediyelerce olduğu gibi uygulanmasını sağlayacak kanuni tedbirlerin alınması kararları getirilmiş ve ülkede Metropoliten Planlama konularında yeni bir dönem başlatılmış oldu.

3.2.4 1605 Sayılı İmar Kanunu (1972)

1960'ların başları hızlı bir kentleşmenin etkilerinin ülkede yakından hissedildiği, gecekonduların hızla arttığı, konut açığının büyüdüğü plansız gidişin son bulduğu

yıllardır. Yönetimde ve siyasal yaşamda istikrar vardır. İstikrar kaygısı dönemin başlarında yerel yönetimlerde özerklik amacını ikinci plana itmiş, 1963 yılına değin Belediye Başkanlıkları atanmış kişilerle doldurulmuştur.

1960'ların sonlarında başlayan siyasal istikrarsızlıklar 12 Mart 1971 hareketi ile son bulmuş, 1974'e kadar göreceli bir siyasal istikrar ortaya çıkmıştır. Bundan yararlanılarak günün hükümetleri İmar Yasasında 1605 sayılı yasayı çıkartmışlardır. "1605 Sayılı İmar Kanunu" başta İstanbul, Ankara, İzmir olmak üzere büyük şehirlerimizde iç göç nedeniyle yığınlaşma tarzında ortaya çıkan metropoliten alan büyüklüğü bu büyük şehirlerimizde merkezi yönetime bağlı Nazım Plan kuruluşlarının oluşturulmasını gerekli kılmıştır.

İmar Kanunlarında bütünlük sağlamak, büyük kentlerin sorunlarını metropoliten kuruluşlar yoluyla çözümlmek amacıyla, 1605 sayılı kanunla "Bakanlıklar arası İmar Koordinasyon Kurulu" kurulması kararlaştırılmıştır.

İmar ve İskan Bakanlığından, İçişleri, Bayındırlık, Sağlık ve Sosyal Yardım, Ulaştırma Sanayi ve Teknoloji, Enerji ve Tabii Kaynaklar ve Turizm Bakanlıklarından oluşan bu kuruluşun görevi; Ankara, İstanbul, İzmir ve ileride Bakanlar Kurulu kararıyla ele alınacak, metropoliten niteliğindeki kentlerin yerleşme, ulaştırma, doğal ve yapısal değerleri koruma ve benzeri konularda yapılacak planlama, uygulama ve yatırım karar ve tedbirlerine ilişkin işbirliğini sağlamak ve metropoliten idareler kurulması için gerekli hazırlık ve mevzuat çalışmaları yapmaktır.

1605 sayılı kanun ile birden çok belediyeyi ilgilendiren planların düzenlenmesi, yürürlüğe konması ve değiştirilmesinde İmar ve İskan Bakanlığına yetki verilmiştir. Ayrıca belediye meclislerinin kararına gerek görülmemiştir.

1605 sayılı yasanın 6785'e göre getirdiği yenilikler şunlardır.

-Nüfusu 5.000'i aşan ve nüfusu ne olursa olsun ilçe merkezi olan belediyelerden, imar planı bulunmayanların belediye meclislerince saptanacak, belirli yolların yol istikamet planlarını yaptırmaları,

-Nüfusu 10.000'i aşan belediyeler ile nüfusu bu miktardan az olduğu halde il merkezi olan veya gelecekte imar işleri bakımından plana gereksinimi olduğu İmar İskân Bakanlığınca saptanan belediyelerin imar planlarını ve kanalizasyon projelerini yaptırmaları zorunludur.

-İmar İskan Bakanlığının gerekli gördüğü durumlarda gecekondü kanununun uygulanması amacıyla yapılması gerekli planlar ve plan değışikliklerini, birden fazla belediyeyi ilgilendiren metropoliten planlarını veya yakınından demiryolu, karayolu veya denizyolu bağlantısı bulunan belediyenin veya köy sınırları içindeki veya dışındaki yerleşmelerin imar ve yerleşim planlarını ilgili belediyelerin veya idarelerin bu yolda kararlarına gerek kalmaksızın yapmaya veya yaptırmaya yetkilidir.

Bu madde ile gerek birden fazla belediyeyi ilgilendiren konularda gerekse yol bağlantısı olan kırsal alandaki uygulamalarda görülen önemli bir aksaklık giderilmiştir.

Uygulamada görülen başka önemli aksaklık da; 6785 Sayılı İmar Kanunu ancak belediye sınırları içinde uygulanabilmesi, kırsal alanlardaki gelişmeleri denetleyici herhangi bir yaptırım bulunmamasıydı.

1605 sayılı yasa ile 47. Madde mücavir alanların sınırları büyütölmüş köyleri de içine almıştır. Bu değışiklikten başka ayrıca ek 8. Madde ile belediye hudutları ve mücavir sahalar dışında bulunup da bölge planlaması veya sınai turistik önemi bakımından veya ulaşım yolları ve bunların emniyeti için bakanlıkça hazırlanacak talimatname esasları dahilinde uygulama yapılacağı hükmü getirilmiştir. Ayrıca valiliklere yapı ruhsat işleriyle ilgili bazı yetkiler verilmiştir. Böylece, belediye sınırları dışında ve turistik bölgelerdeki plansız gelişimi önleme olanağı sağlanmıştır. Aynı kanunun bir başka maddesi ile de kıyılarda en az on metrelik şeridin içine kamu kullanımına açık yapıların haricinde hiçbir yapı yapılamaz hükmü getirilmiştir.

Yasa maddesi kıyılarda özel mülkiyeti esas almakta yalnız kullanımı sınırlandırmaktadır. Ayrıca deniz, göl ve nehir kenarlarında bölgenin koşullarına ve o yerin özelliğine göre İmar ve İskân Bakanlığınca önerilip Bakanlar Kurulu kararı ile saptanan ve duyurulan alanlara ilişkin imar planlarının özellikleri hazırlanması bölümü vardır.

Küçük çapta bir anayasa değışikliği ile kamulaştırmalarda vergi değeri üzerinden karşılık ödenmesi ilkesi getirilmiştir.

3.2.5 6785 Sayılı Kanun için Yapılan Eleştiriler

6785 sayılı kanunun eleştirilen tarafları da çoktu, önemli olan birkaç tanesi şu şekilde açıklayabiliriz;

İmar planı yapma yetki ve görevi belediyelere verilmiş olmasına rağmen, belediyelerin bu yetkisinin hem türel kısıtlamalar, hem de kurgudaki işleyiş nedeni ile sınırlandırıldığı düşünülmektedir.

Kanunu ilk maddesi olan; “bu kanun belediye sınırları içerisinde uygulanacaktır” hükmünün kentsel gelişme açısından büyük sakıncalara, özellikle büyük kent belediyelerinin sınırlarına bitişik sağlıksız yapılaşmalara neden olduğu görüşü hakim olmuştur. Bu kanuna yöneltile bir diğer eleştiri de dinamik bir planlama anlayışı getirmediği ve elverişli bir uygulama düzeni oluşturmadığı üzerinedir.

Yeni imar kanununun benimsediği geleneksel planlama yaklaşımı, kent topraklarından yararlanan ve yapı denetimini düzenleyen bir fiziksel planın oluşturulmasıyla yetinmekteydi. Fakat bu düzene nasıl ulaşılacağına dair öneriler üzerinde neredeyse hiç durulmamıştır. Böyle bir planlamanın uygulama araçları da daha çok sınırlayıcı, yasaklayıcı nitelikteydi. Özendirici, yönetici, yol gösterici araçlardan yararlanma çok sınırlı düzeyde kalmaktaydı. Oysa kentsel gelişmenin yalnız fiziksel boyutları değil iktisadi, sosyal, siyasi tüm boyutlarıyla ele alınması gerekliydi(Kurt [18]).

Yukarda belirtilen eleştirilerle beraber, çıkartılan ek maddeler ve 1972 yılındaki kanun değişikliğiyle yapılmaya çalışılan düzenlemelerin ülkenin planlama sorunlarına tam anlamıyla cevap verememesi yeni bir imar düzenlemesine gidilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Böylece çıkarılacak olan 3194 Sayılı İmar Kanununun hazırlıklarına başlanmıştır.



Şekil 3.6 Bu dönemin uygulaması Vatan ve Millet caddelerinin imarı [16]

3.3 1984 Sonrası Dönem

1605 sayılı yasa ile değişik 6785 sayılı imar yasası ülkemizde 1956 yılında yürürlüğe konulmuş, yaklaşık 30 yıl uygulamada kalmıştır. Gelişen teknolojiye ayak uydurabilecek hizmetlerin verilebilmesi ve planlamanın bir sistem içine alınması gibi gerekçelerle hazırlanan yeni İmar Kanunu 9.10.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Aşağıdaki bölümlerde yeni imar kanununu, kanunun amaç ve hedeflerini, 6785 sayılı kanundan farklarını ve bu kanun için yapılan eleştirilerin incelemesi sunulmuştur.

3.3.1 3194 Sayılı İmar Kanunu

1.10.1985 tarihinde yürürlüğe giren 3194 sayılı imar yasasının getirdiği en önemli değişiklik imar faaliyetlerin desantralizasyonu (merkezi olmaktan çıkarmak-dağıtmak) olarak belirginleşmiştir. Belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyelere, bu alanlar dışında ise valiliklere yetki devrini öngören yasa, imar faaliyetleri konusunda var olan bürokrasiyi azaltmayı, yerinde ve hızlı karar sürecini başlatmayı ve sorunları kaynağında çözmeyi amaçlamıştır. 3194 sayılı yasa, belediye mücavir alan sınırları dışında kalan alanlar için ayrı hükümler taşımakta, imarlı alanlar için geçerli kuralları Türkiye genelinde yaygınlaştırmaktadır. 3194 sayılı kanunun 8. Maddesine göre; sözü geçen alanlarda yapılacak planlar Valilik ve ilgisince yapılır veya yaptırılır, valilikçe uygun görüldüğü takdirde onaylanarak yürürlüğe girer, itirazlar valiliğe yapılır.

Belediyeye mücavir alan sınırları dışında valilik, bu alan sınırları içinde ise belediyeler uygulayıcı kuruluşlar olarak tanımlanmış ve uygulayıcı kuruluşlara sorumlulukları oranında yetki verilerek aynı zamanda onay mercii haline getirilmiş bu yasa uygulamasına kadar süren merkezi idare ve taşra teşkilatı ikilemi ortadan kaldırılmıştır.

3194 sayılı imar kanunun bazı kullanımlar için belediye ve mücavir alan sınırları dışında kalan alanları, adı geçen alanların içi ile hemen hemen aynı statüde kabul etmesi bir anlamda belediye ve mücavir alan sınırları içinde yer alabilecekken denetim, bürokrasi gibi gerekçelerle bu alanlardan dışarıya taşan bazı kentsel kullanımların tarımsal alan kullanımlarını bozmasını engellemeye çalışarak, aynı denetim mekanizmasını bu alanlara da yaygınlaştırmayı amaçlamaktadır. Bu uygulama yolu ile tarım alanlarında tarım dışı yapılanmalar bir anlamda engellenirken, öte yandan da bu engele rağmen bu alanları tercih eden kullanımlar mevzii imar planlarını yaparak imarlı

alanlar ile aynı statüye getirilip; ülke çapında benzer yapılanmaların farklı yer seçimleri nedeniyle farklı prosedürlere tabii tutulmaları gibi bir sakınca da ortadan kaldırılmaya çalışılmaktadır.

Yeni yasa ile ortaya çıkan planlama örgütlenmesi ve yeni yasanın en radikal değişiklikleri planlama örgütünde olmuştur. Yasa, merkezi yönetimin etkin olduğu ülkemizde beklenmedik bir biçimde yetkileri merkezi yönetimden hemen hemen tümüyle belediyelere devretmiştir. Hatırlanacak olursa geçmişte planlama sistemine yöneltilecek yoğun eleştirilerden biri de planlama sürecindeki merkezi yönetimin ağır vesayet denetimi idi. Yeni yasa bunu tamamıyla kaldırmıştır.

3.3.2 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun Amaç ve Hedefleri

Yasa ile ülkemizde planlama ilk defa bir sisteme bağlanmış ve planlamanın gelişmeyi önceden yönlendirmesi ilkesi getirilmiştir. Bu amaçla Beş Yıllık Kalkınma Planları ve buna bağlı Yıllık İcra Programları çerçevesinde imarla ilgili ilke ve hususları tespitle tüm fiziki plan kademeleriyle sosyo-ekonomik baza dayalı kararların mekâna yansımaları sağlayacak bir boyut katılmıştır.

Valilik ve belediyelerin plan üretim ve uygulanma sürecinde etkinlerini arttırmak için mahalli idareye bugüne kadar yürütülen usullerin dışında yeni bir anlayış ile imar planlarını yapıp yaptırmaya yetkisi verilmiş ve bunlara sahip çıkmaları sorumluluklarını bilerek disiplinli bir şekilde uygulamalarını sağlamaları amaçlanmıştır.

Şehirlerin imar planlarına uygun gelişmelerinin yönlendirilmesinde belediye ve mücavir alan içinde ve dışında kalan şehir ve onunla bütünleşen çevresindeki plansız alanları bir bütün olarak ele alan yeni bir anlayış getirilmiştir.

Planlamaya ve uygulamaya yetiştirilecek, onu önceden yönlendirebilecek bir nitelik kazandırmak amacıyla işlemleri basitleştirecek ve hızlandıracak önlemler geliştirilmesini sağlayacak, planlar uygulama bütünlüğü ve uygulanabilir gerçekler ile plan elde etme hedefi doğrultusunda çeşitli hükümler getirmiştir. Acil durumlarda mevzii imar planı mekanizmasını araç olarak kullanıp daha basit ve kısa süreli elde edilebilen planlar ile öncelikle planlanacak alanlarda uygulamanın önüne geçilebilmesi imkânı getirilmiştir. Bu yapı ile imar planlarının yapımında merkeziyetçilik azaltılarak mahalli idarelerin sorumluluğu ve katkısı artırılmıştır. Böylece desantralizasyon

politikasına paralel imar planı yapımında mahalli idarelere gerek planlamada ve gerekse de uygulamada büyük yetkiler verilmiştir.

İmar planlarının ortaya çıkardığı kullanım kararlarının en çok etkilendiği kesimin bu kararların verilmesinde kesin söz ve karar sahibi olması, demokratik yönetimin bir hedefi olarak bu yasanın amacı olmuştur. Bu açıdan mahalli idareleri ilgilendiren plan kararlarının o yöre halkının temsil edildiği Belediye Meclis kararları ile kesinleşmesi ve sonuçlanması, netice olarak plan kararlarına halkın katılımının sağlanması demokratik uygulamanın kendisi olmuştur.

Bu yasa ile amaçlanan ana hedef, planlamanın vatandaşın önünde yürütülmesidir. Yasa ile planların süratli ve sıhhatli bir şekilde yapımı ve onayı ile vatandaşın yön gösterilmesi gerçekleştirilmiş olacaktır. Özellikle yapılacak imar planlarının halka mal olması ve halka açık olması, uygulamada ferdi suiistimalleri önleyecektir. Halka mal olmayan kapalı imar uygulamaları her türlü suiistimal ve şaibeye açık olacağı şüphesiz herkes tarafından kabul edilen bir gerçektir.

3.3.3 3194 Sayılı İmar Kanununun 6785 Sayılı Kanundan Farkları

6785 sayılı imar kanunu 1956 yılında yürürlüğe girmiş ve yaklaşık 30 yıl yürürlükte kalmıştır. 3194 sayılı imar kanunu ise 11 Kasım 1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu iki imar yasasını, imar planları ve geneldeki hükümleri ile ortaya koymak ve farklılıklarını açıklamak gerekirse (çizelge 3.1).

Çizelge 3.1 6785 ve 3194 sayılı kanunların farkları [18]

6785 Sayılı İmar Kanunu	3194 Sayılı İmar Kanunu
Nüfusu 5000'i aşan veya nüfusu ne olursa olsun ilçe merkezi olan belediyeler yol istikamet planlarını, nüfusu 10.000'i aşan belediyeler ile nüfusu bu miktardan az olduğu halde il merkezi olan belediyeler ile, mevcut imar faaliyetleri bakımından plana ihtiyacı bulunduğu tespit edilen belediyelerin imar planlarını yaptırmaları mecburiyeti vardır .	-Son nüfus sayımından nüfusu 10.000'i aşan yerleşimlerin imar planlarını yaptırmaları mecburiyeti'ni getiriyor. Nüfusu 10.000'i aşmayan yerleşmelerin imar planı yaptırmalarının gerekli olup olmadığına Belediye Meclisi karar verir.'' Hükümü getirilmiştir. Ancak imar planı mevcutsa bunların yürürlükte olduğu belirtilmiştir.

- Bölge Planı kavramı 6785 sayılı yasa kapsamında bulunmuyordu. Üst düzey planlamaları yapma ve yaptırma yetkisi 7116 sayılı İmar ve İskan Bakanlığının kuruluşu hakkındaki kanun ile bu Bakanlığın görevleri arasında sayılıyordu.	Bölge planı kavramı yasaya konulmuştur. Bu planları gerekli gördüğü hallerde yapma ve yaptırma yetkisi Devlet Planlama Teşkilatına verilmiştir.
- Yapılan imar planları (Gerek Nazım imar Planı gerekse de Uygulama İmar Planı) Belediye Meclislerinin tasvibine sunulur. Burada karara bağlandıktan sonra İmar ve İskan Bakanlığının onayından sonra yürürlüğe giriyordu.	-Nazım ve Uygulama İmar Planlarını onama yetkisi Belediye ve mücavir alan sınırları içinde Belediye Meclislerine verilmiştir.
- İmar planları üzerinde yapılacak değişiklik belirli bir usule tabi kılınmıştır.	- İmar planları üzerinde yapılacak değişikliklerde aynı usule tabi kılınmıştır.
- Belediyede mücavir alan sınırları dışındaki alanlarda yapılan planlar da Bakanlıkça onanırdı. Bunlar için İl İdare Kurulu kararı alınması gerekliydi.	- Belediye ve mücavir alan sınırları dışında İl İdare Kurullarınca karara bağlanan imar planları Valilikçe uygun görüldüğü takdirde onaylanarak yürürlüğe girecektir.
	- Onaylı imar planlarının tamamını veya bir kısmını kopyalar veya kitapçıklar haline getirip, çoğaltılması ve isteyenlere satılması hükmü yeni yasa ile getirilmiştir.
- Bakanlık gerekli gördüğü hallerde imar planı yapar veya yaptırır ve bu planları Belediye Meclislerinin Kararı olmadan re'sen onaylardı.	- Yeni İmar Yasasında Bakanlığın aynı yetkileri korunmuştur. Hatta bu yetkinin kapsamı daha da genişletilmiştir. Bu kapsama giren konular şunlardır; Kamu yapıları, afetler dolayısı ile yapılacak uygulama, toplu konut uygulaması Gecekondu Kanununun uygulanması. Birden fazla belediyeyi ilgilendiren planlamaları, içinden veya civarından demir yolu veya karayolu geçen yerleşme planları.

- 6785 Sayılı Yasaya göre Belediyelerce düzenlenen İmar programları süresi 4 yıllıktı ve Bakanlığın onayını gerektiriyordu.	- Yeni yasada bu süre 5 yıla çıkartılmıştır. Programın görüşülmesinde ilgili yatırımcı ile kamu kuruluş temsilcileri toplantıya çağrılacaktır. Programlar Belediye Meclislerin onayı ile yürürlüğe giriyordu. Kamu kuruluşlarına; 5 yıllık program içinde kalan alanlardaki kamu alanlarını program döneminde yıllık programlarına alma amir hükmü getirilmiştir.
- İmar planlarında yol, meydan, park, yeşil alan gibi umumi hizmetlere ayrılmış hazineye ait alanların belediyelere devri Bakanlığın görüşü alındıktan sonra Bakanlar Kurulu Kararı ile mümkün olmaktadır.	- Yeni yasada bu tür alanlar Belediye veya Valiliğin teklifi, Maliye ve Gümrük Bakanlığının onayı ile Belediye ve mücavir olan sınırları içinde belediyelere, dışında ise özel idarelere bedelsiz olarak terk edilecektir.
- Belediyelerin en önemli imar planı uygulama yöntemi olan şuyulandırma(ortaklığın giderilmesi) işlevi (42. Madde uygulaması) her iki yasada ağırlıklı olarak yer almıştır. Bu hizmet karşılığı alınan Belediye düzenleme ortaklığı payı 6785'e göre düzenlemeye tabi kılınan arsanın % 25'i kadar olabilmekte idi.	- Yeni yasa ile düzenleme ortaklık payı % 35'e çıkarılmıştır. Ancak bunun kapsamı da genişletilerek yol meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil saha gibi kullanışlara cami ve karakol gibi kullanışlar da ilave edilmiştir.
- Eski imar mevzuatına göre 1 parselde 1'den fazla yapı yapılamazdı.	- Yeni yasa ile yönetmelik koşullarına uyması şartıyla 1 parselde 1'den fazla yapı yapılmasına izin verilmekte ve mülkiyet sorununu da "yaygın kat mülkiyeti" sistemi ile çözmektedir.
	- İmar planı uygulamasına geçilmeden önce parselasyon planlarının yapılıp Belediye encümenince onaylanması gerekmektedir. Bu imar adasına ait parselasyon planı onanıp tapuya tescil edilmeden o adadaki herhangi bir parselde yapı ruhsatı verilmeyeceği hükmü yeni yasanın getirdiği önemli özelliklerden birisidir.

