

**KENTSEL YERLEŞİM ALANLARINDA FİZİKİ
PLANLAMA MEMNUNİYETİNİN
ARAŞTIRILMASI: ERZİNCAN ÖRNEĞİ**

Yusuf Tuğrul ŞİRANLI

**Yüksek Lisans Tezi
Yapı Eğitimi Anabilim Dalı
Danışman: Prof. Dr. U. Teoman AKSOY
ARALIK-2015**

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL YERLEŞİM ALANLARINDA FİZİKİ PLANLAMA
MEMNUNİYETİNİN ARAŞTIRILMASI: ERZİNCAN ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Yusuf Tuğrul ŞİRANLI
(08225103)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 25.11.2015

Tezin Savunulduğu Tarih : 18.12.2015

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ufuk Teoman AKSOY (F.Ü.)

Diğer Jüri Üyeleri : Doç. Dr. F. Demet AYKAL (D.Ü.)

Yrd. Doç. Dr. Cevdet Emin Ekinci (F.Ü.)

ARALIK-2015

ÖNSÖZ

Öncelikle tez konumun seçilmesinde ve planlanması aşamalarında büyük bir sabır ve anlayış göstererek, yardımlarını gördüğüm değerli danışman hocam Prof. Dr. U. Teoman AKSOY'a teşekkür ederim.

Tezim için bilgi ve belgelerini benden esirgemeyen Erzincan Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü ve Erzincan İl Özel İdaresi personeline teşekkür ederim.

Ayrıca eğitim ve öğretim hayatım boyunca hep yanımda olan, maddi ve manevi desteklerini benden esirgemeyen sevgili anneme, babama, kardeşim Yunus Emre ŞİRANLI'ya ve değerli eşim Gülşah ŞİRANLI ile çok sevdiğim dostlarıma teşekkürü borç bilirim.

YUSUF TUĞRUL ŞİRANLI

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
İÇİNDEKİLER	II
ÖZET	V
SUMMARY	VI
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	VII
TABLolar LİSTESİ.....	IX
1. GİRİŞ	1
2. KENTLEŞME VE PLANLAMA.....	6
2.1. Kentleşme	6
2.2. Planlama Yaklaşımları	7
2.2.1. Klasik (Geleneksel) Planlama Yaklaşımı.....	7
2.2.2. Geniş Kapsamlı Planlama Yaklaşımı.....	8
2.2.3. Sistem Yaklaşımı	10
2.2.4. Postmodern Planlama	11
3. KENTSEL DONATILAR.....	13
3.1. Ulaşım	13
3.1.1. Yol-Kent Formu ve Dokusu İlişkisi.....	14
3.1.2. Kent içi Yolların Sınıflandırılması ve Planlama İlkeleri.....	16
3.2. Konut Alanları	25
3.2.1. Konut Alanlarının Planlanması.....	26
3.2.2. Konut Alanları Tasarımını Etkileyen Etmenler	27
3.2.3. Konut Tipleri ve Alan Düzenleme	31
3.2.4. Konut Alanlarında Ulaşım Planlaması.....	32
3.3. Ticaret Merkezleri.....	33
3.3.1. Merkez Kademelenmesi (Kent Perakende Ticaret Yapısal Planı)	34
3.3.2. Kent Merkezleri Planlaması İlkeleri	36
3.3.3. Ticaret Alanları Tasarım İlkeleri	39
3.3.4. Kültür Hizmetleri	41
3.4. Eğitim Alanları	42
3.4.1. Planlamada Eğitim Alanları Standartları.....	42
3.4.2. Eğitim Alanlarında Yer Seçimi ve Tasarım İlkeleri	44

3.4.2.1.	Ana Okulları (İlköğretim Öncesi).....	45
3.4.2.2.	İlköğretim Okulları	46
3.4.2.3.	Orta Eğitim Kurumları	48
3.4.2.4.	Yüksek Eğitim Kurumları	49
3.5.	Kültür ve Eğlence Alanları.....	51
3.5.1.	Sosyal ve Kültürel Donatım Türleri.....	53
3.5.1.1.	Kütüphaneler	53
3.5.1.2.	Huzur Evleri	54
3.5.1.3.	Tiyatrolar	55
3.5.1.4.	Müzeler.....	55
3.5.1.5.	Camiler	55
3.6.	Sağlık Alanları	56
3.7.	Açık ve Yeşil Alanlar	58
3.7.1	Açık Yeşil Alanların Konumlanmaları	59
3.7.2.	Çocuk Oyun Mekânı Planlama İlkeleri.....	63
3.7.3.	Spor Alanı Tasarım İlkeleri.....	66
3.7.4.	Parkların Planlama ve Tasarım İlkeleri.....	70
3.8.	Sanayi Alanları	72
3.8.1.	Kent Planlamada Sanayi Alanlarının Tasarım Teknikleri ve Standartlar	72
4.	ERZİNCAN KENTSEL DONATI ALANLARININ İNCELENMESİ.....	76
4.1.	Şehir Merkezinin İncelenmesi	76
4.2.	Konut Alanlarının İncelenmesi.....	77
4.3.	Ulaşım Alanlarının İncelenmesi	78
4.4.	Sanayi Alanlarının İncelenmesi	78
4.5.	Eğitim-Sağlık-Kültür Alanlarının İncelenmesi	79
4.6.	Rekreasyon ve Park Alanlarının İncelenmesi.....	79
5.	BULGULAR VE DEĞERLENDİRME	81
5.1.	Araştırmanın Modeli	81
5.2.	Evren Örneklem.....	81
5.3.	Veri Toplama Araçları	82
5.4.	Verilerin İstatistiksel Analizi.....	83
5.4.1.	Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Kişisel Özelliklerine Göre Dağılımları	84

5.4.2.	Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Mahallelerine Göre Aylık Gelir Düzeylerinin Dağılımı.....	86
5.4.3.	Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Kentsel Fiziki Alan Durum Değerlendirmeleri	87
5.4.4.	Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerinin Dağılımları	94
5.4.4.1.	Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Düzeylerinin Ortalamaları.....	101
5.4.5.	Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Mahallelere Göre Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Değerlendirmeleri.....	102
6.	SONUÇ VE ÖNERİLER	109
	KAYNAKLAR	118
	EKLER.....	123
	ÖZGEÇMİŞ	127

ÖZET

Kentler, insanların ortak yaşamlarını sürdürdükleri yapısal ortamın, yani ortak hayatın varlık nedeni ve yaşama alanıdır ve günümüze kadar geçirdikleri evrim içinde zaman zaman planlanmış, tasarlanmışlardır. Cumhuriyet döneminden itibaren Türkiye’de hızlı bir kentleşme yaşanmaya başlamıştır.

Eski ve köklü bir tarihe sahip olmasına rağmen geçirdiği deprem felaketleriyle hep hatırlanan Erzincan kentsel alanların fiziki planlanmasında insan ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir yapıya sahiptir. Özellikle 1992’de yaşanan deprem felaketinden sonra kent fiziki planlaması daha iyi yapılarak kentsel donatı alanları geliştirilmiştir.

Bu yüksek lisans tezinde, Erzincan ilinin yeni yerleşim alanları, fiziki planlama esaslarına göre incelenmiştir. Kentlerin sağlıklı bir şekilde yerleşimine katkıda bulunmak, kullanıcılarında ihtiyaçlarına cevap veren kentsel alanlar düzenlemek için bu tez çalışması hazırlanmıştır. Böylece kentsel tasarımda ideal düzenlemenin planlaması amaçlanmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde, şehircilik ile ilgili genel bilgi verilmiştir. İkinci bölümde kentleşme ve kent planlaması konuları hakkında bilgi verilmiştir. Üçüncü bölümde kentsel donatı alanları hakkında bilgi verilmiştir. Dördüncü bölümde Erzincan kent merkezindeki kentsel donatı alanlarına dair mevcut durum tespiti yapılmıştır. Beşinci bölümde Erzincan kent merkezindeki farklı mahallelerde yaşayanların kentsel donatı alanlarındaki memnuniyetleri bir anket çalışmasıyla değerlendirilmiş ve istatistiki bilgiler verilmiştir. Altıncı bölümde ise kentsel alanların fiziki planlama esaslarına göre Erzincan kent merkezindeki donatı alanlarına yönelik çeşitli önerilere yer verilmiştir. Bu çalışma kaynak araştırması, gözleme dayalı sübjektif yorumlar ve birebir fikir alışverişi ile oluşturulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Erzincan, Kent Planlama, Kentsel Donatı Alanları, Fiziki Planlama

SUMMARY

**INVESTIGATION OF SATISFACTION OF PHYSICAL PLANNING IN URBAN
RESIDENTIAL AREAS: THE EXAMPLE OF ERZINCAN**

Cities are reason for being and living space of collective life, in other words, the constitutional environment in which people remain their living; and in the evolution which they evolve up to date they sometimes have been planned and designed. Beginning from Republic period a rapid urbanization has begun in Turkey.

Despite the fact that Erzincan has an ancient history, it is always remembered with its earthquakes and it has a constitution that can provide people's needs in the planning of urban areas. Especially, after the earthquake in 1992, city's physical planning was planned well and urban areas were improved.

In this thesis, Erzincan city's new residential areas were analyzed according to physical planning principals. This thesis study was prepared to organize urban areas compensating people's needs and to make contribution to cities' sturdy settlement. In this way, planning of ideal regulation in urban design is aimed.

In the first part of study, General informations about city planning were given. In the second part informations about urbanization and city planning were given. In the third part informations about urban places were given. The present situation concerning the reinforcement of the urban places in the town of Erzincan were made in the fourth chapter. In the fifth part the satisfaction of people living in different parts of the city center about urban places was evaluated and statistical informations were given. Various suggestions intended to the urban places in the city center according to physical planning principals, were given in the sixth part. This study researching for resource was formed by subjective comments based upon observations and one to one exchanging of ideas.

Key Words: Erzincan- Plannning-Urban Places-Physical Planning

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1.	Yayılararak gelişmede temel formlar	7
Şekil 3.1.	Çeşitli kentlerin doku örnekleri	14
Şekil 3.2.	Kentsel doku örnekleri	15
Şekil 3.3.	Ulaşım biçimleri ve kent profilleri	16
Şekil 3.4.	Farklı kademeli yolların kesişmesi	18
Şekil 3.5.	Katlı otopark şemaları	19
Şekil 3.6.	Yaya-Taşıt ayırım yöntemleri	21
Şekil 3.7.	Bisiklet yolu ölçüleri ve düzenleme örneği	24
Şekil 3.8.	Konutların kademeli olarak şehirleri oluşturma şeması	26
Şekil 3.9.	Alan analizi	29
Şekil 3.10.	Alan analizi	30
Şekil 3.11.	Konut Tipleri	31
Şekil 3.12.	Komşuluk ünitesinde ulaşım şema seçenekleri	33
Şekil 3.13.	Kentsel kademelenme ve ticarete uzmanlaşma	35
Şekil 3.14.	Ticaretin yol boyu ve yaya meydanları çevresinde gelişme şemaları	40
Şekil 3.15.	Büyük ticaret yapısı/yapıları plan tipleri ve otopark alanı ile ilişkileri	40
Şekil 3.16.	Okul konut ilişkisi	43
Şekil 3.17.	İlköğretim yapıları yer seçimi ilkeleri	48
Şekil 3.18.	Merkezi Yerleşim Örneği: Randsee Afrikaanse Üniversitesi	51
Şekil 3.19.	Yaygın kampüs tipi: California Üniversitesi San Diego Kampüsü	51
Şekil 3.20.	Genel amaçlı yataklı tedavi kurumlarının hastaneler sistemi ve örgütlenmesi	57
Şekil 3.21.	Açık alan planlamasında yeşil alan konumlanmaları	60
Şekil 3.22.	Kentsel yeşil ağ ve bileşenleri	63
Şekil 3.23.	Sahalar için uygun yönelme ve rüzgar perdeleme	68
Şekil 3.24.	Sanayi alanı ulaşım ilişkisi-1 -.Ulaşım kanalları tarafından iki yada daha fazla parçaya bölünen sanayi alanlarının tasarlanması hatalıdır	73
Şekil 3.25.	Sanayi alanı ulaşım ilişkisi-2:Yüklü taşıt kapasitesine sahip kavşaklara bitişik yerlerde sanayi alanlarının tasarlanması hatalıdır	74
Şekil 3.26.	Sanayi alanı ulaşım ilişkisi-3: Karayolu ve demiryolunun kesiştiği bölgelerde sanayi alanları tasarlamak hatalıdır	74

Şekil 3.27. Sanayi alanı ulaşım ilişkisi-4: Karayolu ve demiryolu ilişkisinin uygun olmadığı bölgelerde sanayi alanları tasarlamak hatalıdır [.	74
Şekil 5.1. Araştırmanın Modeli	81
Şekil 5.2. Örneklem Grubunun Oturduğu Mahallere Göre Dağılımı	85
Şekil 5.3. Örneklem Grubunun Eğitim Durumlarına Göre Dağılımı	85
Şekil 5.4. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Mahallenizde alışveriş merkezi var mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	87
Şekil 5.5. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Mahallenizde sağlık kurumu var mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	88
Şekil 5.6. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Mahallenizde dini tesis var mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	88
Şekil 5.7. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Mahallenizde eğitim kurumları var mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	89
Şekil 5.8. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Mahallenizde park-bahçe alanları var mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	89
Şekil 5.9. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Mahallenizdeki çocuk oyun alanları trafik yollarına yakın mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	90
Şekil 5.10. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Mahallenizdeki eğitim alanlarının çevresinde yoğun trafik akışı var mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	91
Şekil 5.11. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Konutunuz yeşil alanlara yakın mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	92
Şekil 5.12. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Kentinizde sadece yayalara açık cadde veya sokak var mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	92
Şekil 5.13. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “ <i>Kentinizde bisiklet yolu var mı?</i> ” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı	93
Şekil 5.14. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Fiziki Alan Memnuniyet Düzeylerinin Ortalamaları	101

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 3.1. Eğitim alanları standartları ve alan büyüklükleri	43
Tablo 3.2. Sosyal ve kültürel tesis alanlarına ilişkin standartlar.....	52
Tablo 3.3. Sosyal ve kültürel donatım türlerinin hizmet etkileri, optimal konut sayısı ve alan büyüklüğü	52
Tablo 3.4. Yerleşmelerin nüfus büyüklüklerine göre belirlenen kütüphane alanları	53
Tablo 3.5. Hizmet verdiği nüfus büyüklüğüne göre kütüphane türleri	54
Tablo 3.6. Hizmet verdiği nüfus büyüklüğüne göre cami türleri ve asgari alan büyüklükleri.....	56
Tablo 3.7. Kente Yönelik Açık Yeşil Alanlar ve Normları.....	61
Tablo 3.8. Çocuk oyun mekânı ölçütleri	66
Tablo 3.9. Spor türüne göre donatı boyutları.....	68
Tablo 4.1. Onaylı imar planı kullanım türlerinin alansal ve oransal dağılımı	80
Tablo 5.1. Fiziki Memnuniyet Ölçeği Alt Boyutları.....	84
Tablo 5.2. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Mahallelerine Göre Aylık Gelir Düzeylerinin Dağılımı	86
Tablo 5.3. Örneklem Grubun Fiziki Memnuniyet Önergelerinin Dağılımları	94
Tablo 5.4. Araştırmaya Katılan Yavuz Selim Mahallesi Sakinlerinin Fiziki Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları	102
Tablo 5.5. Araştırmaya Katılan Ergenekon Mahallesi Sakinlerinin Fiziki Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları	104
Tablo 5.6. Araştırmaya Katılan İnönü Mahallesi Sakinlerinin Fiziki Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları	105
Tablo 5.7. Araştırmaya Katılan Aslanlı Mahallesi Sakinlerinin Fiziki Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları	106
Tablo 5.8. Araştırmaya Katılan İzzet Paşa Mahallesi Sakinlerinin Fiziki Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları	107
Tablo 5.9. Araştırmaya Katılan Taksim Mahallesi Sakinlerinin Fiziki Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları	108

1. GİRİŞ

Şehircilik, ya da kent planlama fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel içerikli, geniş kapsamlı ve perspektifli bir ilgi, bir mesleki araştırma ve uygulama alanını ifade eder. Şehirciliğin ansiklopedik açıklaması şöyle yapılmaktadır, “insanların içinde yaşadıkları yapay fiziksel çevrenin biçimsel ya da işlevsel amaçlarla düzenlenmesi ve bu amaç doğrultusunda yapılan tasarım, kaynak sağlama, donatım, altyapı ve yapım çalışmalarının örgütlenmesi, orada yaşayanların toplumsal ve ekonomik gereksinimlerini karşılayacak gelişmeleri, konut, çalışma, yönetim, dinlenme, eğitim, sağlık, alışveriş olanaklarını hazırlamak ve bu işlevlerin iyi ve doğru çalışması için gerekli düzenlemeleri yapmaktır” [1].

Yukarıdaki tanım doğrultusunda, belirtilen düzenleme çalışmaları ile “kent” diye tanımlanan yerleşme merkezleri (kent, büyük kent, metropol) için kent planlaması yapılması yasal bir zorunluluk olarak yerel yönetimlere ve kamu idarelerine verilmiş görevdir.

Kent tanımı “nüfusu belli bir büyüklüğü ve yoğunluğu aşan, ekonomisi tarım dışı etkinliklerde yoğunlaşan ve kendi nüfusundan başka, etki alanı içinde yaşayanlara da hizmet sağlayan yerleşmelere verilen addır.” [1]. Bunun dışında, kent tanımı değişik yönlerden yapılabilmektedir fakat üzerinde kesin anlaşılmış bir tanımı yoktur. Çünkü farklı ilgi alanlarına, farklı bilim dallarına ve farklı ülkelere göre bu tanımlar farklılıklar göstermektedir. Bu değişik bakış açılarından şu tanımlar yapılabilir.

Yönetim birimi olarak kent, belli bir yönetsel düzenin sınırları içinde (belediye gibi) kalan alanlardır. Bu sınırların dışında kalan yerler köy olarak tanımlanır. Yönetsel yapı içinde, bütün ilçe ve il merkezleri nüfus büyüklüğüne bakılmaksızın kent kabul edilmektedir. Türkiye, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Dominik ve Birleşik Arap Cumhuriyeti’nde idari birimler kent olarak kabul edilirken, İngiltere, Cezayir, Tunus, Japonya gibi ülkelerde, devletin "kent" tanımlayışı daha farklıdır [2].

Nüfus büyüklüğü de bir ölçüt kabul edilerek kent tanımı yapılmaktadır. Belli bir nüfusun üstündeki yerlere kent, diğerlerine köy denmektedir. Köy yasasına göre nüfusu 2.000 den küçük yerler köy, 2.000–10.000 yerler kasaba, daha büyük yerlerde kent olarak tanımlanmaktadır. Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ise nüfusu 10.000 den fazla olan yerleri kent olarak tanımlamaktadır, ancak 20.000 den büyük yerleri kent olarak

tanımlamak eğilimi de vardır. Ülkeler arasında kent büyüklüğü için bir sınır yoktur. Kentsel yerleşmeler için nüfus büyüklüğü eşiği (kişi), Yunanistan ve Hollanda'da 20.000, Kanada ve İsviçre'de 10.000, Amerika'da 2.500, Avusturya'da ise 5.000'dir [3].

Uluslararası istatistiklerde nüfusu 10.000'i aşan yerleşmeler kent olarak sınıflanmaktadır. Sosyolojik araştırmalara göre nüfusu 20.000–50.000 arasında olan pek çok yerleşme, sosyal ortam olarak yeterince gelişmemeleri nedeniyle büyük kasaba olarak tanımlanmaktadır. Nüfusu 50.000 üzerindeki yerler kent tanımlamasına uygun özellikler gösterir. 100.000 nüfustan büyük yerleşmeler büyük kent sayılmaktadır [4].

Toplum Bilim ölçütlerine göre kent; yerine ve zamanına göre geniş sayılabilecek biçimde bir araya gelmiş ve birtakım ayırt edici özellikleri bulunan insanlar ve yapılar topluluğudur.

Sosyal olgu olarak bireysel ve toplumsal etkileşimi öne çıkaran kent tanımları da yapılmaktadır. Bu yönüyle “kentler her şeyden önce karşılıklı sosyal etkilerin, yüzleşme ve diyalogların gerçekleştiği ve değerlerin, toplumda yaşam hakkında öğrenme, haklar ve tartışmaların tapınağıdır” Aristo'ya göre “politik bir yapıdır”. M.Ö. 7. yüzyılda Alcaeus “kentleri sadece çatılar, taş duvarlar, köprüler, kanallardan oluşmayıp fırsatları yakalayacak insanlardan ve onu inşa eden, yaratanlardan oluştuğunu” nu dile getirmiştir [5].

Ekonomik ölçütlere göre kent, mal ve hizmetlerin üretimi, dağıtımı, tüketimi sürecinde toplumun sürekli değişen gereksinimlerini karşılamak için ortaya çıkan bir ekonomik mekanizmadır [4].

Fiziksel açıdan kent, işlevsel öğelerin çok ve kendi içinde çeşitli olduğu mekândır; konut, üretim, alışveriş, yönetim, sağlık, eğitim, ulaşım, savunma, eğlence, konaklama gibi işlevlerde yoğunluk ve nitelik farklılaşmaları kentlere özgü özelliklerdir. Büyük kentler pek çok farklı işlevi bir arada barındırırlar [6]. Yine fiziksel açıdan önemli bir diğer öğe kent yol dokusudur. Yollar; sokaklar, toplayıcı yollar, caddeler, bulvarlar şeklinde farklılaşarak, kentin diğer bileşenleriyle ilişkilerini kurmada ve kentin makro formunu biçimlendirmede yönlendirici özelliğe sahiptirler. Alanlar yollarla belirlenen, zaman içinde işlev ve biçim değiştirerek bazen alışveriş merkezi, bazen toplumsal bir buluşma yeri gibi bağımsız öğeler haline gelmiş, sınırlandırılmış arazi parçalarıdır. Mahalleler ve semtler, park ve bahçeler de kent fiziksel öğeleridir [4].

Yukarıda çeşitli tanımları ve özellikleri belirtilen kentler, nitelik ve nicelik olarak, sürekli bir değişim geçirmektedir. Bugünün küçük kentleri dünün köyleri, büyük kentleri de dünün küçük kentleriydiler. Metropoller de büyük kentlerin dinamizminden ortaya çıkan, yaygın ve karmaşık yerleşmelerdir. Küçükten büyüğe doğru kentler sürekli bir değişim geçirmektedirler. Kentlerin geçirmekte olduğu bu süreç “kentleşme” olarak adlandırılmaktadır. Kentleşme ile birlikte ortaya çıkan sorunlar, kentlerin fiziki, sosyal ve ekonomik yapıyı değiştirmiştir. Kentler; karmaşık, sosyal donatı ve alt yapının yetersiz, yaşayanların ihtiyaçlarını karşılayamayan yapılar topluluğu haline gelmiştir.

Çalışmada, Erzincan ilinin bazı yerleşim alanları, fiziki planlama esaslarına göre incelenmiştir. Tez çalışması beş bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler aşağıda özetlenmiştir.

Birinci bölümünde, şehircilik ile ilgili genel bilgi verilmiştir. İkinci bölümde kentleşme ve kent planlaması konuları hakkında bilgi verilmiştir. Üçüncü bölümde kentsel donatı alanları hakkında bilgi verilmiştir. Dördüncü bölümde Erzincan kent merkezindeki kentsel donatı alanlarına dair mevcut durum tespiti yapılmıştır. Beşinci bölümde Erzincan kent merkezindeki farklı mahallelerde yaşayanların kentsel donatı alanlarındaki memnuniyetleri bir anket çalışmasıyla değerlendirilmiş ve istatistiki bilgiler verilmiştir. Son bölümde ise kentsel alanların fiziki planlama esaslarına göre Erzincan kent merkezindeki donatı alanlarına yönelik çeşitli önerilere yer verilmiştir. Bu çalışma kaynak araştırması, gözleme dayalı subjektif yorumlar ve birebir fikir alışverişi ile oluşturulmuştur.

Kentsel yerleşim alanlarının planlamasına ilişkin pek çok araştırmacı konu ile ilgili çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalardan bazıları aşağıda özetlenmiştir.

Tunçer [7], günümüzde "Bölge Planlaması", "Şehir Planlaması" ve "Kentsel Tasarım" ana başlıkları ile yasal sistemimizde yer alan ve kentlerimizde hakim olan, üst ölçekli planlama sisteminden, uygulamaya yönelik alt ölçekli tasarımlara kadar (hatta mimarlık, peyzaj mimarlığı, altyapı mühendisliği, kent mobilyası tasarımlarına...) giden süreçlerin genel bir değerlendirmesini yaparak, ülkedeki yasal, kurumsal, yönetsel ve parasal boyutları gözeterek geleceğe yönelik öneriler sunmuştur.

Ekinci ve Susmaz [8], sağlıklı kentleşme süreci esaslarını ele alınmıştır. Sağlıklı ve sağlıklı kentleşmede yerel yönetimlerin dikkat etmesi gereken hususları açıklanmış ve

özüm önerileri sunmuşturlar. Bu çerçevede, şehirleri çekici hale getiren ve kırdan kente göç edilmesine sebep olan “kentleşme sebepleri” anlatılmıştır. Ayrıca nüfusun artmasıyla birlikte altyapı ve teknik yönden hazırlıksız yakalanan şehirlerde ortaya çıkan “kentleşme sorunları” ve bazı sağlıklaştırma yöntemlerinden de bahsedilmiştir. Sorunların çözümünde geç kalındıkça, çağdaş kentleşme kriterlerinden de uzaklaşmaktadır. Bu aşamada, kenti kent yapan unsurlar belirlenmeli ve çözüm önerileri bu doğrultuda geliştirmelidir. Kısa vadeli çözümler yerine, orta veya özellikle uzun vadeli stratejilerin hayata geçirilmesini ifade etmişlerdir.

Mestan [9], deprem olgusu ve Türkiye’nin depremselliği gibi teorik bilgilerin yanında, deprem ve planlama ilişkisini kurgulayarak, kentlerde deprem öncesi ve sonrası olası afet zararlarının azaltılması için, fiziksel planlama yöntemlerini ifade etmiştir.

Özyaba [10], ilköğretim okullarında, derslerin dışında yaşanan zamanın değerlendirilme şekillerine bağlı olarak okul mekanlarındaki açık alanların tasarım ilkelerinin ve standartlarının belirlenebilmesi için kent planlamada eğitim alanı standartlarını, diğer ülkelerle karşılaştırmalı olarak inceleyerek ilköğretim okullarındaki açık alanlara ilişkin genel tasarım ilkelerini ifade etmiştir.

Balyemez [11], zemin davranışına bağlı zararların azaltılmasında en önemli etmenin arazi kullanım planlaması olduğunu, zemin-yapı arasındaki etkileşimle ortaya çıkan hasarların kentsel tasarım etmenleri ile ilişkilendiğini, bu etmenlerin kent imajının oluşması yanında, deprem zararları ve risk azaltılmasında da çok önemli bir rol üstlendiğini, yapı plan şeması ve düşey düzlem düzensizliklerinin yapısal hasarları artırdığını ifade etmiştir.

Sertbaş [12], “kentsel katılım” kavramını demokratikleşme bağlamında ortaya koymuş, ortaya çıkış sürecini ilk örneklerine değinerek, katılımcı uygulamalarını değişkenlerini ve yöntemlerini açıklamıştır. Toplumsal ve kentsel katılım, toplumun ve mekânların demokratikleşmesi açısından taşıdığı önem dışında, sürdürülebilir kentsel gelişme ve sürdürülebilir kentsel planlama için de tartışmasız bir öneme sahiptir. Katılımcı anlayışın gerekliliği olarak, mekânın kullanıcıları ile birlikte geliştirilmiş plan ve projelerin uygulanabilirliği ve kentlilerin sahiplenme hissi artmaktadır. Böylece bu alanlar aktif kullanılan ve sürdürülebilir kentsel mekânlar haline gelmektedir. Özellikle kamusal açık alanların aktif kullanılan alanlar olmasından dolayı toplumsal anlamda da büyük önem taşıdığını belirtilmiştir.

Görüldüğü üzere literatürde kentsel planlamayla ilgili birçok çalışma yapılmıştır. Kentsel planlama ile ilgili yapılan fiziksel çalışmalar yaşamımızı doğrudan etkilemektedir. Bu çalışma, kentlerin sağlıklı bir şekilde yerleşimine katkıda bulunmak, kullanıcılarında ihtiyaçlarına cevap veren kentsel alanlar düzenlemek için hazırlanmıştır. Böylece kentsel yerleşim alanlarının tasarımında ideal düzenlemenin planlanması amaçlanmıştır.

2. KENTLEŞME VE PLANLAMA

2.1. Kentleşme

Kentleşme olgusu nüfusa bağlı bir büyüme, ekonomik, sosyal ve kültürel yapıda sürekli bir değişimin ve devingenliğin ifadesidir. Kentleşme aynı zamanda kentin fiziksel alanının, sınırlarının sürekli büyümesinin de ifadesidir.

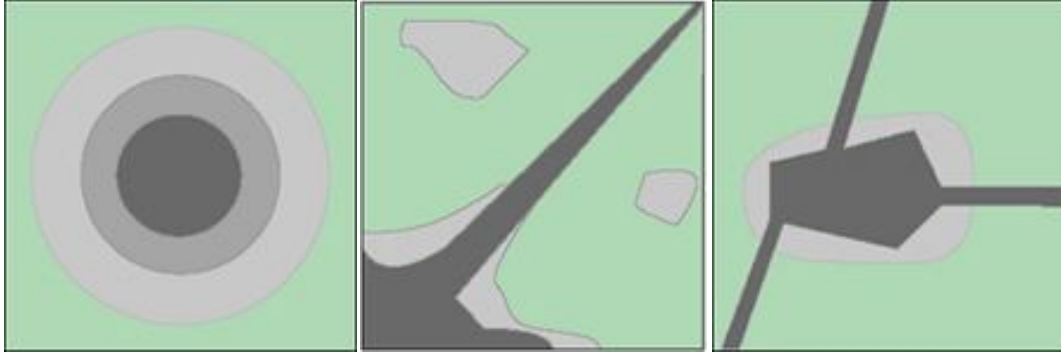
Kentleşme daha çok nüfus bilimcilerce üzerinde çalışılan bir konudur. Nüfusa ilişkin olarak, kentsel büyümede değişim oranlarını ölçme, bu büyümenin bileşenleri ve değişen kır-kent nüfus oranları üzerinde durulmaktadır.

Kentleşmenin ekonomik, toplumsal ve siyasal boyutlarını da hesaba katan, geniş anlamda bir tanımı “sanayileşme ve ekonomik gelişmeye paralel olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında, artan oranda örgütleşme, iş bölümü ve üretim ve sosyal ilişkilerde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci” olarak verilebilir.

Kentleşme, kentsel alanların sürekli büyümesi ve yakın çevresindeki alanlara yayılması olarak fiziksel mekân da izler bırakmaktadır. Kentsel yayılmayı ulaştırma araçları teknolojisindeki gelişmeler, öncelikle otomobil sonra da raylı taşımıcılıktaki gelişmeler hızlandırmıştır.

Kentsel yayılma üç farklı biçimde gerçekleşmektedir:

- Düşük yoğunluklu yayılma/ sıçrama; mevcut kentsel alanların eteklerinde düşük yoğunluklu kentsel amaçlı arazi tüketim şeklidir. Bu tür sıçrama kentsel alt yapının; su, kanal, enerji, yol vb. nin parça parça geliştirilmesiyle desteklenmektedir.
- Şerit/band yayılma; ana ulaşım koridorlarını izleyerek kent merkezinden dışa doğru yayılma biçimidir. Koridora yakın araziler geliştirilir. Zaman içinde yakın çevredeki ham araziler arazi değer artışlarına göre kentsel kullanımlara dönüştürülebilir.
- Uzun aralıklı sıçramalar şeklinde yayılma; kentleşmenin kesintili bir formudur, birbirinden oldukça ayrı gelişen arazi parçalarından oluşur. En maliyetli gelişme biçimidir (Şekil 2.1.) [13].



Düşük yoğunluklu yayılma Şerit/ bant yayılma Sıçrayarak yayılma

Şekil 2.1. Yayılarak gelişmede temel formlar [13].

2.2. Planlama Yaklaşımları

Kent planlama problemini ele alış biçimi açısından dört temel planlama yaklaşımından söz edilebilir. Bunlardan birincisi, klasik (geleneksel) kent planlama yaklaşımıdır. Bu yaklaşım özellikle sanayi devrimi ve buna bağlı kapitalist gelişme sonucu oluşan sanayi kentlerinin sorunlarına çözüm arama çabalarıyla ortaya çıkmış [15] ve ağırlıklı olarak etkisini 1930'lu yıllara kadar sürdürmüştür [14] .

İkincisi, geniş kapsamlı kent planlama yaklaşımıdır. Bu yaklaşım Pratik Kent akımının, kentin işleyişinin açığa çıkarılmasına yönelik araştırmalar sonucu, 1929 dünya ekonomik buhranı ve beraberinde klasik kent planlama yaklaşımına yapılan eleştirilerle ortaya çıkmıştır. Zaman içinde, bu yaklaşımın da olumsuz yönleri eleştirilerek alt yaklaşımlar olarak kabul edilebilecek çeşitli yeni yaklaşımlar ortaya atılmış ve denenmiştir. Bu yaklaşım etkisini ağırlıklı olarak 1960'lı yıllara kadar sürdürmüştür.

1960'lı yıllardan sonra gündeme gelen ve üçüncü yaklaşım olarak değerlendirilen sistem yaklaşımı, kent planlama anlayışına getirdiği farklı bakış açısı ve kullandığı araçlar itibarı ile diğer iki yaklaşımdan belirgin farklılıklarla ayrılmaktadır.

Dördüncü yaklaşım ise, sistem yaklaşımına koşut olarak 1970'li yıllarda ortaya çıkan post modern yaklaşımdır.

2.2.1. Klasik (Geleneksel) Planlama Yaklaşımı

Bu yaklaşım, kentte yaşayan insanlara rahat, sağlıklı ve güzel bir ortam sağlamak amacıyla, kentin fiziki gelişmesinin nasıl olması gerektiğini planlayarak öngören bir yaklaşımdır. Böylece kentsel aktivitelerin (konut, hizmetler, sanayi, yeşil, vb.) kentin

neresinde yer alacağı belirlenerek uygun ölçekteki haritalara işlenmektedir. İnceleme ve araştırma, planı hazırlama ve planı uygulama gibi üç aşamalı süreci içeren klasik kent planlaması teknik bir işlem olarak kabul görür ve kapsamlı bir mimarlık ve mühendislik projesi gibi ele alınır [14,16].

Amacına ulaşmada sosyo-ekonomik verileri pek kullanmayan klasik kent planlama yaklaşımı, daha çok sayısal (nicel) kestirim ve betimlemeler yapar. Özellikle nüfus, istihdam, ulaşım gibi değişkenlerin gelecekte alacağı durumu belirleyerek bunlar için gerekli olan kentsel alan büyüklüklerini hesaplar ve gelecekteki kullanımların kentin neresinde olacağını gösteren bir plan belgesi hazırlar. Böylece klasik planlama yaklaşımı için, kent planlama eylemi; kentin gelecekteki fiziksel biçimini tasarlamak ve bu tasarımın gerçekleşmesi için gerekli denetim önlemlerini almak olarak belirlenebilir [14].

Klasik kent planlama yaklaşımına getirilen eleştirilerden başlıcaları şunlardır:

- Klasik kent planı, ya da nazım plan anlayışı, durağan (statik) bir yaklaşımdır.
- Kentin ekonomik, toplumsal ve psikolojik sorunlarını göz ardı ederek, fiziksel çevrenin değiştirilmesinden hareket eder.
- Klasik kent planlama yaklaşımında ürün olarak ortaya konulan nazım planlara alternatif öneriler sunulmaz.
- Klasik kent planlama yaklaşımında kullanılan uygulama araçlarından bölgeleme ve yer bölümlenmenin denetimi gibi teknikler genellikle imarı olumsuz etkileyerek, sınırlayıcı ve kayıtlayıcı olmaktadır.
- Plancının siyasal rolü göz ardı edilerek sadece teknik eleman olarak görülür [14].

2.2.2. Geniş Kapsamlı Planlama Yaklaşımı

Bu planlama yaklaşımında, yalnızca bir toprak (arazi) kullanım planı (fiziki plan) olmanın ötesinde, kentin sosyal, ekonomik ve politik yönleri de dikkate alınır. Kentsel gelişmeyle ilgili kamu politikalarının geniş ve uzun dönemli özellikleri genel başlıklar halinde verilir. Uygulamanın kolaylığı açısından, çeşitli sürelerde gerçekleşecek işlemler belirli programlar içinde belirtilir.

Geniş kapsamlılık, planlamanın işlevleri, konuları ve çeşitli disiplinlerle olan ilişkilerinden oluşur. Bu anlayış plan sınırlarının belirlenmesinde de kendini göstermekte, kent belli yönetsel sınırlar içinde kalan dar bir çerçeve değil, etkileşim içerisinde

bulunduğu art bölgesiyle birlikte değerdendirilmektedir. Geniş kapsamlı kent planlama yaklaşımı bu özelliği ile, kenti kendi sınırları içerisinde kapalı bir sistem olarak gören klasik kent planlama yaklaşımından ayrılmaktadır. Ayrıca, geniş ve çok sayıdaki etkileri hesaba katabilme ve klasik kent planlamasına göre karar verici kuruma plan seçenekleri sunabilme özelliklerine sahiptir [4].

Bu planlama yaklaşımında planlamanın kontrol ve denetimi için, eşğüdümün tek elden sağlanması isteği merkezileşmeyi gündeme getirmiştir. Kentsel problemleri tam anlamıyla analiz edebilmek, kent planlamanın gittikçe genişleyen çalışma alanının, birkaç fiziksel elemandan çok daha fazlasını içermesi nedeniyle mümkün değildir [17].

Kenti etkileyen bileşenlerin sayıları arttıkça, bileşenlerin arasındaki karşılıklı bağlantı sayısı da geometrik olarak artar. Kısa ve uzun dönemli planlar birlikte düşünıldüğünde, sürekli ve karşılıklı bağıntıların sayısı çok fazla artarak komplike bir durum ortaya çıkarırlar. Kentin karmaşık olan bu yapısının güvenilir bir şekilde ve tam anlamıyla analiz edilebilmesi uzun bir zaman alacaktır [17]. Bu nedenle, geniş kapsamlı planlama, bilgi, koşullar, zaman ve maliyetin el verdiği ölçüde çok elemanı analizde, karar vermede, uygulamada göz önüne almayı hedefleyen planlamadır.