	- Yeminli Serbest Mimarlık ve Mühendislik Bürolarının kuruluşu yeni İmar Yasasının getirdiği en önemli yeniliktir. Bu bürolarda çalışan Devlet memuru gibi vasıflandırılacak ve ruhsat konularında Belediyelere düşen görevleri paylaşacaklardır.
	- Yeni yasada ruhsata tabi olmayan yapı kavramı getirilmiştir. İmar planına göre, bodrum hariç 1000m ² saçak yüksekliği 6.50 m' yi aşmayan (2 katlı yapı) binaların yapı ruhsatı alma mecburiyeti yoktur. Ancak belediye ve valilikten iskân ruhsatı alma mecburiyeti vardır.

3.3.4 3194 Sayılı İmar Kanunu İçin Yapılan Eleştiriler

Yeni yasayla gelen desantralizasyonun sağlayacağı en büyük yarar, kuşkusuz planların daha kısa sürede elde edilmesi olacaktır. Ancak bu bir hızlandırma çalışmalarının, bazı sakıncalı sonuçlar ortaya çıkaracağı da düşünülmektedir. Bu sakıncalar;

a) Ülkesel ve bölgesel hedeflerle, kentsel hedeflerin bütünleştirilmesi daha da güçleşecektir: Kent planları, tek başına bir bütün oluşturamazlar. Bir kent planının sosyo-ekonomik açıdan da verimli olabilmesi için ülkesel ve bölgesel planlarla uyum içinde olması gerekir. Özellikle bölge planları, kent planlarının hareket noktalarından biridir. Yeni yasa bugünkü desantralize yapısıyla böyle bir hiyerarşik ilişkinin kurulmasına izin vermemektedir. Eski yasanın yürürlükte olduğu dönemin pratiğinde de bazı bölgeler için planlar hazırlanmasına rağmen, uygulanmadığını görmekteyiz. Ancak en azından teorik olarak kent planlarını bölge planlarıyla ilişkilendirme şansı vardır.

b) - Örgütlenmede belediyelerin tek sorumlu kılınmasının taşıdığı bir diğer sakıncanın, yetkilerin tümüyle belediyelere devredilmesine rağmen belediyelerin büyük çoğunluğunun bu sorumluluğu yüklenebilecek teknik kadro ve mali olanaklardan yoksun olduğunun düşünülmesidir. Bu tür bir sorunun doğmasının ana nedeni, yetkilerin belediyelere devredilmesinden çok, bu yetki devrinde belediyelerin kademelendirilmeden, tüm belediyelere aynı yetkilerin verilmiş olmasıdır. Nüfusu, büyüklüğü, güçleri ve deneyimleri farklılık gösteren belediyelere aynı yetki ve görevler verilmiştir.

c) - Merkezi Yönetimin devreden tamamen çıkarılması nedeniyle, yöneltlen bir diğer eleştiri ise; yerel çıkar gruplarının isteklerini daha rahat plana yansıtabilecekleri yönündedir.

Ülkemizde özellikle halkın katılımının genellikle düşük olduğunu bilinen, çıkar guruplarının baskı ve yönlendirmeleri doğrultusunda hazırlanan planlar sebebi ile oluşan mağduriyetlere günümüzde sıkça rastlanmaktadır. Planları takip etme imkânları ve itiraz etme hakları varken, bu haklarını kullanmayan, kullanmayı bilmeyen veya bu hakkından haberdar olmayan arsa sahiplerinin çoğu, yapılan planlar nedeni ile arsalarının küçüldüğünü, şekilsizleştiğini hatta yerinin değiştiğini çok geç öğrenmektedirler. Çoğu zaman bu değişiklikleri, arsa satışı sırasında veya proje hazırlatılması sürecinde fark eden arsa sahipleri, plana itiraz hakkı süresini de geçirdikleri için herhangi bir hak talebinde bulunamamaktadırlar.

Çalışmamızın bu bölümüne kadar, Osmanlıdan başlayarak yeni Türkiye Cumhuriyetinin oluşumu için gerekli ve şart olan kent planlaması ve planlama çalışmalarının, planlamacılar ve yöneticiler tarafından yürütölüp, kanunlarla kesinleştirildiğinin, ölkemizin bu süreçten nasıl geçtiğinin araştırması yapılmıştır. Göröldüğü gibi ölkge gerçekleri, şehrin geleneksel yapısı ve şehir idaresinin olumlu ve olumsuz tasarrufları tasarımcı için öncelikli olmazsa olmazları ortaya koymaktadır. Mimarın çalışacağı toprak parçası olan parsel, merkezi yönetimlerin kararlarıyla çıkartılan imar kanunları ve alınan planlama kararlarıyla son halini alır. Dolayısı ile mimar, daha tasarım sürecinin başlangıcında üst ölçekten gelen kararların etkisi altındadır. Ancak üzerinde durulması gereken önemli hususlardan biri de parsel ve yapı ölçeğinde mevzuat hükümleri tarafından yapılan sınırlamalardır.

İMAR YÖNETMELİKLERİ (MEVZUATLARI) AÇISINDAN TASARIMCI SORUNLARI

19. yüzyıla kadar Osmanlı İmparatorluğunda klasik ve geleneksel idari yapı mevcuttur. Osmanlı şehirlerini şehrin sakinleri değil hükümdar adına onun memurları yönetmiş; beledi ve mülki fonksiyonlar birbirinden ayrılmamıştır. Osmanlı şehirlerini kadı denilen amir yönetmektedir. Kadı, şehrin yargıcı, güvenlik işlerinin sorumlusu, vakıfların denetçisi, kentin mali otoritesi ve beledi hizmet görevlisidir.

Kadının bu görevlerini yerine getirmesi için kendisine yardımcı olan başka görevliler ve kurumlar da vardır. Fakat her şeyden önce şehir halkı ve esnaf grupları bir takım hizmetleri yerine getirmekle yükümlüydüler. Osmanlı kadısı ve resmi görevliler şehre beledi hizmet getirmekten çok hizmetleri yaptırmak ve bunun için halkı örgütlemek gibi bir fonksiyon sahibiydiler.

Şehirde yapılan yapıların biçimlenmesi ve imalatı konusundaki denetimde kadıya ve yardımcısı olan mimar başına aittir. Bu durum 1854'te Şehremanetinin kurulması ve sonrasında 1882 tarihinde Ebniye Nizamnamesinin kabulüyle son bulmuştur.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında kurulan yeni Türkiye Cumhuriyetinde yıkılan şehirlerin yeniden imarı sürecinde de Ebniye Nizamnamelerinin etkileri sürmüştür.

Mevzuatlarla gelen sınırlamalar anlatılırken yapılan tarihi akışta alt başlıkları oluşturan, alt ve üst tarih sınırları çıkartılan imar yasalarının tarihlerine göre ayarlanmıştır.

4.1 1920 -1933 Arası Dönem

Cumhuriyet Döneminin, ilk 10 yılında 1882 tarihli Ebniye Kanununun devam ettiğini görüyoruz. Barındırdıkları benzerlikler sebebiyle Ebniye Kanununun kendisinden sonra yürürlüğe giren Yapı ve Yollar Kanununun hatta zamanımıza kadar gelen imar kurallarının temelini oluşturduğunu söyleyebiliriz.

1982 tarihli Ebniye Kanununda konumuz açısından ilgili bulunan hükümlerini sıralayacak olursak;

a) Arsalar

-Arsaların kare (murabba) ve dikdörtgen (müstatil) olarak düzenlenmesi.

b) Yollar

-Yolların genişlik olarak 5 sınıfa ayrılması, 20, 15, 12, 10 ve 8 sıra (75 – 90 cm) olma ve mevcut çıkmaz sokakların 6 – 8 arşın genişliğinde düzenlenmesi.

-Yeni çıkmaz sokak açılmaması

c) Yapılar;

Bina yüksekliğinin sokak genişliğine göre:

- 8 – 10 arşın olan sokaklarda kagir 24, ahşap 16 arşın,
- 12 – 15 arşın olan sokaklarda kagir 28, ahşap 18 arşın,
- 15 arşından fazla olan sokaklarda kagir 30, ahşap 20 arşın olarak yapılması,
- Sokakların üstüne köprü biçiminde bina yapılmaması,

Çıkmaların ölçüleri:

- meydan ve rıhtımlarda 1 arşın 1 parmak;
- 12 arşından geniş yollarda 1 arşın 12 parmak;
- 10 arşından geniş yollarda 1 arşın 6 parmak;
- 8 arşından geniş yollarda 1 arşından fazla yapılmaması,
- Çarpık şehniş (cumba) yapılmaması,

Yapı cinslerinin belirlenmesi:

- Yeni yapıların kagir olması,
- Boğaziçinin sahil kısmında ve bağ köşklerinde ahşap bina yapılması,
- Hanların kagir olarak inşa edilmesi,

d) Yapı malzemesi;

- Kâgir binaların taştan veya “ halis harç “ ile tuğladan olmasının şart olduğu,

e) Bedelsiz terk;

- Mahalle kurmak amacıyla arsa satışı yapanlar bir karakol ve bir mektep yerini bedelsiz olarak terk etmeleri,
- Yol genişletilmesi gerekli olan yerlerde, arsaların 1 / 4 oranında bedelsiz olarak terk edilmesi , gibi hususlar belirlenmiştir.

Ebniye kanunu ile, “geleneksel Türk ve İslam kentinin biçimlenme öğelerinin dikkate alınmadığı, batı kentinden esinlenen bir biçimleme sağlanmaya çalışıldığı izlenmektedir. Uygulama çabalarında da benzer eğilim görülmektedir. Yeni ve düzgün yollar açılmaktadır. Dama biçimindeki ilk gelişmeler bu devrededir”(Akçura [19]). Batı kentlerinden etkilenilmesinin getirdiği serbestliğin yanında çıkmaların şeklindeki ve büyüklüklerindeki kesin ölçülerle belirtilen sınırlamalar dikkat çekmektedir.

4.2 1933 -1955 Arası Dönem

Batılılaşma etkisiyle serbest bir dönem olduğu düşünülen Ebniye Kanunu dönemi 10.06.1933 tarihli 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile sona ermiştir.

2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu ise yenilik olarak :

- Şehir planlaması yapılmasını,
- Nüfus projeksiyonu yapılmasını
- Standartlar kabul edilmesini
- Bölgeleme (zoning) yaklaşımı bulunması,
- Beldenin özelliğine göre umumi mahiyette karar almaya şehir meclislerinin yetkili kılınması gibi hususlar getirilmiştir. Bununla beraber; her belediye için zorunlu olarak

plan yaptırma hükmü, nüfus projeksiyonu için 50 senelik tahmin yapılması ve standartların bu projeksiyona göre arazi kullanım miktarı vermesi hükmü belirlendi.

Bölgeleme kararlarının;

- Ev, bahçe, yol ve meydanlar :50 m² x nüfus
- Ticaret , sanayi : 4 m² x nüfus
- Koru , çayır , oyun yeri : 4 m² x nüfus
- Hastane , mezarlık , hamam : 3 m² x nüfus
- Resmi ve Askeri alan :2 m² x nüfus
- Eğitim : 22 m² x nüfus

hesaplarıyla yapılmasının istenmesi ve belirli düzenlemelere göre şehir planı tasarımı ve yapı tasarımı yapılmasının istenmesi “İmar Kanunu” niteliği taşıyan yeni eklentiler olarak göze çarpmaktadır. Şehir planı tasarımı ve yapı tasarımı yapılırken belirlenen hükümleri şu şekilde gruplandırabiliriz.

4.2.1 Yapı ve Yollar Kanunu İle Gelen Yenilikler

Yapı ve yollar kanunu şehir planlaması ve yapı tasarımı adına bazı yenilikler getirmiştir.

1-Yapı ve Yollar Kanununda Şehir Planlama Tasarımı Yapılırken Belirlenen Hükümler

a) Yollar :

- Yol genişliğinin en fazla 9,5 m. Olması ve artışların 2,5 m. Sabit değeriyle yapılması,
- Yol meylinin en az 1 / 250 olması, ana caddelerde en fazla % 4 sokaklarda en fazla %10 olması,
- Bir mevkide 4 den fazla yolun birleştirilmemesi,
- Çıkma sokak yapılmaması,
- Yollarda istimlak için 30 m. Boş saha bırakılması,

b) Adalar :

- Yapı adalarının köşelerinin dik açı ile bitirilmesi,

- Yapı adalarının boyutları hususunda;

	En	Boy
Mesken	50 – 80	150 – 250
	En	Boy
Ticaret	25 – 75	75 – 150
Sanayi	80 – 120	250 – 400

ölçülerinin kabul edilmesi,

c) Bina Yüksekliği:

- Bina kat adetlerinin yolların mevki ve ehemmiyetine göre tespit olunması,
- Şehir planına göre tanzim edilecek yol ve meydanların yanında yapılacak binaların yüksekliği hakkında, yönetmeliğe göre belediyelerin karar verme yetkisi bulunduğu,

d) Binalar Arası Mesafe:

Ayrık nizam için; kagir binalarda iki yanında 3 m, ahşap binalarda ise 5 m bırakılması,

e) Parselasyon:

- Arsaların genişliği, yönetmelik hükümleri doğrultusunda belediyesince kararlaştırılmalıdır.
- Tevhit ve ifraz işlerinde belediyenin yetkili kılınması,
- Hamur kaidesinde %15 oranının kabul edilmesi,

2- Yapı ve Yollar Kanununda Yapı Tasarımı Yapılırken Belirlenen Hükümler

a) Çıkmalar:

Mimaride cephenin önem kazanmaya başladığı görülen bu dönemde cephe tasarımının önemli bir parçası olan çıkmalar için 2290 sayılı yasa ile getirilen sınırlamalar bina çıkıntıları başlığı altında şu şekilde sıralanmıştır:

- Binanın bulunduğu yol genişliğinin en az 9.50 m olması,
- Cephe uzunluğunun 2/3'ünü geçmemesi,
- Kaldırımdan en az 3.25 m yükseklikte olması,

- Arsa hududundan en az 2 m açıklıkta bulunması,
- Genişliğinin en fazla 75 cm olması,

Çıkma konusu gerek mimari endişelerin formüle edilmemesi, gerekse kanunlarımıza dayandırılan nedenlerle bir türlü netleştirilemeyen bir durum oluşmuştur. Sonraki imar kanunu dönemlerinde de bir sonuca bağlanamadığı değişik dönemlerde değişik boy ve ölçülerde çıkmaların yapıldığı binalarla görülmektedir.

b) Cepheler:

- Bina cephe rengini belediyelerin tayin edebileceği,
- Cephelerin inşa tarzını belediyelerin tayin edebileceği,

c) Sokak Genişliği ve Bina Yüksekliği

1936 tarihli Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimi İşlerine Ait Umumi Talimatnamenin 11. Maddesinde, planların bakanlıkça tasdik edilmesinden önce , (umumi hıfzıssıhha noktası nazarından Sıhhat ve İctimai Muavenet Vekilliğince de tetkik edilecektir.) Hükümü getirilerek planların sağlık mevzuatı bakımından incelenmesi istenmiştir.

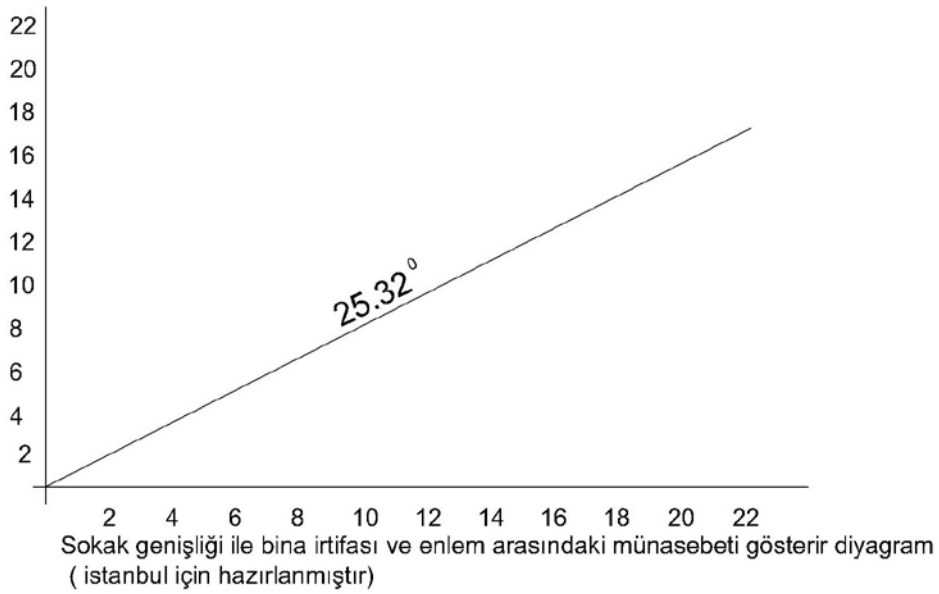
Hıfzıssıhha Mevzuatı da imarcılığımızı yönlendiren önemli konular içindedir. Umumi Hıfzıssıhha Kanununun 250. Maddesine göre hazırlanan “ Meskenlerin Haiz Olacakları Sağlık Şartlarına Ait Talimatname “ , içinde:

- oda iç yükseklikleri, (en az 2.85 m.)
- oda boyutları,
- binanın ıslak hacimleri için ölçüler ,
- baca genişliği,
- oda adedi ve daire adedine göre ihtiyaç belirleme kuralları,

gibi hükümler bulunmaktadır. Ve bu tür hükümler 1957 yılından sonra imar yönetmelikleri içinde yer almıştır. (oda adedine göre ihtiyaç belirleme hariç) . Bu arada, sağlık şartlarını destekleyecek araştırmalar görülmeye başlanmış ve binaların yüksekliği ile sokak genişliğini tespit etmek için bazı bulgular elde edilmiştir. 1963 yılındaki şehirciler konferanslarında yer alan çalışmayı Prof. Dr. Sırrı Erinç şöyle anlatmaktadır:

“Bina alt katlarının soğuk mevsimlerde direk güneş radyasyonundan yararlanması ve aydınlanması arzu ediliyorsa bina yüksekliği ile bunlar arasındaki yol genişliğinin coğrafi enleme göre ayarlanması belirtilmiş “, diyerek, daha önceki senelerde yapılmış bir çalışmayı anlatmaktadır“(Erinç[20]). İstanbul için bir diyagram hazırlanmıştır.

Diyagramdan da görüleceği üzere , 8 m, genişliğindeki sokak da bina yüksekliği 5 m, 15 m, genişliğindeki sokak da bina yüksekliği 8 m, 23 m genişliğinde ki sokak da bina yüksekliği 12 m olmaktadır .



Şekil 4.1 sokak genişliği bina yüksekliği ve enlem arasındaki ilişki [21]

Fehmi Yavuz, Ruşen Keleş ve Cevat Geray tarafından hazırlanmış olan kitapta, şehir planlamasının yasal araçları başlığı altında çeşitli konulara değinirken, yaşam için gerekli ışık ve havayı sağlamak, yapılar arası uyumluluğu gerçekleştirmek, topraktan düşey olarak yararlanmak açısından da mülkiyet hakkının sınırlandığını belirtmekte, “yükseklikle ilgili kısıtlamalar konulurken genellikle yolun genişliği, uygulamada büyük ölçüde dikkate alınmakta, böylece yolun iki yanında ki yapıların birbirinin ışık, hava ve görüşünü engellememesi sağlanmaktadır “denilmektedir (yavuz vd.[22]).

Görüldüğü gibi Yapı ve Yollar Kanununun getirmiş olduğu veya daha önceki senelerin Ebniye geleneğinden alınan sokak genişliğine göre bina yüksekliği belirleme yönteminin, açıklayıcı nedenleri bulunmaktadır. Bu yöntemin imar yönetmeliklerinde

ne şekilde ele alınacağını kanun söylememiştir. 2290 sayılı kanun sadece bir yöntem belirlemesi yapmıştır. Bu yöntemin başarıya ulaşmamasında ki sebep ise üç yazarın ifadeleri ile ”Yükseklikle ilgili sınırlamaların alan ve yoğunlukla ilgili öteki sınırlamalarla tamamlanmadıkça etkili olamayacağı “ hususlarıdır.

İmar yönetmeliklerimiz böyle “bütüncül“ bir yaklaşımla ele alınmadığı gibi, uzman olmayanın bile dikkatini çeken büyüklü küçüklü her çeşit yerleşmemizde aynı sınıflandırmanın uygulanmasıdır. Bu sınıflandırmaların benzerlikleri, çalışmamızın ilerleyen kısımlarında çizelge 4.1 de, verilen belediye örneklerinde görmek mümkündür. 1959 tarihi itibarıyla yapılan eleştiride, hala terk edilmeyen bu uygulamanın, hiçbir zaman çok çirkin binaların, silüetlerin ve kitlelerin meydana çıkmasına hiçbir zaman mani olmadığı ve aksine teşvik ettiği söylenmiştir (Geray [23]). Bu endişeleri taşıyan Henri Post, İstanbul planı için “40 rakım“ kriterini getirmiş, 40 rakımdan fazla yerlerde en çok 12.50 m yüksekliğinde bina yapılmasını raporunda belirtmiştir. Bu hüküm 1948 yılında İstanbul İmar Yönetmeliği içine alınmış olmasına rağmen mevzi imar planlarıyla dışlandığı görülmektedir.“40 rakım“ sınırlaması İstanbul’un silüet performansı endişelerinden kaynaklanmış ve uzmanlar tarafından da takdirle karşılanmasına rağmen ülkemizdeki diğer uygulamalara veya araştırmalara örnek olamamıştır.

d) Çıkma Sokaklar

Çıkma sokak konusunun gündeme gelmesi, 1848 Ebnîye Nizamnamesine dayanmaktadır. Nizamnamenin 1. Bendinde sokak genişlikleri belirtilirken , “ ...çıkma sokaklar dahi açılacaktır“ hükmü bulunmaktadır. Nizamnamenin bu hükümleri ve diğer maddeleri incelendiğinde, hem batılılaşma hareketleri hem de yangınlardan korunma amacıyla yolların düzeltilmesi, genişletilmesi ve çıkma sokakların yasaklanması hükümleri çok belirgindir.

Cumhuriyet Dönemi imarcılığı başlamasıyla, çıkma sokak konusuna ilk tepkilerden birini, Hermann Jansen göstermiş ve şöyle demiştir : “Çıkma caddelerin hakiki kıymetlerine ait göz önünde tutulacak esaslar gayet sarîh ve basit oluşları kısa ve iktisadi oluşlarıdır. Bu şartlar dikkate alındığı takdirde , yeni şehircilikte çok iktisadi olmaları ile çok kıymetli vasıta olabilirler . Aynı şey araba yolu olmayan mahalle

yollarına aittir . Bunlar sade küçük evler için kabili tatbiktir . Fakat 80 m uzunluğunu aşamamalıdır . Bu surette ucuz rabita şekli suiistimal edilmemiş olur” (Jansen [24]).

Aynı endişeleri taşıyan Fehmi Yavuz 1952 tarihli kitabında , çıkmaz sokağın gereklerini anlatarak “Çıkmaz sokağın modern şehircilikteki lüzumuna ve hatta zaruretime kani bulunuyoruz “ demiştir (Yavuz [25]).

e) Diğer Detaylar

- - Bahçe duvarları,
- - Balkon korkulukları,
- - Bacaların ebadı,
- - Su basman yüksekliği,
- - Yağmur boruları,
- - Mutfak, yüznumara, banyo,
- - Merdiven ve basamaklar,
- - Pencere ve kapılar hakkında ölçüler getirilmiştir.

Buradan da görüleceği gibi 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu, birçok kısıtlamalar getirmiştir. Ancak, bu kanunla şehirleşmenin bir düzen altına alınması gayretinde olduğu birçok çevre tarafından kabul edilmektedir. Ancak şehir planlaması adına yapılan bu kanuni düzenlemede, mimari endişeler duyulmadığı veya duyulan endişelerin mimarinin kalıplaştırılması şeklinde sunulduğu düşünülmektedir.

4.2.2 Yapı ve Yollar Kanunu İle Gelen Yeniliklerin Olumlu ve Olumsuz Yönleri;

2290 sayılı kanunun “İmar Kanunu“ olma niteliği, çeşitli bakımlardan eleştiriler almıştır. Bölgeleme yaklaşımının getirilmiş olmasına rağmen uygulamada ”bölge çeşitleri” gözlenmemektedir. Bu yıllarda kent formunun tartışması, bir morfolojik kent formu kavramına dayanmamakta, daha çok “eski kent” ve “yeni kent” ikilemi içinde çözümlenmeye çalışılmıştır. Bayındırlık Dergisinin 1946 Ekim sayısında eski kentlerin planlanmasında nasıl bir tutumun hakim olduğu şu şekilde anlatılmaktadır.

“İmar planlarının düzenlenmesinde takip edilen noktayı nazır mevcut şehir bölgesini mümkün olduğu kadar bütün karakteri ile muhafaza etmek, yalnız yolların modern seyrüsefer ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzeltilmesinde sağlamak, mümkün olduğu kadar yerlerine yeşil sahalara koymak ve buraları diğer yeşil bölgelerle bağlayarak bu bölgelere ışık ve hava imkanlarını vermektir. Şehrin gelecekteki gelişme ve büyüme imkanları göz önüne alınarak uygun bulunan sahalara inkişaf mahalleleri yerleştirilir. Modern bir şehirde bulunması lazım gelen gerekli bütün şartları taşıyan bu mahalleler şehrin 50 senelik bir gelecekteki büyüme imkanları göz önünde tutularak yeter büyüklükte yapılır ve eski şehir bölgesi ile iyi bir şekilde taşıt yolları ve yeşil yollarla bağlanır. Şehrin önemli yerlerinin 1 / 500 ölçekli uygulama planları yapılır. Bu yerler, bilhassa hükümet ve Cumhuriyet meydanları, önemli seyrüsefer kavşakları, mevcut ve tarihi eserlerin bulunduğu yerlerin etrafı gibi şehrin yakın gelecekte uygulanarak imar alanında hamle yapacağı özel ve önemli yerlerdir. Bu arada eski, gerek tarihi, gerekse estetik ve sanat değeri olan eserler muhafaza edilip etrafları açılarak, bunları çirkinleştiren bitişik binalar kaldırılıp güzellikleri herkese gösterilir fakat muhitlerin bunlarla olan bağlılığı mümkün olduğu kadar korunarak çalışmak esastır”[26].

Yeni mahallelerin (inkişaf mahallelerinin), 50 senelik bir gelecek için planlandığına baktığımızda, arazi kullanım farklılıkları gözlenmemektedir. Plan çizimi sadece yapı adaları ve yollardan oluşmaktadır. Bu durum Ankara ve İstanbul gibi yabancı plancıların tasarım yaptığı imar planlarında böyle değildir. Yapı adalarında ve yollar üzerinde hiçbir ölçü ve işaret bulunmamaktadır. Resmi bir alanın yerleştirilmesi yanında, bazı yeşil aksların tasarlandığı görülmektedir.

Türkiye’de bu tür kent planlarının yapıldığı yıllarda aynı zamanda da demiryolları ağını yaygınlaştırma politikası izlenmektedir. Demiryolu istasyonları kentlerin yeni bir cazibe noktası olmakta, genellikle kentlerin yeni ve prestijli konut alanları bu yönde geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Yol konusunun bu kadar önemsenmesinin yanında, kanunun getirmiş olduğu “ Katı Planlama Tutumu“ bölgeleme tekniği yönünden eleştirilere uğramıştır(Yavuz[25]). Tasnifin ve kabul edilen kat sayılarının kifayetsizliği, büyük - küçük, bütün şehirler için aynı ölçülerin kabul edilmiş olması, şehirlerin özelliklerine göre elastikiyete yer verilmemesi. Azami ve asgari yerine, mutlak rakamlar kabul edilmesi hususlarında eleştirilmiştir.

Ölçü ve standartların Yapı ve Yollar Kanunu içinde yer almasına ilave olarak talimatname ve izah nameler içinde belirlenen hükümlerde de, özellikle mimari tasarımda kalıplaşmayı ve tiplmeyi getiren bir tutum izlendiği düşünülmektedir.

Umumi Talimatname ve İzah nameler içinde yapı ölçüleriyle ilgili hükümlerde, şehir planı anlatımlarında gözlenen esneklik bulunmamaktadır . Mimarlık tanımlarında ve mimari tasarımda izlenen bu tutum şehir planları ile ortadan kaldırılabilirdiği halde, yönetmelik uygulamaları ağırlık kazanmıştır.

1948 yılı İstanbul İmar Talimatnamesi ve 1949 yılı ve sonra yapılan yönetmelik değişikliklerinde, yapılaşma kurallarının yönetmelik yöntemiyle belirlendiği, uygulamaların mutlaka katı ölçüler içinde yapılacağı ve özellikle mimarlık konularında böyle bir görüşün savunulacağı 1985 yılı İmar Yönetmeliği içinde de aynen mevcuttur.

İmar yönetmeliklerinde amaç ölçülerdir. Hâlbuki amacın fonksiyon ve performans gibi yaklaşımlardan oluşması gerekmektedir.

1930’lardan önce ülkemizde yaygın olan mimari yaklaşımlar; cephe tasarımlarına ağırlık verilmesi, girişlerin ve köşelerin kubbelerle hareketlendirilmesi gibi konularda yoğunlaşmıştır. Yerleşme ve planın gerekli işleve göre çözümü cephelerden sonra gelmektedir. 1930’lardan sonra işlevi ön plana alan akılcı tutumun kendisini göstermesine rağmen, imar yönetmeliklerinde bu isteklere cevap arama yaklaşımının bulunmadığı gözlenmiştir.

Esneklik sağlama imkânı imar planlarıyla getirebileceği kanunlarımızda belirlenmesine rağmen, bu imkandan yararlanılmamış ve hala yararlanılmamaktadır. 1970’lerden sonra planlama ile özgün veya değişik uygulamalar yapılması sadece büyük şehirlerimizin belediyelerinde görülebilmüş, ülke boyutunda geniş bir benimseme olmamıştır.

2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu bütün kısıtlamalarına rağmen “şehir planlama” amacı altında, bu kısıtlamalardan kurtulma formüllerini de taşıdığı görülmektedir. Şehrin özelliğine göre plan yapılabileceğini anlatan hükümler olmaları sebebiyle olumlu oldukları düşünülen maddeler şunlardır:

Madde 4: Mahalli hususiyete göre arazi kullanım standartlarının %2 değiştirilebileceği,

Madde 4-m: Müstakbel şehir haritasında yolların mevki ve ehemmiyetine göre binaların kat adetleri , yükseklikleri tespit edilir. (Yolların 5 sınıfa ayrılması ve beş katlı bina yapılması gibi kısıtlamalar yönetmelik ile getirilmiştir.) Bu madde ile daha farklı

ölçütler geliştirme imkanları vardır . En azından yapının özelliğine göre planda bir belirleme yapılabilir veya şehrin özelliğine göre belirlemeler getirilebilir. Nitekim bu yaklaşım “ umumi talimatname “ içinde de kabul edilmiş ve mimari ihtiyaca göre bina yüksekliğinin (yüksek binalar için) şehir planında işaret edilebileceği hükmü gelmiştir

Madde 6-A: Belediyeler şehir haritasının tatbiki sırasında mevcut arsaları plan ihtiyacına göre tevhit ve ifraz etmeğe selayetlidir .

Madde 9: Müstakbel şehir haritasına göre tesis, tevsi ve tanzim edilecek yol ve meydanların yanlarında yeniden yapılacak binaların yüksekliği, cephelerin inşa tarzı ve arsaların genişliği hakkında imar yönetmeliğine göre (ki bu yönetmeliği Belediye meclisi hazırlamakta ve Valilik tasdik etmektedir) karar vermeye belediyeler yetkilidir.

Görüldüğü gibi planlama ile şehrin özelliğine saygı duyacak ve mimariye katkılar sağlayacak hükümler mevcuttur.

Ayrıca, Umumi Talimatnamenin (Şehirlerin İmar Planları Tanzimi İşlerine Ait Umumi Talimatname) getirdiği :

Madde 12: Şehirlerin topografik vaziyeti, iklim hususiyetleri göz önünde tutularak iktisadi, bedii ve seyrüsefer noktası nazarından inkişafı hususunda icab eden şeraite uygun olma ve atide görülecek bütün ihtiyaçları temin ve tatmin etmek üzere şehir planlarında yapılması iktiza eden tadilat ve bu surette şehirlere verilecek yeni vaziyet, müstakbel imar planının tanziminde esas hatları teşkil eder, Şeklindeki hükme ilave olarak, söz konusu talimatnamenin, 13. ve 33. maddelerinde de şehrin özelliğine göre imar planı yapılması durumları belirtilmiştir. Bu imkanlardan yararlanabilmeyi ilk önce yabancı plancılar gerçekleştirmiştir. 1940 yılına kadar yapılan planlar incelendiğinde, sadece yol ve ada belirlemesi yapıp , büyük bir kamu alanına yer veren yerli plancılarımızın yanında , yabancı plancıların İstanbul, Ankara , Adana gibi yerleşmelerde

- bölgeleme (sanayi, amele evleri, ticaret vs)
- detaylı lejant şekilleri,
- ulaşım ağı kademelenmesi,

gibi tasarım çeşitliliği görülmektedir.

Aynı mevzuat altında bu tür tasarım farklılıkları olması , bazı olumsuzlukların sebebinin mevzuatta değil de , mesleki çabalar içinde aranması düşüncesini ortaya çıkarmaktadır. Yabancı plancıların (Jansen , Prost , Lambert , Öelsner , Egli , Le Corbusier , Rene)

1940' lara kadar bu tür tasarım girdilerini kullanamadıkları için özgün ürünler ortaya koyamadıkları düşünülen yerli plancılar 1940 dan sonra bu verileri tasarımlarında kullanmaya başlamışlar ve daha özgün özellikler taşıyan tasarımlar oluşturmuşlardır.

1948 yılında toplanan yapı kongresinde şehircilik ilgi alanı içinde önemli görüşlere yer verilmiştir.

Sedat Hakkı Eldem, Yapı kongresine sunduğu Mimarlık grubu 5. kol raporunda “Mimarının yapı tekniği ve şehircilikten ayrılamayacağı ve tek başına ele alınamayacağı bedihidir (kesindir). Bu düşünceden ötürü, yapı tekniği mimarının hadimi (hizmeti üstlenen) imar ve şehircilik ise çevresi olduğuna göre, mimari esasların tespiti işi , yapı ile alakadar bütün işlerin tespiti demektir“(Eldem [27]). diyerek mimarının şehirlerin özelliklerine göre yapılması gereği üzerinde durmaktadır

Aynı yılın yapı kongresinin açılış konuşmasında, Bayındırlık Bakanlığı, Yapı ve İmar İşleri Reisi, imarla ilgili mevzuat bahsinde şunları söylemiştir: “Bugünkü mevzuatımızın ve kanunlarımızın şehirlerimizin gelişip inkişaf etmelerine ve planların tatbikine imkan vermemekte olduğu maalesef acı bir hakikattir”(Bazoğlu [28]).

Görüldüğü üzere mevcut imar kanununun şehir planlama ve mimari tasarımda özgün ürünlerin oluşmasına izin vermemesi, şehirlerimizin gelişimine engel olduğunun düşünülmesi kanuni açıdan yeni arayışlara gidilmesine yol açtı ve 1954 yılında 6785 sayılı imar kanunu çıkartıldı.

4.3 1955 -1984 Arası Dönem

Yapı ve Yollar Kanununun bir yönetmelik niteliğinde olması ve değişen şartların (imar ve kalkınma hamlelerine muvazi olarak imar işlerinin) ortaya çıkardığı ihtiyaçlar yeni bir kanun hazırlanması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu doğrultuda hazırlanan 6785 sayılı imar kanunu 1. ve 3. Bölümlerinde “ ruhsat “ ve “parsel“ konusunda getirdiği hükümlerle, genel yaklaşımını belirlerken, planlama ve biçimlendirme konusunda her zaman esnek bir kanun olarak nitelendirilmiştir.

- 10 yıllık geçici yapılanma,

- Cephe hattında önde bina inşa edilmemesi,
- Düzenleme ortaklık payı olarak % 25 şartını getirme,
- Yanmış, yıkılmış ve iskana elverişsiz hale gelmiş arsalarda, 10 yıldan beri boş durmaları halinde, belediyece inşaat yaptırma zorunluluğu getirileceği ve sahibine tebliğinden 5 sene sonra , belediyenin kamulaştırmaya yetkili olduğu ,
- ruhsat alındıktan sonra yapıya 1 yıl içinde başlama ve yapıyı 4 yıl içinde bitirilmesi gibi hükümler bulunmaktadır .

Sonradan yapılan 1972 yılı değişiklikleri ile :

- Yeşil sahalar için minimum 7 m² / kişi ,
- Otopark mecburiyeti,
- Binaların zemin seviyesi altında kalan kısmın kazılarak, kaldırım seviyesinin altına düşürülme suretiyle kat kazanmayı yasaklama,
- Kaldırım yapma,
- Tarihi ve Mimari değeri bulunan binaların korunması,
- Deniz kenarından 10 m dahilinde inşaat yapılmaması,
- Bölge planlaması konusunda yeni yaklaşımları benimseme,

gibi hükümler getirilmiş olması da kanunun esnekliğini bozucu nitelik taşımamaktadır .

Yeşil alan için getirilen 7 m² / kişi kriteri devamlı olarak tenkit edilmiştir ancak , bu hüküm hem toplum yararına gözetilen amaçlar için getirilmiş hem de “en az 7 m²” denilerek bir taban belirlenmiştir.

Bu imar kanununun 25. Maddesi mimarlık ve şehir planlaması konularında ne kadar esnek davranıldığı ve bu mesleklerdeki yönelmeler için hiçbir kısıtlama getirmeyerek, tasarım ve yaratıcılık adına olumlu neticeler alınmasını sağlayacak özelliklere sahiptir ancak bu madde gerektiği gibi kullanılamamıştır.

1957 yılındaki şekliyle söz konusu madde şöyledir:

Madde 25: Yapılacak bina ve tesis ile bunlara ait müştemilatın;

- Fen, sağlık, içtimai emniyet, mahalli hususiyet, kullanılacak malzeme bakımından ne gibi şartlara tabi olacağı ve hangi vasıfları haiz bulunacağı,

- Kat adedi, kat yüksekliği, derinlik ve çıkıntıları,
- Komşu hudutlarına, yol ve su kenarına, kara ve demir yolu nihverlerine, tarihi ve bedii kıymeti olan eski eserlere ve arkeolojik sahalara olan mesafesi,
- Parsel cephesi ile parsel ebadı ve bu parseller içerisinde yapılacak binaya verilecek azami inşaat sahası ,
- Bahçelerin tanzimi, ağaçlandırılması, bahçe duvarlarının şekli ve ebadı, bina ve tesislere ait ,
- Bina ve tesislerle ilgili diğer hususta hazırlanacak nizamname ve talimatnameler de tespit olunur.

Görüldüğü gibi tasarım konularını ilgilendiren hükümler, hukuk hiyerarşisi içinde alt kurallara bırakılmıştır. Fen, sağlık, içtimai, emniyet, mahalli hususiyet, kullanılacak malzeme konularını belirleyerek, bir genel performans yaklaşımı ile mahalli özelliklere ve teknik gelişmelere açık bir tutum benimsemiştir.

Şehir planlamasını tanımlayan maddelerinde ise Nazım ve Tatbikat imar planlarının belirtilmesi (madde 27), İmar planlarının tanzim tarzlarının Nafia Vekaletince tespit edileceği (madde 28) ve plan tasdik işlemleri (madde 26 ve 29) bulunmaktadır.

Ayrıca 57. Maddesiyle :

“ Nafia Vekaleti bu kanunun tatbik şeklini gösteren nizamnameyi ve her belediye, beldenin inkişafını ve belediyelerin mali imkanlarını, teknik eleman durumu, mahalli hususiyetleri ve malzemeyi ve imar planı esaslarını göz önünde tutarak, Nafia Vekaletince hazırlanacak tip talimatnamelere göre kendi talimatnamelerini kanunun neşrinden itibaren altı ay içerisinde hazırlamaya mecburdur.” hükmü getirilmiştir.

1957 yılında yayınlandığı şekliyle ve özetleriyle belirtilen bu maddelerin, mimarlık ve şehir planlaması çalışmalarını olumsuz yönde etkileyecek, yaratıcı gücü önleyecek ve sağlıksız durumlar yaratacak bir yaklaşım tarzı taşıdıkları düşünülmektedir. Ancak kanunda geçen “tip talimatname” kavramının sınırlayıcı olduğu ve olumsuz etkilere yol açabilecek özelliklere sahip olduğu düşünülmektedir.

Nizamnamedeki sınırlamalar özellikle üç konuda kendini göstermiştir ve birincisinin esnek bir hüküm olduğu düşünülmektedir.

- Madde 39, eski eserlere 10 metreden az yaklaşılmadan bina yapılması ancak bu hükmün Anıtlar Yüksek Kurulu kararlarıyla değiştirilebileceği belirtilmiştir.

İkinci sınırlama ise bir tanımlamadır;

- “Madde 43: Üzerinde imar mevzuatına uygun yalnız bir bina yapılabilecek arazi parçasına Parsel denir . “

Nizamnamenin bu tanımlaması,“ tek parselde tek bina “ yaklaşımını getirirken Türk şehirciliği ve mimarlığını etkileyen başlıca olumsuzlukların başında gelmektedir. Bir tanımlama olmasına rağmen çok etkileri olmuştur:

- İfraz işlemleri artmış,
- Küçük parselasyon körüklenmiş,
- Küçük parselasyon içindeki yapılaşmaların sınırlandırılma mecburiyeti ortaya çıkmış ,
- Yapılanma körüklenmiş ve açık alan yaratma gerçekleştirilememiş,
- Uygulamalar kalıplaşmış ve “ Tip apartman “ hâkim olmaya başlamış,

ve bu gelişmeler içinde mimar ve şehircilerin yeni ve değişik tasarımlar getirilmesi mümkün olmadığı gibi, yapılaşma taleplerinde de (mimarların müşterilerinden) mecburen “ Kalıp Talepler“ oluşmaya başlamıştır.