Geniş kapsamlı kent planlamanın eleştirilen yönleri şunlardır:

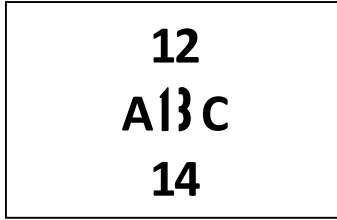
- Bu yaklaşımda tek ve değışmez bir kamu yararının olabileceği varsayımına karşılık, kamu yararının ölçülebilmesi ve saptanabilmesindeki güçlükler nedeniyle, bunun plancılar tarafından belirlenebilmesinde sorunlar çıkmaktadır.
- Kentte yaşayan değışik kesimlerin ve plancıların kentten beklentileri farklı olduğundan kent planlarının gereklerinin belirlenmesi problem olmaktadır.
- Geniş kapsamlı planlama yaklaşımı, planlama eylemini, teknik bir uğraş olarak görerek, bunun, politikanın üstünde ve dışında tutulması gerektiğini savunur. Oysa, planlamayı siyasal sürecin dışında tutmak mümkün değildir.
- Bu yaklaşım, kent planlarının ve kentsel gelişme politikalarının hazırlanmasının gerektirdiği tüm bilgilerin ucuz ve kolay elde edilebileceği varsayımından hareket eder. Bu çoğu zaman mümkün olmamakta böylece geniş kapsamlı kent planlama yaklaşımının uygulanması güçleşmektedir.
- Gelecekle ilgili tahminlerin yapılacağı sürenin uzun olması ve değerdendirilecek faktörlerin fazlalığı, geniş kapsamlı planlamadaki hedeflerin sapmasına veya

beklenmeyen olayların ortaya çıkarak plan kararlarının geçersiz kılınmasına neden olabilmektedir [14,16].

2.2.3. Sistem Yaklaşımı

Sistem, belli bir çevre içerisinde yer alan ve aralarında bir ilişkiler kümesi sergileyerek, karşılıklı etkileşim içinde belli bir amaca doğru yönelmiş olan öğeler bütünüdür [19].

Batty, sistem kavramının tanımlamasının ve sistem analiz yaklaşımının ifade edilmesinin güç olduğunu belirterek aşağıdaki örneği vermiştir (Şekil 2.2) [18].



Şekil 2.2. Sistem anlatımı için örnek [19].

Verilen bu dizi, kişinin bakışına göre yatayda harf, düşeyde ise rakam dizisi olarak görülmektedir. Yani ya alfabenin, ya da sayı sisteminin bir parçası olabilir. Örneğin tümünün anlaşılması, ancak her iki perspektifin birlikte akılda tutulması ile olanaklıdır [19].

Sistem teorisinin temel fikirlerinden biri, sistemin içinde bulunduğu olası oluşum ve durumları ilişkilendirmektir. Ancak bunu yaparken, algılanan gerçeklerin sonsuz karmaşıklığı ile anlaşılabilmesi için sistem yaklaşımı gerekli basitliği oluşturmalıdır. Sistem teorisinin kendisi, uygun basitleştirmenin önkoşulu olarak, düzenli bir sistem tanımlamasının ve bu tanımlamanın önkoşulu olarak ta sistem düşüncesi için açık ve net amacın ortaya konmasının önemini öğretir [18].

Kent planlama, fiziksel yönlerin yanında, sosyal ve ekonomik yönleriyle de çok sayıda değişkeni içerecek biçimde genişlemiş, kentin fiziksel yapısı, büyük ölçüde fiziksel olmayan etmenlere bağlı olarak şekillenmiştir. Çok çeşitli olan bu etmenlerin, karşılıklı ilişkileri ele alınarak, bütünleştirme çabaları başlamıştır. Sistem yaklaşımı, diğer yaklaşımlarda olduğu gibi sorunları tek bir nedene bağlı olarak değil, birbirleri ile ve çevresiyle etkileşen öğelerden oluşan bir ilişkiler bütünü içinde ele almaktır [20]. Diğer bir deyişle, kent sisteminin de, siyasal, toplumsal, ekonomik ve mekanla ilgili alt sistemleri

bulunur. Alt sistemler birbirleriyle karşılıklı etkileşim içindedirler. Ayrıca tüm sistem, kendinden farklı ve ondan bağımsız bir çevre içindedir [20]. Kent, alt sistemler, alt sistemlerin bileşenleri ve dış çevre arasında doğrudan doğruya veya dolaylı dönüşümlü bir denge bağlantısı bulunur.

Sistem yaklaşımının ortaya çıkışında, mevcut modellerin yetersizliği (girdi-çıkıtı, çekim modelleri vb.) yöneylem araştırmaları ve bilgisayar sistem ve teknolojisindeki gelişmeler de önemli etkenlerdir.

Sistem yaklaşımına getirilen başlıca eleştiriler şunlardır:

- Önemli değişkenleri sayısallaştırılma çabası nedeniyle, sayısallaştırılmayacak faktörlerin öneminin göz ardı edilme olasılığı vardır. Bu nedenle sistem yaklaşımındaki gibi nicel modellere şüphe ile bakılır.

- Ayrıca, sistem tanımlama problemi, birçok durumda göz ardı edilerek, problem mevcut tekniklere uyacak şekilde kabaca bölünerek bir bölümüne bakılmıştır. Olası diğer teknikleri dikkate almadan, sınırlı mevcut tekniklerin iyileştirilmesi için çaba harcanmıştır [18].

- 1960'lara hakim olan kent sorunları potansiyel olarak sistem analizine uygun, yerel mekansal sistem içinde çözülebilecek etkinlik problemleriydi (Örneğin; kent merkezinde çöküntü-banliyölerde büyüme, mekansal ekonomik etkinlik ve erişebilirlik, hareketlilik vb.) 1970'lerde, problemlerin özünde eşitlik ilkesi ön plana çıkmaya başlıyor ki bu bağlamdaki problemlerin yerel mekansal çerçevede çözümü çok enderdir (Örneğin; çevre kirliliği, kentlerdeki mali krizler, yerel işsizlik problemi, enflasyon nedeni ile konut pazarının etkilenmesi vb.). Her ne kadar sistem teorisi bu konular hakkında oldukça çok şey söyleyebilirse de, şimdiye kadar geliştirilen sistem analiz formu buna yanıt vermekten uzaktır [18].

2.2.4. Postmodern Planlama

Sistem analizi yaklaşımı bir yandan gelişirken, buna koşut olarak 1970'li yıllarda Postmodernizm'in ortaya çıkışı, 1974 dünya petrol krizi ve ona bağlı olarak sanayideki üretim biçiminin değişmesi (esnek üretim), 1980'li yıllarda politik-kurumsal yaklaşımlardan liberal düşüncenin ortaya çıkışı, kentsel planlamada yerelliliği öne çıkararak o güne kadar ki planlama yaklaşımlarını derinden etkilemiş, yeniden sorgulanmalarına yol açmıştır [21,22].

Bu sorgulama sonucu olumlu sayılabilecek birçok gelişme ve yeniliğin yanında Postmodernizm'in:

- Kapsamlı ve bütüncül planlama anlayışını tümünden reddetmesi,
- Planlamada, bölgeleme ilkesini tamamen yadsıması,
- Ekonomik etkinliğin ve gelişmişliğin, esnek kapital uğruna belirsizleşmesi,
- Bırakın yapsınlar, bırakın geçsinler, gibi ilkeleri, kent planlamayı olumsuz etkileyebilecektir [23].

Ayrıca liberal düşünce biçimi planlama kavramını giderek etkin olmama, kısıtlayıcı kural, sıkı denetim, aşırı gider kavramlarıyla eş anlamlı varsaymaktadır. Bu yaklaşımda planlama, çoğunlukla kişisel özgürlüğü kısıtlayan, pazar ekonomisinin işleyişini önleyen, bu nedenle kızılan, dışlanan bir kavram olarak belirir [22].

Bir yandan mevcut planlama yaklaşımları ve kullanılan tekniklerin geliştirme çabası ile diğer yandan dışlanan planlama kavramı bir ikilem yaratıyor gibi gözüke de, aslında bu durumun, planlama ile uğraşanlarda yeni bir öz eleştiri ve durum değerlendirmesini de beraberinde getirdiği söylenebilir.

Tartışma ortamının ortaya koyduğu yeni fikirler ve değişen önceliklerle daha da karmaşıklaşan kent yapısını anlamak ve planlamak için, özellikle bilgisayar teknolojilerindeki ilerlemeler sayesinde, kullanılan tekniklerin çok daha kompleks bir hal aldığı gözlenmektedir.

3. KENTSEL DONATILAR

3.1. Ulaşım

Ulaşım "malların, insanların, enerji ve haberlerin en ucuza ve en kısa sürede yer değiştirmesi" olarak tanımlanabilir [27]. Ulaşım, günlük hayatın ayrılmaz bir parçasıdır ve tarihin başlangıcından beri yerleşmelerde büyük önemi olmuştur.

Ulaşımın meydana getirdiği her türlü hareketi "trafik" deyiimiyle adlandırıyoruz [28]. Yer değiştirme işlemi çeşitli “yol”lar üzerinden yapılır. Yollar mesafeleri ortadan kaldırır, ekonomik faaliyetleri kolaylaştırır. Herhangi bir arazi parçasına yol yapılması buraya olan yerleşme talebini artırır. Aynı şekilde her arazi kullanma kararı da ulaşım talebi doğurur.

Her ne kadar ulaşımında kullanılan hayvanların ehlileştirilmesi ve tekerleğin icadı çok eski tarihlere kadar gidiyorsa da, 20. yüzyılın başlangıcına kadar ulaşım büyük ölçüde yaya olarak yapılmakta idi. Bunu kentlerin tarihi dokusu açık olarak anlatmaktadır.

Buhar makinesinin icadı ile yeni ulaşım araçları kullanıma girmiştir. 19. yy. da, önce raylı sistemler, 19.yy. sonunda da ilk otomobil kullanılmaya başlanmış, 20.yy. başlarında ise ilk uçaklar ortaya çıkmıştır [28]. Bu yeni ulaşım araçlarının giderek teknolojilerinin gelişmesi ve daha yoğun olarak kullanılmasının bütün yerleşme dokusunu etkileyecek sonuçları olmuştur.

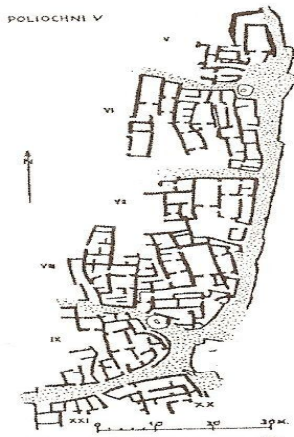
Kentlerde ve kentler arası ulaşım ilişkisinin başlangıcı yaya ve atlı araçlarla olmuştur. Özellikle kentlerin yapılanmasını ve büyüklüğünü belirleyen bu başlangıç sanayi devrimi ve motorlu araçların ortaya çıkışıyla değişim göstermiştir. Demiryolları ve karayollarının yaşama geçmesiyle yaya egemen kentlerde fiziki/mekânsal yapıya koştur olarak toplumsal ve ekonomik yapı ve ilişkiler değişmiştir. Örneğin ülkemizde de izleyebileceğimiz 1950'lerden sonra karayolunun demiryoluna tercihini yaşadığımız süreç, kentin fiziki ve toplumsal yapısını değiştirmiştir.

Ulaşım teknolojisinin ve araçlarının gelişmesi kentleşmeyi hızlandırıcı etki yapmış, nüfusu ulaşımın kolay olduğu bölgelere çekmiş, kentlerin aşırı büyümesini kolaylaştırmıştır. Nüfusun toplandığı yoğunluk bölgeleri oluşmuş, şehrsel gelişme bantları önerilmiştir [26]. Bunun yanında yeni ulaşım biçimleri artan trafiğin baskısıyla eski kentlerin tarihi dokularını zorlayarak kent formunu değiştirici etkileri olmuştur. Bugün artık planlama büyük ölçüde ulaşım aksları ile düşünülmektedir. Günümüzde ulaşım, planlamanın en önemli basamaklarından biri haline gelmiştir.

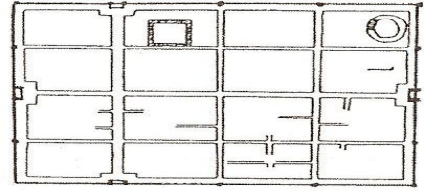
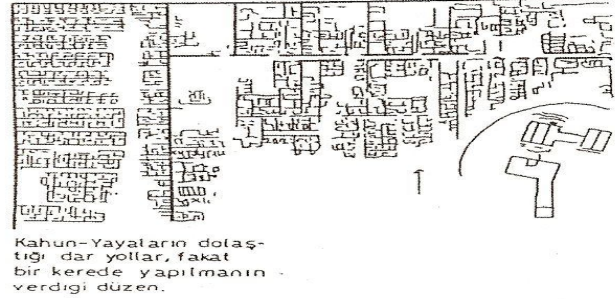
3.1.1. Yol-Kent Formu ve Dokusu İlişkisi

Yollar binalardan daha uzun ömürlüdür ve kent formunu oluşturan ana etmenlerden biridir. Kentlerin kuruldukları yıldan beri zaman içerisinde oluşan yol dokusu kentte yaşamaya devam eder ve bu dokular günümüzde hep birbirine benzeyen yeni kent alanları içerisinde kentlerin en özellikli bölgeleri olarak birçok kentte korunmaya alınmıştır.

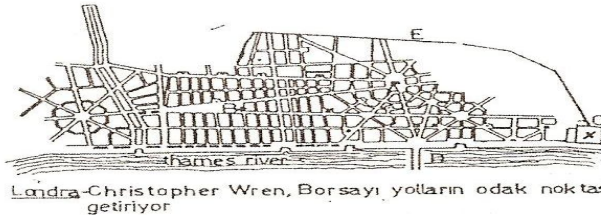
İlk yerleşmeler yaya ulaşımına göre düzenlenmiştir ve düzensiz bir yol dokusu vardır. Eski Mısır'daki Kahun kentinin dar ve birbirini dik kesen yolları bulunmakta idi. M.Ö.7. yüzyıla ait Miletus ve Priene kentlerinin dama tahtası gibi planı "Hipodamus" planı olarak bilinir.



Kaynak: Naumann, R., Eski Anadolu mimarlığı, s.233.

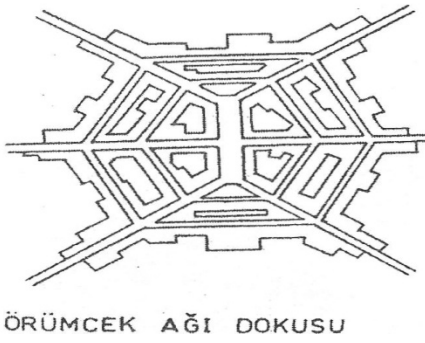
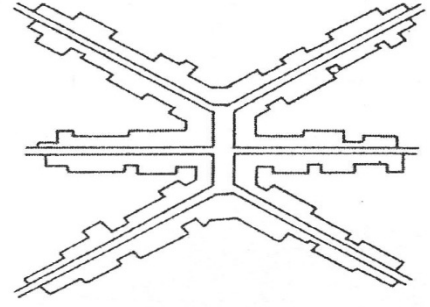
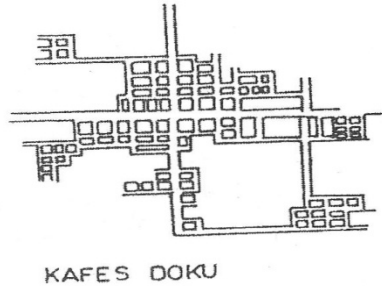


Kaynak: Aysan, 1990, s.3-8



Şekil 3.1. Çeşitli kentlerin doku örnekleri [29].

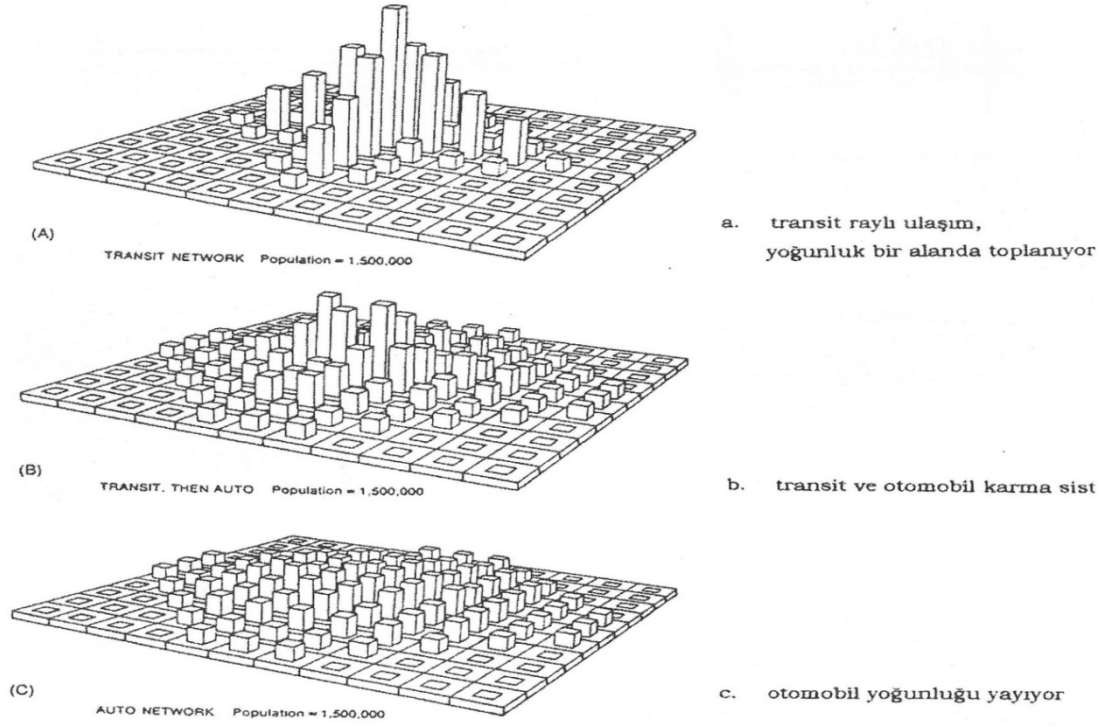
Bu form daha sonra Eski Roma ve 17. yüzyılda İspanyol kolonilerinde kullanılacaktır. Bazı 20. yüzyıl yeni kentlerinde de grid formu taşıta uyarlanarak kullanılmıştır (Milton Keynes, Shandigar gibi). Ortaçağ kentleri ise korunma amaçlı ve yaya ulaşımına uygun dolambaçlı bir yol ağı ile kurulmuştur. Rönesans ve Barok kentlerinde ise güç ve ihtişam gösterisi olarak saraya yönelen yollar yapılmıştır (Şekil 3.1.). Bütün bu formlardan hareketle kentleri dokularına göre sınıflandıran çalışmalar yapılmıştır (Şekil 3.2.).



Şekil 3.2.Kentsel doku örnekleri [29].

20.yüzyılda taşıt ulaşımının geniş ölçüde kullanılmaya başlaması, yaya ulaşımına göre düzenlenen kent formunu değiştirmiştir.

Ulaşım, bir arazinin kullanımını şekillendirir. Her ulaşım biçimi kendi servis karakterine göre bir etki yapar. Eski bir söze göre, ulaşım kenti diğer bütün kuvvetlerden daha fazla biçimlendirir. Bu eskiden de doğru idi, şimdi de doğrudur [24]. Farklı ulaşım türleri yoğunluğun dağılımını ve kent peyzajını etkiler (Şekil 3.3.).



Şekil 3.3. Ulaşım biçimleri ve kent profilleri [24].

3.1.2. Kent içi Yolların Sınıflandırılması ve Planlama İlkeleri

Karayolları başlıca iki gruba ayrılır. Bunlar kent dışı yollar ve kent içi yollardır. Kent içi yolların kent dışı yollardan en önemli farkı bunların her türlü teknik altyapıyı (su, elektrik, kanalizasyon, havagazı, telefon vb. gibi) da barındırmalarıdır.

Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş yasasına göre yollar; devlet yolları, il yolları, köy yolları olarak sınıflandırılmaktadırlar.

Yasal sınıflama dışında; ana istikamet yolları, ekspres ve otoyollar, uluslararası yollar, turistik yollar olarak da sınıflama yapılmaktadır.

• Kent içi Yolların Sınıflandırılması

Yollar, kent içinde yayaların ve taşıtların hareket ettiği her türlü teknik alt yapıyı barındıran arazi şeritleridir. Kent içinde bulundukları yerlere göre;

- Yalnız yayalara açık,
- Gerekğinde taşıt girebilen yaya yolları olmak,
- Bisiklet yolları bulundurmak,

- Sürekli park yapmaya elverişli olmak,
- Toplu taşıma araçlarının hareketlerine olanak verecek şeritler bulundurmak,
- Diğer teknik altyapı tesisleri bulundurmak gibi özellikler gösterirler.

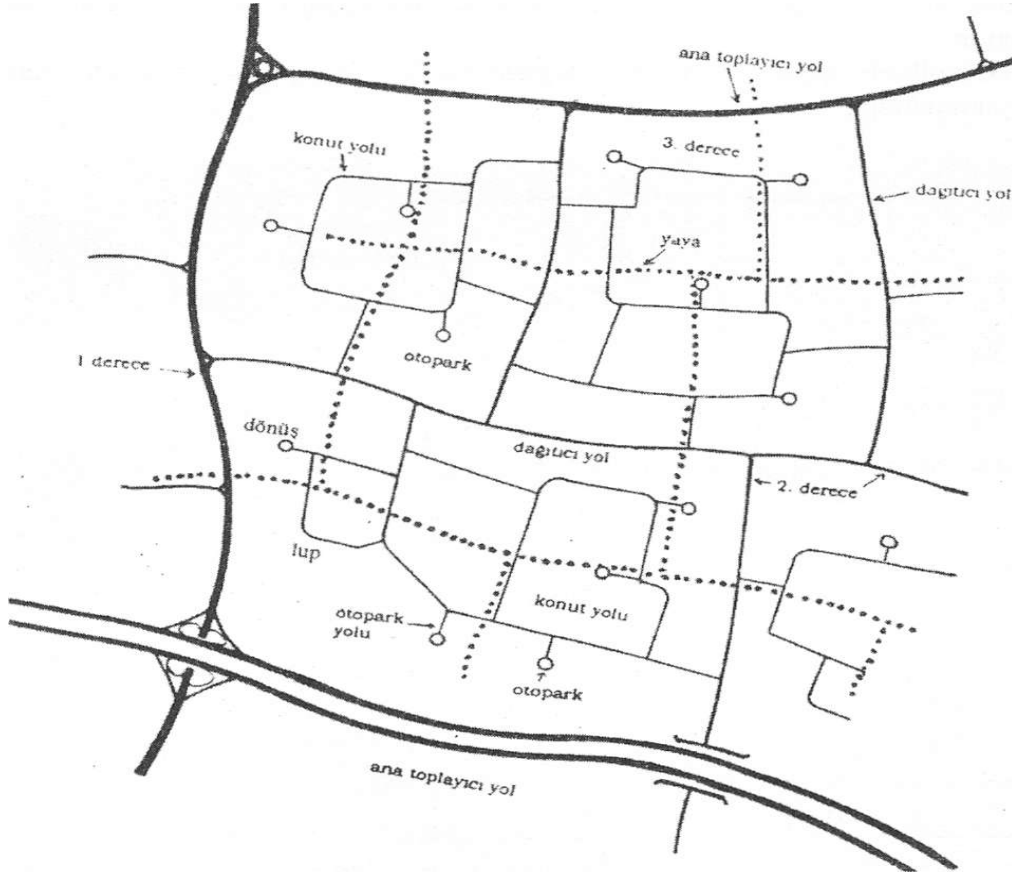
Yol planlaması yapılırken; kişi ve eşyanın hareketliliğini maksimize etmek bunu sağlarken de seyahat süresini kısaltmak, yol kapasitesini artırmak, güvenilirliği artırmak, yayanın hareketini kolaylaştırmak, gürültü ve hava kirlenmesini minimize etmek, topografyaya uyum, maliyetleri düşürmek gibi konulara dikkat edilmelidir. Kent içi ulaşım, yaya ve taşıt ulaşımı olarak ikiye ayrılır.

- **Farklı Kademeli Yolların Kesişmesi**

Yol ağı düzenlenirken kullanım emniyeti ve kolaylığı açısından yollar büyükten küçüğe kademeli bir şekilde düzenlenmelidir. Yaya yolları mümkün olduğunca yoğun trafikle kesilmemeli, ana trafik yolları konut bölgelerinin içinden geçmemelidir.

Trafiğin rahat işleyebilmesi açısından ana trafik yolları sık sık kavşaklarla kesilmemeli, yollar birbirine bağlanırken büyükten küçüğe kademeli olarak bağlanmalıdır (Şekil 3.4.). Böylece tali yollar üzerinde hız denetimi daha kolay sağlanacak ve yayanın güvenliği artacaktır. Mevcut kent dokusunu geliştirirken de yol kademelenmesine dikkat edilmesi gerekmektedir.

Yollar, imar mevzuatına göre 10 m.'den dar olmamalı, çıkmaz sokaklar düzenlenmemeli, her parselin yola en az bir cephesi olmalıdır.



Şekil 3.4. Farklı kademeli yolların kesişmesi

- **Otoparklar**

Otoparklar yola göre konumlanma ve zemini kullanma biçimine göre yol üstü ve yol dışı parklar, çevre parkı ve gündüz garajları olarak sınıflandırılabilir [27].

–Yol üstü park: kaldırım tarafında 2.50 m.lik bir iz kullanılarak yol boyu yapılan park türüdür.

–Yol dışı park: yapı adaları içinde, yoldan ayrılmış biçimde düzenlenen oto parklardır. Cep otoparkları, park alanları bu tür park yerleridir.

–Çevre parkı: kent çevre yolları ve toplu taşıma istasyonlarının olduğu yerlerde ve/veya merkezi iş alanın çevresinde yer alan, katlı ya da zeminde düzenlenen park yerleridir.

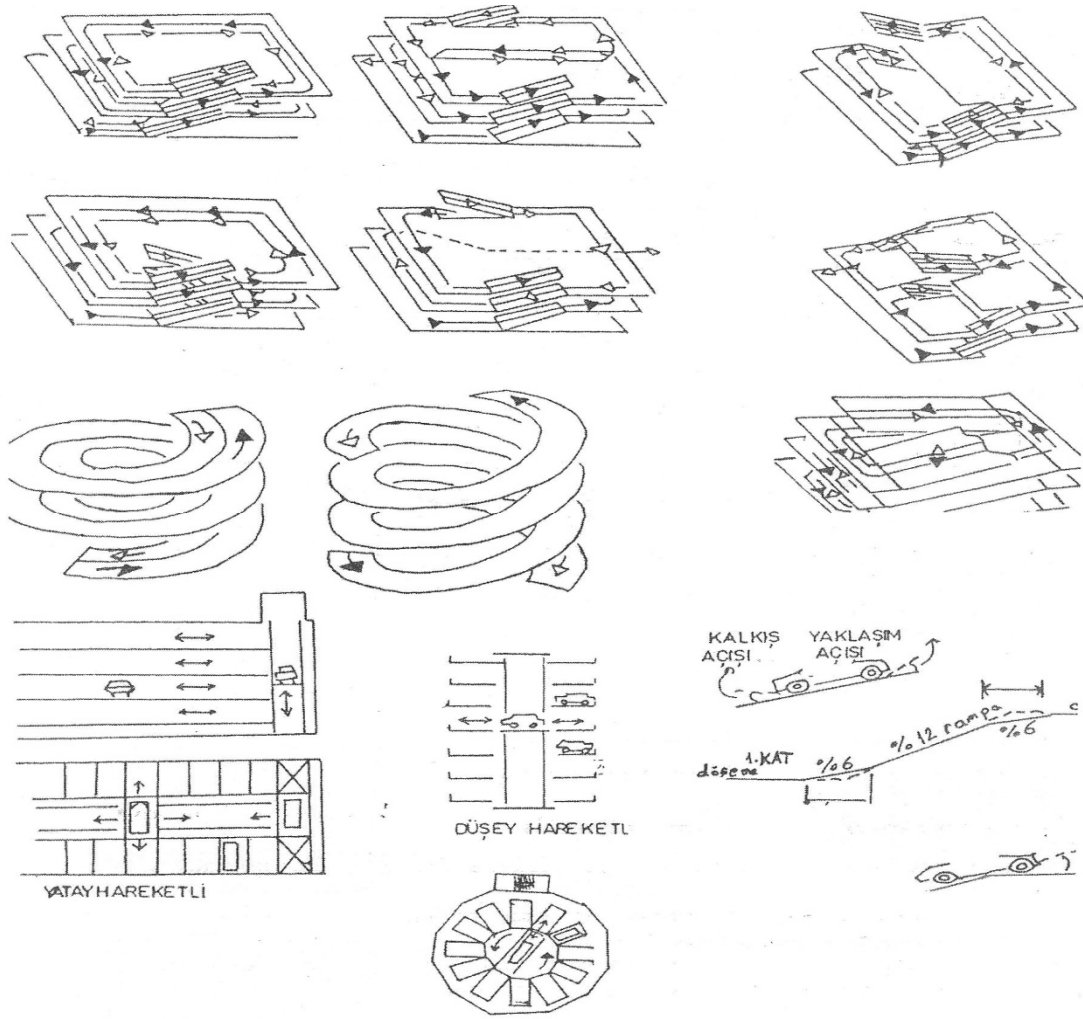
–Gündüz garajları: yerüstü ve yeraltında tek ya da çok katlı garajlardır.

Günümüzde kent içi yolların büyük bir kısmı park alanı olarak kullanılmaktadır. Ancak bu, yolların kullanım kapasitesini düşürmekte, trafik akışını zorlaştırmaktadır. Bu yüzden kentte uygun yer ve büyüklüklerde otopark alanları ayrılması gerekmektedir. Bir

otomobil için 2.5x5.5 m yer ayrılmalıdır. Araçların manevra özellikleri de dikkate alındığında, park alanlarında, bir aracın kapladığı toplam alan 25 m² olarak hesaplanmalıdır.

- **Katlı Otoparklar**

Özellikle kent merkezlerinde otopark için yer bulmak sorun olmaktadır. Yol düzeyindeki otoparklar kısıtlı kent alanında çok fazla yer tutmaktadır. Bu yüzden katlı otopark düzenlemesine gidilmelidir (Şekil 3.5.).



Şekil 3.5. Katlı otopark şemaları [29].

- **Park Yerlerinin Oluşturulması İlkeleri**

Park yerlerinin seçiminde ve düzenlenmesinde dikkat edilmesi gereken noktalar şöyle sıralanabilir:

– Yürüme mesafeleri göz önüne alınmalıdır. Araç sahipliği oranının yüksek olduğu ülkelerde yaklaşık 50–150 m. öngörülmektedir.

– Birinci derece yola doğrudan açılan park yeri yapılmamalıdır. Eğer yapılma zorunluluğu varsa giriş-çıkışlar ayrı olmalı ve hız azaltma ve artırma şeritleri düzenlenmelidir.

– Mümkünse giriş-çıkış için tali yollar kullanılmalıdır.

– Otopark giriş-çıkışları bir tür kavşaktır. Bu nedenle trafik güvenliği ve akışı açısından kavşaklara ve dönüş alanlarına uzaklığı en az 25 m olmalıdır.

– Park alanlarının eğimi %1–5 arasında olmalıdır [30].

İmar yönetmeliğine göre nüfusu 10 000'i geçen kentlerde her türlü bina için otopark yönetmeliğinde belirtilen miktarlarda otopark sağlama zorunluluğu getirilmiştir. Ancak, kent içinde otopark için yer ayırmak her zaman mümkün olmayabilir. Katlı ve yeraltı otoparkları yer sorununa bir çözüm olabilir. Otopark yönetmeliği hangi bina için minimum ne kadar otopark yapılacağını ayrıntılarla vermektedir.

• Yaya Yolları

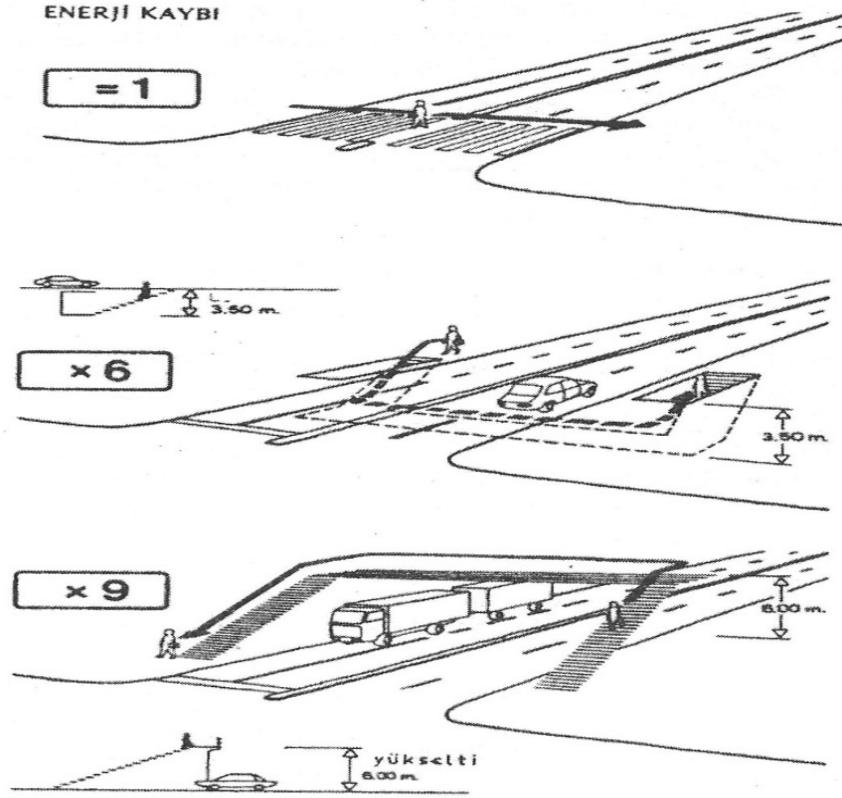
20. yüzyıla kadar kentsel mekânlar büyük ölçüde yaya olarak kullanılmış ancak motorlu taşıtların sınırsız artması sonucu cadde ve sokaklarda yayaların üstünlüğü sona ermiştir. Ancak ulaşım teknolojisindeki tüm gelişmeye rağmen alış-veriş yapma sosyalleşme, spor, kısa mesafede bir yerden bir yere gitme vb. gibi ihtiyaçlar için kentte yoğun bir yaya trafiği de bulunmaktadır [33]. Yapılan araştırmalar, taşıt trafiğinin yoğun olduğu yollarda (yaklaşık 1900 taşıt/saat), yolun her iki yakasında sosyal ilişkilerin son derece zayıf olduğunu, taşıt yoğunluğu azaldıkça ilişkilerin önemli ölçüde arttığını göstermektedir. Kent merkezleri gerek yayanın gerekse taşıtın çok yoğun bulunduğu alanlardır. Özellikle trafik karmaşası kent merkezine alışverişe gelenlerde azalmaya neden olunca merkezlerde yayalaştırma çalışmalarına gidilmiştir [33]. Yaya ile taşıtlar birbirini engelleyici özelliktedir. Yayanın emniyeti ve rahatlığı için yaya ve taşıtın hareket alanları ayrılmış kaldırımlar ve/veya yaya yolları oluşturulmuştur.

Bugün yaya-taşıt ayrımı 3 şekilde yapılmaktadır:

• Aynı zeminde: trafikten arındırılmış yol ve meydanlar (yaya ulaşım ağı) (Şekil 3.6.), kaldırımlar, ışıklı yaya geçitleri,

• Yayanın üstte taşıtın altta olduğu: yaya üst geçitleri-yaya güvertesi

• Yaya altta taşıt üstte: alt geçitler, yeraltı çarşıları [27].



Şekil 3.6.Yaya-Taşıt ayırım yöntemleri [29].

- **Yaya Yollarının Tasarım İlkeleri**

Yaya yolları kullanım amacına ve kullanıcı yoğunluğuna göre sınıflandırılabilir;

- Kent merkezinde yaya bölgesi,
- Mahalle merkezinde yaya alanı,
- Komşuluk birimi merkezinde ana yaya yolu,
- Yapı adalarında bağlayıcı yaya yolu.

Bütün bu alanlar kent içinde kademeli bir şekilde dağılımlıdır ve sürekliliği olmalıdır.

Yaya yollarının düzenlenmesini etkileyen başlıca etmenler; teknik, iklimsel ve fiziksel etmenlerdir. Ayrıca, duyuşal, psikolojik etmenler de çevre düzenlemesinde önemlidir. Teknik etmenler yaya yolunun ölçülendirilmesinde, iklimsel etmenler tasarlanmasında (yönlenme, gölge ve örtü elemanları, rüzgâr perdeleri, vb. düzenlemelerde), fiziksel etmenler (doğal ve yapay çevre koşulları) ise yaya yolunun biçimlendirilmesinde etkilidir.

Yaya yolunun ölçülendirilmesi: Yayanın boyutları, hareket kabiliyeti, yürüme hızı, vb. özellikler yaya yolu tasarımına bazı sınırlar getirmektedir. İlke olarak kent içi yaya

yolları/kaldırımlarında en az iki kişi yan yana yürüyebilmelidir. Bu nedenle genişliği en az 135–155 cm olmalıdır. Ancak bu ölçü yaya mekânı özelliğine göre değişir. Örneğin, alışveriş merkezlerinde elinde yük taşıyan bir yayanın yolda kaplayacağı alan artacağından yaya yolu genişliği de artacaktır. Yapıların giriş aldığı yaya yolları 7 m den dar olamaz.

Yaya yoğunluğu ve yaya hızı yaya yolunun genişliğini belirlemede önemli etmenlerdir. Yürüme hızı yoğunluğa, yolun fiziksel koşullarına ve amaca göre değişmektedir. Yoğunluk ve yolun eğimi arttıkça, yolun kaplama ve aydınlanmasının niteliği düştükçe yaya hızı azalmaktadır [33].

Yaya yolları kent ve kent alt birimlerinin çeşitli donatılarını birbirine bağlamalı ve kentin yeşil sistemi ile entegre olmalıdır.