Bu tanımlamanın getirdiği olumsuzluklar ağırlığını hissettirdiği için, 3194 sayılı yeni İmar Kanununda, bir parselde birden fazla bina yapılabileceği hükmü getirilmiştir.

- Üçüncü sınırlama ise yukarıda bahsettiğimiz” tip talimatname” kavramıdır.

Aşağıdaki kısımlarda 6785 sayılı yasayla gelen tip talimatname(yönetmelik) ve bu kavramın tasarım sürecinde yaşattığı olumsuzluklara belli ölçülerde esneklik getiren plan notları kavramları incelenecektir.

4.3.1 Tip İmar Yönetmelikleri

Bu kavram, 6785 ‘ in müzakereleri sırasında getirilen çok iyi niyetli ve sadece örnek olmak amacıyla teklif edilen bir öneridir ancak 1956 yılında Nafia Vekâletinin 39719 sayılı genelgesiyle kanunlaşmış ve bölgelerin hususiyet şartlarına göre düzenlenebilecek şekilde;

- Matbu nüsha üzerindeki boş kısımların belde ihtiyaçlarına göre doldurulması,

-Lüzumlu görülen diğer hususların ayrıca belirtilmesi

Konularında belediyelere bildirim yapılmış, doldurulan talimatnamelerin tasdik edilmek üzere bakanlığa iade edilmesi istenmiştir. Görüldüğü üzere sabit bir tip talimatname oluşturulmak istenirken belediyelerin yönetmeliklerini tip hükümlerle “ sabit “ kılma amacı güdülmemiştir.

Tip yönetmelik 70 maddeden oluşmakta ve mimari konularda getirilen (boşluklara) ölçü yazılması yönetmenin yanında, şunlar dikkati çekmektedir:

- Yönetmelikle getirilen hükümler yerine imar planında bir belirleme varsa plan hükmünün uygulanacağı (madde.1)
- Getirilen ölçü belirleme şeklinde azami, asgari veya sabit değerlerin benimsenmesi,
- Bina yüksekliğinin yol genişliğine göre tespiti,
- Resmi ve Umumi binaların bu yönetmelik kayıtlarına tabi olmadığı, tasdikli projelerine göre uygulama yapılacağı,
- Bina derinliği için bir matematik formülün kabul edilmesi (bu formül 1949 yılında talimatnamelere eklenmiştir), ticaret bölgesinde zemin katlarda arsa derinliğince yapı yapılacağı,
- Çıkıntı yapılamayacağı (motifler ve açık çıkıntı hariç),
- Yapı malzemesine göre azami bina yüksekliği belirlenmesi (demir, kargir, kerpiç),
- Çatı meylinin belirlenmesi,
- gibi hususlar dikkati çekmektedir. Ancak ;
- Çıkmaz sokak yapılamaması,
- Parselin ifraz edilebilmesi (veya inşaat yapılabilmesi) için yola bitişik (yola cephe) olma şartı.

Gerek eski hukuki kuralların kolay terk edilmemesi, gerekse diğer hukuki kurallar içinde kendi özel gerekçeleri (yangın, alt yapı, tapu, irtifak hakkı gibi nedenlerle) bulunmasına rağmen, bu iki konu hakkında bir belirleme bulunmaması, bunların her hangi bir tasarımcılık endişesinden dolayı tip yönetmeliğe konulmadığını değil

unutulduklarını göstermektedir. Çünkü iki yıl sonra, 1959'dan itibaren çıkmaz sokak kavramı imar yönetmeliklerine tekrar girmiş (İstanbul İmar Yönetmeliği, 1959, (madde 17) ve 1972 tarihindeki İmar Kanunu değişikliği ile (madde 11), çıkmaz sokağa bakan parsellerin imar hakları kısıtlanmıştır (muvakkat inşaat hakkı tanınmıştır) (Duygulu[21]).

Parselin yola bakma mecburiyeti ise 1966 yönetmelik değişikliği ile getirilmiştir, bu mecburiyetin, sadece imar kanunlarının hükümlerinden kaynaklanmadığı, Türk İmar Mevzuat içindeki diğer kurallar içinde de yer aldığı görülmektedir.

- 1956 yılı Danıştay Kararı: İfraz suretiyle yola cephesi olamayan parsel ifraz edilemez.
- Tapu Kanunu ve Tapu Sicil Tüzüğünde getirilen irtifak hakları ve bu hakların yarattığı engellemelerin belirtilmesi (başkasının parselinden geçerek bir yola ulaşma imkânının bulunmaması)
- 1948 tarihli 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanununda “yol ve lağımla ilgili masraflarda parsellerin cephe türlerine göre işlem yapılacağı belirtilmesi,”
- 6785 sayılı İmar Kanunu içinde getirilen, ruhsat almak için “yol ve lağımın yapılmış olması” veya “masraflarının ödenmiş olması” ,
- İmar Nizamnamesinin 44 üncü maddesinde, “parsel cephesi” tanımının, “parselin üzerinde bulunduğu yoldaki cephesinin genişliği” olarak belirtilmesi,

gibi hükümler, “bir parselin muhakkak bir yola cepheli olması” gereğini vurgulamış ve bu gerekçeler ile gelişme gösteren şehirlerimizde **düz yol geleneği, dik açılı parselasyon ve yapılaşma** belirgin bir özellik olmuştur.

Dikkat çeken bir diğer konu da talimatnamedeki çıkma yapılamayacağı hükmüdür; Talimatnamedeki diğer hususlarda serbestlik göze çarparken çıkma konusunda kesin bir dille, motifler ve açık çıkıntılar hariç çıkıntı yapılamaz denilmiştir. Oysa 6785 sayılı kanunun 25. Maddesi mahalli özellikler ve teknik gelişmelere göre katta çıkıntı oluşturulabilmesi konusunda esneklik getirmiştir. Ancak belediyelerin birçoğu bu esnekliği göz ardı etmişlerdir. 1956-1960 yılları içinde tasdik edilen imar yönetmeliklerinin incelendiği bir araştırmada, yapılan uygulamalar sonunda bölgesel özelliklere bağlı kalınmadığı ortaya çıkmıştır. Balıkesir, Bodrum, Ayvalık ve Marmaris

imar yönetmelikleri incelenmiş, bu şehirlerin ayrı bölgelerde olmaları, ayrı hususiyetler göstermelerine rağmen çok az farklarla (bahçe mesafeleri gibi) birbirlerinden ayrıldıkları görülmüştür. 1971 yılında yapılan ve ankete dayalı olarak 797 belediyenin cevaplandığı çalışmada, imar yönetmelik ve planlama çalışmaları soruşturulmuştur (Suher ve Çetiner [29]). Bununla ilgili :

Belediyelerin yaşıntı alanlarını 5 ile 20 m. arasında parselasyona tabi tuttıkları ve bunlara sahip kasabaların büyük bir yoğunluk kazandığı söylenebilir.

Bütün bölgelerde ikiz ve bahçeli evlerin parsel genişliğinin 10 m. ile 20 m. arasında olanların yoğunluk kazandığı, %66 ile %87 orana sahip oldukları görülmektedir. Bunu da 5 m. ile 10 m. arasında bulunan parsellerin %6 ile %33 oranla takip ettiği, 5 - 8 m. arasında olan parsellerin yoğunluk kazandığı, oranlarının %34 - %94 olduğu, bunu 10 - 20 m. olanların %4 - %67 oranıyla takip ettiği tespit edilmiştir. Buradan çıkan netice, imar talimatnamelerinde gelişme bölgesinde, parsel genişlikleri için konan kayıtların, **değişik bölgelerde, değişik iklim şartları, sosyal dokuları** bakımından değişik temayül ve yaşayış gösteren yerleşmelerde, hep aynı olduğunu göstermektedir. Bunun neticesi hazırlanan talimatnamelerin tek tip olduğu anlaşılmıştır. Yani 1956 tarihli genelgede bahsedildiği gibi, belde ihtiyaçlarına ve görülen lüzum üzerine ilave hükümler getirilmesi gibi belediyelerden beklenen “mahalli belirlemeler” gerçekleşmemiştir. Çizelge 4.1 de sunulan çalışmada, 1979 ve 1982 yılları arasında tasdik edilen imar yönetmelikleri incelenmiş ve şu bulgular elde edilmiştir.

Kırıkkale, Elbistan, Uşak, Erzurum, İzmir, Isparta, Eskişehir, Divriği (Sivas), Hakkari, Büyükçekmece (İstanbul), Simav ve İstanbul Belediyelerinin imar yönetmelikleri

-Parsel boyutları,

-Bahçe mesafeleri,

-İskan hududu dışındaki yapılaşma boyutları,

-Toplu konut projeleri,

-Bina boyutları,

konularında, çok benzeyen hükümler getirmişlerdir. Farklılık İzmir Belediyesinde gözlenirken, ayrıca belediyelerin bina iç yüksekliği konusunda değişik ölçüler benimsedikleri görülmektedir.

Tip yönetmeliklerdeki değişik ölçüler tartışılabilir ancak, yol genişliğine göre bina yüksekliği belirleme yönteminin terk edilmemesi ve 1985 tarihli İmar Kanunu gereğince çıkarılan tip yönetmelikte de aynen Yapı ve Yollar Kanunu gibi hükümler getirilmesi, şimdiye kadar yapılan tartışma ve eleştirilerin hiç dikkate alınmadığını göstermektedir (Duyguler [21]).

Çizelge 4.1 Farklı belediyelerin imar yönetmeliklerinin incelenmesi [21]

BELEDİYE VE İMAR TONETMELİKLERİ TARİHİ	KIRIKALE 18.08.81	ELAZIĞ 18.09.81	UŞAK 09.07.81	ERZURUM 10.09.81	İZMİR 10.06.82	İSPARTA 20.10.81	ERZİNCAN 20.02.81	DİYARLIK 01.09.82	HAKKARİ 11.02.82	SİĞİRİÇ 20.01.82	SİĞİRİÇ 23.01.81	İSTANBUL 30.03.79
Parsel genişlikleri												
1- İkamet ve ticaret bölgelerinde												
A- 1-2-3 veya 4 katlı inşaat mülklerinde												
a- bitişlik nizamda (.....) mt. den	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
b- blok başlarında yan bahçe mesafesi (.....) mt. den	6	6	8	6	6	8	6	6	6	6	6	6
c-aynık nizamda yan bahçe mesafesi toplam (.....) mt. den	6	6	8	6	6	8	6	6	6	6	6	6
B- 5 - 6 katlı inşaat mülklerinde												
a- bitişlik nizamda (.....) mt. den	6	6	8	6	10	8	6	6	6	6	6	6
b- blok başlarında yan bahçe mesafesi (.....) mt. den	6	6	8	6	10	8	6	6	6	6	6	6
c-aynık nizamda yan bahçe mesafesi toplam (.....) mt. den	9	9	8	9	10	9	9	9	9	9	9	9
C- 7-8-9-10 katlı inşaat mülklerinde												
a- bitişlik nizamda (.....) mt. den	9	9	9	9	12	9	9	9	9	9	9	9
b- blok başlarında yan bahçe mesafesi (.....) mt. den	9	9	9	9	12	8	9	9	9	9	9	9
c-aynık nizamda yan bahçe mesafesi toplam (.....) mt. den	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
D- yüksek inşaat bölgelerinde (.....) mt. den	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
2- Yalnız tek katlı dükkan yapılacak ticaret bölgelerinde (.....) mt. den	4	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4
3- Küçük sanatlar bölgelerinde												
a- bitişlik nizamda (.....) mt. den	4	4	6	4	5	4	4	4	4	5	4	4
b- blok başlarında yan bahçe mesafesi (.....) mt. den	4	4	6	4	5	4	4	4	4	4	4	4
c-aynık nizamda yan bahçe mesafesi toplam (.....) mt. den	4	4	8	4		4	4	4	4	5	4	4
4- Sanayi bölgelerinde (.....) mt. den az olmaz	30	30	30	30	50	30	30	30	30	30	30	30
bu ölçülerin tespitinde köşe başına rastlayan parselde yol tarafındaki yan bahçe yerine o yol için tayin edilmiş ön bahçe mesafesi alınır												
Parsel derinlikleri												
1- İkamet ve ticaret bölgelerinde												
a- ön bahçesiz nizamda (.....) mt. den	10	10	12	10	18	10	10	10	10	10	10	10
b- ön bahçeli nizamda ön bahçe mesafesi (.....) mt. den	10	10	12	10	18	10	10	10	10	10	10	10
2- Yalnız tek katlı dükkan yapılacak ticaret bölgelerinde												
a- ön bahçesiz nizamda (.....) mt. den	4	4	6	4	5	4	4	4	4	5	4	4
b- ön bahçeli nizamda ön bahçe mesafesi (.....) mt. den	4	4	6	4	5	4	4	4	4	4	4	4
3- küçük sanatlar bölgelerinde (.....) mt. den	10	4	10	10	5	4	10	10	10	5	10	4
4- Sanayi bölgelerinde (.....) mt. den az olmaz	30	30	30	30	50	30	30	30	30	30	30	30
Parsel sahaları												
1- İkamet ve ticaret bölgelerinde yüksek inşaat bölgesi olarak tespit edilen yerlerde (.....) m2 den	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
2- Sanayi bölgelerinde (.....) m2 den az olmaz	2000	2000	2000	2000	3000	2000	3000	2000	2000	2000	2000	2000
Bahçe mesafeleri												
madde 3.02 - İskan sahalarında yapılacak binaların ön bahçe ve yol kenarına rastlayan yan bahçe mesafeleri genel olarak (.....) mt. dir	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
bu binaların bitişlik olmayan her cephesinde konduğu sınırdan itibaren												
çelik, kagir ve benzeri yapılarda en az (.....) mt.	3	3	3	5	3+	3	3	5	5	3	3	3
diderleri ise en az (.....) mt. mesafe bırakılması şarttır.	5	5	5	5	3+	5	5	5	5	5	5	5
tesekkül etmiş durumu bu madde hükmüne uymayan yerlerde ön ve yan bahçe mesafelerini mevcut ölçüler esas alınarak tayin ve tespiti belediye yetkilidir.												

Günümüzde belediyelerimizin bazıları belediye meclisi kararlarıyla bölgelerine yönelik kararlar alabilmektedirler. Ancak bu belediyelerin neredeyse tamamında belediye meclisini oluşturan üyelerin bu kararları verebilecek meslek adamlarından oluşmadığı görülmektedir.

Tip yönetmelik sisteminin şehircilik ve mimari yönden yapılan eleştirileri şöyledir:

1-Planlama yönünden:

“Yol genişliğinin etraftaki kullanımların yoğunluğunu belirlemesi, planlama (ulaşım, arazi faaliyetleri arasındaki akımı sağlayan kanallar olduğuna göre) yaklaşımına ters

düşmektedir. Böylelikle, planda bir bölgede, ticaret ve servis merkezi oluşabilmektedir(Gök [30]).

2-Mimari yönden:

“Yol ağının parselasyon ve yapı düzenlerinin, beraberce ve karşılıklı etkileşim içinde oldukları dizge, yapıların hacimlerini saptamaktadır. Oysa yapı hacmi, bir yoğunlaşma sorunu olduğu kadar, çok önemli bir mimarlık ögesidir . Verilen kararlarda, belirli yapı düzeni sağlamak amacı dışında, mimarlık soru üzerinde gereğince durulmadığı görülmektedir. Örneğin, çok defa olduğu üzere, 20 metre genişlik, 30 metre derinlikte parseller yapıldığında ve bunlar üzerindeki yapı düzeni, ön bahçe 4 metre, komşu uzaklığı 3 metre, yükseklik 4 kat olarak saptandığında, bunun anlamının yol boyunca 6’şar metre aralıkla, tabanı 14’e 20 metre, yüksekliği 12 metre, şişman, bodur hacimler sıralamak olduğu düşünülüyor mu? Yapılar arasında kalan 6 metre eninde, 20 metre boyunca, 12 metre yüksekliğindeki koridorların mimari açıdan değerlendirilmesi yapılıyor mu?” şeklinde eleştirilere neden olmuştur. Sonuç olarak imar yönetmeliklerinin yarattığı bu sabun kalıbı dizileri ve yapı duvarları, yapıların mimarisini etkilemekte ve mimarın tasarım alanını büyük ölçüde sınırlamaktadır.

1957 yılında kullanılan tip talimatname kavramı ve kanun ifadesi, 1972 yılında yapılan kanun değişikliğiyle kaldırılmıştır. (1605 sayılı kanunun 57. madde değişikliği) 1985 yılında yeni İmar kanununda da bu tür ifadeler bulunmamasına rağmen, tip yönetmelik uygulaması devam etmiştir. Mimarlara tip talimatnamelerin bu sınırlamalarının arasında belirli ölçülerde esneklik sağlayan kavram, yine 1957 tarihli imar kanunuyla düzenlenen tip yönetmelikteki “plan notu” kavramıdır.

4.3.2 Plan Notları

Plan notu, şehir plancılığı ve mimarlık konularında istenildiğinde katı kalıplardan kurtulma yöntemi olarak değerlendirilmektedir.

İmar mevzuatı içinde 1957 yılına kadar yazılı bir kural olarak yer almamış olan “plan notu”, daha doğrusu, imar planında yazılı olan belirlemelerin, yönetmelik hükümleri yerine kullanılacağı hususu ilk defa 1957 tarihli tip yönetmeliği 1’inci maddesinde gündeme gelmiştir.1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunu arazi kullanımındaki sabit ölçüleri ile ana fikir olarak kalıplaşmayı kabul ettiğinden, plancıların tasarım ve

yaratıcılık konularında göstermiş oldukları yavaş gelişmenin sebebi olarak, mevzuat kısıtlamaları gösterilebilir. Ancak 1957 tarihinden sonra bu tür sebeplerin inandırıcılığı azalmıştır.

İmar Kanunu 1957 tarihi itibariyle planlama konusunda, kısıtlayıcı bir özellik taşımadığı düşüncesini yukarıdaki bölümlerde belirtmiştik. **Yaratıcı gücü engelleme imar yönetmeliğince getirilmiştir ancak söz konusu yönetmeliğin 1 inci maddesi imar mevzuat için hiyerarşik bir belirleme yaparak, plancılık açısından çeşitli imkânlar tanımıştır.**

Tip Talimatnamenin, Umumi Bölümleri içinde, 1 inci madde hükmü:

“Bu talimatnamede yazılı hükümler, imar planında aksine bir açıklama bulunmadığı takdirde uygulanır.”

Bu hükümle imar planı ve imar yönetmeliği arasındaki kademelenme tanımlanarak, imar planının yönetmelikten önce geldiği belirtilmiştir. Bir anlamda, yönetmelik kendi hükmüyle kendisini yok edici bir belirleme yaparak, tip olmaktan kurtulmanın yolunu göstermiştir.

Yönetmeliğin, kendinden bir üst düzenleyici olarak planı göstermesi; kendi üstünde bir kademelenme belirtmesi, bir “hata” olarak görülmüş olacak ki, 1972 kanun değişikliği bu konu 25 inci madde içinde yer alarak, kademelenmenin, kanuni desteği sağlanmıştır.

Planın getirdiği “yeni arayışlar içine girebilme” avantajını ilk olarak İmar ve İskân Bakanlığı kullanmaya başlamıştır. Yönetmelik hükümleri bütün belediyelerde benzer şartlarda kullanırken; 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlar kalıp çizgilerle devam ederken, İmar ve İskân Bakanlığında, bölge planlama ve metropoliten nazım planı çalışmalarıyla ilk farklılaşma adımları atılmıştır.

- Doğu Marmara Bölgesi çalışmaları (1963-1969)
- Zonguldak Bölgesi çalışmaları (1962-1964)
- Elazığ Bölgesi çalışmaları (1963-1965)
- Antalya Bölge Planlama çalışmaları (1963-1966)
- Marmaris Çevre Düzeni Planı (1971)
- Tekirdağ-Silivri Çevre Düzeni Planı (1972)

Çalışmaları ile 1/100 000, 1/50 000, 1/25 000 ve 1/10 000 ölçeğinde ele alınan planlama uğraşı içinde daha bütüncül (geniş kapsamlı), mahalli özellikleri dikkate alan yaklaşımlar benimsenmiştir. Aynı zamanda İstanbul, Ankara ve İzmir de 1970 öncesi kurulan Nazım Plan Bürolarında metropoliten planlama çalışmaları başlatılmıştır.

Bu planlar uygulama planı olmamakla birlikte 1/1000 ölçekli plan olmamakla birlikte mahalli özellikleri tanımlayabilme tecrübesini başlatmış ve hazırlanan planlarda, özel plan geliştirme yöntemi benimsenmiştir.

-Bölge konularında özel hükümler,

-Ulaşımla ilgili hükümler,

-Kentsel tasarım (urban desing) konuları,

-Ruhsat işleri,

-Teknik alt yapının gerçekleştirilmesini mecbur kolan,

-Mimari projelerde girdi olabilecek her türlü boyut ve tipler, (bina boyutları ve tipleri)

-Parselasyon şartları (minimum parsel boyutları, parsel yapılamayacağı),

-Çeşitli kurumlardan görüş alma,

-Bahçe mesafeleri,

gibi konularda, imar yönetmeliklerinden farklı olarak yeni belirlemeler yapılmıştır.