- **Yayalaştırma**

Eski kent dokularında yollar günümüzde artan taşıt trafiğini kaldıramamakta, yaya trafiği engellenmektedir. Ayrıca, taşıtların yarattığı kirlilik (titreşim, egzoz gazları, vb.) nedeniyle tarihi dokuda hasarlar olmaktadır. Bu nedenle, genellikle eski kent dokusunda yol genişletme çalışmaları yerine yayalaştırma uygulaması yapılmaktadır. Bu uygulamalar hem kent merkezlerinde hem de konut alanlarında yapılmaktadır. Merkezlerdeki yayalaştırma çalışmalarında, eski doku bir ring yoluyla çevrelenerek, ring yolu üzerinde uygun yerlerde düzenlenen terminal noktalarında (otoparklar, duraklar, istasyonlar) taşıt ulaşımı kesilir, eski dokudaki yollar yaya ulaşımına ayrılır.

Mevcut konut alanlarında, yeni park yerleri yaratma gücü de dikkate alınırsa, yolların taşıttan tümüyle arındırılması mümkün olmamaktadır. Ancak, taşıtın hızını azaltacak düzenlemelerle yaya güvenliği sağlanabilmektedir. Delft sistemi (paylaşımlı yol sistemi) mevcut konut alanlarının yayalaştırılmasında uygun bir yöntem oluşturmaktadır. Bu sistemde, mevcut konut alanları mak. 800–1000 m çaplı bölgeciklere ayrılarak, bölge içi trafik paylaşımlı sistemde düzenlenir. Ancak, bölgecikler toplayıcı-dağıtıcı yollarla çevrelenmelidir.

- **Paylaşımlı Yol**

Paylaşım, konut alanlarının sokak mekânlarında yolun yayalar ve taşıtlar için kaldırım - platform ayrımı kaldırılarak düzenlenmesini içermektedir. Bu da enkesitte, kaldırım- bordür- platform- bordür-kaldırım yerine paylaşımlı yol örn., oyun alanı-ortak

kullanılan yüzey- park yeri demektir. Bu paylaşım ise kullanım şekliyle kamu mekânını kullanım yoğunluğu yönü ile yan- kamu mekânını çağrıştırmaktadır.

Paylaşımlı yol düzenlemesinin boyutu kuramsal olarak, tek bir yolun tasarımından, hektarlarca alanı kapsayabilecek bütün bir semtin bu biçimde tasarımlamasına kadar değişebilmektedir. Ölçekteki bu değişebilmeye karşın, işlevsel ve yapısal özellikler konut ağırlıklı olma anlamında aynı içeriklidir.

Bu kapsamda paylaşımlı yol düzenlenmesinin işlevsel ve yapısal özellikleri şöyle tanımlanabilir; Böyle bir mekan "kamu mekanı" kavramının etken olduğu bir mekandır. Dolayısıyla düzenlemede benimsenen yaya-taşıt trafik kurallarının sınırları içinde ulaşımın her türü ilke olarak bu mekanı kullanabilir. Buna göre, "istenmeyen" taşıtlar, yasaklayarak değil, "özendirilmeyerek" engellenmektedir.

Bu mekan paylaşımlı bir mekandır ve bu paylaşım kamu + yarı kamu mekanı kapsamında bir mekandır. Böyle bir mekanda mekanın boyutuna bağlı olarak, çeşitli aktiviteleri, oyun oynama, gezinti, dinlenme, sohbet etme vb. gibi kullanımlar insan ölçeğinde, rahat bir biçimde yer alabilmektedir.

Hem görsel hem de mekansal davranış anlamında, bu mekan kullanıcılarının, mekanın öncelikle yaya ölçekli mekan olduğunu, mekan kullanımında taşıtların, ancak bir hoşgörü çerçevesinde ve bu mekan için belirlenmiş trafik kuralları kapsamında "katlanılan" trafik olduğunun taşıt sürücülerince anlaşılması düzenlemede vurgulanmalıdır. Dolayısı ile tasarımda mekanın bu anlamını vurgulayacak biçimde düzenlenmelidir. Aynı biçimde, yapılacak tasarım önlemleri ile doğrudan geçen taşıt trafiğinin istenmediği mesajı sürücülere iletilmelidir [34].

Bu karakteristik öğelere dayanarak, özgün tasarım ilkeleri ve yapı ilkeleri ile böyle bir mekan kullanım dinamikleri ile paylaşılmamış bir mekanından farklıdır.

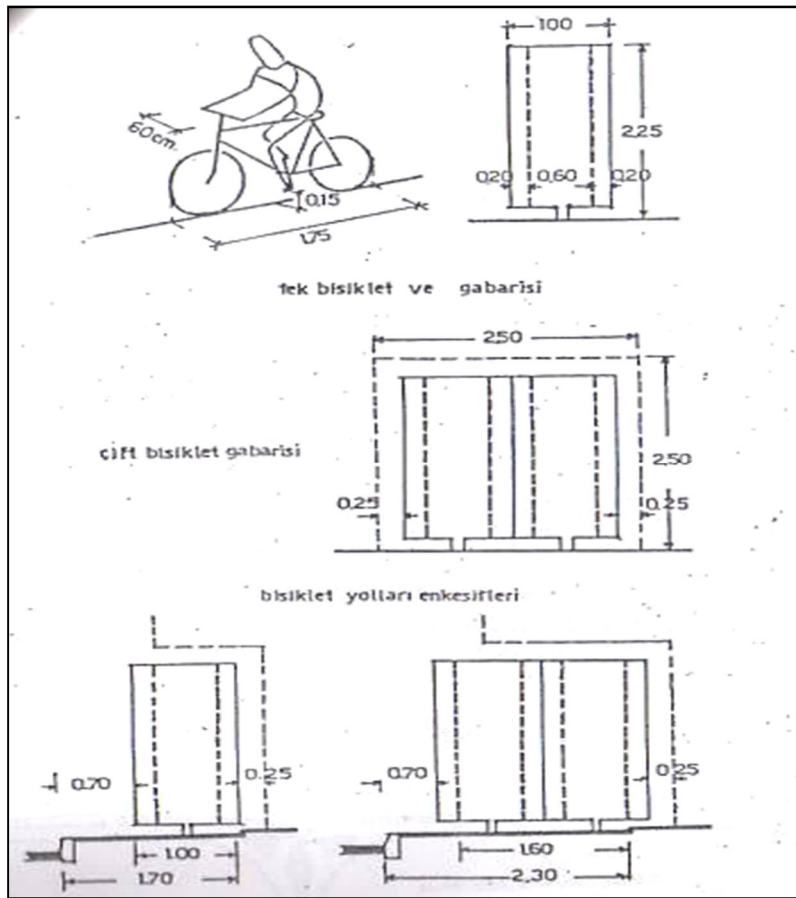
• Bisiklet Yolları

Uzakdoğu ülkeleri bisikleti hemen herkesin kullanabileceği yaygınlığa getirmiş durumdadır. Bisiklet için özel yolların ayrılması görülen uygulamalardandır. Sağladığı hız ve uzak mesafelere erişme bisikletin kent içi ulaşım aracı olarak kullanılmasını yaygınlaştırmaktadır. 1990'lı yıllarda ev- işyeri arası erişim için olduğu kadar alışveriş ve rekreasyon amaçlı kent içi yolculuklarda bisikletin kullanımının arttığı gözlenmektedir. Almanya'da kentlerin günlük ulaşımında bisiklet kullanımı yüksek bir oran

oluşturmaktadır. Almanya'da Nurnberg kentinin kuzeyinde kalan ve nüfusu 103 bin olan Erlangen'de bisiklet yollarının uzunluğu 175 km dir. Simens fabrikaları ve 20 bin nüfuslu bir üniversite kampusunun bulunduğu kentte yolculukların %25'i bisiklet ile yapılmaktadır [35].

Son yıllarda ülkemiz kentlerinde, bisikletin rekreasyon, spor ve az da olsa ulaşım amaçlı kullanıldığı gözlenmektedir. Az eğimli yerleşmelerin bisiklet kullanımına uygun olduğu görüşü yaygındır. Oysa uygun geçitler düzenlenerek ve uygun altyapıların oluşturulmasıyla bisikletin her kentte kullanılması sağlanabilir. Ancak bisiklet yollarının bir sistem içinde ele alındığı ve düzenlendiği örnekler henüz ülkemizde yoktur.

Kent ulaşım planlanmasında en önemli ölçütlerden biri haline gelen bisiklet kullanımı, çevre kirliliğine de önemli bir çözüm oluşturmakta, gürültü, hava kirliliği sorununa önlem getirmektedir. Diğer ulaşım araçlarının yükünü azalttığı gibi ülke ekonomisi açısından önemli enerji tasarrufu sağlamaktadır. Bisiklet için özel bir şerit ayırmak kullanım emniyeti açısından önemlidir (Şekil 3.7.).



Şekil 3.7. Bisiklet yolu ölçüleri ve düzenleme örneği [30].

3.2. Konut Alanları

İnsanların dünyanın her köşesine yayılabilmesi, her türlü iklim koşulunda yaşayabilmesi kendine bir barınak sağlayabilme becerisi sayesinde olmuştur. Barınma, insanın en temel ihtiyaçlarından biridir ve her ailenin bir konuta ihtiyacı vardır. Konut insan yaşamının ayrılmaz bir parçasıdır [36].

Konut dünyanın her yerinde insan yaşamında en önemli yere sahip fiziksel bir varlıktır. Konut insan yaşamı ile kenetlenmiş bir olgudur. Konutların bu özellikleri evrensel değildir. Tarihin akışı içinde ve kültürler arasında önemli farklılaşmalar vardır ama bu farklar ne olursa olsun, konutun insan yaşamında en önemli ve merkezi fiziksel bir olgu olduğu gerçeğinden kaçılmaz.

Aile için konutun önemi ne ise toplum içinde konut alanlarının önemi aynıdır. Aileler kendi konutlarında bulamadıkları beklentilerini, bulundukları konut alanlarında giderirler. Ailenin ve aile bireylerinin konutları ve bulundukları konut alanından beklentileri; ailenin eğitim durumuna, ailenin yaşam biçimine, ailenin ekonomik yapısına, ailenin büyüklüğüne bağımlı olarak değişir [37].

Konutun kendisi kadar konut çevresi de insanların yaşam koşullarının bir göstergesidir. Kent planlamasının başlıca hedeflerinden biri de yaşam koşullarının iyileştirilmesi olduğuna göre konut alanlarının düzenlenmesi, iyileştirilmesi de öteden beri plancılarının en çok üstünde durdukları konulardan biri olmuştur [38].

1945'te Atina'da toplanan Milletlerarası Mimar ve Şehircilik Birliği kongresinde, şehir fonksiyonlarını oturmak, çalışmak, dinlenmek (boş saatlerini değerlendirmek) ve dolaşmak olmak üzere 4 genel kısma ayırmıştır. Bu 4 fonksiyona hitabeden bölgeleri genel olarak şu şekilde ayırabiliriz [39];

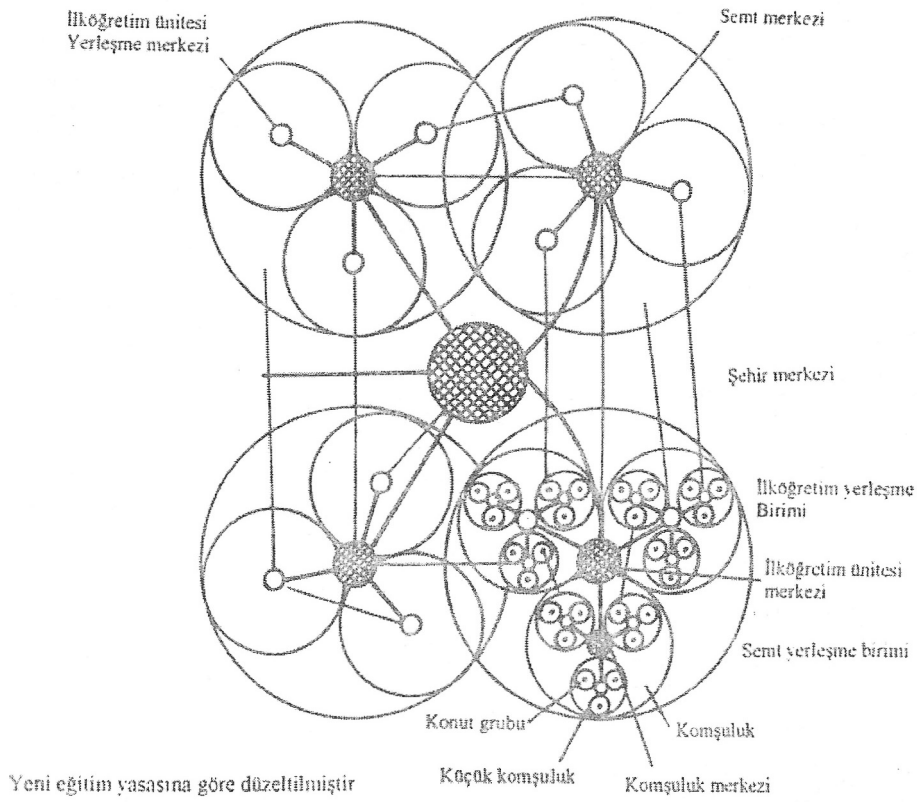
1. Barınma (iskan alanları)
2. Çalışma (üretim, ticaret, yönetim, vb. alanları),
3. Dinlenme-eğlenme (açık ve yeşil alanlar, kültür hizmetleri, eğlence alanları, vb.),
4. Ulaşım (hava, kara, demir ve deniz yolları ve terminaller, yaya yolları, vb).

Konut alanları yerleşmelerin temel işlevlerinden birini oluşturur ve en çok alan gerektirenidir. Konut bölgeleri kent alanları üzerinde yerleşme yönünden %50 gibi büyük bir sayısal orana sahiptir.

3.2.1. Konut Alanlarının Planlanması

Konut alanları, yalnızca konutların bulunduğu alanlar değildir. Çok sayıda ailenin bir arada bulunduğu bu alanlarda günlük ihtiyaçların karşılandığı, insanların sosyal ilişkiler kurup boş zamanlarını değerlendirebileceği donatılar da bulunmalıdır.

Aşağıdaki şekil bir şehrin en küçük iskan biriminden en büyüğüne kadar ayrımlarını göstermektedir. Buna göre konutlar organik bir kademelenme içinde komşuluk birimlerini, komşuluk birimleri birleşerek semtleri daha sonra giderek kentleri oluşturmaktadır (Şekil 3.8.).



Şekil 3.8. Konutların kademeli olarak şehirleri oluşturma şeması [39].

- **Komşuluk Ünitesi Kavramı**

Planlama kolaylıkları, donatımların rasyonel dağıtılabilmesi açısından birtakım ölçütlere gerek vardır. Bunlardan biri Radburn akımıyla 1920 lerde planlamaya yerleşen "Komşuluk Ünitesi"dir. Komşuluk ünitesi yaşayanların tüm temel gereksinimlerini (günlük) yaya erişme mesafesi içinde karşılayabilecekleri bir alan ve nüfus büyüklüğüdür. Nüfus büyüklüğü çocuk nüfusu oranına bağlı olarak değişmektedir. İlköğretim okulu temel

donatı olarak alınırsa, yaklaşık 3.500–7.000 kişilik bir komşuluk ünitesi Türkiye için uygun büyüklük olmaktadır [39]. Bir ünite genellikle şu elemanları kapsar;

- İskan alanları,
- Ana okul ve ilköğretim okulu,
- Açık ve yeşil alanlar-oyun yerleri, spor alanları, vb.,
- Küçük bir alışveriş merkezi,
- Dini tesis,
- Toplantı yeri ve umumi tesisler,
- Gerekli ulaşım alanları.

Konut alanları için yer seçiminde değerlendirme ölçütleri genel olarak iki grupta ele alınabilirse de bunların birbirinden bağımsız değerlendirilmesi mümkün değildir.

Birinci grup değerlendirme ölçütleri:

- Plan kararlarına göre konum yeri (planlı ya da plan dışı alan)
- Mülkiyet durumu (özel, kamu mülkiyeti)
- Altyapı durumu (yol, su, elektrik, kanalizasyon vb.)
- Ulaşım durumu (özel, kamu taşımacılığı)

İkinci grup değerlendirme ölçütleri:

- İklim, topografya
- Arazi büyüklüğü
- Toprak yapısı
- Mevcut ve gelecekteki konut alanları ile ilişkisi
- Mevcut ve gelecekteki işyerleri ile ilişkisi
- Peyzaj kriterleri, vb.

3.2.2. Konut Alanları Tasarımını Etkileyen Etmenler

Konut alanı tasarımı tek yapıyı değil çok sayıda bir ya da çok katlı yapıların organizasyonunu (yapı- yapı, yapı-zemin, yapı-yol ve dış mekan-insan ilişkilerini) kapsar. Bu organizasyonu doğal, toplumsal, ekolojik, ekonomik ve teknik veriler yönlendirir. Toplumun estetik kaygıları da tasarımı etkiler. Konut alanları kent sisteminin temel işlevlerinden birini ve kent halkının hayatının büyük bir çoğunluğunu geçirdiği çevreyi oluşturur.

Bu kadar çok sayıda konutun bir araya getirilmesinde özellikle dış mekân düzenlemeleri çok önem kazanmaktadır. Eğer yeterli güneşlenme, ışıklanma, manzara, ulaşım rahatlığı, bir arada yaşama ortamı sağlanamazsa konutun iç çözümü ne kadar iyi olursa olsun konut alanı başarılı olmayacaktır. Fiziksel konforun ötesinde günlük yaşamı konutun dışına taşıyacak, komşuluk ilişkilerine olanak veren ortak donatılar sağlanmalı, bu şekilde yakın çevre ve kentle birleşen konut alanları tasarlanmalıdır.

Konut alanları tasarımında doğal ve yapay etmenler, sosyal, ekonomik, demografik yapı, hukuksal etmenler büyük rol oynar [40].

- **Doğal Etmenler**

Deprem, jeolojik yapı, topoğrafik yapı, iklim, bitki ve hayvan topluluğu, toprak kalitesi, vb. gibi etmenlerdir.

- Jeolojik sakıncalı alanlar, iyi nitelikli tarım alanları, özel ve korunması gereken doğal oluşumları, anıt ağaç, nadir bitki ve hayvan barındıran alanlar, heyelana ve sel baskınına açık alanlar kesinlikle yerleşmeye açılmamalıdır.

- Ülkemizin %92 oranında bir kısmı aktif deprem kuşağında bulunduğundan depreme uygun düzenleme ve tasarımlar yapılmalıdır

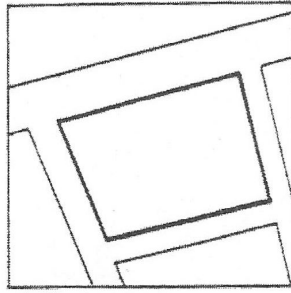
- Topoğrafik yapı ve eğim, tasarımı etkileyen en önemli etmenlerden biridir. Konut tipleri, tiplerin yan yana gelişi, yoğunluklar ve yol güzergahları topografyadan etkilenir.

- İklimle uygun yapılaşma enerji tasarrufu açısından önemlidir. Bitki ve hayvan topluluğu, toprak kalitesi vb. gibi etmenler göz önüne alındığında çevre ile daha uyumlu konut alanları elde etmek mümkündür.

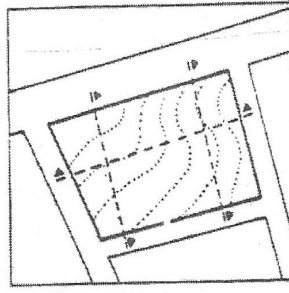
- **Yapay Etmenler**

Yerleşilecek alanlarda daha önceden var olan insan yapısı faktörler de konut alanı tasarımını yakından ilgilendirir.

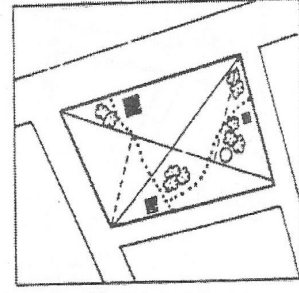
Bunlar; mevcut arazi kullanılışı, ulaşım (mevcut veya planda önerilen ulaşım ağı), yoğunluk, altyapı, mevcut yapıların durumu, vb. olarak sıralanabilir (Şekil 3.9. , Şekil 3.10.) [37].



a. Sitenin sinirlari

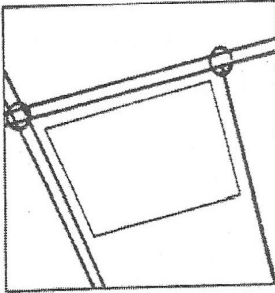


b. Topografik durum

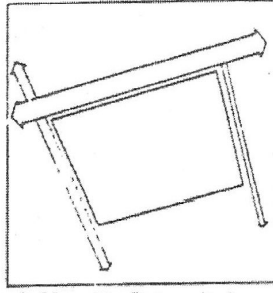


c. Arazi hakkında detay bilgiler

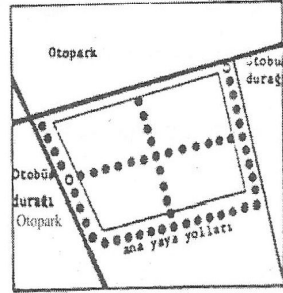
Arazi Araştırması



a. Mevcut trafik yolları

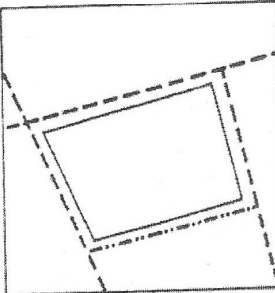


b. Mevcut trafik kapasitesi



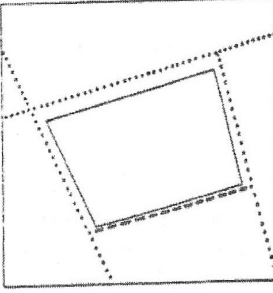
c. Toplu ulaşım ve yaya yolları

Trafik ve Yaya Yolu Durumu



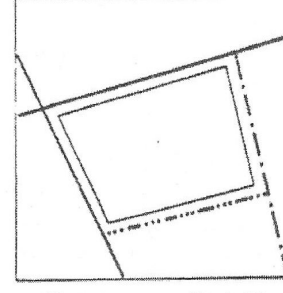
--- Mevcut --- Planlanan

a. Su



--- Mevcut --- Planlanan

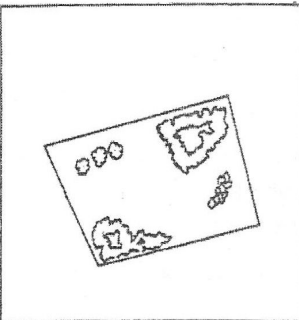
b. Elektrik



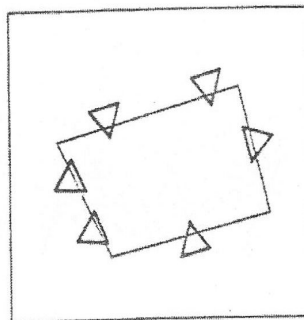
--- Mevcut --- Tevsi edilecek
--- Planlanan

c. Kanalizasyon

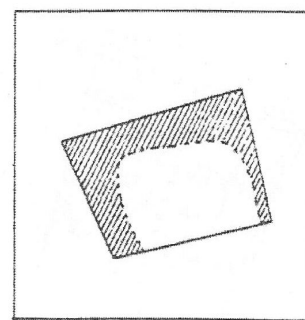
Alt Yapı Durumu



a. Bitki örtüsü

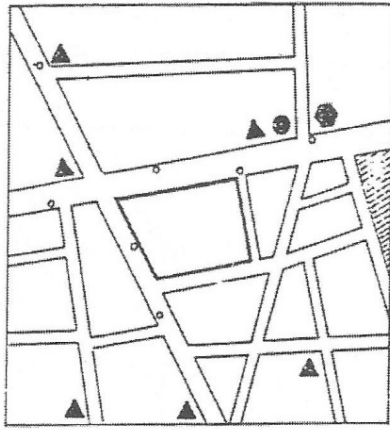


b. Manzara durumu



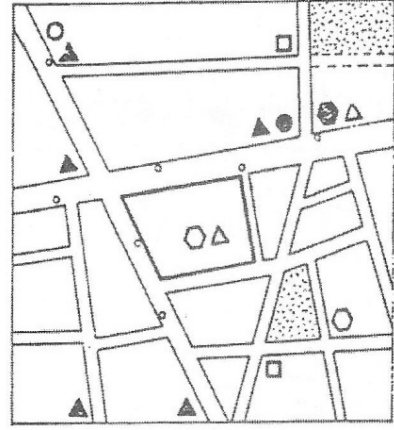
c. Gürültüden etkilenme

Şekil 3.9. Alan analizi [37].



- Okul
- ▲ Çarşı
- Cami
- Endüstri

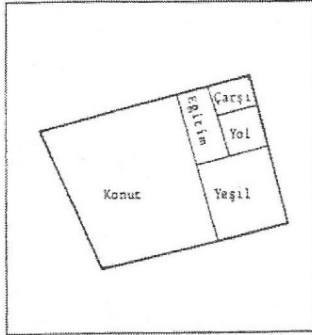
Mevcut arazi kullanışı.



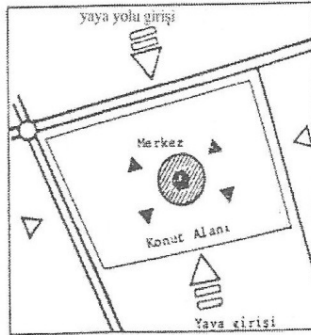
- Yeni Okul
- ▲ Yeni Çarşı
- Yeni Cami
- Yeni Sağlık Merkezi
- Yeşil Alan
- Otobüs Durağı

İmar Planına göre arazi kullanışı

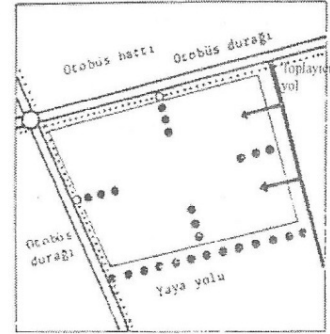
Alanın Kent İçi Analizi



a. Arazinin ana kullanımlara oransal dağılımı

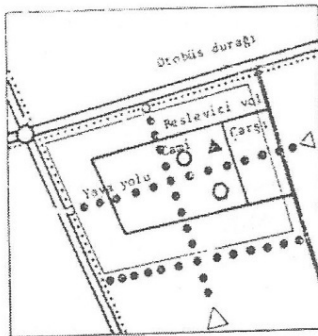


b. Ana kullanımların yerleşimi

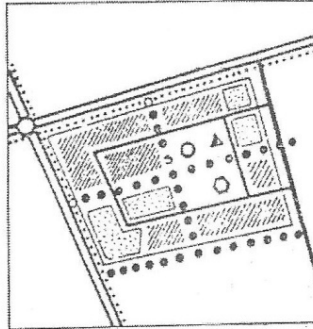


c. Konut alanına giriş noktalarının beherlenmesi

Arazi Çalışmalarının Değerlendirilmesi



d. Konut Alanı iç sirkülasyonu



- Ana yol
- Tali yol
- Pedestrian path
- Otobüs işleyen yol
- Otobüs durakları
- Ana yaya aksları
- İlkokul
- Cami
- ▲ Çarşı
- Yeşil alanlar
- Konut alanları

e. Konut Alanı Organizasyonu

Şematik olarak Konut Alanı Tasarımı Problem Formülasyonu.

Şekil 3.10. Alan analizi [37].

3.2.3. Konut Tipleri ve Alan Düzenleme

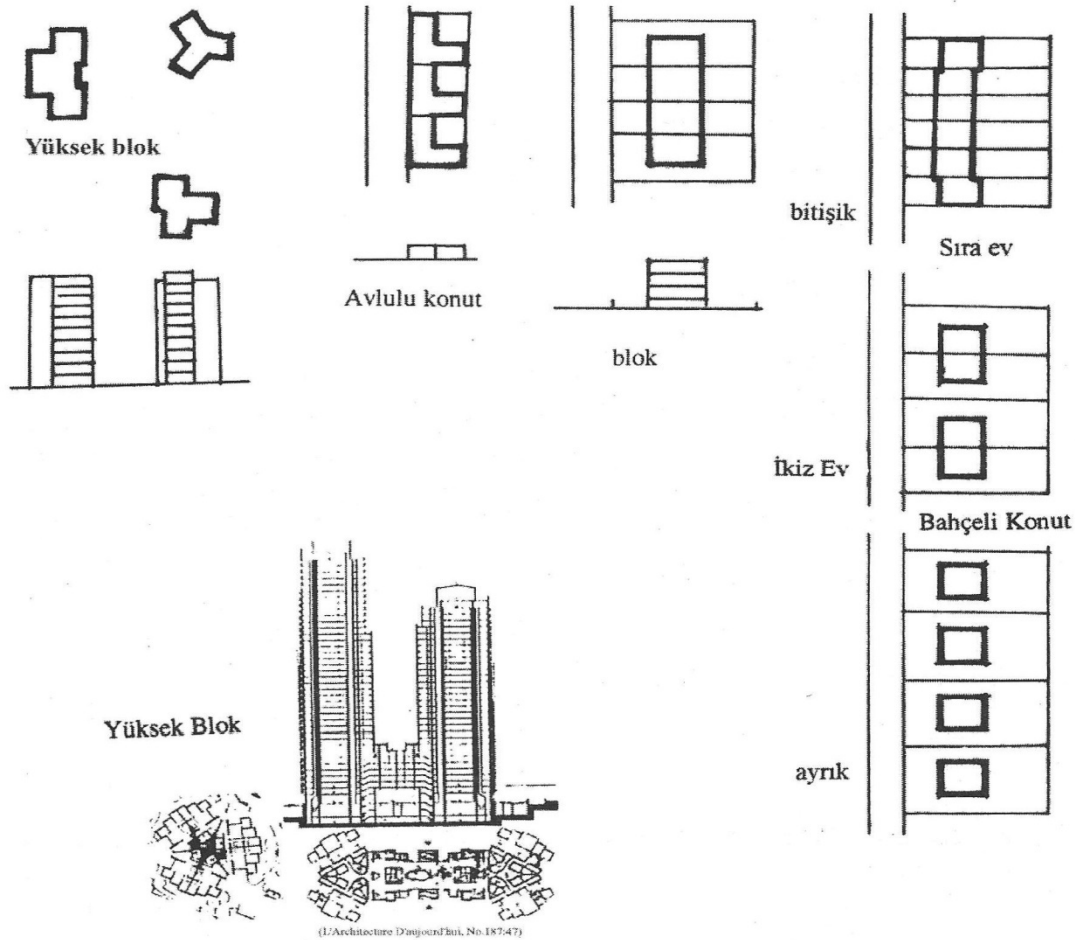
Konut tipleri kat sayısına, mülkiyet yapısına ve formuna/kütlesine göre gruplanabilirler.

- Kat sayısına göre; az katlı (1-3 kat), çok katlı (4-6 kat) ve yüksek bloklar (7+ kat) olarak sıralanabilir.

- Mülkiyete göre; bağımsız tek aile/hane konutları (tek sahipli), çok sahipli (kat mülkiyetli) konutlar ve lojmanlar olarak gruplanabilirler.

- Formuna/kütlesine göre ise nokta (eklenemeyen ve yüksek) bloklar ve çeşitli biçimlerde eklenebilen, bir katta bir ya da daha fazla daireyi barındıran bloklar olarak tanımlanabilirler (Şekil 3.11.).

Bir konut alanı düzenlemesinde, bu konut tiplerinin bir ya da birden fazlası, doğal, iklimsel, toplumsal, estetik, teknik ve ekonomik veriler/tercihler çerçevesinde, çeşitli biçimlerde bir araya getirilerek mekân organizasyonlarına gidilebilir.



Şekil 3.11. Konut Tipleri

3.2.4. Konut Alanlarında Ulaşım Planlaması

Konut alanları tasarımında ulaşım konusu çok önemlidir. Motorlaşma endeksi taşıma biçimini (özel taşıma-toplu taşıma), taşıma biçimi yol dokusunu yol dokusu da konut alanının şekillenmesini belirler.

Tamamen özel taşımacılığa dayanan, araç sahipliğinin her konuta bir veya daha fazla olduğu düşük yoğunluklu (suburb) konut alanları daha çok otomobil ulaşım düzenine göre şekillenir. Toplu taşımacılığın ve özel taşımacılığın bir arada olduğu yerleşmelerde ise araç sahipliği oranına göre her iki sistemi de bir arada bulunduracak çözümlere gidilir. Raylı sistemlerin bulunduğu yerleşmelerde trenin durak noktası merkez alınarak yaya erişme mesafesi konut ünitesinin sınırlarını belirler. Otobüs gibi taşıma araçları için konut alanları içinde uygun güzergâhlar düzenlemek gerekir. Özel araçların ise seçilen konut tipine göre ya her konuta kadar ulaştırılması ya da konutlara en fazla 50 m mesafede belli noktalarda otoparklarda tutulması söz konusudur.

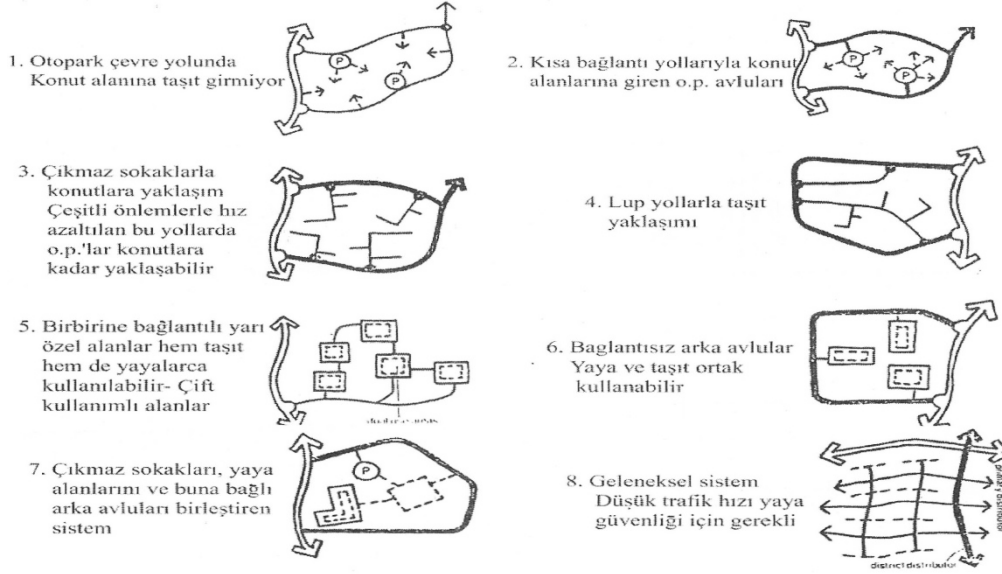
Konut alanlarında araç sayısı ne olursa olsun yaya ağırlıklı bir ulaşım sistemi düzenlemek gerekmektedir. Gün boyu konut alanlarını kullananlar ağırlıkla okul öncesi çağı çocukları, çalışmayan anneler, emekliler, engelliler vb. gibi gruplar olduğundan ve bu kişiler konut yakın çevresini daha çok yaya olarak kullanacağından yayanın can güvenliğini ve kullanım rahatlığını ön plana alan, günlük donatıların yaya erişebilirlik mesafesinde olduğu bir planlama yapılmalıdır (Şekil 3.12.).

Klasik olarak bir komşuluk ünitesinin planlanmasında üç yol vardır:

—Çevreden beslenme, —Ortadan beslenme, —İçten beslenme

Çevreden beslenme yaya için en güvenli, ortadan beslenme ise daha ekonomiktir. Topografyaya göre en uygun alanı, bazen de iki veya üçü karışık olarak kullanılabilir.

Yayanın can güvenliği göz önüne alınarak birinci derecede ana arterlerin veya toplayıcı, dağıtıcı yolların konut alanları içinden geçmemesine dikkat etmek gerekmektedir.



Şekil 3.12. Komşuluk ünitesinde ulaşım şema seçenekleri [41].

Özellikle çocuk oyun alanları, okul çıkışları gibi çocukların yoğun olduğu alanlar trafikten uzak tutulmalı, düzenlenecek yaya arterinin tüm konutları ve donatıları birbirine bağlayacak bir sürekliliği olmalıdır.

Taşıtın yoğun olmadığı alanlarda yaya ve taşıtı kesin olarak ayırmak hem ekonomik hem de kullanım rahatlığı açısından çok uygun olmayabilir. Bu bölgelerde hız düşürücü önlemler alınarak yaya ve taşıtın bir arada bulunduğu paylaşımlı yollar düzenlenebilir.

Konut alanlarında ihtiyaca uygun oranda otopark düzenlemek gerekir. Az yoğun alanlarda yol boyu otoparklar, konut bahçelerinde garajlar rahatlıkla kullanılabilir. Ancak yoğunluk arttıkça otoparklar için yer bulmak sorun olmakta, çocuk oyun alanları, kaldırımlar vb. araçlarca kullanılmakta ya da yeşil alanlar azaltılmaktadır. Bundan kaçınmak için çok yoğun alanlarda yeraltı veya katlı otopark çözümlerine gidilebilir. Ancak servis vb. için yer üstünde de bir miktar otopark bulunmalıdır. Otopark yaya çıkışlarının yaya yolları ile bağlantılı olması kullanımı kolaylaştıracaktır.

3.3. Ticaret Merkezleri

Tarih boyunca bir çok kentin karakteristik özelliği, içinde ekonomik, sosyal, kültürel ve yönetim faaliyetlerinin yer aldığı bir merkezi alanın olmasıdır ve bu alan kentin imajı ve kimliği ile özdeşleşmiştir.

17-19.yüzyılda ticaretin biçimi ve şekli değişmiştir. Bu dönemde ticaretle uğraşan küçük devletler ortaya çıkmış, küçük bireysel ticaret gelişmiştir. 19.yy teknik gelişmeleri

kentleri büyütmüş ve kent merkezi (city) denen mekân oluşmaya başlamıştır. Yine 19. yüzyıl, sonlarında büyük satış mağazaları ortaya çıkmıştır [42].

Merkez, genellikle bir yerleşmenin merkezinde olan en önemli ve yüksek dereceli hizmet tesislerinin; idari, sosyal, kültürel, ticari etkinliklerin yer aldığı bir bölgedir, bir alandır. Merkezdeki hizmetler, şehir halkı ve çevre sakinleri tarafından kullanıldığı için yaya ve taşıt ile erişilebilir mesafede olmaları, yaya olarak hareket konforunu sağlamaları gerekir [43].