Ve bu aşamada şunu söyleyebiliriz:

Planlamanın getirdiği imkanlar ile:

- Yeni tasarımların oluşması,
- Yaratıcı eylemin desteklenebileceği,
- Kısıtlamaların kaldırılabilmesi,
- Mahalli özelliklere uyulabileceği,

mümkün olmaktadır ve bu esneklik İmar Kanunu uygulaması altında gerçekleştirilmiştir.

Plan ve plan notu olarak en çarpıcı örnek Boğaziçi planıdır. Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit değerlerini içeren 1/5 000 ölçekli Nazım Planı olarak isimlendirilmiş olan plan, 63

sayfalık bir "Plan Notları Raporundan" oluşmaktadır. İstanbul imar yönetmeliğinin bu bölgeler için uygulanmayıp, yeni ve özel hükümlerle planlama yapılması ve yeni kavramlar oluşturulması, yaratıcı bir çalışma olarak nitelendirilmelidir.

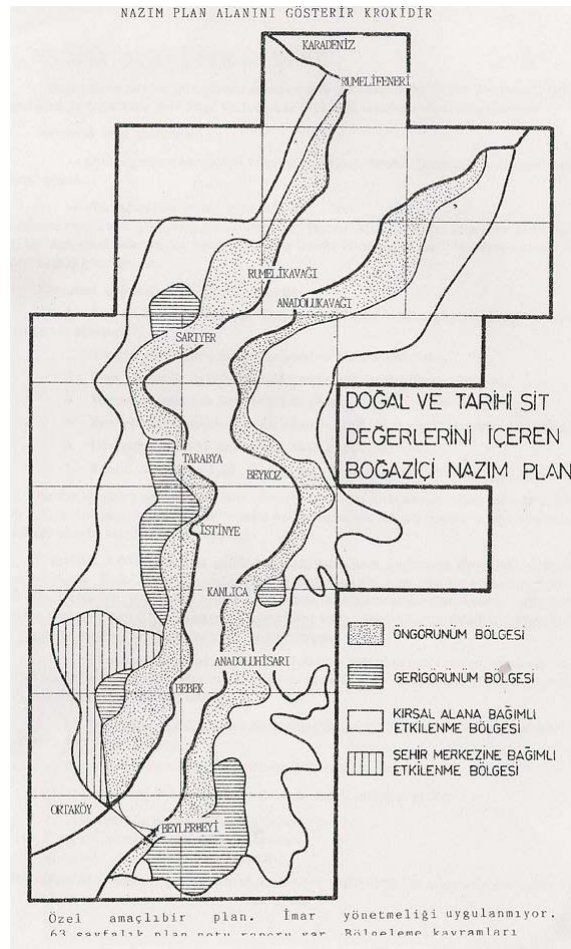
Şekil 4.2 de görüldüğü gibi, öngörünüm, geri görünüm ve etkilene bölgesi olarak, fiziksel (topografik) özelliklere göre "bölgeleme" yapılmıştır. Bu fiziksel özellikler ise:

-Boğaziçi mekânındaki doruk hatlar, (battı bala)

-Etkin peyzaj değerlendirmeleri,

-Görünüm yönünden coğrafi ilişkilerinden,

Oluşmaktadır. (Boğaziçi İmar Planı Plan Raporu 1979) 63 sayfalık plan notunu özetlendiğinde elde edilen verilere göre değişik arazi kullanımları için genellikle düşük yoğunluğu benimseyen yapılanma koşulları getirilmiştir. Bu plan şartlar altında mimarlara daha özgün ve kalıplardan uzaklaşmış eserler verme imkânı getirilmiştir.



Şekil 4.2 Boğaziçi Nazım Planı [21]

Örneğin çıkma konusunda, İmar yönetmeliğinin hükmü en fazla 1.50 şeklindeyken, Boğaziçi planında, bina yapılanması mümkün olan yerlerde, tarihi yapı özelliğini devam ettirmek amacıyla, “bina kat alanı kat sayısı veya inşaat emsalinin en çok %20’si, kat alanı kat sayısına veya inşaat emsaline ilave edilir” hükmü getirilmiştir. İstanbul İmar yönetmeliği hükmünde hesaplandığında %20-25 gibi bir fazlalık vermektedir, ancak “sabit” bir değer bırakılmış, yerine inşaat emsaline göre değişen ve bir yüzde payı içinde belirlenen yöntem ile mimara daha serbest bir ortam hazırlanmıştır. %20 ile getirilen belirlemeye başka bir hükümle “%20 çıkma payından daha fazla yapılacak çıkma alanları kat alanı kat sayısına dahil edilecektir.”denilerek, çıkma konusunda “sınırsızlık” getirilmiştir.

Plan notları ile uygulama yapılan başka bir örnekte Tercüman binasıdır 6 Nisan 1974 tarihli Mevzi İmar Planı ve getirilen özel plan notu ile gerçekleşmiştir. Plan notu ile 6.40 m. irtifasında konsol kat yapılabileceği hükmü getirilmiştir.



Şekil 4.3 Tercüman binası [31]

Bu tür değişik yaklaşımların yanında, ölçü belirleme fazlalığı, kısıtlılık yaratacak düzeydedir. Ancak Boğaziçi planının hazırlıklarında meslek mensubu olarak mimar ve şehir plancılarının, kalabalık bir çalışma grubu olarak görev aldıkları belirtiliyor; bakanlık ve belediye yetkililerin belirttiklerine göre:

-İstanbul Belediyesi

-İstanbul Nazım Plan Bürosu (Bakanlık teşkilatı)

-İmar ve İskan Bakanlığı Merkez Teşkilatı

-Anıtlar Yüksek Kurulu (Kültür Bakanlığı)

yetkilileri ve teknik personelinin katıldığı bu çalışmada mesleki katkıların olmaması için mevzuat yönünden bir engel yoktur.

İmarcılığımız içindeki “sınırlılık” kavramları eleştirilirken, birazda mesleki çabaların ilgisi araştırılmalıdır. İmar Kanunu yeniliklere açık bir kanun olduğuna ve “sınırsızlık” örnekleri verilebildiğine göre, tasarım konusunda mesleki çabaların boyutunun da ön plana çıkması gerektiği düşünülmektedir. İstanbul için H.Prost tarafından getirilen “40 rakım” prensibi, genel planlama müessesesi içinde oluşturulan formüllerle bozulmuştur; mevzi imar planlarıyla 1984 yılı itibariyle İstanbul’da 5100 adet Mevzi İmar Planı bulunduğu belirlenmiştir[32]. Resimde görülen (şekil 4.4) gökdelenler bu mevzi imar planlarının neticeleridir.Yükseklik konusunda “sınırsızlık” mevzi imar planı ve ilgili plan notları ile gerçekleştirilmiştir.



Şekil 4.4 Levent yüksek yapılar.[33]

Tuğrul Akçura’da [19] da KAKS ve TAKS ile yapı hakkını sınırlama yönteminin, yapı, hacim ve biçimini katı biçimde donduran geleneksel imar tutumuna bir tepki olarak ortaya çıktığını belirterek, “hacimlerin saptanmasında mimara tasarım özgürlüğü bırakmak istenildiğini anlatmıştır. Ancak bu yöntemin yaygın olarak kullanıldığı İstanbul’un Anadolu yakasında tam bir başarısızlık görülmüş, yapı

hacimleri, komşuluk ilişkileri hiç dikkate alınmadan, sadece yapılaşma hakkını en çoğa çıkartmak amacıyla biçimlendirilmiş büyük bir karmaşadan başka bir mimari katkı elde edilememiş”, diyerek mimari özgürlüğün piyasa koşulları içinde kötü uygulamalara da sahne olduğunu belirtmiştir.

İmar plancılığı, imar yönetmeliğine karşı kazanmış olduğu hukuki üstünlüğünü, değişik örnekler yaratmak için kullanabildiğine göre 6785/1605 sayılı İmar Kanunu süresi içinde “yaratıcılığın” desteklendiği düşünülmektedir ve bu yaratıcılığın boyutları, mesleki endişelerin miktarı ve kalitesi ile doğru orantılı gelişme göstermiştir.

4.4 1984 Sonrası Dönem

Günün ihtiyaçlarına cevap verebilecek köklü değişiklikler yapılması, gelişen teknolojiye ayak uydurabilecek hizmetlerin verilebilmesi ve planlamanın bir sistem içine alınması gibi gerekçelerle hazırlanan yeni İmar Kanunu 9.10.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Konumuz açısından dikkati çeken hususlar:

- Yeşil alan standardın ($7 \text{ m}^2 / \text{kişi}$) kanun hükümlerinden çıkarılmış, (yönetmelik içinde yer almıştır)
- Tek parselde birden fazla yapı yapılma imkânı getirilmiş,
- Plan yapımı ile ilgili hükümlerin yönetmelikle getirilmesi istenmiş,
- Yerleşme alanlarıyla ilgili esasların yönetmelikle getirilmesi istenmiş,
- İmar planında gösterilen cephe hattından önde bina yapılmayacağı belirlenmiş,
- Düzenleme ortaklık payı olarak %35 nispeti getirilmiş,
- Ruhsat alınmadan $1\,000 \text{ m}^2$ ve 2 katlı bina yapılması imkânı tanınmıştır.

Bunlar kısıtlama getiren hükümler olmadığı gibi, eski İmar Kanunundan daha da esnek bir yöntem izlenmiş, üstelik ruhsat “alınmama” durumunun mimari çevrelerce, olumlu karşılandığı görülmüştür. Yeni kanununda daha da esnek yaklaşım getiren:

- Tek parselde birden fazla bina yapımı,
- Düzenleme ortaklık payının artırılması,
- Yeşil alan kriterinin kaldırılması,

gibi hükümlerin “yaratıcılığa” olumlu yönde katkılar sağladığı düşünülmektedir. Bu belirlemelerle 3194 sayılı kanunun şehir planlamasına ve mimarlığa sınırlama getirilmediği düşünülmektedir.

Kanun, planlamayla ilgili uzun tanımlamalar getirmesine rağmen imar planı ile imar yönetmeliği arasında oluşan kademelenme konusunda bir belirleme yapmamaktadır. İdari düzenleme konusundaki bu ihtiyaç imar yönetmeliğinde belirtilen maddelerle çözümleniyor. Ancak hukuki kolaylık olarak olumlu bir yaklaşım olmasına rağmen, kanunla eş zamanlı olarak ve aynı kişilerce hazırlanan yönetmelikler,

- imarcılık tarihimizden gerekli derslerin alınmadığını,
- bu güne kadar “yönetmelik mimarisi” oluşturmaktan ileriye gidilemediğini,

göstermektedir. İmar mevzuatı tarihi içinde, belki de en çok kısıtlamanın ve sınırlamanın yönetmelikler aracılığı ile yapıldığını söyleyebiliriz. Teknolojinin oldukça geliştiği ve gelişimini sürdürdüğü günümüz şartlarında “şehir planlama” ve “mimarlık” mesleklerinde başarının yakalanmasını güçleştiren, yaratıcı gücü engelleyen; yeni imar kanunuyla gelen iki yönetmelikten ve imar yönetmeliğindeki çelişkili maddelerin yol açtığı sorunlardan birkaç tanesini aşağıdaki bölümlerde inceleyelim.

4.4.1 İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik

Bu yönetmelikte çoğunluk olarak tanımlamalara (plan tiplerine) ve idari formalitelere yer verilmiş ve imar planlarının yapılması için yöntem ve kural olarak şunlar getirilmiştir.

- İmar planlarının hazırlanmasında varsa bölge ve çevre düzeni ana kurallarına uyulacağı,
- Tip sözleşme ve şartlaşmaların değiştirebileceği,
- Uygulama planlarının etaplar halinde yapılabileceği,
- Planlarda imar parsellerinin gösterilmesi,
- Yönetmelik sonuna eklenen tabloda belirtilen standartlara uyulması,
- Plan değişikliklerinde sosyal ve teknik alt yapı yönünden, dengenin bozulmaması,

hükümleri getirilmiştir. Bu hükümler planlama faaliyetleri için yeni belirlemeler değildi, eski kanun ve yönetmeliklerle de aynı uygulamalar yapılıyordu. Eski imar kanunu doğrultusunda çıkartılan genelgelerde bu prensiplerin hepsi yer almıştır. Ancak genel olarak olumlu yaklaşımlar oldukları düşünülmektedir fakat standartlar (çizelge 4,2) ve çıkmaz sokak konusunda ise şimdiye kadar yapılan tenkitlerin dikkate alınmadığı görülmektedir.

Çizelge 4.2 Standartlar tablosu

	EK-1 (1) Kentsel, Sosyal ve Teknik Alt Yapı (1)			
Nüfus	0-15.000	15.000-45.000	45.000-100.000	100.000+
Kreş+ anaokulu	1 m2/kişi	1 m2/kişi	1 m2/kişi	1 m2/kişi
İlköğretim (2)	4 m2/kişi	4 m2/kişi	4.5 m2/kişi	4.5 m2/kişi
Ortaöğretim (2)	3 m2/kişi	3 m2/kişi	3 m2/kişi	3 m2/kişi
Aktif				
Yeşil Alan (3)	10 m2/kişi	10 m2/kişi	10 m2/kişi	10 m2/kişi
Sağlık				
Tesis Alanları (2)	2 m2/kişi	2 m2/kişi	3 m2/kişi	4 m2/kişi
Kültürel				
Tesis Alanları	0.5 m2/kişi	1 m2/kişi	2 m2/kişi	2.5 m2/kişi
Sosyal				
Tesis Alanları (4)	0.5 m2/kişi	0.5 m2/kişi	1 m2/kişi	1.5 m2/kişi
Halk Eğitim				
Merkezi	0.4 m2/kişi	0.4 m2/kişi	0.4 m2/kişi	0.4 m2/kişi
Dini				
Tesis Alanları	0.5 m2/kişi	0.5 m2/kişi	0.5 m2/kişi	0.5 m2/kişi
İdari				
Tesis Alanları	3 m2/kişi	3.5 m2/kişi	4 m2/kişi	5 m2/kişi
Teknik Alt Yapı (yol ve otopark hariç)	1 m2/kişi	2 m2/kişi	3 m2/kişi	4 m2/kişi

Bu tablo hazırlanırken 1972 yılında İmar ve İskân Bakanlığı, Metropolen Planlama Dairesi Başkanlığınca hazırlanan, “Mevzuat İmar Planı Dışında Toplu Konut İnşa Etmek Üzere Kurulmuş Kooperatiflerde Aranacak Şartlar ve Gerekli Teçhizat ve Standartlar” çalışmasından esinlenildiği, yeni İmar Kanununun anlayışına hiç uymadığı düşünülmektedir.

Tabloda şehirleşme hareketlerinde ve teknolojilerdeki büyük değişimin dışlanarak, Türkiye’nin dört nüfus grubuna ayrıldığı ve sabit değerler ile belirleme yapıldığı görülmektedir. Dört nüfus grubuna ayrılmasına rağmen, bu farklılık, yeşil alan halk eğitim alanları ve dini tesis alanlarında kişi başına düşen birim metrekare ihtiyacında bir değişiklik getirmemektedir. Ülkemizde, standartlar konusunda yapılan çalışmalar, gerek kamu kurumlarında (Bakanlıklar ve Üniversiteler) gerekse belediyelerde (büyük şehir belediyeleri) ve özel firmalarda (toplu konut şirketleri) ilgi alanı oluşturmuş senteze ulaşacak bir çalışma gibi, sadece koordinasyon bekleyen bir durumda iken, bu tür dar

kalıplarla standart hazırlanması, Yapı ve Yollar Kanunu geleneklerinden kurtulamadığımızı belgelemektedir (Duyguluier [21]).

Yönetmelik de Yapı ve Yollar Kanununda belirtildiğinden biraz daha farklı olarak, tekrar çıkmaz sokak yapılmaması hususu hükme bağlanmıştır. Plan değişikliği ile çıkmaz sokak yapılmaması konusu, imar planının ömrünü dolduruncaya kadar, çıkmaz sokaklar ile getirilebilecek çözümlere ve yeni tasarımlara izin verilmeyeceği anlamını taşımaktadır. Kentsel tasarım içinde otopark cebi (cul de sac) ile çözümlenen ve Bakanlıkça da kabul gören (imar planlarında otopark cebi ile bitirilen çıkmaz sokaklar tastik edilmektedir) bu konuda, böyle hükümler getirmenin yeni kanun anlayışına uygun olmadığı düşünülmektedir.

İlgililerin “iyi niyetlerle” tercih ettikleri bu yaklaşımlara, mesleki duyarlılıklarını da ilave etmelerinin zamanı gelmiştir. Ülkemiz yeni tasarım politikalarına, bilgi birikimi yönünden hazırdır ve bu bilgi birikimini değerlendirmek bir görev olarak kabul edilmelidir (Duyguluier [21]).

4.4.2 Büyük Şehir Belediyeleri Dışında Kalan Belediyelerin Tip İmar Yönetmeliği

1985 tarihi itibarıyla 1702 adet belediye bulunmakta ve büyük şehir belediyelerini çıkardığımızda, 1664 belediye kalmaktadır. 1664 belediye için hazırlanan “tip” yönetmelik, yeni bir anlayışla hazırlanmadığı gibi eski “tip” yönetmelikleri aratan niteliklere sahiptir.

Belediyelerin yetki aldığı bir dönemde:

“Belediyeler, İmar Kanuna aykırı olmamakla ve bu yönetmelik hükümleri **aynı kalmak şartı** ile kendi beldelerinin özelliği açısından gerekli gördükleri hususları bu yönetmeliğe ilave edebilirler” (Madde 6) şeklinde bir hüküm getirilmesinin, yetki konusunda inandırıcı olma durumunu zayıflattığı düşünülmektedir. Eski tip yönetmeliklerde bulunan boşluklar, belediyelerce doldurulmakta iken, yeni yönetmelikte bütün ölçüler yönetmeliğin yayımı ile neticelendirildiğinden ve yönetmeliğin altıncı maddesi ile “aynı kalmak şartı” getirildiğinden, 1664 belediye için tek bir imar yönetmeliği kabul edilmiş olmaktadır.

Eski yönetmelikleri tarayarak oluşturulan çizelgede gördüğümüz (çizelge 4.1), ufak farklılıklar bile 1985 tarihinden sonra kalkmış neredeyse bütün belediyeler için sabit tek bir yönetmeliğe dönüşmüştür.

İmar planı ve plan notları ile bu tıkanıklıktan kurtulma imkânları mevcuttur. Yönetmelik tarafından, imar planlarında bir açıklama varsa, plan hükümlerine uyulacağını belirtilmiştir. Ancak zorlukları kaldırmak amacıyla yürürlüğe giren yeni kanunun ortaya çıkaracağı yönetmeliklerin, bu şekilde olmaması gerektiği düşünülmektedir.

Belediyelere yetki verilmesi, mahalli özelliklerin ön plana alındığını göstermekte ve bunun gereği olarak da, imarcılığımızda mahalli özellikler doğrultusunda hareket edilmesi konusunu çok yoğun olarak gündeme getirmektedir. Belediyelere sadece ilave yetkisi vermenin, böyle katı bir yönetmelik anlayışı içinde, mesleki çabalara yaratıcılık konusunda bir katkı sağlamayacağı düşünülmektedir.

4.4.3 Zaman İçinde Değişen ve Kendisi ile Çelişen Örnek Mevzuat ve Mevzuat Hükümleri

Kanunlarla beraber düzenlenen imar mevzuatlarının zaman içinde değiştiğini, eklenip çıkarılan veya değiştirilen mevzuat maddelerinin olduğunu görüyoruz. Bu değişimlerde özellikle yönetim değişiklikleri etkili olmuştur. Ancak bu karar değişikliklerinin belli bir kesimin faydasına olduğu, dolayısıyla bu grupların bu kararların alınmasında etkili oldukları düşünülmektedir. Buları ve bunlara benzer bazı maddeleri, imar faaliyetlerinin en yoğun yaşandığı şehir olan İstanbul örneği üzerinden, mevzuat hükümlerinin çok ayrıntılarına girmeden, incelemek istersek;

a- Yangın Yönetmeliği Değişikliği:

Teker teker mevzuat maddesinin derinlerine inilmek istenilmediğinden kısaca şu şekilde açıklanabilir:

Belirli büyüklük ve ölçüleri geçen projelerde mevzuat hükümlerine göre yangın güvenlik şartlarının sağlanması istenilmektedir.

Yeni gelen mevzuat değişikliğine kadar; konut projelerinde en alt bodrum kattan itibaren son döşeme 21.50 m seviyesinin üzerine çıkılıyorsa, bu seviyenin üstünde sadece alt daireye bağlı çatı piyesi dahi olsa o projede kaçış ölçülerini sağlayan bir

noktada yangın merdiveni teşkil edilmesi zorunluluğu vardı. Yeni yapılan mevzuat değişikliğiyle bu madde bodrum katlar dahil 21.50 m saçak kotu seviyesi üst sınır olarak belirlenmiş, bu yüksekliği kat olarak aşan konutlar için yangın merdiveni düzenlenmesi istenmektedir. Böylelikle 21.50m'nin üzerinde çatı piyesi olan konutlar için yangın merdiveni zorunluluğu kaldırılmıştır.