3.3.1. Merkez Kademelenmesi (Kent Perakende Ticaret Yapısal Planı)

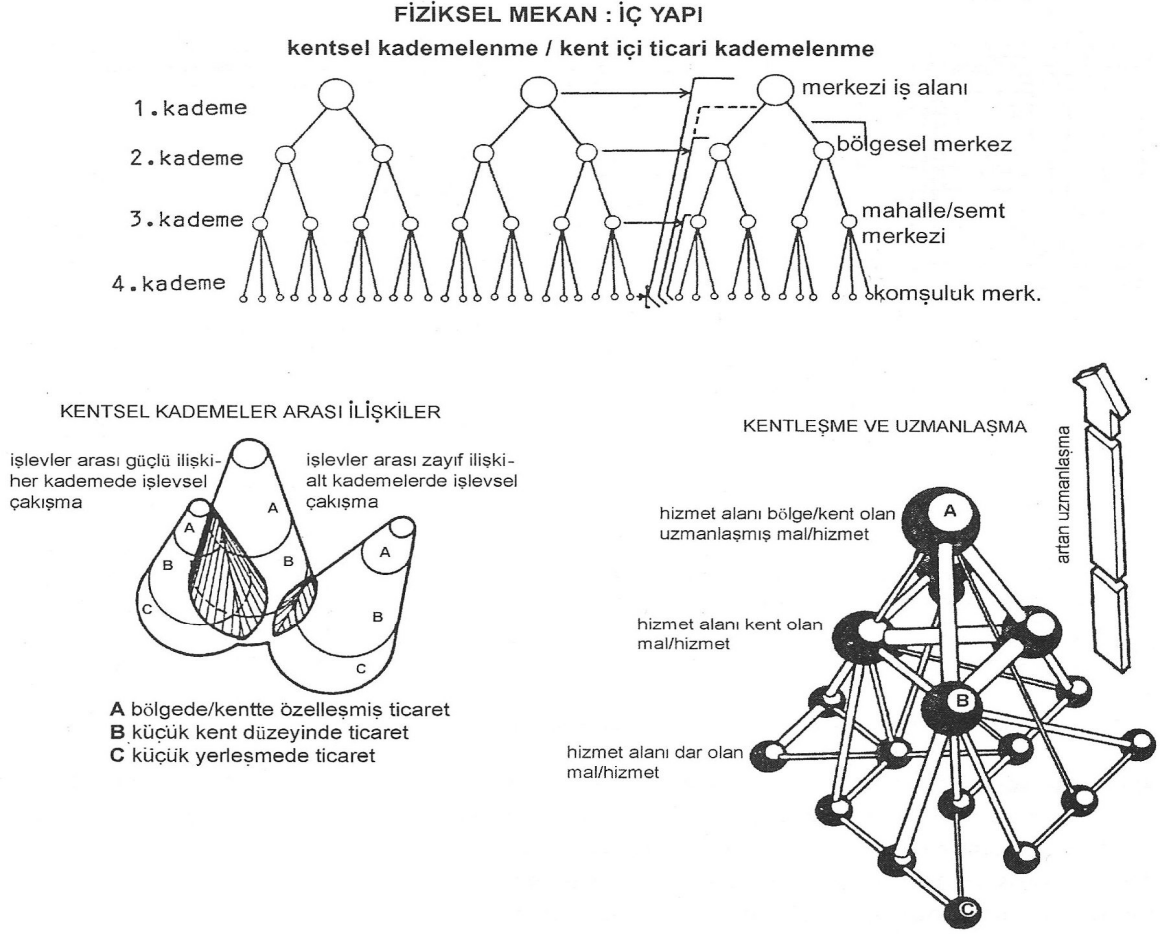
Merkezler, amaç, işlev ve fiziksel gelişme biçimlerine göre sınıflanabilir, aşama sırasına göre/ kademe sırasına göre sıralanmaktadırlar. Bunlar sırasıyla:

- **Özel ve çok amaçlı merkezler:** kent merkezinin klasik tanımı uzmanlaşma fikrini içerir. Belirgin işlevler, belirli bir büyüklükten sonra, mekânda birbirlerinden ayrılmış olabilirler; ticaret merkezi, yönetim merkezi, büro merkezi gibi. Ancak çoğunlukla bu işlevler bir arada, birbirine yakın yer alırlar.

- **Merkezler kademelenmesi:** sunduğu mal ve hizmet çeşitliliğine göre merkezler; konut grubu merkezi (günlük acil ihtiyaçlar için), komşuluk merkezi ve semt merkezleri (araca gereksinme olmadan yaya olarak kolayca erişilebilen lokal merkezler), bölgesel merkez, metropoliten merkezler (MİA/CBD) olarak da sınıflandırılmaktadırlar.

- **Konum-işlev özellikli merkezler:** Merkezler kendilerine ayrılmış alanda parçalı, yol boyunca şeritler, geleneksel yol boyutu ticaret, kent arterleri, yeni banliyö yolu boyu ticaret ve/veya plazalar biçiminde gelişebilir.

- **Özelleşmiş alanlar:** Oto galerileri, basım evleri (İstanbul'da Babıali-Cağaloğlu ve şimdilerde İkitelli BasınEkspres Yolu; Londra Fleet Street gibi), eğlence bölgeleri (İstanbul Beyoğlu, Londra West End, egzotik pazarlar, mobilyacılar siteleri; Ankara Siteler, Trabzon Mobilyacılar Sitesi gibi üretim ve satış yerleri), sağlık merkezleri (planlı-plansız) ise merkezdeki işlevlerin özelliklerine göre (uzmanlaşma) özel alanlarda yerleşmiş ticaret ve hizmet türlerini tanımlar (Şekil 3.13.).



Şekil 3.13. Kentsel kademelenme ve ticarete uzmanlaşma [25].

Kent merkezleri, genel olarak merkezi yönetim organları, perakende ticaret, eğlence ve kültür, turizm, ofis-büro, yüksek öğretim, kamusal-toplumsal faaliyetlere ev sahipliği yaparlar. Bu tür işlevlerin arazi yerleşim katsayıları büyüktür, arazi değerleri yüksektir. Ayrıca, kent ölçeğine bağlı olarak toptancılık; depolama, hafif endüstri gibi işlevler de merkezi işlevler arasında sayılmaktadır/ sayılmıştır [44]. Ayrıntıda, temel işlevler aşağıda verilmektedir. Kent merkezlerinde, merkez çeperlerinde ve semtlerde çoğunlukla gıda satışı yapılan 'pazaryerleri' de gündelik, haftalık alış-veriş işlevinin gerçekleştiği alanlardır. Pazaryerleri; kent içinde tek pazaryeri, banliyöde tek pazaryeri, banliyöde iki kutup pazaryeri ya da banliyöde üç pazaryeri vb. gibi konumlandırılabilir. Kent içinde birden çok pazaryeri de kent büyüklüğüne ve kentin yaygınlığına, yoğunluğuna bağlı olarak konumlandırılabilir. Kimi yerlerde pazaryerleri üstü kapalı, planlanmış perakendeci pazarları da bulunmaktadır ki önemli bir işlevi yerine getirmektedirler (Samsun ve Ankara vb kentlerde olduğu gibi). Kentlerde perakende sebze-meyve ve gıda maddelerinin sağlandığı toptancılarla (toptancı halleri) giyim ve diğer tüketim mallarının sunulduğu

türden pazarlar da bilinmektedir; İstanbul/Kadıköy Salı Pazarı, Etiler Ulus Pazarı gibi. Pazarlar yerleri ve sürekli-periyodik pazarlar küçük kentlerin ekonomisinde önemli yer tutmaktadırlar. Sürekli ya da periyodik pazaryerlerinin de özenle planlanması ve konumlandırılması gerekir.

Genel olarak, kent merkezlerinde yer alan işlevler ana başlıkları ile şöyle sıralanabilir:

1. Yönetim Kurumları: Yerel ve merkezi yönetim, politik kurumlar, sosyal örgütler, araştırma merkezleri ve doğrudan kente hizmet veren diğer kurumlar/kuruluşlar (polis, PTT, itfaiye, vb.)

2. Ticaret: Ticarethaneler, lokantalar, barlar, kahveler, eğlence yerleri, kültürel ve eğitimsel yapılar, toptancı, perakendeci, depolama, bürolar, banka, sigorta, oteller ve turizm hizmetleri,

3. Eğlence-Kültür: Toplantı salonları, konser salonları, sinema, tiyatro, kültür merkezi, kulüpler, sanat galerileri, kitaplık, müzeler.

4. Dini Tesisler: Cami, kilise, yardım kurumları, vb.

5. Eğitim kurumları: Anaokulları, ilköğretim ve ortaöğretim kurumları, üniversiteler.

3.3.2. Kent Merkezleri Planlaması İlkeleri

Kent merkezleri planlamasında, ulaşım gereksinme en aza indirilmeli, yaya ve engellilerin erişebilmesi ve hareketini kolaylayıcı önlemler alınmalıdır. Kent merkezlerinde hem satılan malların kalitesinde hem de merkezdeki yapıların mimarisinde, malzemesinde ve merkezdeki kamusal-özel mekânlarda kalite ön planda tutulmalıdır [45,46].

Değişik Avrupa ülkeleri ve kentlerinde, kent ve semt merkezlerinin, perakendecilikteki devrimle kırılganlaştığı, hatta canlılığını yitirdiği ve bu etkinin ülkelere ve kentlere bağlı olarak farklılıklar gösterdiği de dile getirilmektedir. Bağımsız perakendeciler yeni perakendecilik yöntemleriyle acımasızca yerlerinden itelenirlerken kent içindeki perakendecilikte genel bir kötüye gidiş gözlenmektedir. Kent içinde yeniden oluşturulan alt merkezler de kent dışı merkezlerce tehdit altındadır, bu merkezlerin çekiciliği, sunduğu hizmet çeşitliliği karşısında [47]. Mevcut kent merkezlerinin düzenlenmesinde ve yeni yerleşme alanlarının merkezlerinin planlanmasında izlenmesi gereken ilkeler planlanan/ planlanacak merkezin özelliklerine göre şöyle sıralanabilir;

- Coğrafi olarak merkezi bir konumda olmalı,
- Bölgenin yaya-taşıt ulaşımı iyi çözülmeli,
- Yeterli otopark yerleri ile donatılmalı,
- İçinde bulunması gereken çeşitli donatım ve tesislerin karşılıklı ilişkileri iyi araştırılmış olmalı ve bir bütünlük oluşturacak şekilde planlanmalı,

- Değişik ulaşım türlerinin kesişme noktalarında veya yakınında yer seçmeli ki kent ve yakın çevresinden kolaylıkla erişilebilsin (yeni yerleşim alanlarında, örneğin, Ankara Batı Kent, Bilkent Konutları, İstanbul Ataşehir ve Beylikdüzü yöresindeki yeni konut alanları ve büyük alış-veriş merkezleri bu ilkelere uygunluk açısından değerlendirmeye değer örneklerdir),

- Perakendecilik konuları kentlerin küresel stratejileri ile bütünleştirilmeli (örneğin, Visionfor Leeds [48] ve benzerleri),

- Ulaşım yeniden yapılandırılmalı ve trafik akışı yeniden düzenlenmeli,
- Alış veriş olanaklarına erişebilirliği artırma ve farklı ulaşım türlerini birleştirme (metro, tramvay, otobüs, dolmuş, bisiklet, deniz ulaşımı, banliyö trenleri ve demir yolu, otopark, terminaller gibi) kombinasyonları teşvik edilmeli,

- Yayalaştırma düzenlemeleri yapılmalı,
- Perakendeciliği, turizm ve kent yaşam kalitesini sağlamada araç olarak kullanmalı,
- Kültürel ve boş zaman etkinlikleri için olanaklardan/yaralılıklardan kaldırıcı/kaldıraç olarak faydalanılmak,

- Üniversitelerin kent merkezinin canlılığı artırmadaki katkısı göz önünde tutulmalıdır [49].

Kent merkezlerinin planlamasında; yeni planlanan kent veya büyük yerleşim alanlarının ve mevcut kent dokusu içinde geliştirilecek iş ve ticaret merkezlerinin yer seçiminde ve tasarımı, daha ayrıntıda, aşağıdaki hususlara dikkat edilmesi planlanan merkezlerin işlevlerini hem işyeri sahiplerine hem de müşterilere kullanım kolaylığı ve konforu sağlayacak şekilde tasarlanmasına özen gösterilmelidir. Bu doğrultuda:

- Kuramsal olarak iyi işleyen bir şemada merkezin çevresinde bir ring yolu veya güçlü, akıcı trafiği olan bir ulaşım sistemi olmalı, kentin ve merkezin büyüklüğü ile orantılı otopark yerleri ayrılmalıdır.

- Yaya-taşıt ayırımına dikkat edilmelidir, çekici yaya mekânları yaratılmalıdır, engelliler ve çocuklu anneler için bu alanlara erişme ve hareket kolaylığı sağlanmalıdır.

- Müşteri ile yüz yüze ilişki gerektirmeyen kurum ve işyerlerinin yalnızca büro bölümleri merkezde yer almalıdır.

- Kent merkezinde karma kullanımlara yer verilmeli: perakendecilik (alış veriş merkezleri, marketler, bağımsız özel mallar satıcıları), hizmetler (profesyonel, kamu; sağlık, eğitim, dini), sanatlar-sanat evleri ve galeriler, kültür (sinema, tiyatro, konser salonları, müzik holler), kitaplıklar, kitap evleri, festivaller, lokantalar, kafeler, oteller, kitaplıklar, müzeler, eğlence, müzik, spor vb. Belirli oranda da konutlar (yaşlılar, öğrenciler, gençler ve genç evliler için), büro-iş mekânları (küçük iş merkezleri, bürolar, atölyeler, stüdyolar) merkezi 24 saat yaşatacak şekilde tasarlanmalı ve yönetilmeli,

- Kent merkezi ve çevresinin teknik altyapısı iyi çözümlenmeli,

- Kent merkezlerinin formu ve mimarisi kentin genel görünümünü verecek şekilde ve vurgulayıcı ve kaliteli olmalı,

- Kent merkezleri ile konut alanları arası uzaklık yürüme uzaklıklarında olmalı,

- Kent merkezlerindeki alış-veriş yollarının biçimlenişi açısından yatay ayırım (bölgeleme) yapılmalı ve yol seviyesi (zemin katları) ve gerekiyorsa zemin altları da ticarete ayrılmalı,

- Birbirini kesen trafik aksları varsa, merkeze yakın çevresinde güzergâhları değiştirilmeli,

- Tarihi kent merkezi sağlıklılaştırılmalı, eski tarihi yapılar varsa aynen veya işlev değiştirerek kullanılmalı,

- Kent merkezi çok işlevli hale getirilmeli; ticaretin tamamlayıcısı olarak turizm ve ticari eğlence sektörüne (çoklu sinemalar, tiyatrolar, konser salonları, festival etkinlikleri vb) yer verilmeli,

- Yaya ticaret yolları geliştirilmeli (mevcut merkezlerde ve merkezi alanlarda yapılacak merkezler için),

- Toplu taşıma ile merkeze hizmet sağlanmak ve gerekli yerlerde düğüm noktaları oluşturulmalı (otopark, katlı garaj otoparklar, terminal ve istasyonlar gibi ve değişim noktaları),

- Reklâm panoları ve telefon ve elektrik kabloları denetim altında tutulmalı,

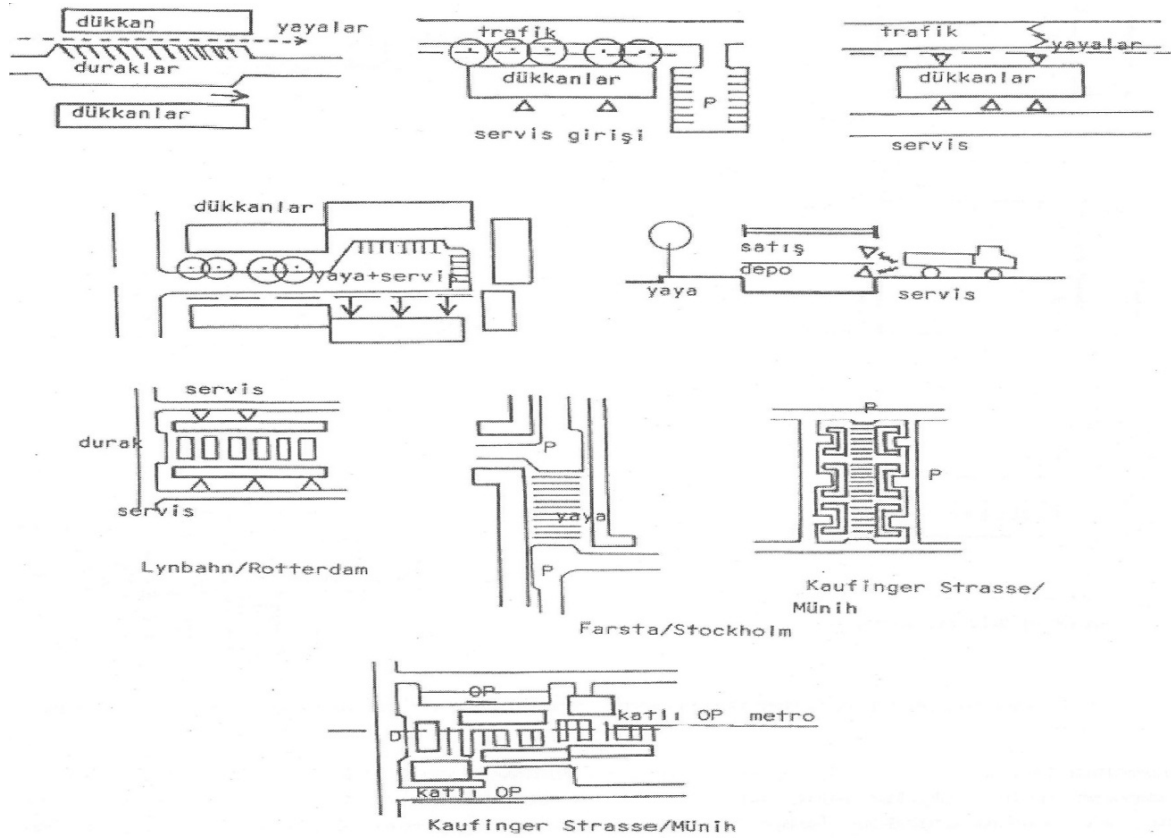
- Merkezde oluşturulacak meydanlarda gösteri ve eğlence olanağı yaratacak çözümler getirilmelidir.

3.3.3. Ticaret Alanları Tasarım İlkeleri

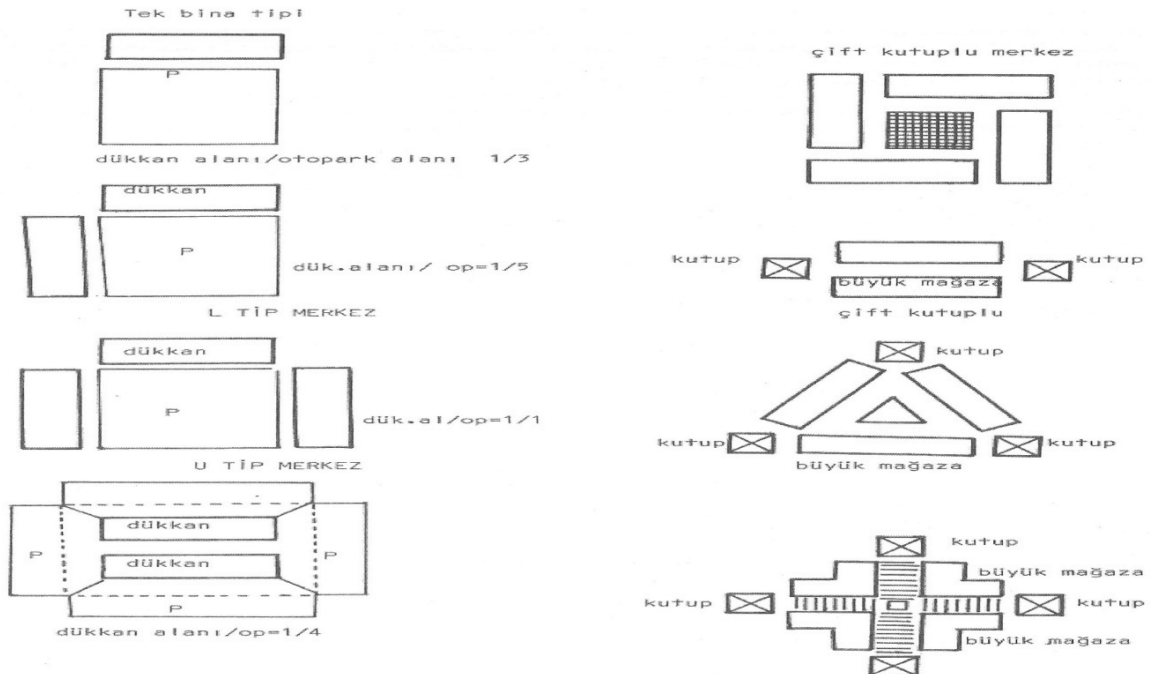
Kent merkezleri fiziksel şemalarında en belirgin özellik, alış verişin trafikten arınmış rahat dolaşılabilen mekânlarda, meydanlarda ve ana yollar boyunca yapılmasının sağlanmış/sağlanıyor olmasıdır. Planlanmış merkez şemalarında merkezler genellikle dıştan ve çevreden yollarla beslenmekte, otobüs, otomobil ve servis araçları merkez alanın hemen dış çeperinde yer almakta ve yeterli otopark alanları ile donatılmaktadır, merkezlerin büyüklüğü ve sıradüzenindeki yerine göre otopark alanları yapı alanlarının çok üzerinde alanlar kaplayabilirler.

Kent dışı ticaret alanlarında yüzey otoparkları daha kolaylıkla sağlanabilirken, kent içi ticaret alanlarında bu her zaman kolay olmayabilir. Bu nedenle yeraltı-yerüstü katlı otoparklar sağlanması yoluna gidilmektedir. Bir örnek vermek gerekirse; Manchester ve Helsinki de ana merkezde ticaretin yoğun olduğu yerlerde otoparklar yapıların ikinci katlarının üzerinde planlanmıştır. Otoparklara ara yollardan döner rampalarla girilmektedir.

Ticaret alanlarının mekânsal dokusu, yaya-taşıt ilişkisi şema olarak karmaşık değildir. Bir yol boyunca tek taraflı, çift taraflı dükkânlar ya da bir meydan, otopark etrafında dizilen dükkânlar grubu şeklinde gelişmişlerdir/geliştirilebilirler (Şekil 3.14. ve Şekil 3.15.). Planlı olarak gelişen yerlerdeki merkez şemaları yaya taşıt ayrımına önem verecek şekilde geliştirilmekte, yaya aksları veya yaya meydanları etrafında ticarete yer verilmektedir. Eğer merkez, büyük bir kent merkezi ise ve kentte metro hattı varsa, metro istasyonları ile merkezin yaya bölgesi arasında bağlantı kurularak, merkeze erişmeyi kolaylaştıracak çözümler getirilmektedir. Ayrıca otoparklar zemin altlarında sağlanarak, müşteri konforu gözetilmeye çalışılmaktadır.



Şekil 3.14. Ticaretin yol boyu ve yaya meydanları çevresinde gelişme şemaları [42].



Şekil 3.15. Büyük ticaret yapısı/yapıları plan tipleri ve otopark alanı ile ilişkileri [42].

Kent dışı ticaret merkezlerinin planlanmasında da benzer ilkeler geçerlidir. Kent dışı ticaret merkezleri çoğunlukla otomobille alış verişe gelecekler olacağı varsayılarak ana güzergâhlar üzerinde/yakınında, bol yüzey otoparkları ile donatılacak şekilde planlanmalıdır. Kent dışı ticaret merkezi bölgesel önemde ise otopark gereksinmesi büyük olacaktır. Kentin/metropolün ulaşım sisteminin büyük ticaret merkezlerine doğru genişletilmesi veya ticaret merkezi yerinin ulaşım sistemleri düğüm noktaları yakınında seçilmesi yoluna gidilmelidir. Böylece merkezin etki alanı, dolayısıyla cirosu artacaktır.

Ticaret merkezleri plan tipleri, yerine göre, özel çözümler şemalar gerektirir. Çözümler; merkezin konumu, hizmet edeceği nüfus, içinde barındıracağı ticaret ve hizmet türüne göre çok sayıdadır. Bu konulara ilişkin bazı planlama yaklaşımları şekillerde görülmektedir (Şekil 3.15).

Ticaret alanları hangi şemaya uyarsa uysun ya da planlansın, merkezlerin kent içindeki konumuna, erişilebilirliğine, merkezler kademelenmesi içindeki önemine göre yeteri kadar otopark alanları ile desteklenmeleri gerekir.

Ankara Karam ve Atakule merkezlerinde yeraltı otoparkları, İstanbul Ataköy Galeria da ana yapının dışında kat otoparkları, Akmerkez'de ise yeraltı otoparkları bulunmaktadır. Carrefour, Migros, Grossmarket, Atrium gibi alışveriş merkezleri ise yüzey otoparklarına sahiptir. Ticaretin tümüyle yer altına alındığı örneklerde bulunmaktadır. İngiltere Sheffield'de önemli bir trafik meydanının altında çok iyi bir çarşı yer almaktadır. Ülkemizde Erzincan, Diyarbakır ve Kayseri de yer altı çarşıları vardır [4].

3.3.4. Kültür Hizmetleri

Kentlerde sosyal ve kültürel etkinlikler, bunların kentteki konumları ve içinde yer aldıkları yapılar kentin büyüklüğüne, hinterland nüfusuna bağlı olarak çeşitlenirler. Kent büyüklüğüne bağlı olarak kültür hizmetleri; Kültür evi, Kültür Merkezi, Halk Eğitim Merkezleri gibi merkezlerde/yapılarda/ yapı komplekslerinde sunulurlar. Kültür Merkezi kapsamında; folklor, sanat ve el sanatlarına ve güzel sanatlara ilişkin etkinlikler (resim, heykel, seramik, vb), kütüphaneler, müzik, tiyatro, sinema gibi etkinlikler bir arada toplanarak faaliyet gösterebilirler. Müze, kütüphane, sinema ve tiyatro gibi etkinliklerin kent merkezlerinde veya yakın çevresinde yığılmaları trafik sıkışıklığı, otopark sorunu vb. sorunların ortaya çıkmasına ve bunların artmasına neden olmaktadır [32].

Kültür hizmetlerinin bulunduğu/bulunacağı alanlar büyük kitlelere hitap etmeleri dolayısıyla kolay erişilen, kolay park edilen, ana arterlere ve metro istasyonlarına yakın yerlerde olmalı ve çevresinde zorunlu ihtiyaçların giderileceği imkanlar sağlanmalıdır. İstanbul'da AKM, Lütü Kırdar Salonu, Açık hava Tiyatrosu, İTÜ Salonları bir kültür vadisi (Habitat vadisi) oluşturmaktadırlar. Antalya Kültür Park içinde yapılan ve mevcut tesislerle bütünleşen Sabancı Kültür Merkezi (cam piramit) de benzer nitelikte bir komplekstir [4].

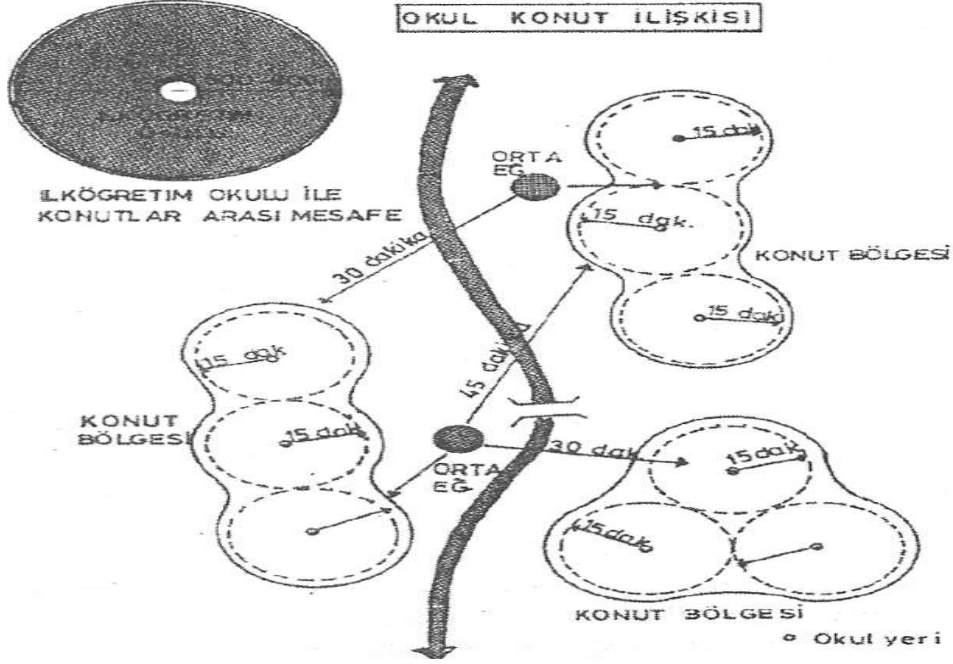
3.4. Eğitim Alanları

3.4.1. Planlamada Eğitim Alanları Standartları

Eğitim tesisleri için alan büyüklüğü belirlemede standartlar belirleme önemli bir başlıktır. Standart, belirli zaman ve yerde, belirli teknolojik ve ekonomik koşullarda kabul edilebilirlik seviyesinin bir ölçüsüdür. Doğal olarak toplumun teknik ve sosyal koşullarındaki farklılaşma paralelinde standart kavramı belirli aralıklarla bir değişmeye uğrayacaktır.

Kullanıcı isteği ve ihtiyacı paralelinde belirlenen standart değerlerde diğer bir girdi ise teknik ve ekonomik kaynakların yeterliliğidir. Alan büyüklüğünün belirlenmesinde temel belirleyici olan eylemlerin analizi ile bu eylemler için gerekli boyut ve alanların belirlenmesi gerekir [50].

Okul için belirlenen alanın, plan değişikliği olmadığı sürece, bu amaç dışında kullanılamayacağı imar planları hükmüdür. Fiziksel olarak yerleşme ünitelerinin boyutları, okullara gidiş-geliş mesafeleri ve süreleri ile ilişkili bulunmaktadır (Şekil 3.16.). Örneğin, şehircilikte; sınırları belirlenmiş, ihtiyaçlarını kendi içinde temin edebilen bir ünite olarak kabul edilen ilkokul yerleşme biriminin boyutlarının belirlenmesinde bu yerleşmede bulunması gereken ilkokulun en uzak konuta yaya erişebilir bir mesafede olmasına çalışılmaktadır. Ancak, bu gidiş geliş yolları olabildiğince, yoğun trafiği olan yollarla kesişmeyecek şekilde tasarlanmalıdır.



Şekil 3.16. Okul konut ilişkisi

Kentsel gelişme ve yeni yerleşim alanlarında eğitim tesisleri standartları 3194 Sayılı İmar Kanunu yönetmeliklerinde Tablo 3.1.'de verilen asgari değerlerin mutlaka üstüne çıkmalı, çağdaş ölçütlere uygun olarak yükseltilmelidir. 3194 Sayılı İmar Kanunu ile getirilen sosyal donatı normları kentlerin büyüme biçimleri ile benzerlik sağlayacak, kamu servis alanları ile boşluklu kentsel dokular yaratacak şekilde değiştirilmelidir [51].

Tablo 3.1. Eğitim alanları standartları ve alan büyüklükleri [52].

Eğitim Alanı Türü	Nüfusa Bağlı Alan Standardı	En az Alan Büyüklüğü
Kreş-Anaokulu	1 m ² /kişi	3.000–5.000 m ²
İlköğretim	4.0 – 4.5 m ² /kişi	8.000–15.000 m ²
Lise	3.0 m ² /kişi	10.000–15.000 m ²

3194 Sayılı İmar Kanununda belirlenen eğitim alanları standartları, planlama çalışmalarında göz önüne alınması gerekirken, gerek imar planlarının yapımında, gerekse uygulamada çoğu kez rant kaygısından, imar mevzuatında eğitim alanları için belirlenmiş olan Tablo 3.1.'de ki standartlara uymayan, yeterli alan kalitesini taşımayan alanlarda eğitim yapılarak gerçekleştirmek zorunda kalınmaktadır [10].

Eğitim tesisleri için gerekli alan; kreş, anaokulu, ilköğretim, teknik okullar, lise ve yüksek eğitim için gerekli ölçüler, ülkelerdeki eğitim çağındaki nüfus oranlarına bağlı olarak belirlenmektedir. Bu ölçüler göz önüne alınmadan oluşturulmaya çalışılan eğitim tesisleri, nicelik ve nitelik olarak alan ve donatım standartlarıyla kent içindeki konumlarından beklenen fiziksel mekân oluşumları gözden kaçırılmış olmaktadır. Koç ve Şengezer'e [50] göre, planlamadaki eğitim alanı standartları, ortaya çıkan gereksinimlerin karşılanmasında davranış, kullanım ve yapılaşta bir örnek sağlamak için belirli ekonomik ve teknolojik şartlarda kabul edilebilirlik seviyesidir. Alan standartlarının özünde "kabul edilebilir en düşük düzey"in belirlenmesi yatmaktadır. Doğal olarak o ülkenin sosyal, ekonomik yapısına ve yerleşme politikalarına bağlı olarak standart kavramlarında değişme gereksinimi duyulacaktır.

Ayrıca oluşturulmaya çalışılan standartların iklime, kültüre, topografyaya ve yukarıda belirtilen sosyo-ekonomik yapıya bağlı olarak değişebilmesine, en azından, ilkeler bazında belirlenmesi, okul mekânını kullanan yaş çağı nüfusunun toplumsal yaşama geçişte sağlıklı bir gelişme sürecini yaşamasına katkıda bulunabilecektir.

3.4.2 Eğitim Alanlarında Yer Seçimi ve Tasarım İlkeleri

Kentlerde, gelişme alanlarında ya da mevcut dokuda tasarlanacak eğitim alanlarının yer seçiminde, planlama ilkeleri çerçevesinde belirlenen standartlar göz önünde bulundurulmalıdır.

Eğitim alanları nüfusa bağlı olarak planlı gelişen yerleşmelerde, donatım kapsamında, yönetmeliklerde ön görülmüş nüfus birimi kriterlerine göre belirlenip, planlama ölçütleri doğrultusunda, belirli uzaklıkta ve belirli büyüklükte oluşturulmaktadır. Bu süreçte hem alan büyüklüğü, hem de konum açısından sağlıklı çözümlere ulaşılması mümkündür. Okul alanlarında görülen farklı büyüklük ve nitelikli çevre, çocukların davranışlarında olumlu yönde değişikliklere yol açtığından önem taşımaktadır. Standartlar çerçevesinde bırakılan okul alanları çocukların kendi kendilerinin farkında olmalarına, kimlik kazanmalarında aktif öge olarak rol oynamaktadır [53].

Eğitim alanları; kentlerin oluşum ve gelişim sürecinde ilk olarak kent merkezlerinde veya merkeze yakın alanlarda yer alırken, kentlerin gelişim süreçlerine bağlı olarak konut alanları içerisinde yerleştirilmeleri, hem sosyal ilişkiler hem de planlama ilkeleri gereği benimsenmiştir. Bu nedenle, eğitim alanları kent mekânında dağınık bir konum alırlar [39].

Ayrıca, fiziksel açıdan belirlenen yerleşme birimlerinde ki okul gereksinimi, o yöre veya semtteki okul çağı sayısı (oranı) ile de belirlenir.

3.4.2.1. Ana Okulları (İlköğretim Öncesi)

Anaokuluna gidecek çocuk nüfusunun yerleşim nüfusunun yaklaşık %12'si civarında, 2.5–6 yaş grubunda olduğunu, ancak yöreden yöreye, kentten kente değişiklik gösterebileceği göz önüne alınarak yer seçimi yapılmalıdır. Anaokullarına yer seçimi ve tasarım ilkeleri yönünden bakılırsa;

- Mahalle veya semt içerisinde yer alacak olan anaokullarının, hizmet vereceği alanda ki konutlardan 200–600 metre mesafelerde arasında yer alması üzerinde genel bir uzlaşma vardır. Bir anaokulun etki alanı en fazla 13 ha. dır. Nüfus yoğunluğunu 250 kişi/ha olarak kabul edilirse, 3.250 kişiye bir anaokulu planlanmış olur [54].

- Mahalle ölçeğinde tasarlandığı varsayılan anaokullarına kolayca gidiş gelişi olan ve hiç bir taşıt yolu geçmeden, konutlardan bu tesislere yaya yolları ile ya da kaldırım boyunca yürüyerek ulaşılabilir olmalıdır.

- Anaokulları, fiziksel konum itibariyle çevresinde tehlikeli yükseklikler (uçurum, şev vb.) bulunmamalı, çocuk sağlığı açısından toprağında nem ve kayma olmamalıdır.

- Çevresi açık, havalandırılması kolay olmalı, yani çevre kirliliğinden uzak konumlanmak,

- Anaokulunun etrafı duvar veya parmaklıklarla çevrilerek kent hareketliliğinden korunmuş olmalıdır.

- Hızlı ve yoğun trafikten uzak olmalı, olanaklar elverdiği ölçüde doğal ortamlarda olması gerektiği [55],

- Çocuklar için korkunç olan mezarlıklardan en az 100–150 m uzaklıkta olmalı,

- Çocukların herhangi bir tehlikeye maruz kalmaması için bina bir katlı tasarlanmalıdır [56].

Bütün bu ilkeler göz önüne alındığında, yerleşik alanlarda anaokulları için istenilen nitelikte ve yerde arsa bulunması oldukça güçtür. Böyle durumlarda gerekli fiziksel önlemler alınarak, bina zemin katlarında anaokulu yapılabilir. Bunun dışında bazı devlet ve vakıflar tarafından açılan anaokulları, ilköğretim okulları ile birlikte tasarlanmaktadır. Bu

durumda da dikkat edilecek husus, her birinin giriş çıkışının birbirinden farklı ve denetimli olması, ayrıca oyun alanlarının yaş gruplarına göre ayrılmış olmasıdır.