Bu değişikliğin, olması gerekenin bu olduğu için mi, yoksa bu maddenin artık çıkar gruplarına da zarar verir hale geldiği için mi yapıldığı hakkında yorum yapmak çok zordur. Ancak eğer doğru olan buysa neden bu kararın en başta değil de henüz çıkarıldığı, üzerinde düşünülmesi gereken bir konudur. Şunu da ilave etmek gerekir ki; eski mevzuata göre proje hazırlamak zorunda olan mimarın, bir taraftan kullanılabilir mekân oluşturmak diğer taraftan yangın merdiveni ve kaçış hollerine yer sağlamak ve ayriyeten işvereni tatmin etmek için yaşadığı zorluklardan dolayı, tasarımının olumsuz etkilendiğini söylemek doğru olacaktır.

b- Sığınak Yönetmeliği Değişikliği:

Bir önceki yönetmelikte bir projede sığınak oluşturulması zorunluluğu toplam inşaat alanına bağlanmıştır. İnşaat alanı 800 m²'yi geçen projelerde toplam inşaat alanının minimum %20 si kadar alanın sığınak alanı olarak ayrılması istenmiştir

Yeni gelen mevzuat maddesi değişikliğiyle sığınak yapılması zorunluluğu kullanılabilir alanı 1500 m²'yi geçen projeler için geçerli olmuştur. Ayrıca önceden inşaat alanı üzerinden hesaplanan sığınak alanı yeni düzenleme ile emsal alanı (kullanılabilir alan) üzerinden hesaplanacaktır hükmü getirilmiştir.

Konutlarda yine inşaat alanı üzerinden hesaplanan sığınak alanı, yapılan değişikliklerle, kişi başı 1 m²'den 1+1 daireler için 2, 2+1 daireler için 3, 3+1 ve üzeri daireler için 4 kişi alınarak dairelerdeki kişi sayısına göre hesaplanacaktır. Eski ve yeni mevzuat arasındaki hesap farkı projelerde mimarın tasarımını etkileyecek kadar büyük ve önemlidir.

Yıllarca birçok mimar sığınak alanı hesabının toplam inşaat alanı üzerinden hesaplanmasının yanlışlığını ve tasarımcıyı ne kadar sınırladığını belediyelerde yetkililere anlatmaya çalışmıştır. Bu yanlışlığın fark edilmesinde, çıkar sahiplerinin isteklerinin mi, yoksa mimarların çabalarının mı etkili olduğu üzerinde düşünülmesi gereken bir konudur.

Eski yönetmeliğe göre uygulama yapan birçok müteahhit, yönetmelik değişikliklerinden yararlanmak, açığa çıkan mekanı kullanmak için tadilat projeleri ile proje değişikliklerine gitmektedirler.

c- Çatı Eğimi Konusundaki Yönetmelik Değişikliği:

Değişen mevzuat maddesine kadar çatı eğiminin Türkiye’ de %33 olarak ayarlanması şartı getirilmiştir.

Yeni düzenleme ile %33 olan bu mutlak sınırdan vazgeçilerek maksimum %45 sınırı getirilmiştir. Bu değişiklik tasarımcıya bir esneklik getirmesinin yanında, son katı dubleks (çatı katlı) olan kullanıcıya kullanım kolaylığı sağlamıştır. Fakat bu düzenleme, aslında alt katın bir paçası olan çatı piyesinin, mevzuata aykırı bir şekilde tamamen ayrı bir kat olarak gösterilerek pazarlanması şeklinde uygulamalara da neden olmuştur.

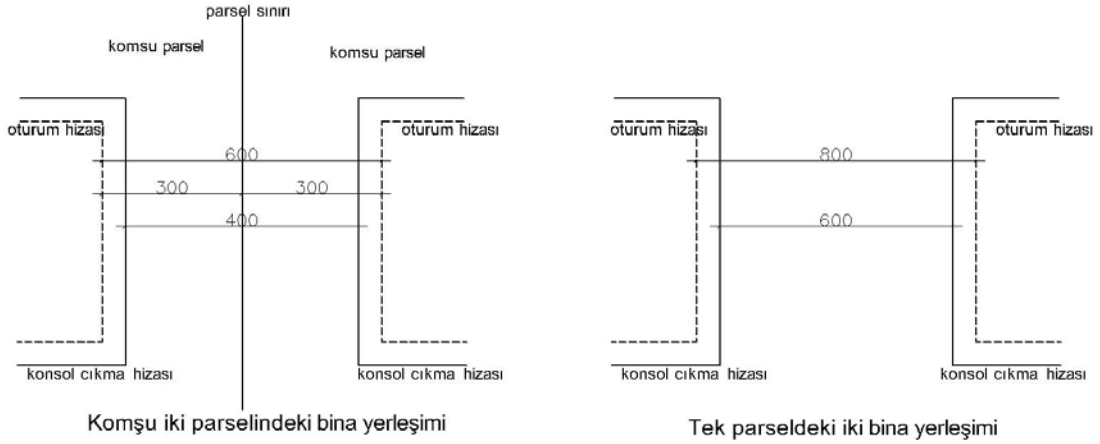
Birçok belediye uygulamasında yönetmelikte istenen yükseklik sınırı ve çatı konturunun dışına çıkılmadan çatı eğiminde, kırımında değişiklik yapılmasına, daha özgün çatı çözümleri getirilmesine, müsaade edilmemesi de tip yönetmeliklerce getirilen önemli bir sınırlamadır.

d- Taban Oturumu ve Yapı Yaklaşma Mesafeleri Konusundaki Çelişkiye Bir Örnek:

Basitçe; blok oturumlu parsellerde yan bahçe, arka bahçe, ön bahçe çekme mesafeleri korunduktan sonra kalan alan oturum alanını belirler.

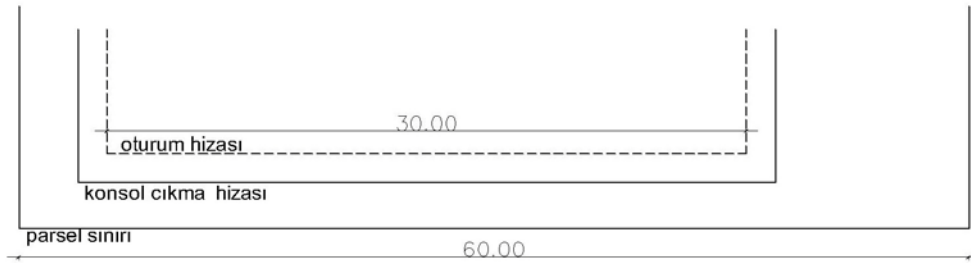
İstanbul’da yan bahçe mesafeleri plan notlarına göre farklı belediyelerde, farklı mesafelerde uygulanmaktadır. 3 mt. yan bahçe mesafesi uygulanan bir bölgede bir mt. çıkma hakkı veriliyor. böylece ki bina arası 4 mt., binaların zemine değdikleri oturum çizgileri arası mesafe 6mt. olmaktadır. Ancak bir parselde iki bina yapılırken binalar arası mesafe çıkma uçlarından itibaren 6mt oturum çizgileri arası da 8mt. olarak istenmektedir. Bitişik olan iki parseldeki binaların oturumu ile aynı parseldeki iki binanın oturumu arasındaki tek fark sadece iki parseli böldüğü varsayılan bir çizgidir. Şekil 4.5 deki çizimden de anlaşılacağı üzere eğer varsa iki komşu parseli bölen duvar kaldırıldığında iki uygulama arasında hiçbir fark olmadığı açıktır. Projelerinde iki bina düşünüen proje sahipleri bu yönetmelik maddesinden kurtulmak için ifraz (ayırma) yaparak arsalarını ikiye böldürmektedirler böylece iki komşu parsel için uygulanan yönetmelik maddesi kullanılabilinecektir. işveren ve mimarların böyle bir yöntem

gitmelerine neden olan bu tarz mevzuat maddelerinin problemliler oldukları açıktır.



Şekil 4.5 tek parsel ve komşu iki parselde iki binanın oturma şekilleri

Esnek tasarıma izin vermediği düşünülen başka bir madde de blok oturma parsel oturma sınırı getirilmesidir. Kısaca madde yapının oturma oluşturana cephe(zemin kat cephesi) uzunluğunun 30mt. geçemeyeceği hükmünü getirmiştir.



Bina oturma uzunluğunun 30mt. yi geçememe durumu

Şekil 4.6 maksimum bina oturma sınırı

Şekil 3 teki çizimde görüleceği üzere cephesi uzun olan parselde oturma çizgisi 30mt.'yi geçen bina yapılmasına yönetmelik izin vermemektedir. Mimar, örnek olarak yola 50 mt. cephesi olan bir parselde ya oturma 30mt.'yi bulmayan iki bina ya da oturma maksimum 30mt. olan tek bina tasarlamak zorunda bırakılmaktadır. Tasarımcının tasarım kaidelerine göre daha uzun bina tasarlama hakkı elinden alınmıştır. Mimarın bu şekilde sınırlandırılmasının yanında, bir üst örnekte açıklanmaya çalışılan nedenlerle işveren bir parselde iki bina seçeneğine sıcak bakmadığından çoğu

zaman arsayı ifraz ederek iki ayrı parsel üzerinden proje hazırlamak yoluna gitmektedir.

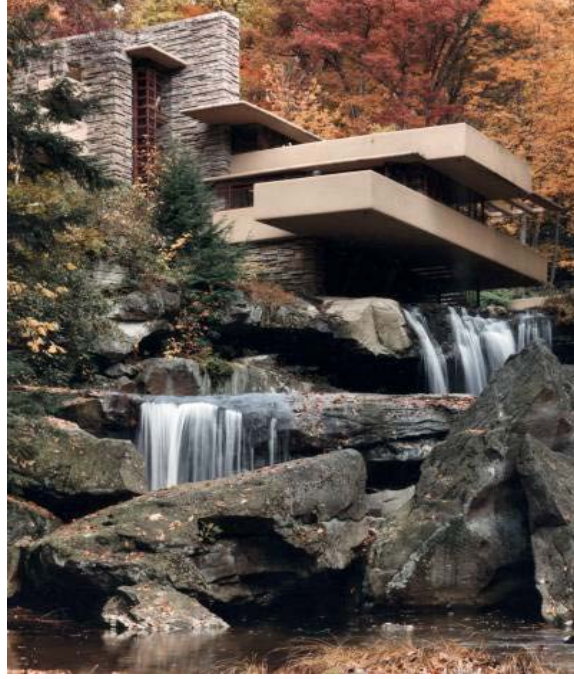
e- Çıkma Hakkındaki Eleştiriler

Çıkma uygulamalarının değişen her imar kanunuyla gelen her yeni yönetmelikte farklılaştığı üst bölümlerde açıklanmıştı. Meslek adamları tarafından yeni yönetmelikte de çelişkili maddelerin olduğu düşünülmektedir.

Belirli bir kat yüksekliğinden sonra konsol çıkma küçülmesi ve “on katı geçen yapılarda çıkma yapılamaması” maddesinin tasarımı sınırlayıcı bir madde olduğu düşünülmektedir.

Bu madde tamamen mimarın proje kararlarını ve özellikle cephe tasarımını etkilemektedir. Konsol çıkma o yapıda oluşturulan kütleli bir harekettir. Mimarın bu yapı hareketini projesinde bir tasarım girdisi olarak kullanma hakkı sınırlanmamalıdır. On kattan sonra çıkma yapılabilmesi kararının avan proje(ön proje) onayına veya plan notlarıyla, ilgili belediyeye bırakılması, getirilen bir esnekliktir ancak bu da maddenin tartışılabilirliğini göstermekte aynı zamanda bazı çıkar ilişkilerinin de ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Çıkma boyuna getirilen sınırlamalar inşaat mühendisleri odası tarafından yapılmaktadır. Oda 150cm den büyük çıkması olan bina projelerine onay vermemektedir. Mimarlar bu süreçte proje onayı için üniversitelerin mühendislik bölümlerine veya ilgili belediyelerin kabul ettiği başka kurumlara başvurumaktadırlar. Konsol çıkmanın boyu statik projelerde kullanılması mecburi olan tüm girdiler kullanılarak taşındığı sürece, mimara bu konuda sınırlama getirilmesinin doğru olmadığı düşünülmektedir.



Şekil 4.7 Konsol çıkmaların yapıya kattığı etkiye bir örnek F.L.Wright' ın Şelale Evi [34]

f- Yapı Yüksekliği Kararları İle Alakalı Çelişkiler

İstanbul İmar planlarında, birçok bölgede yapı yüksekliği kat adedi olarak değil metre olarak belirtilmiştir.

Yönetmelik maddelerine göre minimum kat yükseklikleri sağlanarak hazırlanan projede, seçilen taşıyıcı sistemden gelen döşeme kalınlıkları da toplam yüksekliğe dahil edilince minimum saçak kotu olarak verilen ölçünün sağlanmasında zorluklar yaşanabilmektedir. Yönetmelik maddelerine göre sağlıklı ölçülerde kat yüksekliği belirlenerek bina yüksekliğinde ölçü yerine yüksekliği belirlenen kat adedi önerisi getirilmesi, birçok çevre tarafından daha uygun bir çözüm yolu olarak düşünülmektedir.

Yönetmelikte çelişkili olan bir diğer maddede uçuş hattının geçtiği bölgelerde olan hava mania uygulamasıdır . Bu uygulamaya göre hava mania' nın geçerli olduğu bölgelerde bina kat adedi iki kata kadar düşebilmektedir. Ancak aynı bölgelerde ruhsatlı beş,altı katlı yapılar mevcuttur. Hava mania sınırlamasından önce yapıldığını düşündüğümüz bu yapılar referans gösterilerek bu bölgelerde yeni yapılan binalara dört kata kadar izin verilebilmektedir. İki kat sınırlamasının olduğu yerlerde dört kat yapı yüksekliğine izin verilebilmesi bu sınırlamanın doğruluğunun ve uygulanabilirliğinin üzerinde tartışılması gerektiğini göstermektedir. Ayrıca iki kata kadar düşen yapı yüksekliği hakkının ilgili

belediyelerin yetkileriyle dört kata kadar çıkarılabilmemesinin, çıkar ilişkilerine fırsat verecek ortamların oluşmasına yol açabileceği ihtimali de mevcuttur.

Kat sınırlamasının iki kata kadar düştüğü bu bölgelerde yukarıda belirttiğimiz sebeplerle yeni yapılan binalarda 4 kata kadar izin verilmesi, bunun olumsuz sonuçlara neden olmayacağı düşüncesinden ileri gelmekteyse, ayrıca bu durum çıkar ilişkileri ihtimalini ortaya çıkarıyorsa, hava mania ile getirilen bu sınırlamanın mantıklı veya çelişkili olup olmadığının tartışılması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

Anlaşılabacağı üzere binalar arası mesafeler parsel boyutları, yapı yükseklikleri, çıkma mesafeleri ve dolayısıyla bunların bağlı olduğu mevzuatlar yönetimlerin değişmesine bağlı olarak dönem dönem değişmiş sınırlamalar ve serbestlikler getirilmiştir. Bu değişikliklerin de etkileri ile kanun ve yönetmeliklere uyulmadan yapılan yapılar ortaya çıkmış ve sayıları gün geçtikçe artmıştır. Bu yapılar, şehirlerde içinde yaşanılmaktan keyif alınan mimari mekânların oluşmasına engel olmuştur. Bir sonraki bölümde ülkemizde yaşanan imar ve planlama sürecinin ulaştığı noktaya kısaca değinilerek okuyucuların örnekler eşliğinde yorumlar yapması beklenmektedir.

ÜLKEMİZDEKİ ŞEHİRLEŞME SÜRECİNİN BİR SONUCU OLARAK İMAR AFLARI VE ŞEHİRLEŞME ADINA ÜLKEMİZİN ULAŞTIĞI VE AVRUPA ÜLKELERİNİN ULAŞTIKLARI SEVİYENİN GÖRSEL ÖRNEKLER İLE KARŞILAŞTIRILMASI

Ülkemizde yaşanan ve halen yaşanmakta olan imar ve planlama sürecinin sonuçları olarak, şehirlerimizde kaçak ve yasal olmayan yapılaşmaların arttığını ve şehirlerimizin yaşanılabilir alanlar olmaktan uzaklaştıklarını görmekteyiz.

Bu bölümde şehirleşme sürecimizde yaşanan başarısızlıkların bir sonucu olan imar aflarına değinilmiş, şehirleşme çalışmalarımızın sonuçları hakkında kısa bir yorum yapılarak, İstanbul'dan ve birkaç Avrupa şehriden verilen görsel örneklerle, şehirleşme adına bizim ülkemizin ve örnek verilen Avrupa ülkelerinin ulaştığı seviye hakkındaki asıl yorumun okuyucu tarafından yapılması sağlanmaya çalışılmıştır.

5.1 Şehirleşme Sürecimizin Bir Sonucu Olarak İmar Afları ve imar aflarının Değerlendirmesi

İmar affı genel olarak imar mevzuatına aykırı yapıların şahıs ya da şirketlerin kendilerine ait olmayan arazilerin üzerine yaptıkları yapıların meşrulaştırılması anlamına gelmektedir. İmar affı yasalarıyla kurallara uyulmadan belirli bir tarih kesitine kadar meydana getirilen yapılaşmalar affedilmektedir.

Çıkartılan imar kanunları ve alınan planlama kararlarındaki eksikliklerin ve planların uygulanması sürecindeki başarısızlıkların bir sonucu olarak ortaya çıkan illegal yapılaşmaları, ülke yönetimini elinde bulundurmuş olan tüm iktidarların kabullenmek

zorunda kaldıkları gözlenmektedir. Hükümetler o güne kadar oluşan, yasal olmayan uygulamaları yasallaştırıp sonraki dönemde asla yasa dışı uygulamalara izin vermeyerek, planlı sorunsuz yeni bir dönem başlatmak istemişlerdir.

İmar afları dar gelirlilerin barınma gereksinimleri sonucu oluşan kaçak yapılaşma ve gece kondu sorunlarına çözüm bulunması amacı ile 1940' lardan beri sık sık gündeme gelmiş ve günümüze kadar 11 imar affı süreci yaşanmıştır.

İmar affı yasalarının genel hükümlerine kısaca değinmek istersek;

-Kentsel arsa oluşturmak amacıyla ilgili idareleri arsa ve arazi tahsisi ve tescili yolu ile arazi kullanma kararları üretmek,

-İlgili idarelere tahsis edilen arsa ve arazilerin planlanması zorunluluğunu getirmiş olmak,

-İzinsiz yapıların oluşturduğu kentsel bölgeleri sağlıklılaştırmak için planlamak,

-yürürlükte bulunan yasal çerçeve içindeki planlama sürecini, farklı bir yaklaşımla etkilemek,

-Kentsel kullanıma açılması öngörülen alanlarda alt yapıyı gerçekleştirmek,

-İzinsiz yapılarla oluşmuş kent bölgelerini alt yapıya kavuşturmak,

-Uygulama için kaynak yaratmak,

-İzinsiz ve imar mevzuatına aykırı yapıları bağışlamak,

-Yeniden kaçak yapı ve gecekondu yapılmasını kesin bir dille yasaklamak [35].

Genel hükümlerini yukarıda sıraladığımız imar affı yasalarının hazırlık çalışmalarında, bütün gecekondu bölgelerinin, Yasa'nın yürürlüğe girişinden sonraki 24 ay içinde planlanması; 12 ay içinde de kadastro ve tescil işlemlerinin bitirilmesi öngörülmüştür. Ancak bugün Türkiye'deki gece kondu sayısı, bunların kentlere dağılımı, hangisinin hangi tarihte yapıldığı ve hangi imar affı yasasından yararlandığı, son imar affı yasasından sonra nerelerde ne kadar gecekondu yapıldığı, çeşitli kentlerdeki mülk ya da kiralık gecekondu sayısı vs. bile bilinmemektedir.

Orman vasfını yitirmiş orman arazilerinin hazineye devri ile hak sahiplerine satışını öngören yasa olan 2B yasasını da bir çeşit imar affı olarak değerlendirmek doğru olacaktır. Bu yasayla orman özelliğini yitiren arazilerin ekonomiye kazandırılması

amaçlanmaktadır. Söz konusu arazilerin belirli bir peşinatla araziyi işgal edene satılması düşünülmektedir. 2B arazilerinin üzerinde 400.000'den fazla yapı olduğu ve 473 bin 419 hektar 2B arazisi olduğu düşünüldüğünde kazanılması beklenen gelirin hayli büyük olduğu görülmektedir. Ancak bu arazilerin orman vasfını nasıl kaybettiği üzerinde durulması gereken bir husustur. İstanbul'da ve Türkiye'de birçok orman arazisi yasal olmayan şekillerde tahrib edilmiştir. Arazilerin üzerine lüks konutlar, turizm yapıları inşa edilmiştir. 2B yasının kabul edilmesi halinde, meşru olmayan bu girişimlerin meşru hale geleceği ve bu yasanın devletten çok çıkar gruplarına hizmet edeceği düşünülmektedir.