3.4.2.2. İlköğretim Okulları

Bir okulun etki alanı, o yerleşmenin nüfus yoğunluğuna, o yerleşmedeki öğrenci sayısının toplam nüfusa oranına, ulaşım imkânlarına ve politik kararlara bağlı olarak değişebilir. İlkokullar, klasik planlamada en küçük yerleşme birimi olan mahallenin büyüklüğünü belirleyen ana elaman olarak ele alınmaktadır. Buna göre, bir öğrencinin yürüme uzaklığı olarak belirlenen 500–800 metrelik bir yarıçap kuramsal mahalle biriminin mekânsal büyüklüğünü vermektedir. Bu da ilkokulun etki alanının 500-800m. arasında, 15–20 dakikalık bir mesafede olduğunu göstermektedir (Şekil 3.16.).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından belirlenen standartlara göre;

1. Her ilköğretim okulunun en az 200 m², en fazla 1000 m²lik bir uygulama bahçesi bulunmalıdır.
2. İlköğretim okulunun arsa alanı;
 - İlk 40 öğrenci için 20 m²/öğrenci,
 - İkinci 40 öğrenci için 15 m²/öğrenci
 - Üçüncü 40 öğrenci için 10 m²/öğrenci
 - Dördüncü ve beşinci 40 öğrenci için 5 m²/öğrenci
 - Altıncı-onuncu 40 öğrenciye kadar 2.5 m²/öğrenci olmalıdır.

Ülkemizde Çevre ve Şehircilik Bakanlığının belirlemiş olduğu standartlara göre 15.8 m²/öğ. [50] olan ölçüt, diğer ülkelere göre farklılıklar göstermektedir.

İlköğretim okullarına tasarım ilkeleri açısından bakıldığında;

• 222 sayılı İlköğretim ve Eğitim Kanunun 61. maddesindeki; "okul binalarının yapılacak arsaların suyu, havası elverişli ve öğrencilerin kolaylıkla gidip gelecekleri bir mahallede olması göz önünde bulundurulur. Okul binaları; "hapishane, meyhane, kahvehane, bar gibi umumi yerlerden en az 100 m mesafe içinde kurulmaz" ifadesiyle, bu gibi tesislerin fiziksel çevresine ilişkin belirli kurallar getirilmiştir.

- Konutlardan ulaşımın, hiçbir taşıt yolunu zorunluluk olmadığı sürece kesmeden yaya yolu veya kaldırımı takiben ulaşılabilir olmalıdır. Zorunluluk durumunda, yol kademelenmesinde en alt sırada bulunan (10-12 m) taşıt yolundan geçirilmesi gerekmektedir. Yani, bu tesislerin devlet yolu, şehir ve kasabaların ana yolları ile ticaret yollarına bitişik olmamaları veya doğrudan bu yollara açılmamaları gerekmemektedir.

- Konum olarak, bulunduğu yerleşme biriminde (mahalle) konut alanlarına yakın veya toplumsal hizmetlere bitişik olmalıdır.

- Öğrenci sayısı ile orantılı olarak bina dışında tören yapılacak ve çeşitli oyunlar için tam donatımlı ve yoldan tümüyle arındırılmış oyun alanları (voleybol, basketbol, mini futbol vb.) olmalıdır.

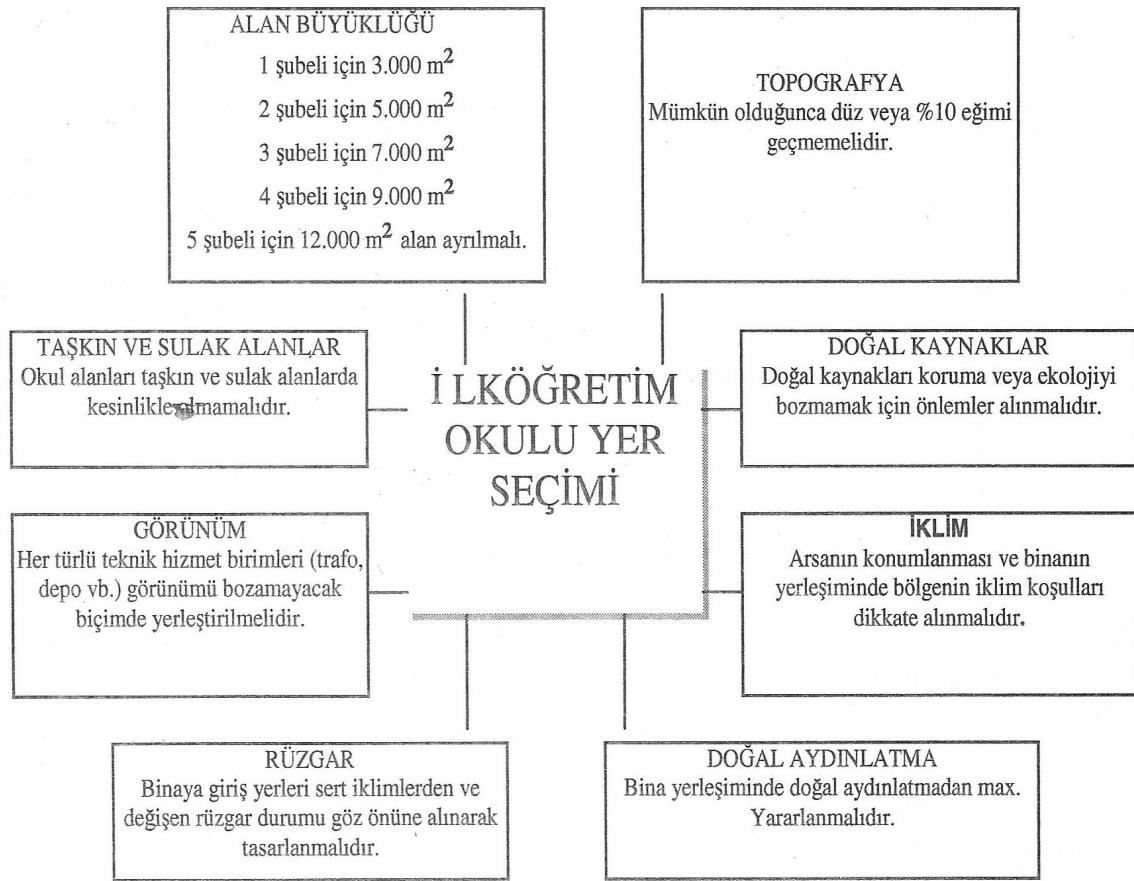
- Rüzgâr; sert iklimlerde veya rüzgârı değişken olan iklim bölgelerinde, binaya giriş noktaları bu olumsuz koşullar göz önüne alınarak tasarlanmalıdır. Çevre kirliliğine neden olan etkenlerden uzak olmalıdır.

- Doğal kaynakları koruma; okulların yerleşiminde göz önüne alınması gereken etkenlerdendir. Zemin yapısı, kayalar, ağaçlar ve su kaynakları gibi doğal kaynaklar mümkün olduğunca korunmalıdır. Yani ekolojiye en az zarar verecek şekilde tasarlanmalıdır.

- Taşkın alanlarda veya sulak alanlarda İlköğretim okullarının yapımı tavsiye edilmemektedir. Ancak zorunluluk durumlarında, alınacak mühendislik önlemlerle bunu gerçekleştirmek mümkündür.

- Doğal aydınlatma ve yenilenebilir pasif enerji kullanımlarına önem verilmelidir. Bunun yanında sıcak iklimlerde güneş ışığının göz kamaştırıcı etkisini önlemek için önlemler almak gerekmektedir.

İlköğretim alanlarında genel olarak yer seçiminde dikkate alınacak kriterler şematik olarak aşağıdaki gibi gösterilmiştir (Şekil 3.17.).



Şekil 3.17. İlköğretim yapıları yer seçimi ilkeleri [57].

3.4.2.3. Orta Eğitim Kurumları

Genel olarak yukarıda belirtilen ilköğretim yasasından sonra 15–18 yaş grubuna hizmet veren bu kurumlar, genel eğitimin yanı sıra teknik eğitim veren meslek okullarını da içermektedir.

Nüfusun yaklaşık %12–15 ini içeren bu yaş grubu için;

- 10.000–20.000 nüfuslu yerleşmelerde birinci kademe,
- 15.000–35.000 nüfuslu yerleşmede ise ikinci kademe orta öğretim kurumu açılması önerilmektedir.

Bu konuda yapılan birçok araştırma sonucunda istenilen sınıf büyüklüğünün 30–35, okul büyüklüğünün ise,

- Birinci kademe için 800-1.600 öğrenci ,
- İkinci kademe için ise 1.000-2.600 öğrenci olarak saptandığını görüyoruz [32].

Konum olarak, yerleşim merkezlerine yakın ya da konutların yoğun olduğu bölgede yer alması gereken bu kurumların, konut alanlarına olan uzaklığı ise 800–3.000 metre (20-45 dakika arasında) yürüme mesafesinde olması gerekmektedir (Şekil 3.16.). Ayrıca, her çocuk için 10–20 m² arasında alan kabul edilerek buna göre ortaöğretim okulu yeri seçilmelidir.

Bu kapsamda orta öğretimin yapıları özellikleri dikkate alındığında, anaokullarından uzak veya aynı noktadan girişi olmayan ve diğer toplumsal servislere yakın olması sağlanmalıdır. Ulaşım olarak kolay erişebilir olması için konut-okul arası mesafeyi yaya olarak sağlanması gereklidir.

3.4.2.4. Yüksek Eğitim Kurumları

Yüksek öğretimin, Kalkınma Planındaki tanımı; en üst seviyeli insan gücünün ve bilimsel araştırmaya alanlarının istediği elemanları yetiştiren eğitim kademesidir. Yükseköğretim kademesi içinde Üniversiteler, Yüksekokullar ve İleri Teknoloji Enstitüleri bulunmaktadır [58]. Yükseköğretim kurumları, toplumun ihtiyaç duyduğu yüksek nitelikli işgücünü yetiştirme, bilim ve tekniğin ilerlemesini sağlama yanında ülke sorunlarına çözüm yolları üretme ve önerme ile de yükümlü kurumlardır. Bu kurumlar, temel işlevlerini yerine getirirken eğitim sisteminin bir parçası olarak toplumların ekonomik, sosyal sistemleri ile de etkileşim içerisinde [59].

Geçmişte, eski üniversitelerin kent içinde farklı yerlerde, uygun arazilerde fakülteler oluşturduklarını görmekteyiz (Türkiye'de Ankara ve İstanbul Üniversiteleri, Avrupa'da Sorbonne, Heildelberg, Oxford ve Cambridge gibi en eski yüksek öğretim kurumları). Üniversitelerin kent içinde olmalarının bir takım faydaları bulunmaktadır. Bunlar Üniversitelere ait tesislerin, kentliler tarafından da kullanılması (hastaneler, kitaplıklar, toplantı salonları vb), üniversitenin de kent imkânlarından yararlanması (barınma, yemek, eğlence, alışveriş vb), kent ile üniversite arasında doğal bir bağ kurmuştur. Ancak özellikle 1960'lı yıllardan sonra sayıları artan ve nüfusları otuz binleri bulan üniversite kampüslerine kent içerisinde yer bulmak önemli sorun haline gelince, kent dışında kendisi bir kent olmaya yüz tutan Üniversite kampüsleri kurulmaya başlanmıştır. Bir eğitim kenti olarak isimlendirebileceğimiz bu tür kampüslerde, öğrenci, öğretim üyeleri, çalışanlar için konut alanları, spor-eğlence ve günlük ihtiyaçlarını karşılayacak çarşılar bulunmaktadır. Bu

kapsamda tasarlanan kampüslerde, birimler arası mesafe 10–15 dakikalık (800-1.000m) yürüme mesafesinde olması önemli kriter haline getirilmiştir [4].

Üniversitelerin kent dışına taşınarak, büyük ve uygun alanlara yerleşmeleri ile kendi kendilerine yeterli olabilmeleri ve tüm gerekli işlevleri içeren alanlara yerleşmeleri kampüs niteliği taşımaktadır. Bu kampüslerle kent arasındaki ilişkiyi sağlayacak sistematik bir ulaşım ağının çözümü gereklidir. Günümüzde, gelişen iletişim ve ulaşım teknolojisi üniversitelerin kentten uzak olmalarının getireceği bazı sakıncaları ortadan kaldırmıştır. Bu bağlamda tasarlanan üniversiteler, ülkeler açısından bir gelişmişlik ve prestij simgesi olarak benimsenerek en gelişmiş teknolojilerle donatılmaktadır.

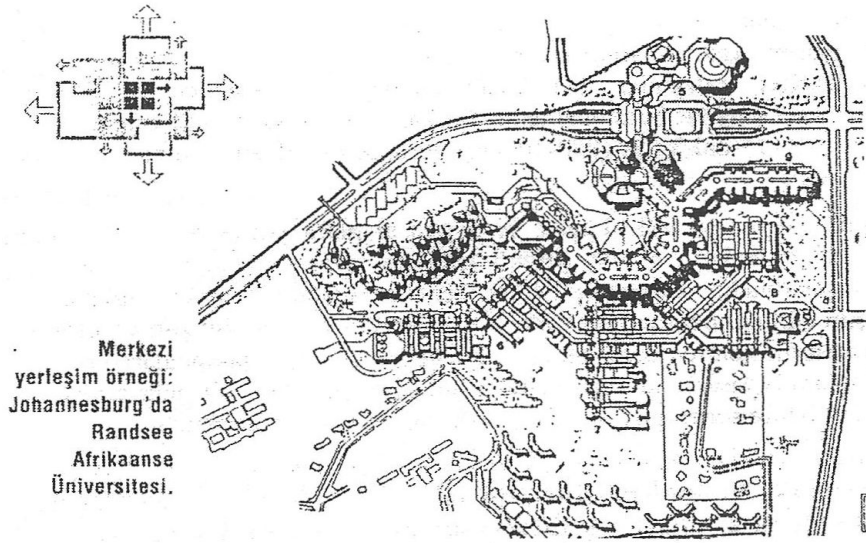
Kampüslerde değişik işlevleri barındıran kompleksler ve işlevler arası ilişkilerin aksamadan yürüyebilmesi, bu tesislerin sistematik bir yaklaşım içerisinde ele alınması ile mümkündür. Planlamada kolaylık getirecek sistematik yaklaşımı aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür [4].

—Kampüs dokusu, —Gelişim ve esneklik, —Büyüklik ve yoğunluk, —Arsa ve çevre ilişkileri, —Ulaşım

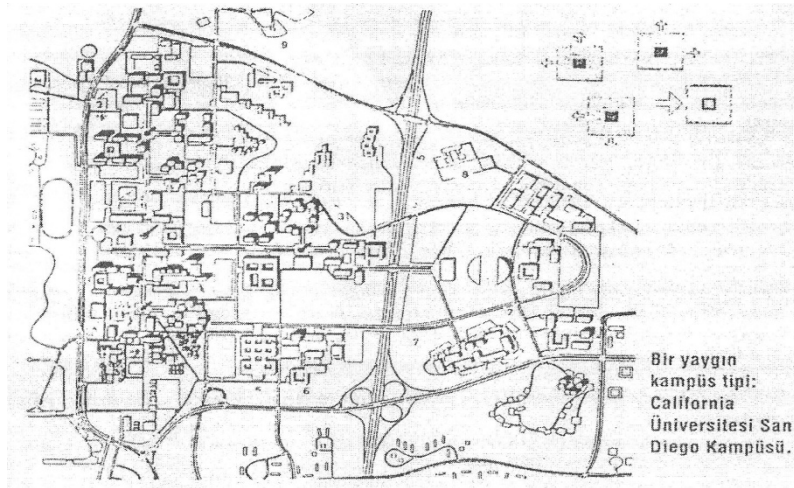
Kampüslerde zaman içinde gelişmeler, değişmeler ve büyümeler olmaktadır. Bu gerçekten hareketle üniversite kampüslerindeki gelişmelerin ve büyümelerin planlanması ve esneklik sorunları ayrıntılı olarak sistem yaklaşımı kapsamında irdelenmesi gerekmektedir. Bunlar;

- Merkezi yerleşme sistemi (Şekil 3.18.)
- Yaygın yerleşme sistemi (Şekil 3.19.)
- Moleküler yerleşme sistemi
- Şebeke yerleşme sistemi,
- Haç tipi yerleşme sistemi,
- Lineer yerleşme sistemidir.

Her toplumda, üniversiteyi oluşturan evrensel değerlerin yanı sıra kendisine özgü sosyal, ekonomik, politik, kültürel, yöresel vb. çok önemli tasarım etkenleri bulunmaktadır.



Şekil 3.18. Merkezi Yerleşim Örneği: Randsee Afrikaanse Üniversitesi



Şekil 3.19. Yaygın kampüs tipi: California Üniversitesi San Diego Kampüsü

3.5. Kültür ve Eğlence Alanları

Ülkemizde kentsel gelişme ve yeni yerleşim alanlarında sosyal ve kültürel tesislerin standartları Tablo 3.2.'de 3194 Sayılı İmar Kanunu yönetmeliklerinde planlamaya esas olan projeksiyon nüfus dikkate alınarak verilen asgari değerlerin mutlaka üstüne çıkmalı, çağdaş ölçütlerde, ülkenin sosyal ve kültürel yapısına uygun olarak yükseltilmelidir. 3194 sayılı İmar Kanunu ile getirilen sosyal ve kültürel donatı normları kentlerin gelişim biçimleri ile benzerlik sağlayacak ve diğer donatım alanları ile kentsel dokular yaratacak şekilde geliştirilmelidir [4].

Tablo 3.2. Sosyal ve kültürel tesis alanlarına ilişkin standartlar

Nüfus (Kişi)	0–15.000	15.000–45.000	45.000–100.000	100.000+
Kültürel Tesis Alanları	0.5 m ² /kişi	1 m ² /kişi	2 m ² /kişi	2.5 m ² /kişi
Sosyal Tesis Alanları	0.5 m ² /kişi	0.5 m ² /kişi	1 m ² /kişi	1.5 m ² /kişi

Kültürel ve sosyal yapılar iç içe girmiş ve birbirini tamamlayan öğelerdir. Tablo 3.3.'de verilen donatım türleri, dayanışmayı ve yardımlaşmayı toplum içinde yaygınlaştırarak, kişilerin ve kurumların topluma etkin katılımlarını ve sağlıklı bir toplum kurulmasını sağlar. Sosyal ve kültürel gelişme, kalkınmanın da en önemli itici güçleri arasında yer almaktadır. Türkiye için belirlemiş olduğu bazı sosyal ve kültürel donatım alanlarının hizmet ettiği konut sayılarına göre büyüklükleri Tablo 3.3.'de verilmektedir.

Tablo 3.3. Sosyal ve kültürel donatım türlerinin hizmet etkileri, optimal konut sayısı ve alan büyüklüğü

Sosyal Donatım Türleri	Hizmet Ettiği Konut Sayısı	Alanlar
Dini Tesisler	1.000–2.000	3.000–5.000 m ²
Sosyal Yardım Dernekleri	10.000–12.000	-
Huzur Evleri	20.000–25.000	2.500–3.000 m ²
Gençlik Evleri/Kültürel Tesis.	10.000–12.000	1.500–3.500 m ²
Kütüphaneler	10.000–15.000	1.750–2.000 m ²
Tiyatro	10.000–12.000	1.000 kişi
Konser ve Konferans Salonu	20.000–25.000	1.000 kişi
Toplantı Salonu	2.000–2.500	300–400 m ²
Gençlik Kulübü	2.000–2.500	200–300 m ²

Daha çok günümüz şehirciliğinde konu olarak ele alınan sosyo-kültürel donatım alanları için kent planlarında Tablo 3.3.'den de anlaşılacağı üzere büyük bir alan gerekmektedir. Kent planında üslendiği fonksiyonlar itibariyle toplu veya dağınık bir şekilde biçimlenmesi doğrultusunda her hangi bir zorunluluk bulunmamaktadır. Ancak, Ullman'a göre, kentleri yaşanabilir ve önemli kılan, eğitim tesislerine, kütüphanelere, tiyatro, konser salonları ve müze vb kültürel yapılarına ve dinlenme alanlarına kentlilerin kolayca erişebilmesidir [60].

3.5.1. Sosyal ve Kültürel Donatım Türleri

Kültürel yapılar; Halk eğitim merkezleri, kültür merkezleri, folklor, sanat galerileri (Resim, heykel ve güzel sanatlar), kütüphane, müzik, tiyatro, sinema gibi kültür ve sanat etkinliklerini içeren kuruluşları kapsar. Buna koşut olarak farklı inançlara yönelik kuruluşlar kültürel etkinlikler içinde sayılabilir.

Sosyal etkinlikler; daha çok toplumsal dayanışmayı ve kurumlaşmayı içeren etkinliklerdir. Dernekler, okul aile birlikleri, sosyal yardım birlikleri, kulüpler, camiler, ruh ve beden sağlık kurumları, engelli ve düşünme engellilerine yönelik yardım dernekleri, gençlik sorunlarına yönelik dernek, yurt, sosyal yardım merkezleri, spor kulüpleri, kentlerdeki "sosyal donatımlar" kapsamı içinde yer alabilecek etkinliklerdir.

3.5.1.1. Kütüphaneler

IFLA'nın (uluslar arası kütüphaneler federasyonunun) standartlarına göre; işler bir kütüphanenin hacmi kitap sayısı olarak 6.000 cilttir [56]. Yine IFLA'nın yerleşmelerin nüfus büyüklüğüne bağlı olarak önerdiği birim alanlar Tablo 3.4.'de verilmiştir.

Tablo 3.4. Yerleşmelerin nüfus büyüklüklerine göre belirlenen kütüphane alanları [31].

Nüfus Büyüklüğü	Kişi Başına Düşen (m ²)
10.000 – 20.000	0.042
20.000 – 35.000	0.039
35.000–65.000	0.035
65.000–100.000	0.031
100.000 +	0.028

Türkiye'de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından belirlenen kütüphane normları aşağıdaki Tablo 3.5.'de verilmiştir.

Tablo 3.5. Hizmet verdiği nüfus büyüklüğüne göre kütüphane türleri

Kütüphane Türü	Hizmet Vereceği Nüfus
Küçük ilçe Tipi	1.250 m ²
Büyük ilçe Tipi	2.000 m ²
İl Tipi (300 kişi)	1.050 m ²
İl Tipi (400 kişi)	1.070 m ²

3.5.1.2. Huzur Evleri

Kendi kendine bakamayan, yalnız yaşayan bakım ve özenli bakıma ihtiyacı olan yaşlıların, 24 saat boyunca tüm gereksinimleri karşılayacak bir ortamda yaşantılarını sürdürmelerini sağlayan kurumlardır [62].

Almanya'da yapılan bir araştırmaya göre, 70–120 kişilik bakım tesislerinin hizmet vermiş olduğu nüfus büyüklüğü 15.000–17.000 nüfus arasında değişmektedir. Aynı çalışmada, kent planlama çalışmalarında, 25.000–30.000 nüfuslu yerleşme merkezlerinde yaşlılara yönelik bu tesisler önerilmektedir. Bu ölçülerdeki bir tesis için ortalama 750–1000 m² arasında bir alan gerekmektedir [87]. İmar Kanunun imar planı yapılması ve değişikliklerine ait esaslara dair yönetmeliğin 28. maddesinde huzurevi için asgari alan büyüklüğünün 7.500 m² olması gerektiği ifade edilmektedir.

Huzurevi alanının seçiminde göz önüne alınması gereken kriterleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz;

- Yer seçiminde, topografya eğimi, rampayı ve merdivenleri en aza indirecek şekilde olmalıdır. Yaşlıların yürüyüş yapmaları için düz alanlar çok önemlidir. Yerleşim alanları toplumsal servislere kolay erişebilen yerlerden seçilmelidir. Parklara, kütüphanelere, sinemalara ve alış veriş yerlerine yakın olmalıdır.

- Toplu taşıma araçlarından kolayca yararlanacak şekilde yer seçimi yapılarak, yaşlıların çevresiyle olan bağlantısını sağlamak gerekmektedir. Yaşlılar için gerekli olan acil tıp merkezlerine kolayca gidebilecek ulaşım ağı üzerinde olmalıdır.

- Eğlenmek ve spor yapmak için uygun alanlar seçilerek, gürültü ve hava kirliliği olan bölgelerden kaçınılmalıdır. Seçilecek alanların geleceğe yönelik planlamaya uygun geniş alanlar olmasına dikkat edilmelidir [63].

3.5.1.3. Tiyatrolar

Tiyatro gereksinimi, Almanya'da kabul edilen kriterlere göre 100.000–200.000 nüfuslu yerleşmeler sürekli tiyatro etkinliği için sınır kabul edilen büyüklüktür. Yine bu kaynaklara göre 1 kişinin bir sezon boyunca beş tiyatroya gittiği kabul edilmiştir.

Polonya'da 1.000 kişi için 6.4 koltuk, Çin'de 1.000 kişi için 10–15 koltuk, Kore'de 1.000 kişi için 10 koltuk kabul edilmekte ve her koltuk için 2–3.5 m² ayrılmaktadır. Tiyatrolarda nüfus büyüklüğüne göre alan miktarı değil, sayısı önemlidir. Bu nedenle de farklı kültür yapıları ile bir arada olması tercih edilmektedir. Ayrıca taşıtla kolay ulaşılabilir bir güzergâhta ve yeterli otopark alanı içermelidir.

Türkiye'de V. Plan dönemi ile birlikte, Devlet Tiyatrolarının sayısı 11'den 17'ye yükseltilmiştir. Ayrıca bu dönemde özel tiyatrolara da yardım arttırılmıştır.

3.5.1.4. Müzeler

Müzeler ve sanat galerileri sanatsal, bilimsel, kültürel ya da tarihsel değeri olan nesnelerin toplandığı, korunduğu, incelendiği, sergilendiği yerlerdir (Anon, 1992). Müze türleri; Doğa tarihi, bilim ve teknoloji, sanat ürünleri ve antika eşyalar gibi çeşitli koleksiyonlar içeren genel müzeler olduğu gibi, yalnızca tek bir konuda uzmanlaşmış müzelerde bulunmaktadır.

Türkiye de Topkapı Sarayı Müzesi, Dolmabahçe Sarayı, Ayasofya, Kariye Müzesi gibi birçok tarihsel yapı müzeye dönüştürülmüştür. Bu nedenlerle, müzeler bulunduğu kentin, toplumun gerçek olanak ve gereksinimlerine yanıt verebilir nitelikte olması gerektiğini söyleyebiliriz.

Almanya'da çok amaçlı kullanılan salonlar için 0.4–0.3 m²/kişi alan bırakılmaktadır. Sanat, Arkeoloji, Etnografya, Bilim ve Antropoloji gibi müzelerin ayrı ayrı veya beraber yer alacağı yerleşmelerin büyüklükleri 100.000 nüfuslu bir büyüklük kabul edilmektedir.

3.5.1.5. Camiler

İslam kentlerinin en önemli ve en belirgin organıdır. Bu yapının konumu itibarıyla her zaman yerleşmelerin ortasında yani çekirdek noktasındadır. Caminin bu merkezi konumunu geçmişteki kadar bariz olmasa da, günümüz kentlerinde de görmek

mümkündür. Buna gerekçe olarak ise yerleşme birimlerinde dini tesislerinin (Cami) kullanıcıları, bu tesislere en kısa zamanda ulaşılması gösterilebilir.

İlkokul yerleşme biriminin elemanlarından sayılan dini tesis alanları, İlkokulların en uzak konuta olan mesafesi (mak. 800 m) dikkate alınarak merkezi bir yere konumlandırılmaktadır.

İmar Kanununun, imar planı yapılması ve değişikliklerine ait esaslara dair yönetmeliğin 28. maddesinde camiler için belirlenen alan büyüklüğü projeksiyon nüfusu dikkate alınarak kişi başına 0.5 m² olarak hesaplanmaktadır. Camiler gibi dini yapılar içerisinde yer alan tüm yapılanmalar Tablo 3.6.'da belirlenmiş olan asgari alan kapsamında değerlendirilir.

Değişik ülkelerdeki kabuller dikkate alındığında da, semt yerleşme birimi için gerekli olan dini tesis (cami, kilise) donatım alanları düzenleme yönünden, gerekirse 2 ilkokula 1 cami konması yerinde olacağı belirtilmektedir [61].

Tablo 3.6. Hizmet verdiği nüfus büyüklüğüne göre cami türleri ve asgari alan büyüklükleri

Ortalama nüfus büyüklüğü	Asgari Alan Büyüklüğü
Küçük cami	2.500 m ²
Orta cami (semt cami)	5.000 m ²
Büyük merkez cami	10.000 m ²

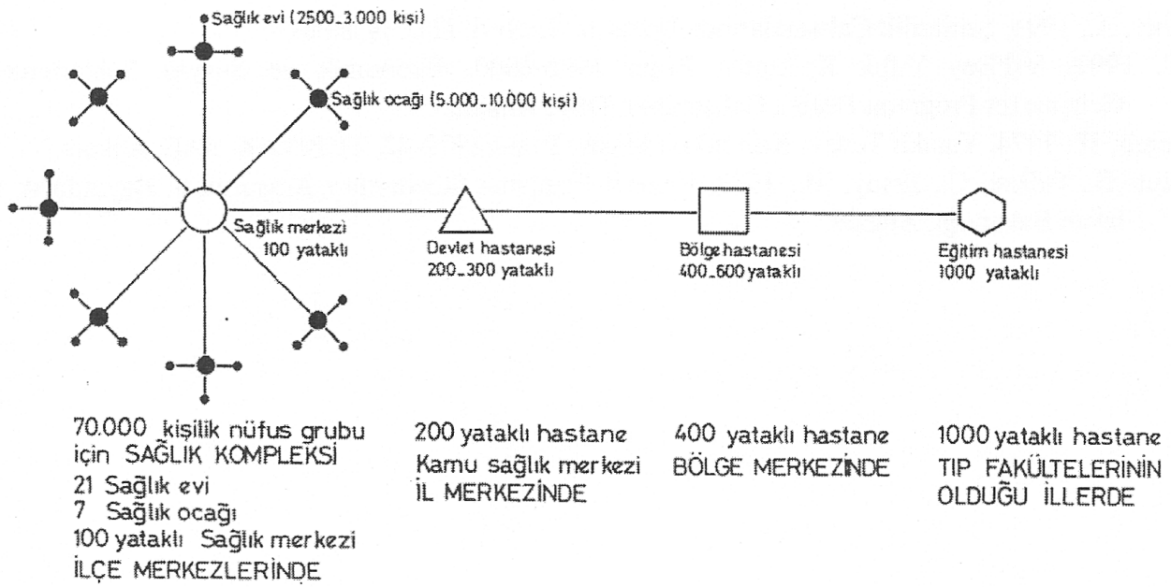
3.6. Sağlık Alanları

Sağlık tesisleri kapsamına toplumun sağlık şartlarını koruyan, tedavi eden, bulaşıcı hastalıklarla mücadele eden hastaneler; ayakta tedavi görevini yapan poliklinikler; dispanserler, ana çocuk sağlığı merkezleri, sağlık ocakları; sağlık evleri, sıtma, trahom, cüzzam ve ruh sağlığı gibi klinikler ve verem savaş dernekleri girmektedir [61].

Sağlık merkezleri; acil vakalar, doğumlar, ateşli hastalar, küçük müdahaleler, kısa zamanda iyileşmesi mümkün görülen hastalarla, fiilen görev yapan uzmanların branşıyla ilgili hastaların kabul ve tedavi edildiği yerlerdir. Sağlık tesisleri örgütlenme şemasına göre 100 yataklı bir sağlık merkezi 70.000 kişilik bir yerleşmeye/yerleşme grubuna hizmet verebilir [64].

Şekil 3.20'de yapılan hiyerarşik hastaneler sistemine göre; 100 yataklı bir sağlık merkezi kompleksi 200 yataklı bir devlet hastanesine bağlanacaktır. Devlet hastaneleri ilin

ihtiyacını karşılayabilecek özel maksatlı hastanelerdir. 200 yataklı hastaneler 400 yataklı bölge hastanelerine bağlanmaktadır. Bu hastaneler genel maksatlı olup, birçok özel maksatlı hastanelerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulmuştur. Bölge hastaneleri ise 1.000 yataklı eğitim hastanelerine bağlanmaktadır [64]. Eğitim hastaneleri koruyucu ve tedavi edici amacının dışında lisans ve lisansüstü düzeyde uzman personel yetiştirmeyi ve sağlık konusunda kamuoyunu bilgilendirmeyi de amaçlamaktadır.



Şekil 3.20. Genel amaçlı yataklı tedavi kurumlarının hastaneler sistemi ve örgütlenmesi [64].

Sağlık Tesisleri için en küçük alan gereksinimi imar mevzuatında belirtilmiştir. Örneğin, 1999 öncesinde, kent tipi sağlık evi için en az 1.050 m², sağlık ocağı için ise 2.300 m² arsa alanı gerekirken 100 yataklı bir devlet hastanesine en az 7.600 m² arsa alanı ayrılmalıydı. 1999'da yapılan yönetmelik değişikliği ile hem hastaneler için gerekli arsa büyüklükleri arttırılmış, hem de standarda temel olan ölçüt "en az alan büyüklüğü", "yatak başına alan büyüklüğü" olarak değiştirilmiştir. Buna göre; 25–700 yatak kapasiteli devlet hastanelerinde yatak başına 130 m² arsa alanı ayrılması gerekmektedir. Aynı ölçüt "doğum ve çocuk bakım evleri", "acil yardım ve kurtarma istasyonları", "fizik tedavi ve rehabilitasyon merkezleri", "ihtisas hastaneleri" ile "ağız ve diş sağlığı merkezleri" için de geçerlidir.

Ülkemizde öngörülen sağlık tesisleri toplam inşaat alanı büyüklüğü;

• Sağlık evi 80 m²

• Sağlık ocakları;

— Şehir tipi (en fazla) 300 m²

— Şehir tipi (en az) 240 m²

— Köy tipi 130 m²

• Hastanelerde; yatak başına yaklaşık 50 m² dir (Batılı ülkelerin yeni kent uygulamalarında bu değer 100–150 m² dir.) [61].

Sağlık tesislerine ilişkin ayrıntılı mimari ilkeler bulunmasına karşın, kent içinde yer seçim ilkelerine ilişkin doyurucu bilgiye rastlamak olanaklı değildir. Bununla birlikte, tasarım olgusu, projeler ve gerçekleşmiş örneklerden çıkarılabilecek bir dizi ilke geliştirilebilir. Sunduğu hizmetin önemi, bu önemin çoğu kez zamanla ölçülür olması sağlık tesislerinin kent içindeki konumları üzerinde etkilidir. Bir sağlık tesisi, ulaşım ağına yakın olmalıdır. Hem taşıt hem de yaya erişebilirliğinin kolay olduğu yerler tercih edilmelidir. Tesis toplu taşıma olanaklarından da faydalanılabilecek bir biçimde ele alınmalıdır. Bunlar, her ölçekteki tesis içinde gereklidir. Kavşak noktaları bu bakımlardan elverişli yerlerdir. Ancak servis girişleri ya da acil girişler kavşağa yakın olmamalıdır. Ziyaretçi, rutin hasta geliş gidişi ve sağlık tesisi çalışanlarının taşıt giriş çıkışları servis girişlerinden farklı bir yerde çözülmeli, bunlar da kendi içlerinde, birbirlerine karışmayacak biçimde düzenlenmelidir. Sağlık tesisleri, yeşil alan kullanımları ile desteklenmeli olanaklıysa çevrelenmelidir. Acil durum müdahalesi gerektiren doğal afet gibi durumlarda erişebilirliğin kolaylaştırılması için tesise hizmet veren taşıt yollarında sadece acil durumda kullanılabilecek “acil durum şeridi” ayrılmalıdır. Bu şeritler üzerinde otopark yasağı sıkı bir biçimde denetlenmelidir. En küçük yerleşme biriminde sağlık kurumunun konutlara uzaklığı 3 kilometreyi, yürüme süresi olarak da 30 dakikayı geçmemelidir [4].

3.7. Açık ve Yeşil Alanlar

Kentsel açık ve yeşil alanlar kent parkından çocuk oyun yerine, kent korusundan, kentsel tarım/hobi bahçesine, kent meydanından konut bölgesi yaya yoluna kadar geniş bir yelpazeyi içermektedir. Bu işlev alanları kent içinde nasıl dağılmalıdır? Nerelerde

konumlanmalıdır? sorularının yanıtı, kent imar planlarıyla eşgüdüm içinde yapılması gereken "Rekreasyon Planlaması"nda aranır.

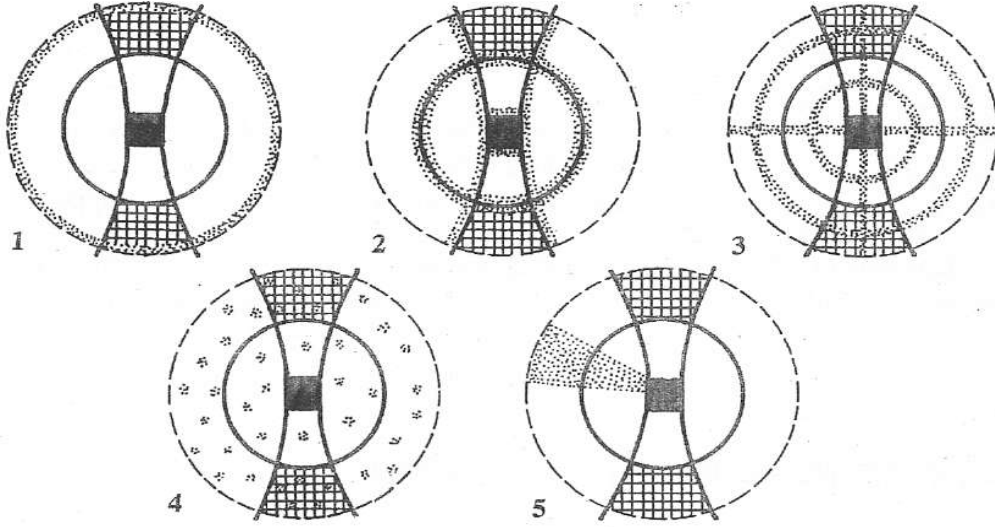
19. yüzyılda rekreasyon planlaması ağırlıklı olarak tekil park planlaması olarak kabul görmüştür. 1880'lerde Frederic Law Olmsted Boston'da beş büyük parkı akarsu vadisi gibi doğal, kamuya açık bir koridorla birbirine bağlayarak "park sistemi" planlamasının ilk örneğini vermiştir. 20. yüzyılda rekreatif amaçlı yapay koridorların (aileler, yaya yolları, vb.) da bağ elemanı olarak değerlendirildiği "açık alan planlaması" yaygınlaşmıştır. Son yıllarda ise açık alan planlaması, yalnızca rekreasyonel kullanımlarla değil "ekolojik" açıdan önemli doğal sistemlerin korunmasıyla da ilgilenen bir içerik kazanmıştır (ekoloji duyarlı açık alan planlaması). Günümüzde genelde "Yeşilyol" olarak adlandırılan bu hareketin 21. yüzyıla hakim olması beklenmektedir [65]. Bu yaklaşım çerçevesinde peyzaj değerlendirme ve yörenin peyzaj özellikleri rekreasyonel kullanım potansiyellerini belirlemede öne çıkmıştır [65], rekreasyonel işleve normal yaklaşım (birim alan büyüklüğü) önemini kısmen de olsa yitirmiştir (yine de normlar yaşanabilir kentlerde hizmetin "olmazsa olmaz" alt sınırını belirlemesi açısından vazgeçilmezliğini korumaktadır) [65].