1940'larda dar gelirli grubun barınma amaçlı yaptığı gecekonduların affı için hazırlanan imar aflarının 1980'lerden sonra, çok doğru olmasa da ilk hazırlanma amacının da ötesine geçerek, kentsel rantlara el koymanın bir aracı haline dönüştüğü görülmektedir. Bir önceki dönemi affedip, yeni dönemde yasa dışı uygulamalara asla izin verilmemesi amacıyla çıkartılan imar affı yasalarının bir sonuca ulaşmadığı ve ulaşamayacağı açıkça görülmektedir. Mevcut af yasının yürürlükte olduğu bir süreci bu dönemde oluşan yasa dışı yapılaşmaları affeden başka bir kanun sürecinin izlemesi ve bunun günümüze dek tekrarlanması, bu düşüncenin doğruluğunu ispatlar niteliktedir.

5.2 Verilen Görsel Örneklerle, Kentleşme Sürecimizin Ulaştığı Seviyenin, Avrupa Ülkelerinin Şehirleşme Adına Ulaştıkları Seviye ile Karşılaştırılması

Kentleşme sürecinde yaşadığımız sorunlar yasal olmayan yapılaşmalara, yasal olmayan yapılaşmalar da imar aflarının çıkarılmasına yol açmıştır. Yapılan araştırmalar kentlerimizdeki yapıların büyük bir bölümünün imar aflarıyla yasallaştığını göstermektedir. Diğer bir deyişle şehirlerimiz yarısı meşru olmadığı halde meşrulaştırılmak suretiyle oluşan sağlıklı yapıları oluşturmaktadır.

Doğru planlanmış, şehircilik ve imar kararları doğru şekilde alınmış şehirlerde, kompleks özellikler içermeyen standart tasarımlar ve bu tasarımların oluşturduğu mimari dış ve iç mekânlar göze oldukça güzel görünmekte böylelikle yaşanabilir mekânlar olmaktadır.

Yukarıdaki bölümlerde anlatılmaya çalışılan şehirleşme sürecimiz ve yaşanan problemler tabi ki sadece bizim ülkemize özgü sorunlar değildir. Ancak ülkemizin tüm şehirlerinde yaşadığımız bu sorunlar Avrupa'daki ülkelerin çok az sayıda şehirlerinde yaşanmaktadır.

Aşağıdaki görsel örneklerle, Avrupa ülkelerinin şehirleşme çalışmaları sonucunda ulaştıkları seviye görülerek, okuyucuların, ülkemizin imar ve şehirleşme çalışmaları sonucunda ulaştığı seviye hakkında kendi yorumlarını oluşturmaları amaçlanmıştır. Tabi ki örnek olarak verilen şehirlerle, bizim şehirlerimiz arasında tarihi, kültürel, coğrafi, fiziksel, sosyal anlamda birçok farklılıklar vardır. Ancak doğru planlama ve imar kararları, en baştan beri şehirlerin bu özelliklerini de düşünerek alınabilir. Doğru ve sağlıklı gelişen bir şehir yukarıda bahsettiğimiz özellikleri doğru anlamda kullanmış demektir. Göze hoş gelmeyen, sağlıksız mekânların olduğu şehirlerde aynı durum söz konusu değildir.

Örneklerde öncelikle, şehrin planlama ve imar kararları konusunun azda olsa fikirler verebileceği için plan veya hava fotoğraflarına yer verilecek, devamında ise aynı şehirdeki mimari tasarımların ve oluşan mimari mekânların resimleri gelecektir.

1) Paris Örneği



Şekil 5.1 Paris hava fotoğrafı 1 [36]



Şekil 5.2 Paris hava fotoğrafı 2 [36]



Şekil 5.3 Paris hava fotoğrafı 3 [36]



Şekil 5.4 Paris hava fotoğrafı 4 [36]



Şekil 5.5 Paris hava fotoğrafı 5 [36]



Şekil 5.6 Paris hava fotoğrafı 6 [36]



Şekil 5.7 Paris hava fotoğrafı 7 [36]



Şekil 5.8 Paris hava fotoğrafı 8 [36]



Şekil 5.9 Paris dış mekan örneği resim 1 [37]



Şekil 5.10 Paris dış mekan örneği resim 2 [37]



Şekil 5.11 Paris dış mekan örneği resim 3 [37]



Şekil 5.12 Paris dış mekan örneği resim 4 [37]



Şekil 5.13Paris dış mekan örneği resim 5 [37]



Şekil 5.14 Paris dış mekan örneği resim 6 [37]



Şekil 5.15 Paris dış mekan örneği resim 7 [37]



Şekil 5.16 Paris dış mekan örneği resim 8 [37]

2) Stocholm Örneği



Şekil 5.17 Stocholm hava fotoğrafı 1 [38]



Şekil 5.18 Stocholm hava fotoğrafı 2 [38]



Şekil 5.19 Stocholm hava fotoğrafı 3 [38]



Şekil 5.20 Stocholm hava fotoğrafı 4 [38]



Şekil 5.21 Stocholm hava fotoğrafı 5 [38]



Şekil 5.22 Stocholm hava fotoğrafı 6 [38]



Şekil 5.23 Stocholm dış mekan örneği resim 1 [39]



Şekil 5.24 Stocholm dış mekan örneği resim 2 [39]



Şekil 5.25 Stocholm dış mekan örneği resim 3 [39]



Şekil 5.26 Stocholm dış mekan örneği resim 4 [39]



Şekil 5.27 Stocholm dış mekan örneği resim 5 [39]



Şekil 5.28 Stocholm dış mekan örneği resim 6 [39]

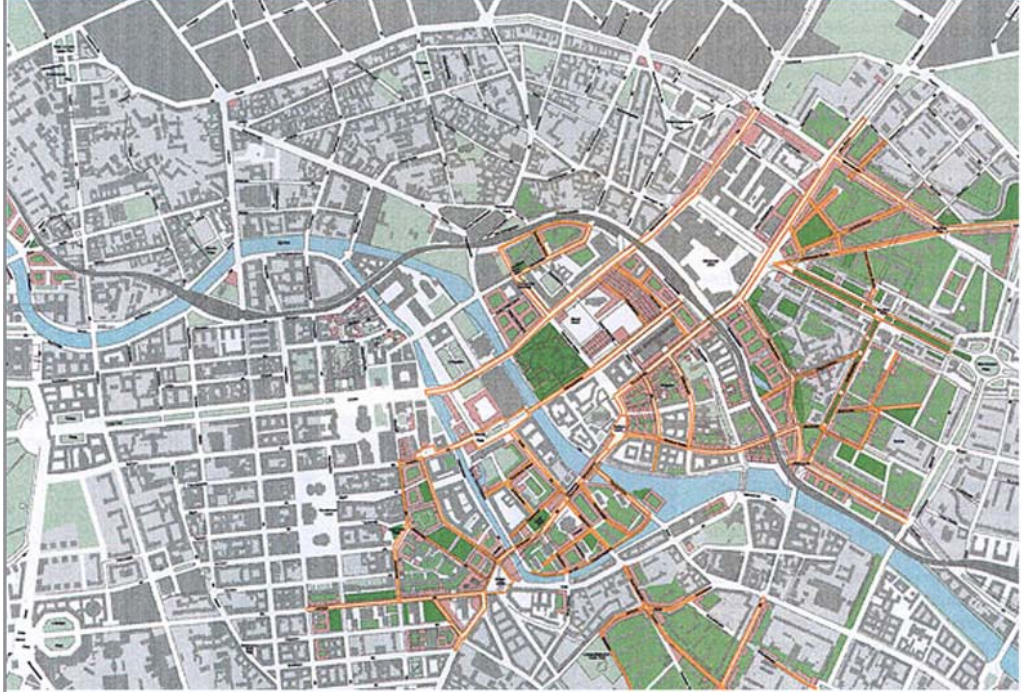


Şekil 5.29 Stocholm dış mekan örneği resim 7 [39]



Şekil 5.30 Stocholm dış mekan örneği resim 8 [39]

3) Berlin Örneği



Şekil 5.31 Berlin plan [40]



Şekil 5.32 Berlin hava fotoğrafı 1 [40]



Şekil 5.33 Berlin hava fotoğrafı 2 [41]



Şekil 5.34 Berlin hava fotoğrafı 3 [40]



Şekil 5.35 Berlin hava fotoğrafı 4 [40]



Şekil 5.36 Berlin hava fotoğrafı 5 [40]



Şekil 5.37 Berlin hava fotoğrafı 6 [40]



Şekil 5.38 Berlin dış mekan örneği resim 1



Şekil 5.39 Berlin dış mekan örneği resim 2



Şekil 5.40 Berlin dış mekan örneği resim 3 [40]



Şekil 5.41 Berlin dış mekan örneği resim 4 [40]



Şekil 5.42 Berlin dış mekan örneği resim 5 [40]



Şekil 5.43 Berlin dış mekan örneği resim 6 [40]



Şekil 5.44 Berlin dış mekan örneği resim 7



Şekil 5.45 Berlin dış mekan örneği resim 8



Şekil 5.46 Berlin dış mekan örneği resim 9



Şekil 5.47 Berlin dış mekan örneği resim 10



Şekil 5.48 Berlin dış mekan örneği resim 11

4) Londra Örneği



Şekil 5.49 Londra hava fotoğrafı 1 [41]



Şekil 5.50 Londra hava fotoğrafı 2 [41]



Şekil 5.51 Londra hava fotoğrafı 3 [41]



Şekil 5.52 Londra hava fotoğrafı 4 [41]



Şekil 5.53 Londra hava fotoğrafı 5 [41]



Şekil 5.54 Londra hava fotoğrafı 6 [41]



Şekil 5.55 Londra hava fotoğrafı 7 [41]



Şekil 5.56 Londra hava fotoğrafı 8 [41]



Şekil 5.57 Londra hava fotoğrafı 9 [41]



Şekil 5.58 Londra hava fotoğrafı 10 [41]



Şekil 5.59 Londra hava fotoğrafı 11 [41]



Şekil 5.60 Londra dış mekan örneği resim 1 [41]



Şekil 5.61 Londra dış mekan örneği resim 2 [41]



Şekil 5.62 Londra dış mekan örneği resim 3 [42]



Şekil 5.63 Londra dış mekan örneği resim 4 [42]



Şekil 5.64 Londra dış mekan örneği resim 5 [42]



Şekil 5.65 Londra dış mekan örneği resim 6 [42]



Şekil 5.66 Londra dış mekan örneği resim 7 [43]



Şekil 5.67 Londra dış mekan örneği resim 8 [42]



Şekil 5.68 Londra dış mekan örneği resim 9 [42]



Şekil 5.69 Londra dış mekan örneği resim 10 [42]



Şekil 5.70 Londra dış mekan örneği resim 11 [42]

5) İstanbul Örneği



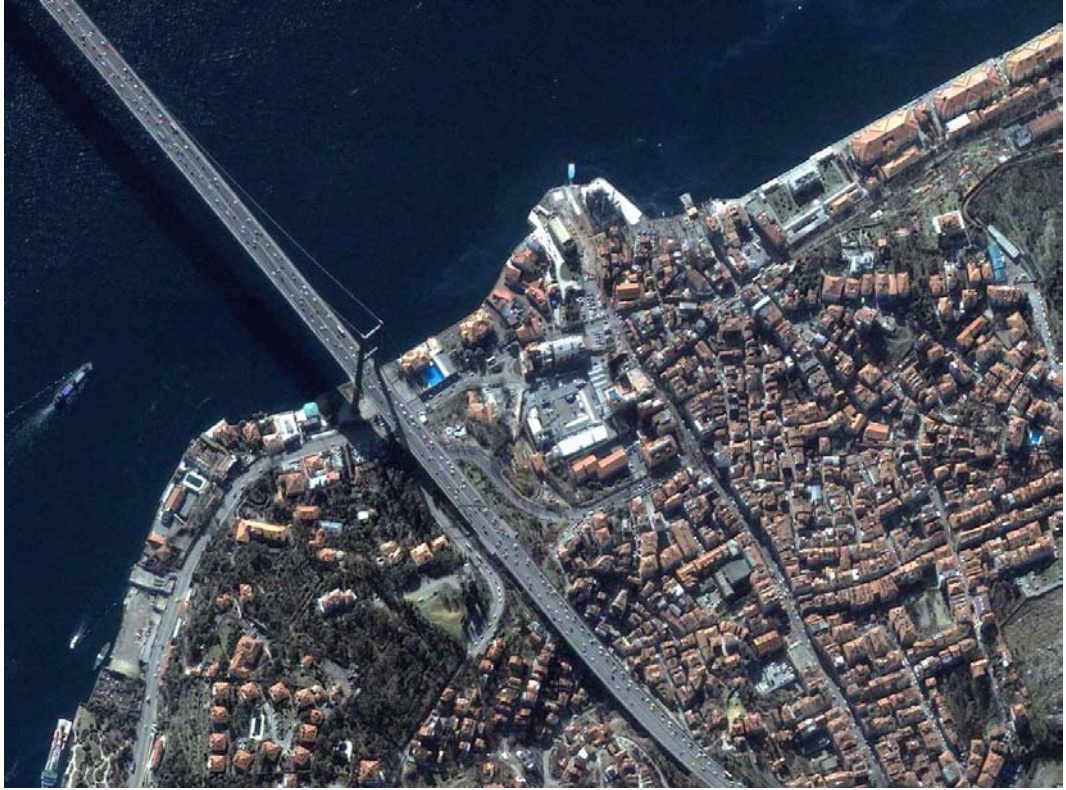
Şekil 5.71 İstanbul hava fotoğrafı 1 [33]



Şekil 5.72 İstanbul hava fotoğrafı 2 [33]



Şekil 5.73 İstanbul hava fotoğrafı 3 [33]



Şekil 5.74 İstanbul hava fotoğrafı 4 [44]



Şekil 5.75 İstanbul hava fotoğrafı 5 [33]



Şekil 5.76 İstanbul hava fotoğrafı 6 [44]



Şekil 5.77 İstanbul hava fotoğrafı 7 [45]



Şekil 5.78 İstanbul hava fotoğrafı 8 [45]



Şekil 5.79 İstanbul hava fotoğrafı 9 [44]



Şekil 5.80 İstanbul hava fotoğrafı 10 [44]



Şekil 5.81 İstanbul dış mekan örneği resim 1 [45]



Şekil 5.82 İstanbul dış mekan örneği resim 2 [45]



Şekil 5.83 İstanbul dış mekan örneği resim 3 [33]



Şekil 5.84 İstanbul dış mekan örneği resim 4 [45]

Verilen Avrupa şehirleri örnekleri ile bu şehirlerin imar ve planlama kararlarının oluşturulan mimari mekanlar ve mimari tasarımların kesin doğrular oldukları savunulmamaktadır. Çalışmamızın böyle bir amacı yoktur. Ancak en azından alınan planlama kararlarında ki kararlı tutumun mimari mekanlar ve şehirler adına nasıl sonuçlar ortaya çıkardığının yorumunun yapılabilmesi amaçlanmıştır.

Sağlıklı ve yaşanabilir bir kentin oluşması ülke yönetiminin çıkardığı imar kanunlarının ve alınan doğru imar ve planlama kararlarının kararlı bir şekilde uygulanmasıyla gerçekleşmektedir. Sağlıklı gelişen şehirlerin imar mevzuatları da o şehrin gelişimini destekler nitelikte olmaktadır. Böylece başarılı mimari tasarımlar ve mimari mekânlar oluşmaktadır.

Ülkemizde mimarlarımız, yarısından fazlasını imar afları ile yasallaşan binaların oluşturduğu sağlıksız çevrelerde, zor şartlar altında, sıkı ve tasarımı yozlaştıran mevzuat maddeleri ile çalışmak zorunda kalmaktadırlar. Çoğu zaman anlamsız işveren baskısı ve talepleri de bu şartların arasına eklenmektedir. Böylece başarısız tasarımlar ortaya çıkmakta, şehirlerimizdeki sokak silüetleri göze hoş gelmeyen, beton duvarlara dönüşmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Tez çalışmamızda ülkemizde imar kanunları ve imar yönetmeliklerinin gelişim sürecini ve bu sürecin mimari tasarım üzerine etkileri incelenmeye çalışılmıştır.

Giriş bölümünden sonraki ikinci bölümde 19. yüzyıl endüstri devrimi sonrası dünya ülkeleri ve Osmanlı İmparatorluğunda imar ve planlama hareketleri üzerine incelemeler yapılmıştır. Ülkelerin yaşadıkları ilk imar hareketlerinin daha sonraki şehirleşmeleri üzerinde önemli etkileri olduğu ve bu etkilerin halen gözlenebildiği görülmüştür.

Üçüncü bölümde ülkemiz özeline inilerek Osmanlı İmparatorluğu dönemi imar hareketlerinden sonra Cumhuriyet döneminde şehirciliğimiz gelişimini yönlendiren imar kanunları incelenmiştir.

Dördüncü bölümde parsel üzerinde yapılaşma kararları olan imar yönetmelikleri (mevzuatları) üzerinde durulmuş, Osmanlı İmparatorluğu döneminden günümüze kadar tasarımı nasıl şekillendirdiği incelenmiştir.

Beşinci bölümde ise, yaşadığımız şehirleşme sürecinin sonucu olarak ortaya çıkan imar aflarına, imar aflarının sonuçlarına ve yine bu süreç sonucu şehirleşmemizin geldiği noktaya kısaca değinilmiş verilen görsel örneklerle okuyucuya, Avrupa ülkelerinde şehirleşme adına geline nokta ile bizim ülkemizde şehirleşme adına geline nokta arasında kıyaslama yaptırılması amaçlanmıştır.

Altıncı bölümde ilk beş bölümden elde edilen tüm verilerin ve bilgileri ek-a kısmında verilmiş olan, mimarlarla yapılan bir anket çalışmasından elde edilen sonuçların ışığında şehirleşme ve mimari tasarım adına bazı sonuçlara ulaşılmış ve bu sonuçlara dayalı olarak önerilerde bulunulmuştur. Bilindiği gibi mimari tasarım kararları planlama

kararlarıyla yasal platformda iç içedir. Ülke, bölge ve şehir adına alınan kararlar öncelikle planlama kararlarını ve bunun paralelinde mimarı tasarımı etkiler. Bu sebeple çalışmamızda öncelikle, Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren yapılan imar çalışmaları, çıkartılan yasalar ve bu yasaların planlama kararlarına olan etkileri incelenmiştir. Bu sürecin, üzerinde çalışma yapılan yapı alanının ve çalışılırken uyulmak zorunda olunan imar mevzuatının şekillenmesine olan etkileri, mimarın, tasarım sürecinin daha başındayken karşılaştığı en önemli tasarım girdileri olduğu görülmektedir.

Bu çalışmadan elde ettiğimiz sonuçları özetlersek;

Yeni kurulan bir ülkenin hızlı bir şekilde gelişmesi ve kentleşmesi için, cumhuriyetin kuruluşundan itibaren hükümetler tarafından planlama çalışmalarında bulunulmuş, imar kanunları çıkartılmış, kentleşme adına önemli kararlar alınmıştır. Bu kararlarda kentleşme adına her hangi bir sınırlama ve engel bulunmamaktadır. Ancak çıkartılan kanunların uygulanmasında problemler yaşanmıştır.

Planlama ve imar kararlarındaki eksiklikler ve özellikle alınan kararlara sağdık kalınamayıp, doğru ve kararlı bir şekilde uygulatılmaması planlama sürecindeki en önemli problemlerden birisidir. Siyasi iktidarların, çıkar çevrelerinin, yerel ve mahalli yönetimlerin planlama kararlarına yaptıkları bilinçsiz müdahaleler doğru kentleşmenin önündeki en büyük engeldir.

Planlama ve imar kararlarının şehirlerimizin hızlı büyümesini destekler nitelikte olmaması kaçak yapılaşma ve gecekonduların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Dar gelirlilerin konut sorunundan doğan bu yasal olmayan yapılaşmaya, siyasi yakınlıklarını kullanan çıkar gruplarının imar kararlarını ve mevzuatları dikkate almadan oluşturdukları yapılarda eklenmiş ve sonuçta meşru olmayı meşrulaştırmak için “imar affı” yasaları çıkarılmıştır. Af yasalarıyla barınma sorununa çözüm bulunmaya çalışılırken, şehirlerimizin tahrip edildiği, bu tahribattan kentsel rant(getirim) alanları oluşturulmaya çalışıldığı ve kentlerimizin kimliklerini bu şekilde kaybettikleri gözlenebilir bir gerçektir.

Merkezi yönetim değişiklikleri ve kanunsuz yapılaşmaların önüne geçilememesi imar kanunları değişikliklerine neden olmuştur. Yeni imar dönemlerinde planlama kararları ve mevzuat hükümlerinde değişiklikler yapılmıştır. Böylece aynı bölgede, aynı sokakta, hatta yan yana oldukları halde birbirinden farklı yükseklik ve gabarilerde yapılar

oluşmuştur. Kanunsuz ve farklı imar dönemlerinin ortaya çıkardığı uyumsuz yapılaşma sağlıklı kentlerin oluşmaya başlamasına neden olduğu görülmektedir.