3.7.1 Açık Yeşil Alanların Konumlanmaları

Rekreasyon planlamasında, kentte bir sistem içinde ele alınmayan yeşil alanların yapı grupları arasında parçalı, dağınık ve düşük nitelikli açık alanlar olarak kentliye etkin hizmet veremediği görülerek açık ve yeşil alanların birlikte planlanması yaklaşımı benimsenmiştir. Keeble [66] 1980'lere dek açık alan planlamasında izlenecek politikaları beş temel yaklaşımda toplamaktadır. Bunlar:

1. Yeşil donatının kent çevresinde yoğunlaşması, kenti kuşak gibi sarması,
2. Yeşil donatının ana ulaşım aksları ve ana işlevsel bölgelerin çevresinde yoğunlaşması, böylece görsel ve gürültü kirliliği açısından konut alanları ile diğer işlevsel alanlar arasında tampon görevini de üstlenmesi,
3. Yeşilin kentin yaya ulaşım sistemi ile bütünleşmesi, yayaya yönelik tüm etkinliklerin/ donatıların bu alanlarda yoğunlaşması,
4. Yeşilin kent içinde üniform olarak dağılması, koridorlarla birbirine bağlanması,

5. Kent eteklerinde geniş alan kaplayan yeşilin kent merkezine doğru daralan kama biçimine girmesidir (kentnin büyüklüğüne bağlı olarak bir ya da daha çok sayıda kamalar/yeşil bölgeler olabilir) (Şekil 3.21.).



Şekil 3.21. Açık alan planlamasında yeşil alan konumlanmaları [66].

Bir kentin doğal koşulları, formu ve gelişme modeli, yapılaşma yoğunluğu, kentin nüfusu ve bileşenleri (yaş, cinsiyet, vb.), nüfusun büyüme hızı, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik yapısı gibi etmenler o kentin yeşil alan konumlanma politikasını etkileyecektir. Örneğin, birinci yaklaşım (Şekil 3.21.) yavaş büyüyen ve kompakt yapılaşan küçük ve orta boy kentler (merkez-çevre bağlantısı yaya erişme mesafesi içinde kurulabiliyorsa) için uygunken, büyük ve hızlı büyüyen, genç nüfusu fazla kentlerde ancak 2-4 seçenekleri uygun olabilir. Bir kentte, özelliklerine göre, birden fazla yaklaşımın izlenmesi de olasıdır.

1980'li yıllar sonrası, çevresel sürdürülebilirliği hedefleyen ve insanı doğal çevreyle bir bütün olarak ele alan kırsal peyzaj planlama yaklaşımları (Yeşil Ağ, Yeşilyol, Yeşil Yapısal plan, Ekolojik İskelet, vb.) önemli ölçüde değişime uğramış çevreyi kent ve kent çevresini de planlama alanına dâhil etmiştir [67]. Böylece, özellikle su kenarı yaşam ortamlarının yerleşmelerle kesintiye uğramasından doğan ekolojik sakıncanın giderilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca, hem araştırmalar biyolojik çeşitliliğin kent içinde sürdürülmesinde kentsel yeşil alanların önemli bir potansiyele sahip olduğunu ortaya koymuş, hem de doğal çevre kalitesinin kentlinin yaşam kalitesi üzerinde olumlu etkisinin bilincine varılmaya başlanmıştır. Bu nedenle, "ekoloji duyarlı açık alan planlaması"nda kent ölçeğinden konut grubu ölçeğine dek uzanan, Tablo 3.7.'de görülen hiyerarşik sınıflama içinde yer alan, kent

içi yeşil alanların doğal ve yapay yeşil ya da yeşil eleman içeren koridorlarla birbirine bağlanarak, yeşil alanların bütüncül bir yapısal plan içinde bir arada tutulması fikri gelişmiştir [4].

Tablo 3.7. Kente Yönelik Açık Yeşil Alanlar ve Normları

	Ölçek (nüfus)	Donatı	Hizmet alanı yarıçapı	Birim alan
Kent dışı	Bölge	Orman ve koruluk alan. Bölge parkı Milli park	8–20 km.	3–6 m ² /kişi 25–60 m ² /kullanıcı ~ 400 ha.
Kent içi	Metropol	Metropoliten alan parkı	Tüm metropoliten alan	~ 60 ha.
	Kent	Kent parkı	Tüm kent	4 m ² /kişi
		Kent ormanı/ korusu	Tüm kent	Min. 40 ha.
		Kentsel bölge parkı (birkaç semte hiz. verir)	~ 3–5 km.	
		Temalı parklar		
	(min. 50 bin kişiden başlar, kent büyüdükçe genişler)	Hayvanat bahçesi (hayvan ya da insan öncelikli olabilir)	Tüm kent	4 m ² /kişi (min. 40 ha.)
	(min. 100 bin kişiden başlar)	. Botanik bahçesi	Tüm kent	4 m ² /kişi (min. 20 ha.)
	Semt (45–50 bin nüfus)	Tarihi bahçeler	Tüm kent	Belirli bir ölçüt yok
		Açık hava müzesi	Tüm kent	Belirli bir ölçüt yok
		Eğlence parkı	Tüm kent	Belirli bir ölçüt yok
		Semt parkı	1.5–2.5 km.	1.5 m ² /kişi (min. 20 ha.)
	Mahalle (10–15 bin nüfus)	Oyun parkı (spor, macera oyun alanı)	1.0–1.5 km.	7–10 m ² /kişi
		Tarım ve hobi bahçeleri		Belirli bir ölçüt yok
		Mahalle parkı (üç-beş komşuluk birimine hizmet verebilir)	0.8–1.0 km.	1–4 m ² /kişi (yarısı spor alanı)
	Komşuluk Birimi	Komşuluk birim parkı	250–500 m.	~1.5 m ² /kişi (min. 5000 m ²)
	Konut Grubu	Dinlenme alanı	Mak. 100 m.	50–100 m ²
		Çocuk oyun alanı	Mak. 300 m.	0.75 m ² /kişi (mak. 2500 m ² , min. 500 m ²)
		Çocuk oyun yeri	Mak. 100 m.	0.2–0.5 m ² /kişi 50–100 m ²
	Yaya Mekanları (yaya yolları, geniş kal- dırımlar, meydanlar, vb.)	Uygun planlandıkları ve tasarlandıkları takdirde, özellikle kent merkezi ve konut alanlarında dinlenmeye, yemekten sokak eğlencesine, oyundan spora bir çok toplumsal etkinliğe olanak taniyan rekreasyon alanlarıdır.		

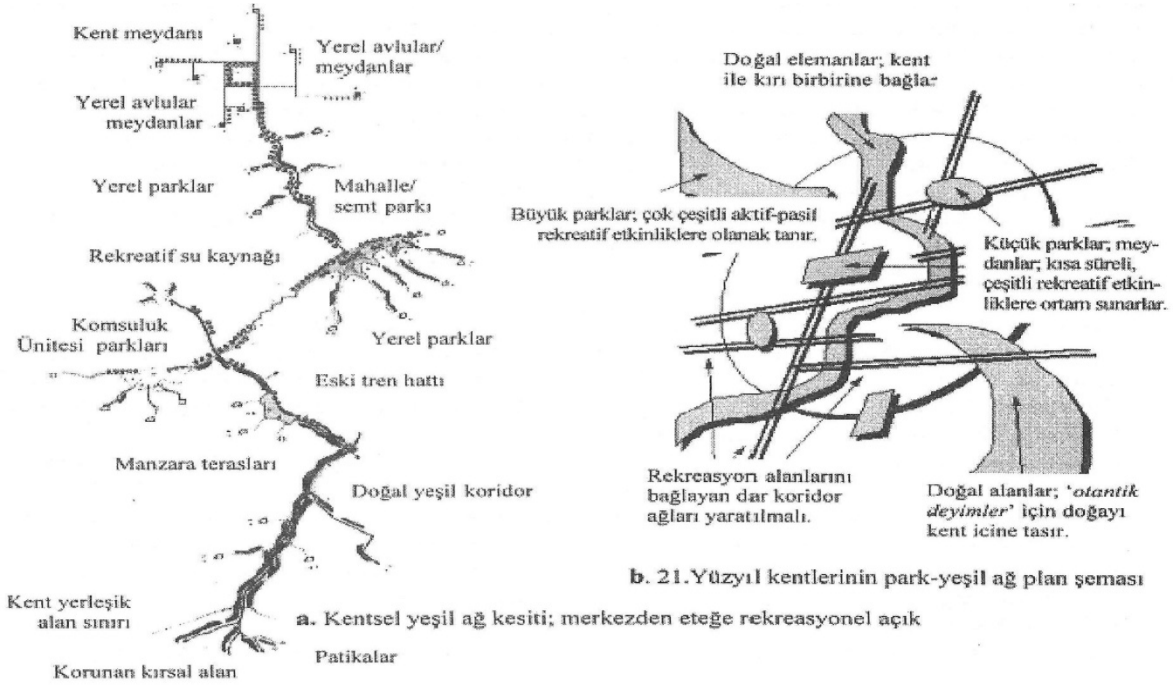
Lörzing [68] kentsel yeşil ağ planlamasının üç morfolojik elemanı olduğundan söz eder:

- **Noktalar;** birbirinden yalıtılmış elemanlardır. Birbiriyle ve kent dışı açık alanlarla gerçek anlamda bir fiziksel bağı olmayan kent içine serpiştirilmiş irili ufaklı parklar bu kapsamda değerlendirilir. Genelde bu yalıtılmış durum günlük rekreatif kullanımı engellemezse de bazı "yol-bağımlı" rekreasyon için uygun değildirler.

- **Hatlar;** doğrusal elemanlardır (vadiler, su yüzeyle, yeşil eleman içeren caddeler, yaya ve bisiklet yolları, vb.). Tek ya da ağ biçiminde olabilirler. "Tek hatta örnek olarak kent içinden geçen akarsu ve çevresindeki yeşil alan (biyolojik koridor) verilebilir. Ağ, yeni bir kentsel çevre yaratmaya yönelik, kent planlama ve tasarımı sonucu oluşturulan, birbirini kesen yeşil hatlardır. En iyi örnekleri Chandigarh ve Milton Keynes kentlerinde görülür.

- **Bölgeler;** alansal elemanlardır. Eski (kent içinde kalmış) ve yeni (kent eteğindeki) yeşil kuşaklar, kentin iç kısımlarına kama biçiminde uzanan, çeşitli nedenlerle iskâna açılması uygun olmayan vadiler, drenaj kanalları, tarımsal kullanımını sürdürmek zorunda olan alanlardır.

Geleneksel rekreasyon planlamasında doğal-otantik çevreleri de içeren rekreasyon potansiyeli olan alanlar (noktalar ve bölgeler) birbirinden bağımsız, statik bir kullanım özelliğine sahipken, "kentsel yeşil ağ" kapsamında hatlarla birbirine bağlanarak (Şekil 3.22.) dinamik bir rekreatif kullanıma kavuşmaktadırlar. Böylece, hem rekreasyonel çeşitlilik, kullanıcı tatmini ve kullanım potansiyeli artmakta hem de kentin ekolojik sürdürülebilirliğinin sağlanması için ortam hazırlanmaktadır.



Şekil 3.22. Kentsel yeşil ağ ve bileşenleri [68,69].

3.7.2. Çocuk Oyun Mekânı Planlama İlkeleri

Fiziksel çevre ne kadar güvenli ise çocuğun ev dışında oynama yaşı da o kadar erkendir. Güvensiz ortamlarda, özellikle okul öncesi çağ çocuğu eve kapanmaktadır. Bu olgunun çocuğun gelişmesindeki olumsuz etkileri dikkate alınırsa oyun mekânlarının yer seçimi tasarımı kadar önemlidir. Çocuk oyun mekânları yer seçimi ilkeleri şöyle özetlenebilir [4]:

- Çocuk oyun mekânları trafik yollarından uzakta olmalı ve konut ile oyun mekânı arasında yoğun trafik yolu gibi bir güçlü engel bulunmamalıdır.
- Çocuk, oyun mekânlarına güvenlik içinde, mümkünse yaya yollarından erişebilmeli ve oyun mekânları yaya yolundan ya da araç trafiği yoğunluğu düşük yollardan giriş almalıdır.
- Okul öncesi çağ çocuğun oyun mekânı göz önünde olmalıdır. Komsuluk ünitesinin eteklerinde, erişilemeyen arka cephelerde, تنها köşelerde bulunmamalıdır.
- Her tür oyun mekânı iyi güneşlenir konumda olmalı, istenmeyen rüzgâr etkilerine karşı korunaklı olmalıdır.

- Oyun mekânı büyüklüğü hem hizmet vereceği yaş grubunun gelişme özelliklerine uygun eylem çeşitliliğine elvermeli, hem de potansiyel kullanıcı sayısı dikkate alınarak (çocuk başına düşen net eylem alanı) belirlenmelidir.

- Oyun mekânları yetişkinlerce görsel ve işitsel açıdan denetlenebilecek konumda ve boyutlarda bulunmalıdır. Güvenlik nedeniyle, oyun mekânının boyutları bir yetişkinin görsel yeteneklerini aşmamalıdır. İnsan kendisinden en fazla 20–25 m uzakta olan bir kişinin yüz ifadelerini seçebilmektedir [70]. Bu nedenle, hizmet vereceği yaş grubuna bağlı olarak, oyun mekânı derinliği, tek taraflı denetleniyorsa 25 m'den, çift taraflı denetleniyorsa 50 m' den büyük olmamalıdır.

- Oyun mekânlarının dağılımları toplumsal tercihlere ve oyun mekânının işlevine (türüne) uygun olmalıdır. Uzaklık ölçütünün yerleşmenin topografik ve iklimsel koşullarına uyarlanması yarar vardır. Örneğin, yetişkin bir yaya hızı %5'den az eğimli arazide dakikada ortalama 67 m iken %10 eğimde 62 m' dir. Arazi eğimi arttıkça yaya hızında daha büyük bir düşüş görülür.

- Konut bölgesindeki yapılaşma yoğunluğu ve yapı tipi oyun alanı büyüklük ölçütünü etkileyen bir etmendir. Yoğun konut alanlarında, kişi başına düşen oyun mekânı büyüklüğü az yoğun yapılaşmış yörelerden daha yüksek olmalıdır. Örneğin, Almanya'da "Yapı Çevresi Yönetmeliği"ne göre 150–250 kişi/ha. yoğunlukta, 3–6 yaş grubu için 0.5 m²/kişi oyun bahçesi alanı önerilirken, daha düşük yoğunluklarda birim alan 0.25 m²/kişi'ye düşmektedir. Yoğunluğa göre benzer farklılaşma Amerika, Kanada, İngiltere gibi ülkelerde de görülmektedir.

- Çeşitli yaş gruplarının oyun mekânları konut alanları açık alan sisteminin (bahçeler, avlular, yaya yolları ve meydancıkları, parklar, vb.) bir parçası olarak ele alınmalıdır. Yollar çocuk için güvenli olmalıdır. Yapılan araştırmalar güvenli yollarda oyun çeşidinin ve sokaktaki çocuk sayısının arttığını, çocukların daha uzun süre dışarıda kaldığını, sözel iletişimin önemli oranda geliştiğini ortaya koymaktadır [71]. Açık alanların çok işlevli planlanma ve tasarlanması durumunda hem açık alanların sosyal kullanım değerleri artacak hem arazi kullanımında ekonomi sağlanacak hem de konut alanlarında yaşam kalitesi olumlu etkilenecektir.

- Genelde, üst ve üst-orta gelir grubu çocukları oyun mekânı gereksinimini özel spor kulüplerine, okul sonrası sınıflara, vb. yerlere giderek karşılayabilmektedirler. Orta ve alt gelir grubu bu tür olanaklardan yoksunlar. Bu nedenle hiçbir şekilde bu toplum kesimine

yönelik donatılardan ödün verilmemeli, yaşam çevresinin oyun değerini arttıracak her tür kaynak değerlendirilmelidir. Yeşil alanı son derece kısıtlı ülkemiz kentlerinde, özellikle mevcut kent dokusunda "sokak"tan sağlıklı olarak yeterince yararlanılmadığı, ama yararlanabilecek çok önemli bir potansiyel kaynak olduğu unutulmamalıdır. Yeni gelişme alanlarında ulaşım ağının oluşturulmasında ve niteliklerinin belirlenmesinde sokağın oyun işlevi de dikkate alınmalıdır [4].

Şunu unutmamak gerekir; oyun mekânları planlamasında potansiyel kullanıcı sayısı önemli bir girdidir. Bu sayı hizmet verilecek nüfus büyüklüğü kadar nüfusun yaş grupları, hane başına düşen ortalama çocuk sayısı, annenin çalışma durumu, çocuğun gündüz evde ya da yuvada bakılması (sosyal hizmetlerin gelişme düzeyi), vb. etmenlere bağlıdır. Toplumsal yapı ve tercihler toplum kesimleri arasında fark edebileceği gibi zaman içinde de değişebilirler. Bu nedenle, planlama sürecinde hizmet götürülecek toplumun iyi tanınması, zaman içinde toplumda ortaya çıkacak değişimin gözlenmesi, gerekiyorsa hizmetin gelişmelere uyarlanması beklenir [4].

Özet olarak, çocukların gelişme sürecinde "ev dışında oyun" özel bir yer tutmaktadır. Ancak, oyun eylemi yalnızca oyun alanında yer almamakta, yollar, bahçeler, avlular, meydanlar gibi diğer kentsel boşlukları da kapsamaktadır. Bu nedenle, tasarımcıların (mimar ve peyzaj mimarı), konut alanları tasarım sürecinde, oyun işlevinin yalnızca oyun alanı ve çocuk bahçesi ile sınırlı olmadığını, tüm kentsel açık alanları kapsadığını unutmamaları gerekir. Oyun alanları çocuklar için planlanıp tasarlanırsa da konut alanının işlevsel ve görsel uzantısıdır. Tüm kentsel boşlukların oyun değerini artıracak bir yaklaşımla bütüncül bir sistem içinde ele alınması, doğal peyzaj elemanlarının çokça kullanılması ve oyun çeşitliliğine ortam hazırlanması kenti çocuklar için daha yaşanılır kılacaktır. Bu çalışmalarda "Çocuk İçin, Çocukla Birlikte Tasarım" olarak sloganlaştırılabilir katılımcı bir yaklaşımının benimsenmesinde ayrıca yarar vardır [4].

Oyun mekânı büyüklüğü işlevine, hizmet vereceği yaş grubu özelliklerine, toplumun uzaklık tercihlerine, nüfusun bileşenlerine (yaş ve cinsiyet dağılımı), toplumun refah düzeyine ve söz konusu yerleşim alanının yapılaşma yoğunluğuna göre değişmektedir. Bu nedenle alan büyüklüklerine ilişkin ölçütler ülkeler, kentler (Tablo 3.8.) hatta kent alt birimleri arasında farklılık gösterir. Büyüklük ölçütünün zaman boyutunda da değişken olduğu unutulmamalıdır. Yine de bir komşuluk biriminde olması gerekli oyun mekânları ve büyüklükleri şöyle genellenebilir [72]:

- 1–5 yaş grubu çocuklar için yaklaşık 50 m² büyüklüğünde, konut grupları arasına dağılmış biçimde çok sayıda oyun yeri ve oyun alanı düzenlenir.
- 6–10 yaş grubu için yaklaşık 450 m² büyüklüğünde serbest oyun alanı ve sessiz-sakin oyunlar için bir-iki adet, yaklaşık 100 m²lik alan ayrılır.
- 8–15 yaş grubu çocukların top oyunları oynayabileceği alan (spor alanları hariç) yaklaşık 400 m² olabilir.
- Tüm yaş gruplarına hizmet edecek bir çocuk bahçesi düzenlenmelidir. Ayrıca, birden çok komşuluk birimine (mahalle) hizmet edebilecek bir macera oyun alanının bulunması tercih edilir. Optimum macera oyun alanı büyüklüğü 0.60 ha. olarak verilmekte ise de uygulamada 0.15 ha.' dan 2.00 ha.' a kadar değişen büyüklüklere rastlanmaktadır [73,74].

Tablo 3.8. Çocuk oyun mekânı ölçütleri [32], [42].

Ülke-kent	Ölçüt (m ² /kişi)	Kent	Ölçüt (m ² /kişi)
ABD	6–7	Berlin	10.7
Almanya	0.5–2.5	Bonn	2.4
Fransa	5	Hannover	6.5
İngiltere	6–8	Münih	11.6
Portekiz	4	Amsterdam	2.5
Türkiye	2.5	Ankara	1.2

3.7.3. Spor Alanı Tasarım İlkeleri

Spor alanı tasarımıındaki temel ilkeler, genelde, diğer rekreasyon alanlarının (parklar, çocuk oyun mekanları, vb.) düzenleme ilkelerinden farklı değildir. Amaca uygun olanakların sağlanması ve tasarlanması, ekonomiklik (yapım ve işletmede maliyet-sosyal yarar dengesinin sağlanmış olması), tasarımda estetik değer, doğal ve fiziksel çevre koşulları ile uyum genel tasarım ilkeleri arasında sayılabilir [4].

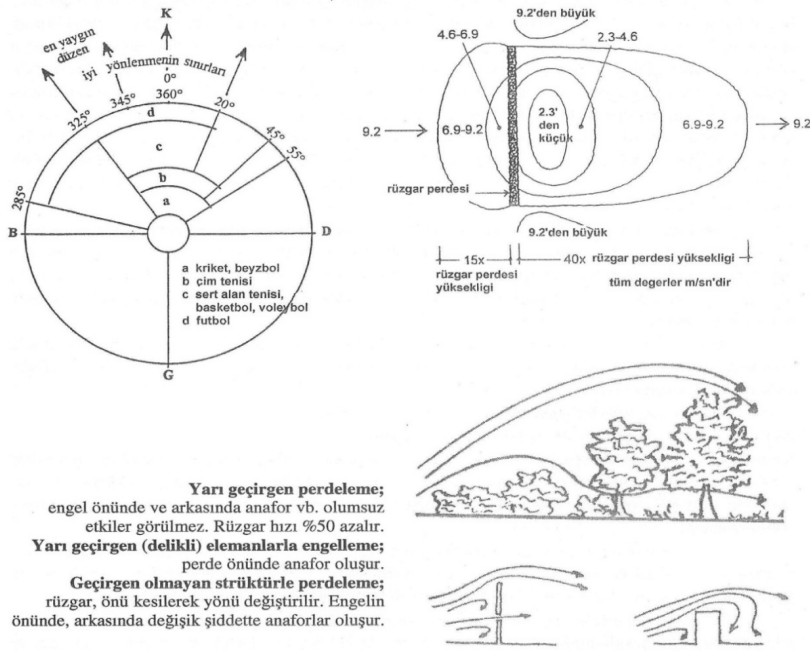
- Spor sahalarının gün boyu etkin kullanılabilmesi için yönlendirme önemlidir. En uygun yön spor türüne göre küçük farklılıklar göstermekle birlikte, genelde sahaların kuzey-güney yönünde yönlendirilmesi gerektiği söylenebilir (Şekil 3.23.) [75]. Ayrıca, sahalar

hakim rüzgar yönüne açık olmamalı, gerekirse rüzgar perdelenmelidir. Seyir yerlerinin doğuya yönlendirilmesi tercih edilir.

- Rüzgar perdelenmesi duvar, kot farkı, bitkilendirme ile yapılabilir. Perdelemeyle rüzgar hızı, engel arkasında, engel yüksekliğinin (H) 40 katı bir mesafede aşamalı olarak %75'ten %25'e varan oranda azaltılabilir (Şekil 3.23.) [76]. Bitki perdesi, bitki yarı geçirgen olduğundan engel önünde anaför oluşturmaması ve yeşil değeri açısından daha yararlı olmakla birlikte, perde genişliği (15–45 m) nedeniyle diğer perdeleme araçlarından daha çok alan talep eder. Bitkiyle yapılacak perdelemede, perdenin rüzgar yönünde, yüksekliği gittikçe artan biçimde sıralanmış değişik boyda, her dem yeşil çalı ve ağaçlardan oluşması gerekir.

- Bir spor alanındaki sahaların görsel ve işitsel açıdan birbirini etkilemeyecek biçimde yalıtılması/ perdelenmesi, sahaların aynı anda kullanımı durumunda, oyuncuların rahatsız olmaması bakımından önemlidir. Eğimli arazilerde, yönlendirme elveriyorsa, sahalar farklı kotlara oturtularak eğimden sahaların perdelenmesi yönünde, yararlanılabilir. Aksi halde yapay kotlar ve doğal peyzaj elemanlarıyla (bitki) perdeleme yapılmalıdır.

- Bir spor alanında, bir saha, birden fazla spor türüne hizmet edecek gibi tasarlanabilirse de bu durum kullanıcıya ciddi sınırlamalar getirir. Mini boyutlarda da olsa her spor türü için bağımsız sahaların düzenlenmesi, özellikle komşuluk birimi ölçeğinde tercih edilir. Spor türüne olan talep yoğunluğuna bağlı olarak mahalle veya semt ölçeğinde, yarışmaya uygun, seyir olanaklı, yeterince otoparkı olan standart sahalar düzenlenmelidir (Tablo 3.9.).



Şekil 3.23. Sahalar için uygun yönelme ve rüzgar perdeleme [76].

Tablo 3.9. Spor türüne göre donatı boyutları [4].

Spor türü	Standart boyut (m)	Minimum boyut (m)
Futbol	45 x 82 , 55 x 90 (genç)	Oransal olarak küçülür
Hentbol	20 x 40, 22 x 44	18 x 38
Basketbol	18.00 x 30.00 (serbest alan dahil)	12.00 x 26.00 (serbest alan dahil)
Voleybol	13 x 22 (serbest alan dahil)	9 x 18 (serbest alansız)
Tenis	18 x 36 (serbest alan dahil)	10.97 x 23.77 (serbest alansız)
Yüzme		
Yetişkin	21.00 x 50.00 (derinlik 2.10–2.60 m)	Serbest (20 x 25 olabilir)
Çocuk	Yok (derinlik mak. 1.2m)	Serbest
Bisiklet	Doğada ve/veya yapılanmış çevrede 1.5-3 km' lik lup	
Koşu - yürüyüş	Kentsel açık alanda ve spor alanında/merkezinde 1–2 km' lik luplar (engelliler için 0.5–1 km. yeterli)	

• Konut alanında, spor sahalarını ikili-üçlü küçük gruplar halinde hatta tek tek dağıtmak, kullanıcının erişebilirliği açısından uygun bulunabilir. Öte yandan, çeşitliliğin sunulabilmesi, işletmecilik (temizlik, bakım-onarımının düzenli yapılması, vb) ve soyunma-duş-wc, seyir olanakları, büfe gibi gerekli servis donatılarının ekonomik olarak

sağlanabilmesi için sahaların bir arada tasarlanmasında yarar vardır. Ne var ki, saha sayısı arttıkça rüzgar denetimi, görsel sınırlama ve sahaların ses mahremiyetinin sağlanması geniş alanlar talep ederler ki bu da spor alanındaki net arazi kullanım oranını düşürür, hizmetin karşılanmasında "negatif ekonomi" doğurur. Diğer bir deyişle, hizmetten beklenen sosyal yarar genel maliyetten küçük olur [77]. Bu nedenle, kullanım yoğunluklarına uygun tür ve sayıda spor sahasının kent alt birimlerinde kümelenmiş biçimde dağıtılmasında yarar vardır.

- Koşu, yürüme, bisiklet, vb. sporlar için spor alanı içindeki servis yolları ve/veya komşuluk birimi/mahalle ölçeğindeki ulaşım aksları ve parklar kullanılabilir. Yaya ve/veya paylaşımlı yaya yolları bu tür sporlar için güvenli ortamlar oluştururlar. Kentsel açık ve yeşil alanların "ağ yaklaşımı" ile bütünleşik biçimde düzenlenmesi açık alanların spor amaçlı kullanım değerini artıracaktır.

- Açık yüzme havuzu, spor alanı içinde rüzgarsız ve güneşli bir konumda bulunmalı, çocuklar ve yetişkinler için ayrı bölümler oluşturulmalıdır. Kapalı havuzlar mahalle ölçeğinde, spor merkezi kapsamında ele alınabilir.

- Sporun yan işlevlerinden biri spor sonrası sosyalleşmeye olanak tanımasıdır. Spor alanında dinlenme, yeme-içme, buluşma işlevlerini de barındıran, açık ve kapalı birimleri içeren bir tesisinin bulunması kullanıcı hoşnutluğunu ve kullanım potansiyelini artıracaktır. Bu tesislerin çevredeki binalarla uyumlu olmaları ve yöredeki mekan duygusuna katkıda bulunulması beklenir. Ayrıca, tesislerin güvenli ve tüm toplumsal kesimlere çekici gelecek biçimde tasarlanmasına özen gösterilmelidir.

- Zaman içinde toplumda spor türlerine olan eğilimlerin değişmesi beklenen bir olgudur. Bu nedenle, spor alanları ve merkezleri esnek tasarlanmalı, toplumsal eğilimler periyodik olarak değerlendirilerek, gerekirse spor alanı düzenlemesi (saha türleri, vb.) değiştirilebilmelidir.

- Önemli olaylar için çok büyük spor tesisleri tasarlanırken tesislerin daha sonraki kullanımı göz önünde bulundurulmalıdır (örneğin, sporcuların konaklama yerlerinin daha sonra konut olarak kullanılması gibi).

Kısaca, spor eylemi alansal ve hatsal (yürüme, vb.) etkinlikleri içermektedir. Bu nedenle tüm kentsel açık ve yeşil alanların birlikte ele alınarak planlanması ve tasarlanması "kentsel çevrenin spor değeri" açısından bir sinerji yaratacağı söylenebilir.

3.7.4. Parkların Planlama ve Tasarım İlkeleri

- Kent yeşil ağının en önemli elemanı olan parkların yer seçiminin sağlıklı olabilmesi üç aşamalı bir çalışmayı gerektirir. Öncelikle kent alanının rekreatif kullanım potansiyelleri saptanmalıdır; doğal yapı (iklim, topografya, zemin jeolojisi, hidroloji, toprak, bitki örtüsü, vb.), görsel değerler (manzara, bakı, vb.), arkeolojik ve kültürel kaynaklar, ekolojik hassasiyet, mevcut kent dokusu karakteri (niteliği, arazi kullanımı, yoğunluğu, vb.) incelenmelidir, ikinci adımda, rekreatif potansiyeli olan alanlar potansiyel gücüne göre sınıflanmalı, üçüncü adımda ise yüksek rekreatif potansiyelli alanlardan başlayarak çeşitli park türlerine tahsis yapılmalıdır. Tahsiste; diğer kentsel arazi kullanım biçimlerinin (konut, sanayi, hizmet, ticaret, vb.) dağılımı, toplumsal tercihler, tahsis yapılacak park türünün özellikleri (işlevi, büyüklük ve uzaklık ölçütleri, kaynak çeşitliliği, vb.) ve kent alanının rekreatif potansiyel derecesi birlikte değerlendirilmelidir. Örneğin, rekreatif potansiyeli en yüksek alanların, kent işlev alanlarına göre konumu, büyüklüğü, vb. dikkate alınarak, öncelikle tüm kentliye hizmet verebilecek rekreatif kullanımlara tahsis edilmesi beklenir.

- Parklar birbirine yeşil ve/veya yeşil eleman içeren açık alanlarla bağlanmalıdır. Günümüze kadar olageldiği biçimi ile, dağınık ve birbirinden kopuk yeşil alan parçaları, büyüklük ve kullanıcıya uzaklık açısından donatı standartlarına uygun dahi olsalar, kendilerinden beklenene çok yönlü yarar sağlamakta yetersiz olmaktadır. Standartlar doğru ve iyi planlama fikirleri ile bütünleşirse (örneğin birbiri ile ilişkili yeşil ağ yaratılması gibi), ancak o zaman, yeşil donatı kendinden beklenen yararları etkin biçimde karşılayabilir. Bu nedenle, kent planlamasının, arazi kullanım planı (imar planı) yanında onunla bütünleşik biçimde ayrı bir yeşil ve açık alan sistem planını içermesinde yarar vardır.

- Mahalle ve komşuluk ünite parkları insanın günlük yaşamında kendiliğinden ziyaretleri teşvik edecek biçimde konumlanmalıdır.

- Konut alanlarında, yürüme mesafesinde içinde mutlaka bir park (komşuluk ünite parkı) bulunmalıdır. Görünen ve kolay erişilebilen bir yerde, mümkünse merkezi bir konumda ve ticaret merkezinin bir parçası olarak düzenlenebilir. Böylece hem değişik işlevlerin birbirini desteklemesini sağlanır, hem hizmet alanı içinde yaşayanların yararlanması teşvik edilir, hem de yörede yaşayanlarca daha kolay sahiplenilir ve yöre halkı arasında bir sosyal bağ ögesi olabilir.

- Parkların mevcut ve öneri kamu yapılarını güçlendirecek biçimde konumlanması toplumun odak noktası ve etkinlik merkezi haline gelmesine yol açabilir

İlk parklar yalnızca doğanın sessizliğinden ve güzelliğinden zevk alma, gezinti ve sosyalleşme alanlarıydı. 1800'lerin ikinci yarısından sonra oyun, spor ve kültürel işlevler 'park' kapsamında ele alınır olmuş [78], giderek parkların ayrılmaz parçası haline gelmişlerdir. Bu işlev çeşitliliği nedeniyle parklar daha önce gördüğümüz iki yeşil alan türünden ayrılırlar; tasarımları çok daha karmaşıktır.

İnsanlar neden parka gerek duyarlar? Bu sorunun yanıtı park tasarımını yönlendirecek bir "ihtiyaç programı" niteliğindedir. İngiltere'de, Ulusal Park Komisyonu'nca, parkların yeniden yapılandırılması politikası kapsamında, ülke çapında yapılan araştırmada parkların kullanım amaçları şöyle belirlenmiştir [79]:

- Doğal çevreden zevk almak; manzara, ağaçlar, çiçekler ve yaban yaşamını seyretme, doğayı inceleme, taze hava, vb.

- Sosyal etkinliklerde bulunmak; çocukları çocuk bahçesine götürmek, arkadaşlarla/aileyle yeşil ve sakin bir ortamda bir arada olma, piknik yapma, buluşma, vb.

- Her şeyden uzaklaşmak; kendi başına kalmak/rahatlamak, kentsel yaşamdan/kentin kirliliğinden kaçmak.

- Yürüme etkinlikleri; köpeğini gezdirmeye, sağlıklı yaşam için yürüme, örgütlü/örgütsüz grup yürüme (sosyal yürüme), parktan transit geçme (yolu kısaltmak için park içinden yürüme).

- Pasif ve informal zevkler; çevrede olan biteni izleme, kitap/gazete okuma, güneşlenme, uçurtma uçurma, bir şeyler yeme-içme, vb.

- Spor dahil aktif zevkler; saha sporları, bisiklet, paten, kayak, vb.

- Etkinliklere katılma; parkta yer alan gösteri, dinleti, kermes, dans gibi örgütlü/örgütsüz etkinliklere katılmak/izlemek/dinlemek.

Parkın konumuna, işlevine, büyüklüğüne ve kullanıcı özelliklerine göre bu amaçların önceliği değişse de yukarıda sıralananlar her ülke ve kültür için geçerli amaçlardır. Diğer yeşil işlevlerde olduğu gibi parkların da kentliye etkin hizmet verebilmesi ancak amacına uygun tasarlanmasına bağlıdır.

3.8. Sanayi Alanları

3.8.1. Kent Planlamada Sanayi Alanlarının Tasarım Teknikleri ve Standartlar

Sanayi alanlarının tasarım teknikleri, daha çok kent planlama sistemi içinde düşünülecektir. Bu bağlamda sanayi alanlarının kent büyüklüklerine ve nüfusa göre gereksinim duydukları alanlar (ülkeler arası farklar olmasına rağmen), çalışan nüfus başına düşen altyapı ve diğer alan standartları, planlamada kullanılan verilerdir [4].

Sanayi tesislerinde çalışacak işgücünün sanayi alanına oranı, "sanayi yoğunluğu" ölçütü olarak değerlendirilmektedir. Bu yoğunluk, yerleşmelerdeki sanayi alanı gereksinimlerinin tahmin edilmesi için yol gösterirse de sanayi türlerine göre farklılaşması doğaldır. Örneğin 1965'lerde Detroit'te (ABD) yapılan bir araştırmada ağır sanayi için birim hektara 100 işgücü, hafif sanayi için birim hektara 100 işgücünden daha az yoğunluğun önerildiği belirlenmiştir [80]. İngiltere'de ise 1970'li yıllara kadar birim hektarda 125 işgücü yoğunluğu esas alınmasına rağmen [81], 1990'lı yılların başında bu yoğunluk, hektarda 75 işgücüne kadar düşürülmüştür [61]. Kuşkusuz zaman içinde gelişen teknolojik gelişmeler, emek yoğun üretimden makine yoğun üretime geçilmesini, dolayısıyla daha az işgücüyle daha seri ve çok miktarda üretimi olanaklı kılacaktır. Böylece sanayi alanlarındaki arazi kullanım yapısına ilişkin standartların da değişmesi beklenmelidir.

Sanayi alanlarının yoğunluğu kadar, türü de kent planlama açısından önemlidir. Çevresel sorunlara neden olabilecek ağır yada büyük sanayilerin kent yakın çevrelerinde kurulması sakıncalıdır. Ağır sanayi kapsamında sayılan hammadde imalatı birimleri, petrol, maden işleme ve parlayıcı-patlayıcı üretim ve depolama gibi sanayi birimleri, mutlaka kentin dışında ancak olabildiğince ulaşım olanaklarına yakın yerlerde konumlandırılmalıdırlar. Yerleştikleri kent dışındaki doğal yapının (ekolojinin) ve toprak yapısının bozulmaması önemlidir. Özellikle hammaddeye dayalı olarak çalışan birimler, kullandıkları hammadde kaynaklarına yakın olmak istemekte ve/fakat kent yakınlarında pazara ulaştırabilecekleri depolama alanları yapmak istemektedirler [4].