Sağlıksız şehirleşmeye yol açan zihniyetlerin kararları yapı yapma kanunları olan imar mevzuatlarını da etkilemiştir. Ucu açık, farklı yorumlanabilen eksik, mantığa uymayan kararların yanında, belki de; bu kötü gidişe dur demek amacı ile sertleştirilen ve katılaştıran mevzuat maddeleri neredeyse mimari tasarım oluşturulmasını engeller duruma gelmiştir. İmar kanunlarımızda mevzuat hükümlerinin, bölgesel ve mahalli hususlar göz önünde bulundurularak oluşturulması gerektiği belirtilmesine rağmen, bu hususlar göz ardı edilerek oluşturulan “tip talimatname” hükümleri sokaklarımızı, göze hoş gelen tasarımlardan oluşan mimari mekânlardan uzak, sağlıksız ve soğuk beton duvarlarla çevrilmiş boşluklara dönüştürmüştür.

Mevzuat maddelerindeki kalıplaşmayı kıran hükümler olan plan notları ve Mevzi İmar Planı oluşturulması hükümlerinde onay yetkisinin yerel yönetimlere bırakılması bu hükümleri de çıkar ilişkilerine açık hale getirmiştir.

Mevzuat hükümleri sebebiyle yaşanan sıkıntılara işverenin baskısı ve projede yasal olmayan taleplerinin de eklenmesiyle mimarlar mesleklerini yapamaz hale gelmişlerdir. Ortaya çıkan ürünün kendilerinin ürünü olmaktan çıktığını düşünen mimarlar mesleki anlamda tatmin olamamaktadırlar. Düzgün iş yapmak isteyen işverenlerin ise yasa ve yönetmeliklere uygun iş yapmanın zorluklarından ve mali (resmi – gayri resmi) külfetlerinden şikayet ettikleri gözlenmektedir.

Sonuç olarak ortaya çıkan sağlıksız kentleşme, sağlıksız mekanlar ve bu sağlıksız ortamın oluşumuna yol açan sebeplerin, insanlarımızın en doğal hakları olan ve kanunlarımızda da belirtilen sağlıklı ve yaşanabilir çevreye sahip olma haklarının ellerinden alındığı söylenebilir.

Bu olumsuzluklara dolaylı yoldan iştirak ettiğini düşünen mimarların zihinlerinde, beşinci bölümde örneklerini verdiğimiz Avrupa şehirlerindeki olumlu yapılaşmalara, sokaklara, meydanlara, bulvarlara, mimari değeri olan mekanlara bizim şehirlerimizde neden sahip olamadığımız sorusu oluşmakta, cevap olarak da ,örnek verilen ülkelerdeki imar kanun ve yönetmeliklerin buna müsaade ettiği, bizim ülkemizdeki kanun ve yönetmeliklerin ise buna müsaade etmediği fikri akıllara gelmektedir. Çalışmamızda buraya kadar işlediğimiz konular bu meslektaşlarımıza, ülkemizde bizim neden böyle

mekanlara sahip olmadığımızın cevabını verecektir. Diğer Avrupa ülkelerinin imar kanun ve yönetmeliklerinin daha yapıcı olup olmadıkları hususunda ise, konumuzun dışında olduğu için çok derinlemesine bir çalışma yapılmadı ise de, edinilen bilgiler ışığında şunları söylemek mümkündür;

Bu ülkelerde alınan imar kararları ve çıkarılan imar kanunlarında, en üst ölçekte şehirleşme adına alınan planlama kararlarından, en alt ölçekte parsel ve yapı boyutunda alınan mevzuat kararlarına kadar olan sistem bir bütün içinde birbirini destekler şekilde çalışmaktadır. Uygulamalarda mümkün olduğunca planların dışına çıkılmamakta, planlama kararlarına şehrin gelişimini engelleyecek şekilde müdahalelere izin verilmemekte ve ülke yönetimleri mümkün olduğunca bu kararları desteklemektedir. Böylelikle planlama ve mimari arasındaki uyum mümkün olan en doğru şekilde sağlanarak daha yaşanılır mekanlar ve şehirler oluşturulmuştur. Kısaca, bu ülkelerin imar kanun ve yönetmelikleri planlama kararlarına göre doğru olana müsaade etmekte, bu doğrular da olumlu sonuçları ortaya çıkarmaktadır. Görüldüğü üzere bizim ülkemizde böyle bir durum söz konusu değildir.

Yukarıda açıklamaya çalıştığım sorunlara yönelik kişisel önerilerimin aşağıdaki gibi özetlenebilmesi mümkündür.

Şehirlerimiz için hazırlanan planlama ve imar çalışmalarında bölgesel ve mahalli özellikler de dikkate alınmalı, planlama kararlarının en büyük ölçekte şehir gelişimi planlama kararlarının adına alınan imar kararlarından en küçük ölçekte yani parsel ve yapı düzeni boyutunda alınan mevzuat kararlarına kadar birbirini tamamlar nitelikte, gelişmeye ve tasarıma açık hale getirilmesi sağlanmaktadır.

Merkezi ve bölgesel yönetimler alınan planlama kararlarını desteklemeli, özel imar alanları belirlemek, resen imar planı yapmak gibi, alınan planlama kararlarının bütünlüğünü dolayısıyla şehirlerin gelişimini etkileyecek müdahalelerde bulunulmamalı, hukuki anlamda bunun güvencesi sağlanabilmelidir.

Merkezi yönetimler, bugüne kadar geri dönüşü mümkün olmayan kayıplara yol açan af yasalarını çıkartmak yerine kaçak ve kanunsuz yapılaşmaları önlemeli ve bu sorunları ortaya çıkaran gereksinimleri ortadan kaldırılmalıdır. Sorunlu bölgelerin islahı için kentsel dönüşüm projeleri bir seçenek olarak düşünülmeli, ancak alınan planlama

kararları sıkı şekilde denetlenerek bu bölgelerin çıkar grupları için kentsel rant alanlarına dönüştürülmesinin önüne geçilmelidir.

İmar mevzuatlarına tasarım sınırlayıcı değil sosyal, fiziki, topoğrafik verilere, çevre verilerine ve sağlık verilerine göre tasarımı düzenleyici işlev kazandırılmalıdır.

Şehrin doğru yönde ilerlemesi adına doğru kararların alınabilmesi, bu kararları asıl vermesi gerektiğini düşündüğümüz akademik kadrolarda bulunacak olan meslektaşlarımızdan başlayarak, mimarlık mesleğinin proje geliştirme ve uygulama kademesinde faaliyet gösterecek olan mimarlara kadar, tüm meslektaşlarımızın aldıkları kaliteli eğitim ve bu sayede sahip oldukları mesleki vizyonla sağlanabilir. Bu sebeple değerli meslek adamlarının yetişmesi için mesleki eğitime gereken önem verilmeli, oluşturulacak iş ortamlarında aşama aşama gerekli mesleki deneyimleri kazanmaları sağlanmalıdır.

Özetle kaliteli mimari mekânlara sahip yaşanılır kentlerin oluşması doğru kişiler tarafından doğru verilere dayanarak doğru planlama kararları verilmesi ve özellikle bu kararların hiçbir taviz verilmeden mümkün olan en doğru şekilde uygulamaya geçirilmesiyle sağlanabilir.

Mimari kimliği olan mekânlar ve mimari değeri olan tasarımlar, planlanmış ve sağlıklı şekilde gelişen şehirlerde oluşabilir. Bu şekilde gelişen şehirlerde istenirse de maliyet ve kazanç faktörünün tasarım endişelerinin çok çok önüne geçtiği göze hoş gelmeyen yapılar oluşturulamaz. İmar mevzuatlarının da tasarımı destekler şekilde gelişeceği bu bölgelerde en küçük ölçekteki yapıdan, en büyüğüne kadar bütün projeler mimari değerler ve tasarımcı kararları doğrultusunda gerçekleşecektir. Böylece insanı rahatsız etmeyen, içinde yaşıyor olmaktan keyif alınan mimari mekânlar oluşacaktır.

Çalışmamızdan da anlaşılacağı üzere ülkemizde de çıkarılan imar kararları şehirleşmeyi destekler nitelikte olmuş sağlıklı yaşanılır kentler oluşturulması hedeflenmiştir. Ancak alınan planlama kararlarına uyulmaması mimari değeri olmayan sağlıksız, aynı zamanda da çoğu yasal olmayan yapılaşmalara yol açmıştır. İmar aflarıyla bu yapılar meşrulaştırılarak şehirlerimiz bu görünümelerini almışlardır. Sonuçta kent sakinlerinin bulundukları şehirleri ‘en sağlıklı şekilde yaşama hakları’ zedelenmiştir. Mimarlar ve meslek adamları olarak umudumuz en azından bundan sonraki imar sürecinin en doğru

şekilde geliştirilip ilerletilmesi ve ileriki nesiller için daha sağlıklı daha yaşanılır mimari mekânlar ve şehirler oluşturulmasıdır.

KAYNAKLAR

- [1] Tekeli, İ. , (1979).“Türkiye’ de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri”, Türkiye İmar Planlaması Dünyü , Bugünü, Yarını, 17-18 Mayıs 1979, Ankara
- [2] Aybay, R. , (1970). Sosyalizmin Öncülerinden Robert Owen, Remzi Kitapevi, İstanbul
- [3] Trevelyan, G. M, (1965). British History In The Nineteenth Century And After 1782-1919, Penguin Books, Harmondsworth, Middlesex
- [4] Panerai, P. , Castex, J. , Depalme, J.C. and Samuels, I. , (2004). Urban Forms, Architectural press, Burlington
- [5] Howard, E. , (1965). Garden Cities Of Tomorrow, the M.I.T press Cambridge, Massachusetts.
- [6] Wiehenson, (1969). Tony Garnier, The Cité Industrielle, George Braziller, New York
- [7] Berkes, E. , “Avrupa ve Amerika’ da Şehircilik Hareketleri”, Bayındırlık İşleri Dergisi, 9: 20-35.
- [8] Reiner, T.A. , (1963). The Place Of The Ideal Community In Urban Planning, University Of Pennsylvania, Philadelphia
- [9] Çelik, Z. , (1996). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [10] Sopolyo, E.B. , (1947). “Bir İstanbul İmar Planı”, İller ve Belediyeler Dergisi, 20.833-834
- [11] Ergin, O.N. , (1936). Türkiye’ de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı, İstanbul Hukuk Fakültesi, İktisat ve İktimaiyat Enstitüsü Neşriyatı, İstanbul.
- [12] Aktüre, S. , (1978). 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara
- [13] Mutlucağ, H. , (1968). “Boğaziçi Köprüsünün Yapılmasında İlk Çabalar” Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 1: 32-38

- [14] Tekeli, İ. , (1998). “Türkiye’ de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması”, Ankara,1:1-23; Derleyen: Sey, Y, Özkan, D, (1998), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [15] Uludağ, Z. , (1998).”Cumhuriyet Döneminde Rekreasyon ve Gençlik Parkı Örneği”, Ankara,1:65-74; Derleyen: Sey, Y, Özkan, D, (1998), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [16] Özger, Ş. , (2007). Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- [17] Batur, A. , (1998). “1925 – 1950 Döneminde Türkiye mimarlığı İstanbul”,1:209-235; Derleyen: Sey, Y, Özkan, D, (1998). 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [18] Kurt, N.B. , (1990). Osmanlı İmparatorluğu Döneminden Günümüze dek İmarla İlgili Mevzuatın, Planlama Sürecine Etkileri Üzerine Bir Deneme, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [19] Akçura, T. , İmar Kanunu Konusunda Gözlemler, ODTÜ, Ankara.
- [20] Erinc, S. , (1963). Tatbiki Coğrafya ve Planlama, Şehircilik Konferansı, İTÜ, İstanbul.
- [21] Duyguluer, F. , (1989). İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri, TBMM Kültür Sanat Yayınları, İstanbul.
- [22] Yavuz, F. , Ruşen, K. ve Geray, C. , (1973). Şehircilik: Sorunlar, Uygulamalar ve Politika, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara
- [23] Geray, C. , (1959). Şehir Planlamasının Başlıca Tatbik Vasıtaları, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
- [24] Jansen, H. , (1937). Ankara İmar Planı, Alaaddin Kırıl Basın Evi, İstanbul
- [25] Yavuz, F, (1952). Ankara’ nın İmarı ve Şehirciliğimiz, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
- [26] “Bayındırlık İşleri Dergisi” (1940). Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı),
- [27] Eldem, S.H. , (1948). 1. Türk Yapı Kongresi, Ankara
- [28] Bezoğlu, A. , (1950). İstanbul’ un İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikayetler, Arkitekt.
- [29] Suher, H. ve Çetiner, A. , (1971). Türkiye’ de İmar Yönetmelikleri ve Şehircilik Planlama Çalışmaları İlişkileri Konusunda Bir Araştırma, Ankara .
- [30] Gök, T. , (1981). Türk Planlamasında, Bölgeleme ve İmar Yönetmelikleri, Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, 2. Kitap, ODTÜ, Ankara.
- [31] Tercüman binası, <http://www.modernmimari.com /component/content/frontpage>, 03.11.2010
- [32] Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kaç adet mevzi imar planı yapıldığına dair arşiv bilgisi, Bayındırlık Bakanlığı Arşivi , Ankara.
- [33] İstanbul, <http://www.istanbulblogger.com/above – İstanbul>, 17.10.2010

- [34] Şelale Evi, <http://www.modernmimari.com/component/content/frontpage>, 5.11.2010
- [35] Türksoy, H.C, “ İmar Affi mı?”, Planlama Dergisi, 96(1-4): 9-14.
- [36] Cameron, R. , Salinger, P. (1984) . Above Paris, Andre Deutsch, London
- [37] Paris, <http://www.artsakestudio.com>, 3.12.2010
- [38] Above city photos, stocholm, <http://www.skyscrapercity.com/showthread>, 25.11.2010
- [39] Stocholm resimler, <http://www.flickr.com/photos11229254>, 09. 12.2010
- [40] Berlin , <http://www.flickr.com/photos>, 11.12.2010
- [41] Above city photos, London, <http://www.skyscrapercity.com/showthread>, 05.12.2010
- [42] London, <http://www.e-architekt .com>, 13.12.2010
- [43] London, <http://www.hamouhatou .com>, 13.12.2010
- [44] İstanbul, <http://www.flickr.com/photos>, 02.11.2010
- [45] Above city photos, İstanbul, <http://www.skyscrapercity.com/showthread>, 05.12.2010

EK-A

MİMARLARLA BİR ANKET ÇALIŞMASI

Daha doğru sonuçlara ulaşılması amacı ile çalışmamızdan elde edilen verilere ek olarak bir anket çalışması hazırlanmıştır. Anket formu 87 mimara ulaştırılmıştır ancak 59 mimar anketimizi cevaplamıştır.

A-1 Anket Soruları ve Verilen Cevapların Yüzdesel Oranları



Y.T.Ü. MİMARLIK FAKÜLTESİ MİMARLIK BÖLÜMÜ

HAZIRLAYAN: UĞUR KELEŞ

1-	İmar kanun ve yönetmelikleri mimarın tasarım özgürlüğünü tamamen elinden alan bir faktör müdür?	Evet	%35				
		Hayır	%65				
2-	İmar kanun ve yönetmeliklerini, yönetmeliklerdeki değişiklik ve düzenlemeleri, bu kararları verebilecek bilgi ve donanımına sahip meslek adamlarının hazırladığını düşünüyor musunuz?	Evet	%24				
		Hayır	%76				
3-	Sizce imar mevzuatında eksik, yanlış, veya mantığa uymayan mevzuat hükümleri mevcut mudur?	Evet	%100				
		Hayır					
4-	Mimar olarak sizin, imar uygulayıcıları olarak belediyelerin aynı mevzuat maddesini farklı yorumladığınız proje süreçleri yaşadınız mı?	Evet	%74				
		Hayır	%26				
5-	İmar uygulayıcıları olarak belediyelerin ne kadarının yönetmelik hükümlerini gerektiği gibi kurallara uygun şekilde uyguladıklarını düşünüyorsunuz?	Hiçbiri	Azı	Çoğu	Tamamı		
		%4	%56	%40			
6-	Proje onay işlemlerinin, tasarımcı mimar ile yasa ve yönetmeliklerin uygulayıcıları olan belediye birimleri arasındaki etik dışı ilişkilerle sonuçlandığı durumların varlığına inanıyor musunuz?	Evet	%100				
		Hayır					
7-	Proje tasarım ve onay sürecinin tıkanmasında veya durmasında aşağıdaki maddelerden hangilerinin, hangi oranlarda etkili olduklarını düşünüyorsunuz?			Hiç	Az	Orta	Çok
				%26	%47	%15	%11
					%32	%30	%38
					%9	%39	%52
						%56	%44
8-	Proje aşamasında yönetmelik dışı taleplerde bulunan müşterileriniz oluyor mu?			Az	Orta	Çok	
		Evet	%5	%22	%73		
		Hayır	----	----	-----		
9-	Yönetmelik dışı taleplerde bulunan müşterileriniz hangi vasıtalar aracılığıyla bu taleplerini gerçekleştirebileceklerini savunuyorlar?			Hiç	Az	Orta	Çok
				%13		%61	%26
					%4	%30	%66
				%15	%28	%26	%31
10-	Sizce mimarın tasarım süreci olan programlama, tasarım ve uygulama sürecinde belediyeler tasarımcı mimarın çalışma özgürlüğünü kısıtlamakta mıdır?			Az	Orta	Çok	
		Evet	%7	%39	%44		
		Hayır	----	-----	-----		
11-	Yukarıdaki sorulara verdiğiniz cevapları da dikkate alarak mimarın çalışma ortamını düşündüğünüzde; mimar çalışırken yasa ve yönetmelikler, belediye, işveren ve kendi mimari endişeleri sebebi ile oluşan baskı altındadır denilebilir mi?			Nadiren	Bazen	Her zaman	
		Evet	%9	%22	%69		
		Hayır	----	-----	-----		

A-2 Anket Sorularına Verilen Cevapların Metinsel Aktarımı

1- Anketin birinci sorusunda meslektaşlarımızın yarısından çoğu (%65) İmar kanun ve yönetmeliklerinin mimarın tasarım özgürlüğünü tamamen elinden alan bir faktör olduğunu düşünmemektedir. Buradan hareketle bu meslek arkadaşlarımızın belirli kurallar çerçevesinde de özgü tasarım gerçekleştirebileceğini savundukları ortaya çıkmaktadır. İmar Kanun ve yönetmeliklerinin tasarım özgürlüğü tamamen kısıtlandığını düşünen meslektaşlarımızda oranın yüksek olduğunu da göz ardı etmemeliyiz.

2- Anketin bu soruna meslektaşlarımızın %76' sı İmar Kanun ve Yönetmeliklerini ve yönetmeliklerindeki değişiklik ve düzenlemeleri bu kararları verebilecek bilgi ve donanımına sahip meslek adamlarının hazırlamadıkları düşünmektedir.

3- Anketi cevaplayan meslektaşlarımızın tamamı İmar yönetmeliklerin de eksik, yanlış veya mantığı uymayan mevzuat hükümlerinin olduğunu düşünmektedir.

4- Anketin bu sorusunda meslektaşlarımızdan çoğunun (%74 oranında) aynı yönetmelik maddesini belediye birimlerinin ve kendilerinin farklı şekillerde yorumladıkları proje süreçleri yaşadıklarını görüyoruz.

5- Bu soruya meslektaşlarımızın %56'sı belediyelerin azının % 40'ı çoğunun %4'ü de hiçbirisinin mevzuat hükümlerinin gerektiği gibi kuralları uygun şekilde uyguladıklarını düşünmektedirler.

6- Anketimizin bu sorusuna göre meslektaşlarımızın tamamı projelerin belediyelerde etik dışı ilişkilerle sonuçlandırıldığını düşünüyor.

7-Anketin bu sorusunda; mimarların proje sürecinin tıkanmasındaki etkenlere verdikleri cevaplarda özellikle çelişkili yoruma açık yönetmelik maddelerinin, işveren ve belediye birimlerinin tutumunun etkili olduğunu düşündüklerini göstermişlerdir.

8- Bu soruya meslektaşlarımız %22 oranda orta %73 oranda çok cevabını vererek bu tip taleplerle ne kadar sık karşılaştıklarını göstermektedirler.

9-Mimarlar bu soruya değişik oranlarda cevaplar vermişlerdir. Ancak maddi güç ve siyasi destek seçeneklerinde ortaya çıkan yüksek oran göze çarpmaktadır.

10- Bu soruya meslektaşlarımızdan orta ve çok cevabını verenlerin oranı %93' tür.

Buda bize neredeyse her mimarımızın bu sıkıntıyı yaşadığını göstermektedir.

11- Bu soruda anketimize cevap veren mimarların %69'u her zaman %22'si bazen %9'da nadiren seçeneklerini işaretlemişlerdir. %69 ve %22 oranı mimarların çoğunun proje tasarım sürecinde, anket sorusunda belirtilen baskıyı yaşadıklarını göstermektedirler.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Uğur KELEŞ

Doğum Tarihi ve Yeri : 01 Kasım 1982

Yabancı Dili : İngilizce

E-posta : ugurkeles29@hotmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	2005
Lise	Sayısal	Faith Sultan Mehmet Lisesi	1999

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2010	Plan İmar İnş. Ltd. Şti.	Mimar
2005	Keleşoğlu Group	Mimar