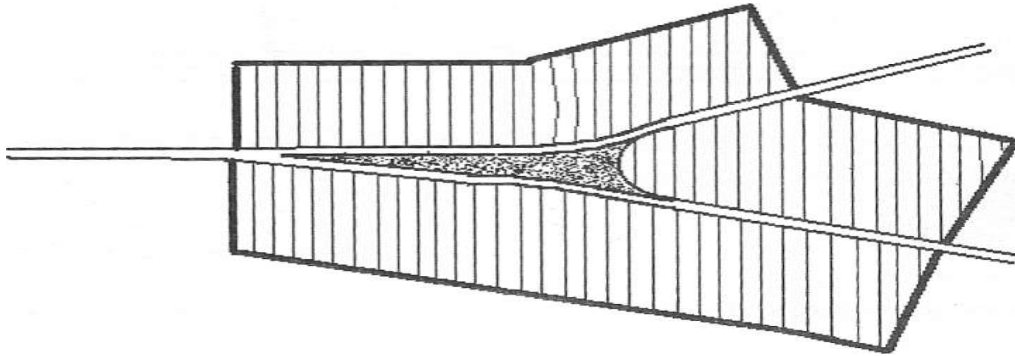
Deniz kenarında yer alan yerleşmelerde ise, denize bağlı olarak gelişen ağır sanayi birimleri (gemi yapım ve bakım sanayi gibi) kıyıya paralel değil, kıyıya dik olarak oluşturulan yapay limanlarda konumlandırılmak ve kıyı kullanımını olabildiğince boşaltan çözümleri içermelidir. İngiltere'de bu amaçla yapılan limanlar (dock) kıyı kullanımının en az zarar gördüğü tasarımlar şeklinde görülmektedir. Londra'daki Tobacco Dock [82] ve

Helsinki'deki Ruoholahti and West Harbour ile Katajanokka [83] bölgelerinde yapılan kentsel alan planlamaları ve tasarımları ise, bugün kent merkezinde kalan sanayi alanlarının rehabilite edilerek farklı kentsel alan kullanımlarına konu edilmesine yönelik örneklerdir.

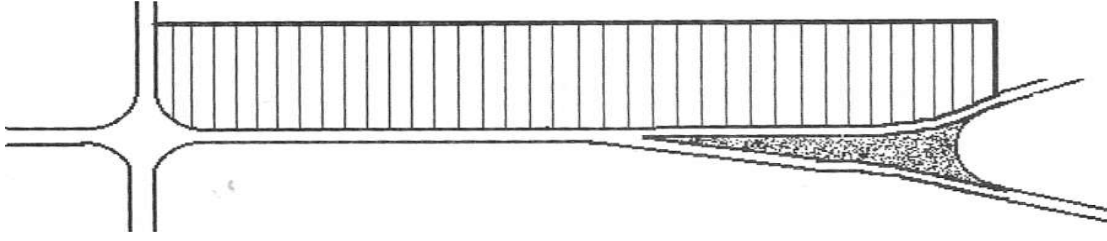
Kent içinde yer alabilecek sanayi türleri; giyim eşyaları, ev gereçleri, mobilya üretim birimleri, matbaalar vb. gibi çok fazla koku ve duman gibi olumsuz etkileri olmayan sanayilerdir. Ancak gürültü gibi olumsuz etkileri olabileceği için mutlaka koruyucu açık alanlarla çevrelenmeli ve mümkün olduğu kadar kentin dış çeperlerinde tasarlanmalıdır.

Sanayide çalışacak işgücünün işyeri-konut ilişkisi her zaman göz önünde bulundurulmalıdır. Gelişmiş ülkelerdeki büyük sanayi alanlarında, işçilerin yaşaması ve çağdaş gereksinimlerini karşılaması için iş yerlerine yakın konut alanları tasarlanmaktadır. Böylece işyeri-konut arasında geçen yolculuk zamanı kısaltılarak hem zaman, hem de işgücü veriminde artış sağlanabilmektedir. Fizik mekan planlamasında, sanayi alanları ile işçi konutları arasında mutlaka ayırıcı açık alanlar tasarlanmaktadır. Örneğin kent dışında yer alan bir çimento fabrikasının işçi konutları, rüzgâr- yağmur gibi iklimsel etkenler de göz önünde bulundurularak, mutlaka üretim alanından belirli bir uzaklıkta tasarlanmalı ve geniş yeşil bantlarla korunmalıdır.

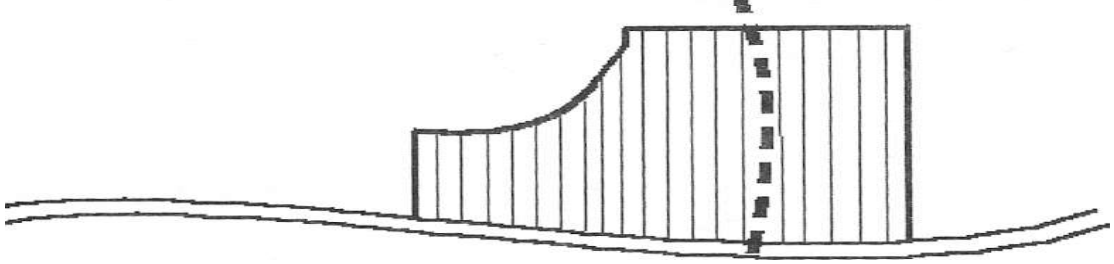
Sanayi alanlarının yer seçiminde en önemli belirleyicilerden olan kolay ulaşım olanakları, bazen sanayi alanlarının işleyişi açısından olumsuzluklar oluşturabilmektedir. Şekil 3.24., Şekil 3.25. , Şekil 3.26. ve Şekil 3.27.'de, kara ve demir yolları ulaşım kanallarının türlerine ve kesişme biçimlerine göre hatalı tasarlanan sanayi alanları görülmektedir.



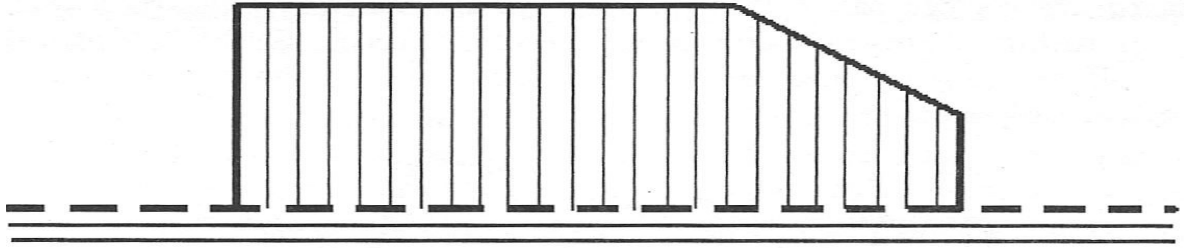
Şekil 3.24. Sanayi alanı ulaşım ilişkisi-1 -.Ulaşım kanalları tarafından iki yada daha fazla parçaya bölünen sanayi alanlarının tasarlanması hatalıdır [4].



Şekil 3.25. Sanayi alanı ulaşım ilişkisi-2:Yüklü taşıt kapasitesine sahip kavşaklara bitişik yerlerde sanayi alanlarının tasarlanması hatalıdır [4].



Şekil 3.26. Sanayi alanı ulaşım ilişkisi-3: Karayolu ve demiryolunun kesiştiği bölgelerde sanayi alanları tasarlamak hatalıdır [4].



Şekil 3.27. Sanayi alanı ulaşım ilişkisi-4: Karayolu ve demiryolu ilişkisinin uygun olmadığı bölgelerde sanayi alanları tasarlamak hatalıdır [4].

Bunların yanında, hava alanlarının gürültü ve sarsıntılarının hissedilebileceği yakın bölgeler ve uçuş etki alanları, yeniden ele alınacak ulaşım tesisleri için büyük ölçüde yarma-dolgu ve sanat yapısı gibi düzenleme gerektiren alanlar, sanayi yerleşmesi için uygun olmayan yerlerdir [4].

Özellikle küçük ölçekli sanayi alanlarına (KOBİ'ler ve diğer küçük sanayi işletmeleri) ilişkin yer seçimlerinde fiziksel mekanda yan yana yaşayabilecek ya da yaşayamayacak olan sanayi türlerinin belirlenmesi, büyük önem taşır. Örneğin [4];

1. Küçük ölçekli sanayinin yan yana yaşayamayacağı sanayiler: Kimya, elektrik ve elektronik sanayi birimleri, küçük ölçekli sanayi ile birlikte aynı fizik mekan içinde bulunmayı tercih etmemektedirler. Çünkü küçük ölçekli sanayi birimleri genellikle

emek yoğun bir üretimi gerçekleştirirken, kimya, elektrik-elektronik sanayi birimleri teknoloji yoğun üretim yapmakta ve teknoloji-bilgi olanaklarının yakınında olmak istemektedirler.

2. Sanayide tekel olmuş üretim türleri ile birlikte yaşayabilecek küçük ölçekli sanayiler: Özellikle otomotiv sanayisine bağlı olarak gelişen küçük ölçekli sanayi birimleri, otomotiv sektöründe imal edilmesi ya da bakım ve onarımı rantabl (ekonomik açıdan olabilir) olmayan yedek parçaları üretip bakım ve onarımını yapabilir. Dolayısıyla bu tür küçük ölçekli sanayi birimleri tekel haline gelmiş otomotiv sektörünün ayrılmaz bir parçası haline gelmektedir.
3. Küçük ölçekli sanayinin birlikte yaşayabildiği sanayiler: ileri teknolojinin kullanılmadığı gıda ve konfeksiyon sanayi birimleri, küçük ölçekli sanayilerle birlikte yaşayabilir ve aynı fiziksel mekanı paylaşabilir. Ancak büyük kentlerde, reklam ve pazarlamaya yönelik olarak üretim yapan konfeksiyon sanayi birimleri, bazen küçük ölçekli sanayinin yanında yer almak istemez. Çünkü üretimden pazarlamaya aynı mekan içinde geçildiğinden, müşteri potansiyelinin olduğu bölgelerde yerleşmeyi tercih ederler. Örneğin, İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa gibi büyük kentlerin kent dışı karayolu ulaşım bağlantılarının üzerinde hem üretim yapan ve aynı zamanda pazarlama yapan konfeksiyon sanayi birimlerine rastlanmaktadır.

4. ERZİNCAN KENTSEL DONATI ALANLARININ İNCELENMESİ

4.1. Şehir Merkezinin İncelenmesi

Erzincan'ın 1992 depreminden sonra şehirleşmesi büyük bir oranda tamamlanmıştır. Erzincan kent merkezi özelleşmiş alanlar kademelemesi olarak gelişim göstermektedir. Oto galerileri, reklam ve basım evleri, marangoz, kereste ve mobilyacılar, oto sanayi siteleri, özelliklerine göre (uzmanlaşma) özel alanlarda yerleşmiş ticaret ve hizmet alanlarını oluşturmuşlardır. Şehir başlıca dört ana cadde üzerine ve bu caddelerin birleştiği Cumhuriyet Meydanı çevresine oturtulmuştur. Yapılan büyük iş merkezleri Halit Paşa, Ordu, Fevzi Paşa ve 13 Şubat caddeleri üzerinde kurulmuş, böylece ticarethanelerin de bu caddeler üzerinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Kent merkezini oluşturan bu caddelerin genişlikleri 8 m dir ve 60 cm lik refüjlerle ayrılmıştır. Ana caddelerde bulunan kaldırımların genişlikleri ise 5 m'dir [84]. Bütün iş kolları bu caddeler de toplanmıştır ve insanlar mağaza, banka, işyeri, pastane, lokanta gibi hemen hemen bütün ihtiyaçlarını buralardan karşılayabilmektedir. Erzincan kent merkezine ait yerleşim planı EK 3'de, Erzincan kent merkezine ait sosyal donatı alanları haritası EK 4'de sunulmuştur.

Kent merkezinin nüfusu 2010 yılında 102.173 kişidir. Erzincan'da belediye sınırları içinde 25 adet mahalle bulunmaktadır. Yavuz Selim mahallesinde 7078 kişi, Ergenekon mahallesinde 7375 kişi, İnönü mahallesinde 5254 kişi, Aslanlı mahallesinde 5569 kişi, İzzet Paşa mahallesinde 5091 kişi ve Taksim mahallesinde 1093 kişi ikamet etmektedir. Seçilen mahallelerin nüfusu toplam 31.460 kişidir ki bu sayı kent nüfusunun yaklaşık üçte biri kadardır. Bu altı mahalle hem nüfus bakımından hem de farklı demografik özelliklerinden dolayı yaptığımız anket çalışmasına iyi bir örneklem grup teşkil edeceği düşünülmüştür (Şekil 4.1.).



Şekil 4.1. Seçilen Mahalleler

4.2. Konut Alanlarının İncelenmesi

Kentin konut gelişme aksı mevcut konut yerleşiminin çevresinde olmakla birlikte ağırlıklı olarak batı ve kuzeybatı yönündedir. Konutlar merkezdeki dört ana cadde de genellikle bitişik nizam olup, yeni yapılanmanın olduğu yerlerde ise ayrık nizamdır. Özellikle üst gelir gruplarının daha çok tercih ettiği ve arazi fiyatlarının daha yüksek olduğu kuzeybatı bölgesinde yollar geniş olarak planlanmış konut öbeklerinin içerisinde market ve oyun alanları gibi donatı alanları da düşünülmüştür. Site tarzı konutların bulunduğu bu alanlardaki konutlar, Erzincan deprem bölgesi olduğu için kat sayısı genellikle üç kattır. Tablo 4.1’de kent merkezindeki meskun konut alanlarına ve gelişmekte olan konut alanlarına ait büyüklükler verilmiştir.

Kamu alanları Erzincan da bir arada toplanmışlardır. Büyük alan kullanımı gerektiren kamu kuruluşları yürürlükteki planda da dağınık olarak planlanmıştır. Belediye Halit Paşa Caddesi üzerinde, Valilik, PTT, Türk Telekom, Adliye Sarayı, Defterdarlık, Tapu-Kadastro ve Nüfus Müdürlükleri İnönü Anıtının bulunduğu meydana yer almaktadır.

4.3. Ulaşım Alanlarının İncelenmesi

Erzincan da E80 karayolu olarak bilinen cadde, mevcutta şehir içi yol olarak kullanılmaktadır. Erzincan Belediyesi'nin şuanda güney yönde bir çevre yolu yapma projesi sona ermiştir. Bu proje sayesinde şehirlerarası kullanılan E80 karayolu şehir içi yol olarak kullanılmaya başlanmıştır. Böylece şehir içi trafik yoğunluğu azaltılmıştır.

Şehirler planlanırken mevcut yol aksları ve mevcut yerleşme önemli verilerdir. Genellikle şehir merkezlerin de bu veriler kullanılarak plan yapılır, ancak yeni oluşturulan yerleşim alanlarında planlama daha serbest ve simetriktr. Buralarda daha çok birbirini dik kesen yol aksı tercih edilmektedir. Erzincan birinci dereceden deprem bölgesi olduğu için ulaşım akslarının planlanmasında bu yol formu uygulanmıştır.

Türkiye'nin birçok şehrinde olduğu gibi Erzincan'da da ciddi anlamda otopark sorunu yaşanmaktadır. Şehir merkezinde bulunan büyük iş hanlarının bodrum katlarındaki otoparkların çözüm getireceği sanılmışsa da bu otoparklar deprem riskinden dolayı tercih edilmemektedir. Şehir merkezi çok küçük olduğu için insanlar merkeze yürüyerek gitmeyi tercih etmektedir. Ancak aracıyla gitmek zorunda olanlar otopark sorununu, aracını merkez caddelere ve arka sokaklara park ederek çözmekte bu da trafik yoğunluğuna neden olmaktadır. Erzincan kent merkezine ait yerleşim planı EK 3'de, Erzincan kent merkezine ait sosyal donatı alanları haritası EK 4'de sunulmuştur.

4.4. Sanayi Alanlarının İncelenmesi

Erzincan Organize Sanayi Bölgesi, Erzincan'ın batısında, Erzincan-Sivas Devlet karayolu istikametinde, yeni yapılacak çevre yolu ile irtibatlı kent merkezine 8.5 km, Erzincan havaalanına 18.5 km, demiryolu istasyonuna 7 km, Belediye ve mücavir alan sınırına 5.5 km mesafede, Çardaklı Çayı'nın doğusunda tarıma elverişsiz fakat yeşillendirmeye müsait 3.729.054 m² alan üzerine kurulmuştur [84].

Bölgenin Erzincan-Sivas Devlet Karayoluna bağlantısını sağlayan 3.5 km' lik asfalt yolu mevcuttur. Hava limanı ve demiryoluna ulaşımı gayet kolay ve rahattır. İhtiyaç halinde, bölgenin yakınından geçen demiryolunun bölge içerisine getirilmesi düşünülmektedir. Yapımına 2001 yılında başlanmış olan Sivas-Erzincan çevre yolu organize sanayi bölgesine bir kavşakla bağlanmıştır. Bölge içi ulaşımını sağlayan yollar asfaltlanmaya hazır konuma getirilmiş olup, bordür ve tretuvar kaplamaları ile birlikte tamamlanmıştır.

Küçük sanayi sitesi 1972 yılında faaliyete geçmiş olup, alanı 126152 m²' dir. 425 İşyeri ve sosyal hizmet binası mevcuttur. 1992 yılında meydana gelen depremde hasar gören iş yerlerinin tamirâtı devam etmektedir. Doluluk oranı %27'dir [84].

4.5. Eğitim-Sağlık-Kültür Alanlarının İncelenmesi

Her mahallede nüfusa yetecek kadar ilköğretim, ortaöğretim ve sağlık ocağı bulunmaktadır. Kent merkezinde Devlet kuruluşu olarak eğitim hizmeti veren 11 adet Anaokulu, 22 adet ilköğretim ve 23 adet ortaöğretim kurumu hizmet vermektedir. Sağlık kuruluşu olarak bir devlet hastanesi, eğitim ve araştırma hastanesi, beş adet sağlık ocağı ve özel hastaneler bulunmaktadır. Şehirde bir adet kültür merkezi ve yine bu merkezin içinde çeşitli tarihi kalıntıların sergilendiği küçük bir müze alanı vardır. Kültürel faaliyetler Cumhuriyet Meydanı ve Atatürk Meydanında düzenlenmektedir.

Erzincan da haftalık kurulan Pazar alanları halk tarafından büyük bir ilgiyle beklenmektedir. Özellikle halk köylü pazarını tercih etmektedir. Boş kaldığı zamanlarda otopark olarak kullanılan alanlar pazarın kurulacağı günler, etrafındaki yollarla pazarcılara ayrılmaktadır.

Yaşlılar için huzurevi, bir adet kız yetiştirme yurdu, bir adet toplum merkezi ve bir adet bakım ve rehabilitasyon merkezi de şehirde bulunmaktadır. Cezaevi ise organize sanayi bölgesinde bulunmaktadır. Tablo 4.1'de eğitim, sağlık ve sosyo-kültürel alanların büyüklükleri verilmiştir.

4.6. Rekreasyon ve Park Alanlarının İncelenmesi

Şehir merkezinde bulunan en büyük açık alanlardan biri Atatürk anıtının da bulunduğu meydan ve devamındaki park alanıdır. Parkta havuz, banklar ve çay bahçesi yer almakta olup Erzincan'ın en çok tercih edilen yeşil alanıdır. Merkezdeki bir diğer açık alan ise İnönü anıtının etrafındaki Barış Manço parkıdır. Burada lokanta, park, kafeterya ve bir adet düğün salonu bulunmaktadır.

Erzincan kent merkezinin 10 km doğusunda bulunan Ekşisu piknik alanı da halkın dinlenme ve açık alan ihtiyacı karşılamaktadır. Son zamanlarda bu alanda yapılan eğlence parkı, çeşmeler, kamelyalar, yemek masaları gibi donatılar halkın beğenisini kazanmış ve bu alanın daha çok tercih edilmesini sağlamıştır. Kent merkezinin 32 km güneydoğusunda bulunan Girlevik Şelalesi de kentin önemli yeşil alanlarından biri olup, aynı zamanda yaz

kış doğa turizmi için hizmet vermektedir. Kent merkezinin kuzeyinde, keşiş dağları eteğinde yer alan Esentepe Seyir Terası, şehir merkezi ve ovanın kuş bakışı izlenebildiği bir dinlenme alanı olarak halka hizmet vermektedir [84]. Tablo 4.1’de yeşil alanlara ait büyüklükler verilmiştir.

Halkın dinlenme yeri olarak tercih ettiği yerlerden biride merkezin etrafında ve civar köylerde bulunan koruluklardır. Buralarda da piknik alanları düzenlenmiştir. İlde ağaçlandırma çalışmaları yapılmakta olup bu çalışmalarda kent koşullarına uyum sağlayan ağaç tipleri tercih edilmektedir. Erzincan kent merkezine ait yerleşim planı EK 3’de, Erzincan kent merkezine ait sosyal donatı alanları haritası EK 4’de sunulmuştur.

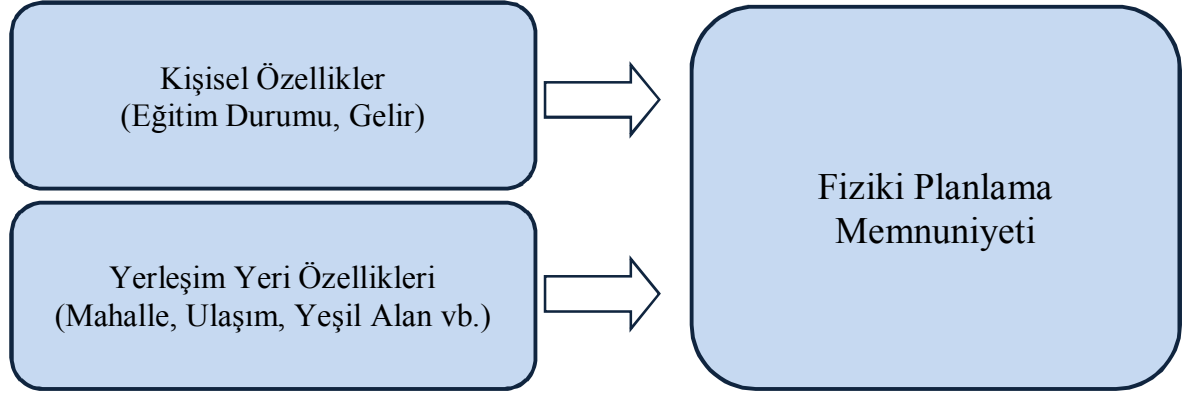
Tablo 4.1. Onaylı imar planı kullanım türlerinin alansal ve oransal dağılımı

Kullanım alan türü	Alan m²	Oran (%)
Meskûn Konut Alanı	9273238.83	5.50
Gelişme Konut Alanı	36555216.84	21.67
Ticaret	815769.92	0.48
Kamu Kurum Alanları	1567133.42	0.90
Eğitim Tesisleri	630135.59	0.37
Sağlık Tesisleri	125929.61	0.07
Üniversite Kampus Alanı	1866307.50	1.10
Sanayi Alanı	1868197.64	1.11
Konut Dışı Kentsel Çalışma Alanı	167251.61	0.10
Akaryakıt İstasyonu	59968.07	0.04
Turizm Tesis Alanı	79216.45	0.05
Terminal	19438.90	0.01
Fuar ve Festival Alanı	127496.19	0.08
Park ve Bahçe Yeşil Alanlar	2746547.58	1.63
Spor Alanları	280728.02	0.17
Askeri Alanlar	606167.50	0.36
Havaalanı	118716.63	0.07
Arıtma Tesis	42533.91	0.03
Sosyo-Kültürel Alanlar	114709.19	0.07
Meydan	14185.62	0.01
Dini Alanlar	128133.82	0.08
Mezarlık	400681.79	0.24
Tarım Alanı	4433438.90	2.63
Ağaçlık	1265213.12	0.75
Ulaşım ve Yollar	105394104.60	62.48
TOPLAM	168700461.3	100.00

5. BULGULAR VE DEĞERLENDİRME

5.1. Araştırmanın Modeli

Bu araştırmanın amacı, insanların kişisel ve yaşadıkları yerleşim yeri özelliklerine göre “Kentsel Yerleşim Alanlarındaki Fiziki Planlama Memnuniyetini” incelemektir.



Şekil 5.1. Araştırmanın Modeli

5.2. Evren Örneklem

Araştırmalarda incelenen konularda ana kitlenin tümünü incelemek çok zaman alıcı ve maliyeti çok yüksek olduğu için ana kitleyi temsil etme yeteneği olan bir örnek kitlenin belirlenmesi tercih edilir. Bu tezin ana konusunu oluşturacak bu alan çalışması için Erzincan'ın en yakın zamanda imara açılan ve halen en fazla konut üretiminin gerçekleştiği bölgesi olan Yavuz Selim ve Ergenekon Mahalleleri ile kentin büyük bir nüfus yoğunluğunu barındıran, farklı demografik özelliklere sahip İnönü, Aslanlı, İzzet Paşa ve Taksim mahalleleri seçilmiştir. Bu mahallelerde toplam 300 anket yapılmış ve sonuçta elde edilen verilerin, SPSS programı yardımıyla tablo ve şekillerle yorumlanmasına karar verilmiştir.

Anket soruları aşağıda verilen kentsel yerleşim alanlarında fiziki planlamayı etkileyen parametreler doğrultusunda oluşturulmuştur. Bu parametreler aynı zamanda kentsel donatı alanlarındaki kullanıcı memnuniyetinin belirlenmesinde kullanılan bileşenlerdir.

Kullanıcı ile ilgili parametreler

- İkamet edilen mahalle
- Eğitim

- Meslek grubu
- Gelir durumu

Fiziki alanlarla ilgili parametreler

- Ticaret alanları
- Sağlık alanları
- Eğitim alanları
- Dini tesis alanları
- Yeşil alanlar
- Çocuk oyun alanları
- Ulaşım olanakları / Hizmetler
 - Otopark durumu
 - Yaya ulaşım alanları
 - Bisiklet yolu
 - Teknik donatım ve alt yapı hizmetleri

Fiziki planlama memnuniyetiyle ilgili parametreler

- Yeşil alanlar ve çocuk oyun alanlarının yeterliliği ve erişebilirliği
- Ulaşım olanakları ve yeterliliği
- Sağlık alanlarının yeterliliği ve erişebilirliği
- Ticaret ve kültür eğlence alanlarının yeterliliği ve erişebilirliği
- Eğitim alanlarına erişebilirlik

5.3. Veri Toplama Araçları

Alan çalışması 1 Kasım 2010 – 1 Ocak 2011 tarihleri arasında gerçekleşmiştir. Hazırlanan anketin uygulanmasıyla ilgili olarak Erzincan Valiliğiyle yazışmalar yapılarak gerekli izinler alınmıştır (EK 1). Yapılan anket uygulamasında sorulacak soruların anlaşılır ve çabuk karar verilir olmasına insanların yaşadıkları kentsel çevreyle ilgili bilgileri almanın yanı sıra beklentileri ve eksiklik hissettikleri hususların belirlenmesine yönelik olmasına dikkat edilmiştir.

Araştırmada “Kentsel Yerleşim Alanlarında Fiziki Planlama Memnuniyetini” ölçen anket kullanılmıştır. Hazırlanan anket üç bölümden ve toplam 39 sorudan oluşmaktadır.

Birinci bölümünde demografik özellikler, ikinci bölümünde fiziki alanlar, üçüncü bölümde ise fiziki planlamadan memnuniyeti ölçen 22 önermeden oluşmaktadır. Ölçekte kullanılan önermeler konu ile daha önce yapılan araştırmalar incelenerek ilgili literatür çerçevesinde hazırlanmıştır. Örnek anket formu EK-2’de verilmiştir.

5.4. Verilerin İstatistiksel Analizi

Çalışmada elde edilen bulgular değerlendirilirken, istatistiksel analizler için SPSS (Statistical Package for Social Sciences) for Windows 19.0 programı kullanılmıştır. Çalışma verileri değerlendirilirken tanımlayıcı istatistiksel metotları (Frekans, Yüzde, Ortalama, Standart sapma) kullanılmıştır [85]. Araştırmada kullanılan Likert Ölçeği, kolaylığı nedeni ile tercih edilmiştir. Anketi yanıtlayan kişilere verilen önermelerle ilgili görüşlerini, çok olumludan çok olumsuzu kadar sıralanan seçeneklerden belirtmeleri istenmiştir. Buna göre;

(5) kesinlikle katılıyorum

(4) katılıyorum

(3) kararsızım

(2) katılmıyorum

(1) kesinlikle katılmıyorum.

şeklinde bir ölçek kullanılmıştır. Araştırmada kullanılan likert ölçek, kişilerin verilen önermelerle ilgili görüşlerini belirlemesi için çok olumludan çok olumsuzu kadar sıralanmıştır. Buna göre önermelere; (5) kesinlikle katılıyorum, (4) katılıyorum, (3) kararsızım, (2) katılmıyorum, (1) kesinlikle katılmıyorum şeklinde puan verilir. Faktör analizi sonrası ölçek genel puanı veya faktörlerdeki boyutlar hesaplanırken aritmetik ortalama alınır. Ölçek genel puanı ve faktör (boyut) puanları $5.00-1.00 = 4.00$ puanlık bir genişliğe dağılmaktadır. Bu genişlik beşe bölünerek ölçeğin kesim noktalarını belirleyen düzeyler belirlenir. Ölçek ifadelerinin değerlendirilmesinde puan aralığı 1.00 - 1.79 Çok düşük; 1.80 - 2.59 Düşük; 2.60 - 3.39 Orta; 3.40 - 4.19 Yüksek; 4.20 - 5.00 Çok yüksek kriterlerine göre yorum yapılabilir.

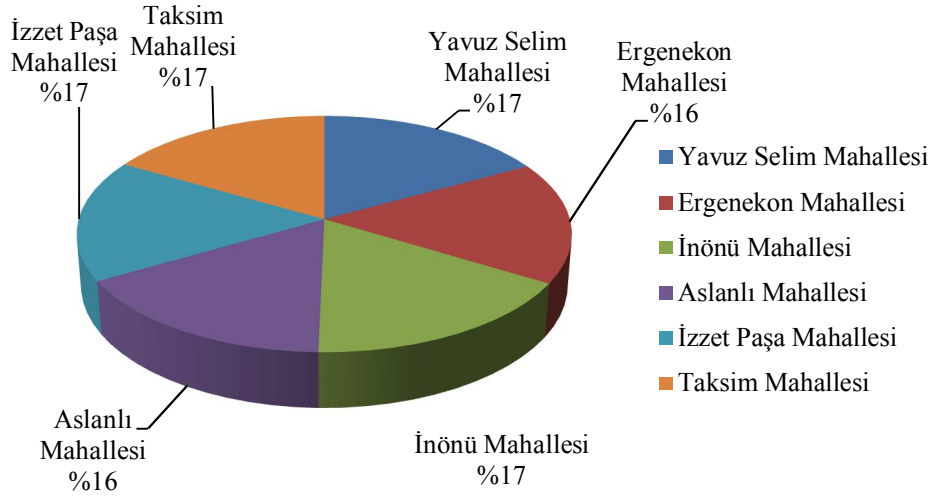
Fiziki memnuniyet ölçeğinin genel güvenilirlik (Crombach Alfa) katsayısı 0.905 olarak yüksek bulunmuştur. Güvenilirlik analizi, daha önceden belirlenmiş bir ölçek türüne göre hazırlanmış ankete verilen yanıtların tutarlılığını ölçer. Burada tutarlılıktan kasıt, sadece ölçeğe uygun olarak sıralanabilir (ordinal scale) yanıtlar içeren sorulara verilen yanıtların tutarlılığıdır. Örneğin anketin cinsiyet, gelir veya evet/hayır cevabı verilen sorularına güvenilirlik analizi uygulanmaz. Ancak örneğin her hangi bir konu hakkında görüş belirten bir soruya verilen 5'li Likert ölçeği ile hiç katılmıyorum (1)'den kesinlikle katılıyorum (5) gibi sıralanabilir yanıtlar güvenilirlik analizine tabi tutulabilir. Güvenilirlik analizi için kullanılan temel analiz Cronbach Alfa (α) değerinin bulunmasıdır. Her bir madde için tek bir α değeri olabileceği gibi, tüm soruların ortalama bir α değeri de olabilir. Tüm sorular için elde edilen α değeri o anketin toplam güvenilirliğini gösterir ve 0.7'den büyük olması beklenir, bu değerden düşük α değerleri anketin zayıf güvenilirliği olduğunu gösterir, $\alpha > 0.8$ olması ise anketin yüksek güvenilirliğe sahip olduğunu göstermektedir [86]. Fiziki memnuniyet ölçeğini oluşturan alt boyutlar Tablo 5.1.'de görülmektedir.

Tablo 5.1. Fiziki Memnuniyet Ölçeği Alt Boyutları

Alt Boyutlar	Sorular
Yeşil alanlar ve çocuk oyun alanlarının yeterliliği ve erişebilirliği	17,18,19,20
Ulaşım olanakları ve yeterliliği	21,22,27,28,29,30,31
Sağlık alanlarının yeterliliği ve erişebilirliği	23,24,36,37
Ticaret ve kültür eğlence alanlarının yeterliliği ve erişebilirliği	32,33,34,35,38
Eğitim alanlarına erişebilirlik	25,26

5.4.1. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Kişisel Özelliklerine Göre Dağılımları

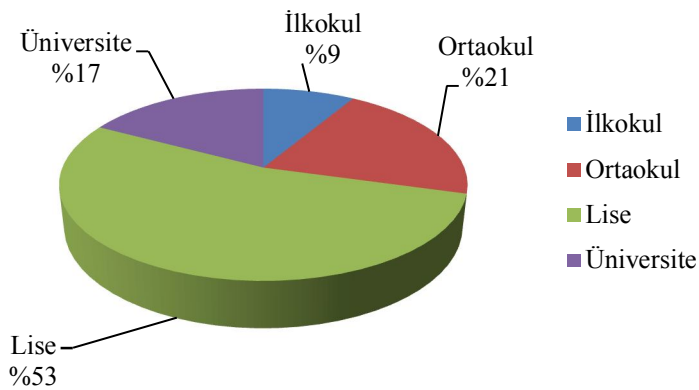
Örneklem grubunun oturduğu mahallere göre dağılımı Şekil 5.2.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan 300 kişilik örneklem grubun %17'si Yavuz Selim Mahallesi, %16'sı Ergenekon Mahallesi, %17'si İnönü Mahallesi, %16'sı Aslanlı Mahallesi, %17'si İzzet Paşa Mahallesi, %17'si Taksim Mahallesinde ikamet ettikleri görülmektedir.



Şekil 5.2. Örneklem Grubunun Oturduğu Mahallere Göre Dağılımı

Erzincan'da belediye sınırları içinde 25 adet mahalle bulunmaktadır. Kent merkezinin nüfusu 2010 yılında 102.173 kişidir. Seçilen mahallelerin nüfusu toplam 31.460 kişidir ki bu sayı kent nüfusunun yaklaşık üçte biri kadardır. Seçilen bu altı mahalle hem nüfus bakımından hem de farklı demografik özelliklerinden dolayı yaptığımız anket çalışmasına iyi bir örneklem grup teşkil edeceği düşünülmüştür.

Örneklem grubunun eğitim durumlarına göre dağılımı Şekil 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %9'u ilkokul, %21'i ortaokul, %53'ü lise, %17'si üniversite mezunu olduğu görülmektedir.



Şekil 5.3. Örneklem Grubunun Eğitim Durumlarına Göre Dağılımı

Mevcut durum analizinde de görüldüğü üzere her mahallede nüfusa yetecek kadar ilköğretim ve ortaöğretim kurumu bulunmaktadır. Anketin uygulandığı örneklem grubunun eğitilmiş ve toplamda %70'nin lise ve üniversite mezunu olması kentteki eğitim alanlarının yeterliliğini göstermektedir.

5.4.2. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Mahallelerine Göre Aylık Gelir Düzeylerinin Dağılımı

Tablo 5.2. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Mahallelerine Göre Aylık Gelir Düzeylerinin Dağılımı

		Gelir Düzeyi				Toplam
		1000 TL altı	1000-1499 TL	1500-1999 TL	2000 ve üzeri TL	
Yavuz Selim Mahallesi	Sayı	13	10	17	11	51
	Yüzde %	24.4	19.5	34.1	22.0	100.0
Ergenekon Mahallesi	Sayı	6	14	19	9	48
	Yüzde %	10.8	29.7	43.2	16.2	100.0
İnönü Mahallesi	Sayı	19	15	9	8	51
	Yüzde %	39.0	29.3	17.1	14.6	100.0
Aslanlı Mahallesi	Sayı	12	19	15	5	51
	Yüzde %	24.4	39.0	29.3	7.3	100.0
İzzet Paşa Mahallesi	Sayı	30	13	5	6	54
	Yüzde %	61.4	22.7	6.8	9.1	100.0
Taksim Mahallesi	Sayı	18	10	11	6	45
	Yüzde %	44.1	20.6	23.5	11.8	100.0

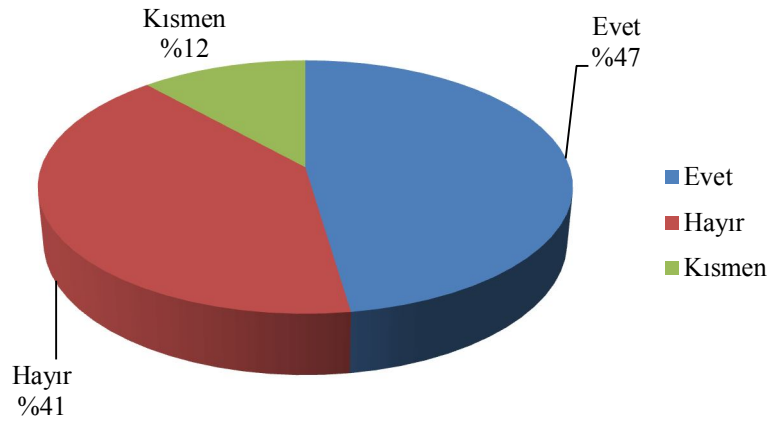
Araştırmaya katılan Yavuz Selim Mahallesinde oturan mahalle sakinlerinin 13'ü (%24.4) 1000 TL altı, 10'u (%19.5) 1000-1499 TL, 17'si (%34.1) 1500-1999 TL, 11'i (%22.0) 2000 TL ve üzeri aylık gelire sahiptir (Tablo 5.2).

Araştırmaya katılan Ergenekon Mahallesinde oturan mahalle sakinlerinin 6'sı (%10.8) 1000 TL altı, 14'ü (%29.7) 1000-1499 TL, 19'u (%43.2) 1500-1999 TL, 9'u (%16.2) 2000 TL ve üzeri, İnönü Mahallesinde oturan mahalle sakinlerinin 19'u (%39.0) 1000 TL altı, 15'i (%29.3) 1000-1499 TL, 9'u (%17.1) 1500-1999 TL, 8'i (%14.6) 2000 TL ve üzeri, Aslanlı Mahallesinde oturan mahalle sakinlerinin 12'si (%24.4) 1000 TL altı, 19'u (%39.0) 1000-1499 TL, 15'i (%29.3) 1500-1999 TL, 5'i (%7.3) 2000 TL ve üzeri, İzzet Paşa Mahallesinde oturan mahalle sakinlerinin 30'u (%61.4) 1000 TL altı, 13'ü (%22.7) 1000-1499 TL, 5'i (%6.8) 1500-1999 TL, 6'sı (%9.1) 2000 TL ve üzeri, Taksim Mahallesinde oturan mahalle sakinlerinin 18'i (%44.1) 1000 TL altı, 10'u (%20.6) 1000-1499 TL, 11'i (%23.5) 1500-1999 TL, 6'sı (%11.8) 2000 TL ve üzeri aylık gelire sahiptir.

Örneklem grubun mahallelere göre gelir düzeylerine bakıldığında Yavuz Selim ve Ergenekon mahallelerinde oturanların çoğunluğu 1500 ve 2000 TL üzeri gelire sahipken, İnönü ve Aslanlı mahallelerinde oturanların çoğunluğu 1000 ve 2000 TL arasında gelire sahiptirler. İzzet Paşa ve Taksim mahallelerinde oturanların çoğunluğu 1000 TL nin altında gelire sahiptir. Bu gelir düzeyi farklılığı mahallelerdeki kentsel donatı alanlarından olan beklentileri de daha farklı hale getirmektedir.

5.4.3. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Kentsel Fiziki Alan Durum Değerlendirmeleri

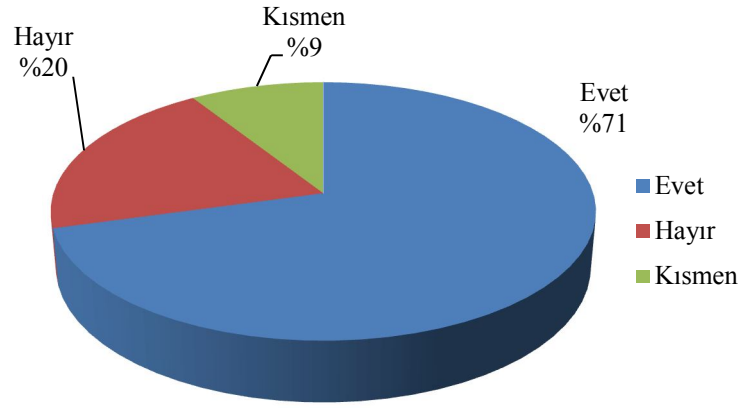
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “*Mahallenizde alışveriş merkezi var mı?*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.4.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %47'si Evet, %41'i Hayır, %12'si kısmendir.



Şekil 5.4. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “*Mahallenizde alışveriş merkezi var mı?*” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Buradan da anlaşılacağı üzere örneklem grubun büyük bir kısmı mahallelerinde alışveriş merkezinin olmadığını söylemektedir. Kentsel donatı alanları planlanırken mahallelerde alış-veriş yapılacak mekanlarda tasarlanmalıdır.

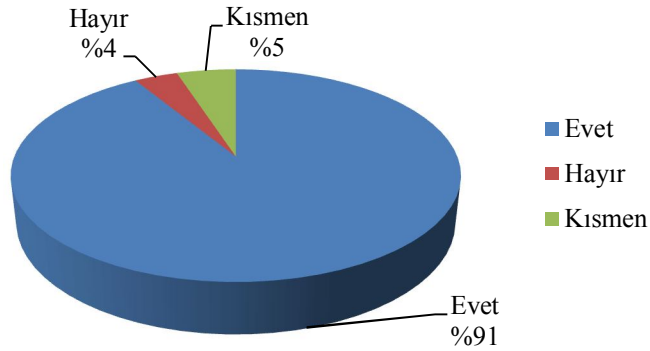
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “*Mahallenizde sağlık kurumu var mı?*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.5.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %71'i Evet, %20'si Hayır, %9'u kısmendir.



Şekil 5.5. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “Mahallenizde sağlık kurumu var mı?” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Bu durum örneklem grubun kentte yeterli oranda sağlık kurumlarının olduğunu göstermektedir.

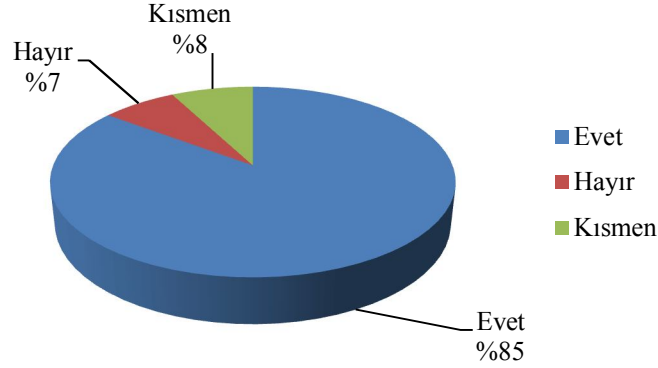
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “Mahallenizde dini tesis var mı?” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.6.'da incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %91'i Evet, %3'ü Hayır, %5'i kısmendir.



Şekil 5.6. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “Mahallenizde dini tesis var mı?” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Örneklem grubun verdiği cevaplara göre kentte dini tesislerin oldukça yeterli miktarda olduğu söylenebilir.

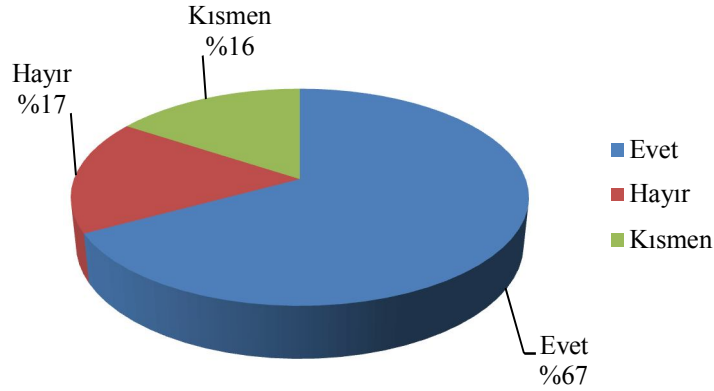
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “*Mahallenizde eğitim kurumları var mı?*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.7.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %85'i Evet, %7'si Hayır, %8'i kısmendir.



Şekil 5.7. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “*Mahallenizde eğitim kurumları var mı?*” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Bu durum örneklem grubun kentte yeterli oranda eğitim kurumlarının olduğunu göstermektedir.

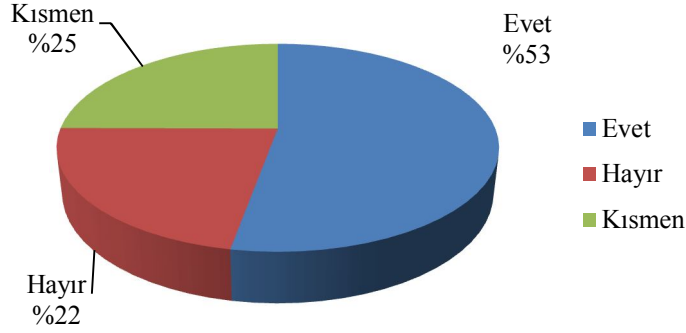
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “*Mahallenizde park-bahçe alanları var mı?*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.8.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %67'si Evet, %17'si Hayır, %15'si kısmendir.



Şekil 5.8. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “*Mahallenizde park-bahçe alanları var mı?*” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Örneklem grubun verdiği cevaplara göre kentte park-bahçe alanlarının yeterli olduğu söylenebilir.

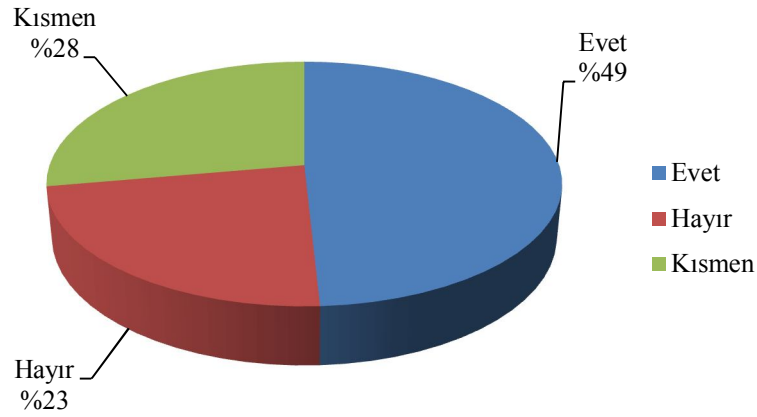
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “*Mahallenizdeki çocuk oyun alanları trafik yollarına yakın mı?*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.9.'da incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %53'ü Evet, %22'si Hayır, %25'i kısmendir.



Şekil 5.9. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “*Mahallenizdeki çocuk oyun alanları trafik yollarına yakın mı?*” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Örneklem grubun verdiği cevaplara göre çocuk oyun alanlarının trafik yollarına yakın olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum çocuk oyun alanlarının planlanması ilkelerinden olan "Çocuk oyun mekânları trafik yollarından uzakta olmalı ve konut ile oyun mekânı arasında yoğun trafik yolu gibi bir güçlü engel bulunmamalıdır. Çocuk, oyun mekânlarına güvenlik içinde, mümkünse yaya yollarından erişebilmeli ve oyun mekânları yaya yolundan ya da araç trafiği yoğunluğu düşük yollardan giriş almalıdır." düşüncesine ters düşmektedir.

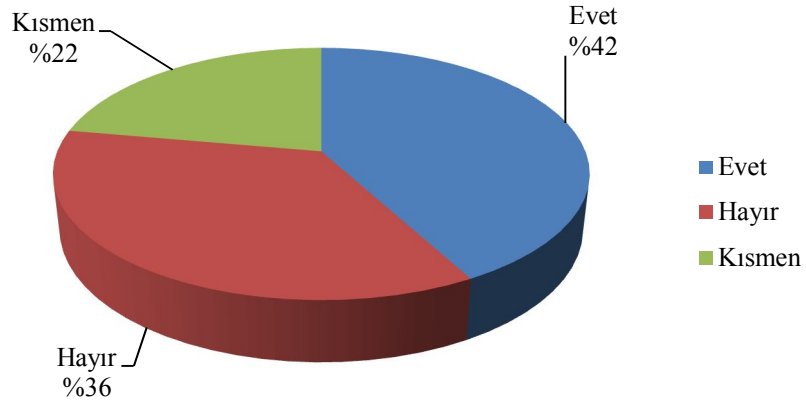
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “*Mahallenizdeki eğitim alanlarının çevresinde yoğun trafik akışı var mı?*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.10.'da incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %49'u Evet, %23'ü Hayır, %28'i kısmendir.



Şekil 5.10. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “Mahallenizdeki eğitim alanlarının çevresinde yoğun trafik akışı var mı?” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Bu durum anaokulu alanlarının planlanması ilkelerinden "Hızlı ve yoğun trafikten uzak olmalı, olanaklar elverdiği ölçüde doğal ortamlarda olması gerektiği" düşüncesine uymamaktadır. Ayrıca ilköğretim okullarının tasarımının da "Konutlardan ulaşımın, hiçbir taşıt yolunu zorunluluk olmadığı sürece kesmeden yaya yolu veya kaldırımını takiben ulaşılabilir olmalıdır. Zorunluluk durumunda, yol kademelenmesinde en alt sırada bulunan (10-12 m) taşıt yolundan geçirilmesi gerekmektedir. Yani, bu tesislerin devlet yolu, şehir ve kasabaların ana yolları ile ticaret yollarına bitişik olmamaları veya doğrudan bu yollara açılmamaları gerekmektedir." ilkesine uymamaktadır.

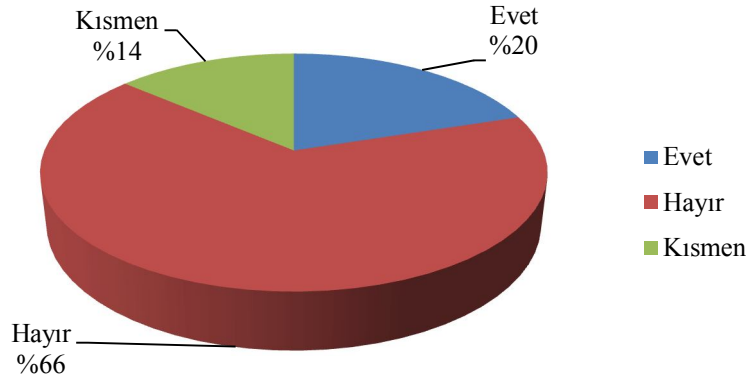
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “Konutunuz yeşil alanlara yakınmı?” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.11.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %42'si Evet, %36'sı Hayır, %22'si kısmendir.



Şekil 5.11. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “*Konutunuz yeşil alanlara yakın mı?*” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Örneklem grubun yeşil alanlara yakınlığı daha yüksek oranda sağlanmalıdır.

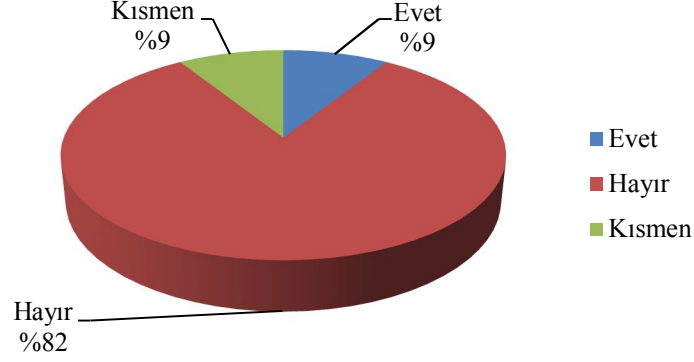
Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “*Kentinizde sadece yayalara açık cadde veya sokak var mı?*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.12.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %20'si Evet, %66'sı Hayır, %14'ü kısmendir.



Şekil 5.12. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “*Kentinizde sadece yayalara açık cadde veya sokak var mı?*” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Erzincan kent merkezi için yapılan mevcut durum analizinde de kentte sadece yayalara ait bir yol olmadığı belirtilmiştir. Yayalaştırma çalışması günümüzde artık tüm kent planlamalarında yapılmaktadır.

Örneklem grubunun fiziki alan durumlarından “*Kentinizde bisiklet yolu var mı?*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Şekil 5.13.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan mahalle sakinlerinin %9'u Evet, %82'si Hayır, %9'u kısmendir.



Şekil 5.13. Örneklem Grubunun Fiziki Alan Durumlarından “*Kentinizde bisiklet yolu var mı?*” Sorusuna Verdiği Cevaplara Göre Dağılımı

Örneklem grubun verdiği cevaplara göre kentte bisiklet yolu bulunmadığı anlaşılmaktadır. Kent merkezinin az eğimli bir yerleşim alanına sahip olmasına rağmen bisiklet yolu olmaması kent planlamasında bu yönde eksikliğin olduğunu göstermektedir.

5.4.4. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerinin Dağılımları

Anketimize katılan tüm örneklem grubun mahalle ayrımı gözetmeden kentsel donatı alanlarıyla ilgili memnuniyet önermeleri Tablo 5.3'de sunulmuştur.

Tablo 5.3. Örneklem Grubun Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerinin Dağılımları

	Hiç katılmıyorum		Az katılmıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Kesinlikle katılmıyorum		Toplam
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	
Mahallenizdeki yeşil alanlar büyüklük olarak yeterlidir.	31	10	66	22	42	14	110	37	51	17	300
Mahallenizdeki yeşil alanlar, spor ve sosyal aktiviteler bakımından yeterlidir.	30	10	54	18	42	14	92	31	78	26	296
Mahallenizdeki çocuk oyun alanlarına erişebilirlik kolaydır.	50	17	112	38	35	12	67	23	32	11	296
Mahallenizdeki çocuk oyun alanlarının büyüklükleri yeterlidir.	37	13	56	19	50	17	61	21	90	31	294
Mahallenizdeki ulaşım imkânları yeterlidir.	73	25	119	40	38	13	48	16	16	5	294
Mahallenizdeki altyapı hizmetleri (yol, su, elektrik, kanalizasyon) yeterlidir.	58	20	72	24	41	14	61	21	63	21	295
Mahallenizdeki sağlık kurumları yeterlidir.	47	16	108	36	26	9	75	25	40	14	296
Mahallenizdeki sağlık kurumlarına erişebilirlik kolaydır.	66	22	109	37	25	9	65	22	29	10	294
Konutunuzdan anaokulu-ilköğretim binasına erişebilirlik kolaydır.	85	29	86	29	56	19	59	20	12	4	298
Konutunuzdan lise binasına erişebilirlik kolaydır.	63	21	67	23	39	13	55	19	71	24	295
Konutunuzdan otopark alanına erişebilirlik kolaydır.	41	14	55	19	67	23	60	20	72	24	295
Kentinizde ve mahallenizde ki cadde-sokak genişlikleri yeterlidir.	51	17	58	20	39	13	72	24	75	25	295
Kentinizdeki bulvar çözümleri yeterlidir.	38	13	69	23	45	15	83	28	60	20	295
Kentinizdeki kavşak çözümleri yeterlidir.	28	9	70	24	50	17	89	30	60	20	297
Kentinizdeki toplu taşıma araçları için durak yerleri yeterlidir.	66	22	87	29	28	9	79	26	39	13	299
Kent merkezindeki ticaret alanları yeterlidir.	38	13	60	20	74	25	59	20	65	22	296
Kent merkezindeki ticaret alanlarına erişebilirlik kolaydır.	55	19	70	24	41	14	83	28	47	16	296
Kent merkezindeki ticaret alanlarının çevresindeki otopark alanları yeterlidir.	27	9	33	11	54	18	72	24	113	38	299
Kent merkezindeki ticaret alanlarında kaldırım genişlikleri yeterlidir.	54	18	97	33	38	13	57	19	51	17	297
Kentinizdeki hastaneler yeterlidir.	36	12	63	21	30	10	73	25	95	32	297
Kentinizdeki hastanelere erişebilirlik kolaydır.	64	22	77	26	41	14	53	18	60	20	295
Kentinizdeki kültür eğlence alanları (kütüphane, tiyatro, müze, sinema, kültür merkezi) yeterlidir.	150	50	85	28	15	5	30	10	19	6	299

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Mahallenizdeki yeşil alanlar büyüklük olarak yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 51'i (%17.0) kesinlikle katılıyorum, 110'u (%36.7) katılıyorum, 42'si (%14.0) kararsızım, 66'sı (%22.0) az katılıyorum, 31'i (%10.3) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Bu durum kentteki yeşil alanların büyüklük olarak genel anlamda yeterli olduğunu göstermektedir. Erzincan belediyesinin son yıllardaki çalışmaları kişi başı 25 m² yeşil alan yaratmak yönünde olmasından dolayı kentteki yeşil alanların yeterli olduğu düşünülmektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Mahallenizdeki yeşil alanlar, spor ve sosyal aktiviteler bakımından yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 78'i (%26.4) kesinlikle katılıyorum, 92'si (%31.1) katılıyorum, 42'si (%14.2) kararsızım, 54'ü (%18.2) az katılıyorum, 30'u (%10.1) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Buna göre kentteki yeşil alanlar, spor ve sosyal aktivite alanları yeterli bulunmaktadır.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Mahallenizdeki çocuk oyun alanlarına erişebilirlik kolaydır.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 32'si (%10.8) kesinlikle katılıyorum, 67'si (%22.6) katılıyorum, 35'i (%11.8) kararsızım, 112'si (%37.8) az katılıyorum, 50'si (%16.9) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Genel olarak örneklem grubun verdiği cevaplara göre çocuk oyun alanlarına erişebilirliğin kolay olmadığı görülmektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Mahallenizdeki çocuk oyun alanlarının büyüklükleri yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 90'ı (%30.6) kesinlikle katılıyorum, 61'i (%20.7) katılıyorum, 50'si (%17.0) kararsızım, 56'sı (%19.0) az katılıyorum, 37'si (%12.6) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Bu duruma göre kentteki çocuk oyun alanlarına erişebilirlik kolay olmasa da, büyüklük olarak genel anlamda yeterli olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Mahallenizdeki ulaşım imkânları yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı

Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 16'sı (%5.4) kesinlikle katılıyorum, 48'i (%16.3) katılıyorum, 38'i (%12.9) kararsızım, 119'u (%40.5) az katılıyorum, 73'ü (%24.8) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Buna göre kentteki ulaşım imkanlarının genel olarak yetersiz olduğu düşünülmektedir. Mevcut durum analizinde de bu durum belirtilmiştir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Mahallenizdeki altyapı hizmetleri (yol, su, elektrik, kanalizasyon) yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 63'ü (%21.4) kesinlikle katılıyorum, 61'i (%20.7) katılıyorum, 41'i (%13.9) kararsızım, 72'si (%24.4) az katılıyorum, 58'i (%19.7) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Genel olarak kentteki altyapı hizmetlerinin yeterli olduğu düşünülmektedir. Fakat sürekli yapılan altyapı yenileme çalışmaları yolları köstebek yuvasına çevirmiştir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Mahallenizdeki sağlık kurumları yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 40'ı (%13.5) kesinlikle katılıyorum, 75'i (%25.3) katılıyorum, 26'sı (%8.8) kararsızım, 108'i (%36.5) az katılıyorum, 47'si (%15.9) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Daha önceki sorularda örneklem grubun verdiği cevaplara göre sağlık kurumlarının varlığı belirtilmektedir. Fakat yeterlilik sorusuna göre kentteki sağlık kurumlarının yeterli olduğu düşünülmemektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Mahallenizdeki sağlık kurumlarına erişebilirlik kolaydır.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 29'u (%9.9) kesinlikle katılıyorum, 65'i (%22.1) katılıyorum, 25'i (%8.5) kararsızım, 109'u (%37.1) az katılıyorum, 66'sı (%22.4) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Örneklem grup kentteki sağlık alanlarının varlığını belirtmiştir. Fakat bu alanların yeterli ve erişilebilir olduğu düşünülmemektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Konutunuzdan anaokulu-ilköğretim binasına erişebilirlik kolaydır.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 12'si (%4.0) kesinlikle katılıyorum, 59'u (%19.8) katılıyorum, 56'sı

(%18.8) kararsızım, 86'sı (%28.9) az katılıyorum, 85'i (%28.5) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Konutunuzdan lise binasına erişebilirlik kolaydır.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 71'i (%24.1) kesinlikle katılıyorum, 55'i (%18.6) katılıyorum, 39'u (%13.2) kararsızım, 67'si (%22.7) az katılıyorum, 63'ü (%21.4) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Daha Önceki değerlendirmelerde örneklem grubun büyük çoğunluğu mahallelerinde eğitim kurumlarının varlığını belirtmektedir. Fakat anaokulu, ilköğretim ve lise gibi eğitim alanlarına erişebilirliğin kolay olmadığı düşünülmektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Konutunuzdan otopark alanına erişebilirlik kolaydır.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 72'si (%24.4) kesinlikle katılıyorum, 60'ı (%20.3) katılıyorum, 67'si (%22.7) kararsızım, 55'i (%18.6) az katılıyorum, 41'i (%13.9) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Buna göre kentteki konut alanlarının bulunduğu yerlerde otopark erişebilirliğinin büyük oranda kolaylıkla sağlandığı düşünülmektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kentinizde ve mahallenizde ki cadde-sokak genişlikleri yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 75'i (%25.4) kesinlikle katılıyorum, 72'si (%24.4) katılıyorum, 39'u (%13.2) kararsızım, 58'i (%19.7) az katılıyorum, 51'i (%17.3) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Erzincan kent merkezi I. derece deprem bölgesi olduğu için cadde ve sokak genişlikleri yaşanacak bir deprem felaketi anında ulaşımın sağlanması için çok önemlidir. Örneklem grup verdiği cevaplara göre cadde ve sokak genişliklerinin yeterli olduğunu düşünmektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kentinizdeki bulvar çözümleri yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 60'ı (%20.3) kesinlikle katılıyorum, 83'ü (%28.1) katılıyorum, 45'i (%15.3) kararsızım, 69'u (%23.4) az katılıyorum, 38'i (%12.9) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Örneklem grubun verdiği cevaplara göre kentteki bulvar çözümlerinin yeterli olduğu

düşünülmektedir. Özellikle 1992 depremi sonrası yapılan planlama ve bulvar çözümleri ile kentin ana ulaşım aksları oluşturulmaya çalışılmıştır.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kentinizdeki kavşak çözümleri yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 60'ı (%20.2) kesinlikle katılıyorum, 89'u (%30.0) katılıyorum, 50'si (%16.8) kararsızım, 70'i (%23.6) az katılıyorum, 28'i (%9.4) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Genel olarak kentteki kavşak çözümlerinin yeterli olduğu düşünülmektedir. Fakat özellikle iş çıkış saatlerindeki trafik yoğunluğu kavşak noktalarını yetersiz hale getirmektedir. Kavşak noktalarındaki trafik ışıklandırması akıcılığın sağlanması için yeniden yapılandırılmalıdır. Ayrıca güney çevreyolunda bulunan kavşak noktaları ise köprülü kavşak çözümleri geliştirilerek trafik kazalarını önlemek açısından daha sağlıklı hale getirilmelidir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kentinizdeki toplu taşıma araçları için durak yerleri yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 39'u (%13.0) kesinlikle katılıyorum, 79'u (%26.4) katılıyorum, 28'i (%9.4) kararsızım, 87'si (%29.1) az katılıyorum, 66'sı (%22.1) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Buna göre kentteki toplu taşıma durak yerlerinin tam olarak yeterli olduğu söylenemez. Fakat toplu taşıma araçları yolcularını araca alırken durak yeri olup olmadığını gözetmemektedir. Bu durum bazı zamanlarda trafiği zor duruma sokmaktadır. Durak yerlerinin özellikle mahalle aralarında sayı olarak daha fazla ve donanımlı olması hem yayaları rahatlatacak hem de trafiğin aksamasının önüne geçecektir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kent merkezindeki ticaret alanları yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 65'i (%22.0) kesinlikle katılıyorum, 59'u (%19.9) katılıyorum, 74'ü (%25.0) kararsızım, 60'ı (%20.3) az katılıyorum, 38'i (%12.8) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Örneklem grubun ticaret alanlarının yeterliliği hakkındaki soruya verilen cevaplara göre kentteki ticaret alanları yeterli bulunmaktadır. Fakat kentin işlek caddelerinin başında gelen Ordu Caddesindeki ticaret alan gelişimi kısıtlı ve kira bedeli olarak çok pahalıdır. Bunun nedeni Ordu Caddesi üzerinde bulunan kamu alanlarının, ticari alanların gelişimini engelleyen bir tampon bölge oluşturmasıdır. Benzer durum diğer ana caddelerde de vardır. Bunun sonucu

olarak da ticaret alanları yeterli görülse de gelişim yavaş, kira bedelleri çok yüksektir ve bu durum dolaylı olarak pahalılık yönünden halkı etkilemektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kent merkezindeki ticaret alanlarına erişebilirlik kolaydır.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 47'si (%15.9) kesinlikle katılıyorum, 83'ü (%28.0) katılıyorum, 41'i (%13.9) kararsızım, 70'i (%23.6) az katılıyorum, 55'i (%18.6) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Kent merkezindeki ticaret alanlarına erişebilirliğin kolay olduğu düşünülmektedir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kent merkezindeki ticaret alanlarının çevresindeki otopark alanları yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 113'ü (%37.8) kesinlikle katılıyorum, 72'si (%24.1) katılıyorum, 54'ü (%18.1) kararsızım, 33'ü (%11.0) az katılıyorum, 27'si (%9.0) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Örneklem grubun “ticaret alanlarının çevresindeki otopark alanı yeterlidir” önermesine verdikleri cevaplara göre genel olarak yeterli olduğu düşünülmektedir. Fakat kentin ana caddeleri üzerinde yapılan araç parkları iş çıkış saatlerinde trafik akışını çok olumsuz etkilemektedir. Hafta sonları ise bu durum, öğlen ve akşam saatlerinde yaşanmaktadır. Erzincan kent merkezi için katlı otopark çözümleri geliştirilmeli, caddelerde yapılan araç parkları yasaklanmalı ve trafik akış sorunu çözüme kavuşturulmalıdır.

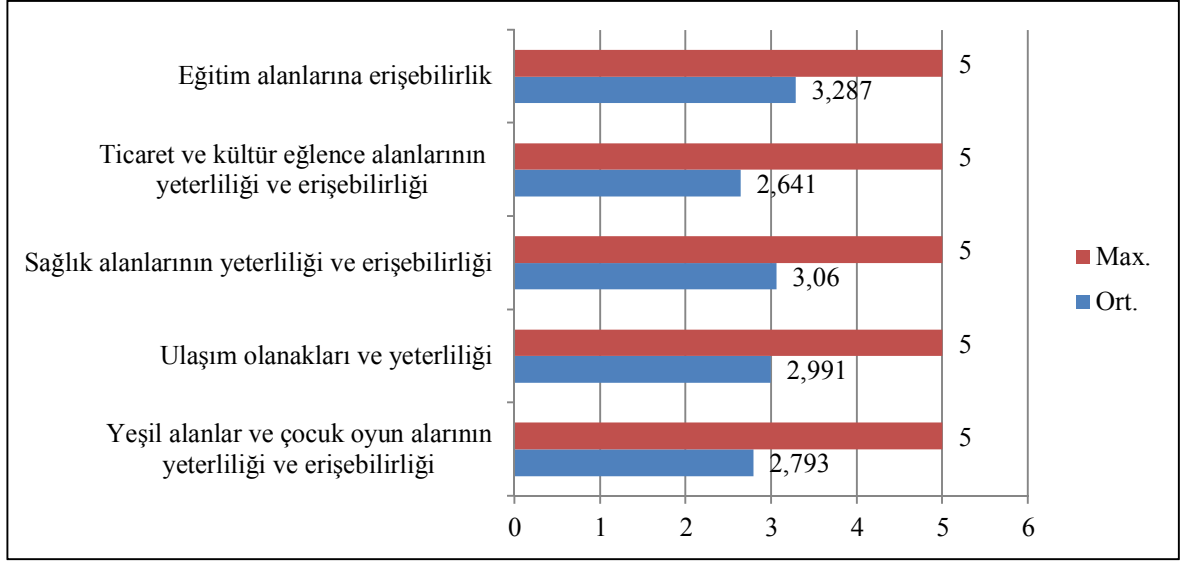
Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kent merkezindeki ticaret alanlarında kaldırım genişlikleri yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 51'i (%17.2) kesinlikle katılıyorum, 57'si (%19.2) katılıyorum, 38'i (%12.8) kararsızım, 97'si (%32.7) az katılıyorum, 54'ü (%18.2) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Buna göre kent merkezindeki ticaret alanlarındaki kaldırım genişliklerinin tam anlamıyla yeterli olduğu söylenemez. Bu düşüncenin en büyük nedeni kaldırım genişliklerinin yetersiz olması değildir. Kent merkezindeki kaldırımların önemli bir kısmı esnafların ürünlerinin işgali altındadır. Bu durum insanların yaya trafiğinde güçlük çekmesine neden olmaktadır. Erzincan Belediyesi yapacağı denetleme ve uygulamalarla kaldırım işgalinin önüne geçmelidir ve kaldırımlar yayaların kullanımına bırakılmalıdır.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kentinizdeki hastaneler yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 95'i (%32.0) kesinlikle katılıyorum, 73'ü (%24.6) katılıyorum, 30'u (%10.1) kararsızım, 63'ü (%21.2) az katılıyorum, 36'sı (%12.1) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Genel olarak kentteki hastanelerin yeterli olduğu düşünülmektedir. Bunun nedeni daha önce kentte var olan SSK hastanesi, Kızılay dispanseri gibi sağlık kuruluşlarının ve devlet hastanesinin bir araya gelerek büyük ve donanımlı olan Erzincan Üniversitesi Eğitim ve Araştırma hastanesini oluşturmasıdır.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kentinizdeki hastanelere erişebilirlik kolaydır.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 60'ı (%20.3) kesinlikle katılıyorum, 53'ü (%18.0) katılıyorum, 41'i (%13.9) kararsızım, 77'si (%26.1) az katılıyorum, 64'ü (%21.7) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Örneklem grubun verdiği cevaplara göre hastanelere erişebilirliğin kolay olduğu söylenemez. Bunun nedeni daha önce kentte farklı yerlerde ve ulaşımı kolay olan hastanelerin birleşerek, ulaşımı biraz zor olan yeni Erzincan Üniversitesi Eğitim ve Araştırma hastanesi yerleşkesine taşınmış olmasıdır. Yine de kent merkezindeki Dört Yol Devlet Hastanesi yerleşkesinde verilen sağlık hizmetlerine ulaşımın kolay olduğu söylenebilir.

Araştırmaya katılan örneklem grubun kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerinden “*Kentinizdeki kültür eğlence alanları (kütüphane, tiyatro, müze, sinema, kültür merkezi, huzur evi) yeterlidir.*” sorusuna verdiği cevaplara göre dağılımı Tablo 5.3.'de incelenmiştir. Buna göre araştırmaya katılan örneklem grubun 19'u (%6.4) kesinlikle katılıyorum, 30'u (%10.0) katılıyorum, 15'i (%5.0) kararsızım, 85'i (%28.4) az katılıyorum, 150'si (%50.2) hiç katılmıyorum cevabını verdiği görülmektedir. Bu durum kentteki kültür eğlence alanlarının yeterli olmadığını göstermektedir. Kente üniversiteyle birlikte yeni bir hava getiren genç nüfus kültür ve eğlence alanlarının yetersiz ve yenilenmesi gerektiğini düşünmektedir. Özellikle sinema, tiyatro ve müze alanlarında yapılacak yenilikler kentteki kültür eğlence yaşamını daha iyi hale getirecektir.

5.4.4.1. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Düzeylerinin Ortalamaları



Şekil 5.14. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Fiziki Alan Memnuniyet Düzeylerinin Ortalamaları

Şekil 5.14.'de görüldüğü üzere, araştırmaya katılan örneklem grubun fiziki memnuniyet düzeylerinin ortalamaları incelendiğinde, eğitim alanlarına erişebilirliği ve yeterliliği puanlarının ortalamasının en yüksek, ticaret ve kültür eğlence alanlarının yeterliliği ve erişebilirliği puanlarının ortalamasının en düşük olduğu görülmektedir.

Bu durum kentteki eğitim alanlarının büyük oranda yeterli ve ulaşılabilir olduğunu göstermektedir. Diğer kentsel donatı alanları olan sağlık, ulaşım ve yeşil alanlardan da örneklem grubun memnuniyet düzeylerinin iyi olduğu söylenebilir. Fakat ticaret ve kültür eğlence alanları için belirlenen memnuniyet düzeyi diğer kentsel donatı alanlarına göre düşüktür. Kentte özellikle ticaret alanlarının az olması, bu alanların etrafındaki yoğun trafik memnuniyet düzeyinin az olmasına neden olmaktadır. Kültür ve eğlence alanları özellikle kentteki üniversitenin gelişimiyle yetersiz hale gelmiştir. Kentte ticaret ve kültür eğlence alanlarından memnuniyet düzeyinin artırılması için bu alanlarda yeni planlama çalışmaları yapılmalıdır.

5.4.5. Araştırmaya Katılan Örneklem Grubun Mahallelere Göre Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Değerlendirmeleri

Araştırmada kullanılan likert ölçek, kişilerin verilen önermelerle ilgili görüşlerini belirlemesi için çok olumludan çok olumsuzu kadar sıralanmıştır. Buna göre önermelere; (5) kesinlikle katılıyorum, (4) katılıyorum, (3) kararsızım, (2) katılmıyorum, (1) kesinlikle katılmıyorum şeklinde puan verilir. Faktör analizi sonrası ölçek genel puanı veya faktörlerdeki boyutlar hesaplanırken aritmetik ortalama alınır. Ölçek genel puanı ve faktör (boyut) puanları $5.00-1.00 = 4.00$ puanlık bir genişliğe dağılmaktadır. Bu genişlik beşe bölünerek ölçeğin kesim noktalarını belirleyen düzeyler belirlenir. Ölçek ifadelerinin değerlendirilmesinde puan aralığı 1.00 - 1.79 Çok düşük; 1.80 - 2.59 Düşük; 2.60 - 3.39 Orta; 3.40 - 4.19 Yüksek; 4.20 - 5.00 Çok yüksek kriterlerine göre yorum yapılabilir.

Tablo 5.4. Araştırmaya Katılan Yavuz Selim Mahallesi Sakinlerinin Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları

Soru	N	Min.	Max.	Ort.	S.s
S_17	51	1.000	5.000	3.078	1.163
S_18	50	1.000	5.000	2.840	1.346
S_19	51	1.000	5.000	3.353	1.278
S_20	47	1.000	5.000	3.000	1.414
S_21	50	1.000	5.000	3.800	1.294
S_22	49	1.000	5.000	3.388	1.455
S_23	50	1.000	5.000	3.260	1.337
S_24	49	1.000	5.000	3.776	1.263
S_25	51	1.000	5.000	3.843	1.046
S_26	50	1.000	5.000	3.280	1.356
S_27	49	1.000	5.000	3.041	1.428
S_28	51	1.000	5.000	3.255	1.354
S_29	50	1.000	5.000	2.860	1.400
S_30	51	1.000	5.000	2.902	1.300
S_31	51	1.000	5.000	3.569	1.418
S_32	50	1.000	5.000	2.940	1.490
S_33	51	1.000	5.000	3.314	1.476
S_34	50	1.000	5.000	2.360	1.336
S_35	50	1.000	5.000	3.060	1.391
S_36	51	1.000	5.000	2.922	1.481
S_37	50	1.000	5.000	3.560	1.459
S_38	51	1.000	5.000	2.196	1.281

Tablo 5.4.'de görüldüğü üzere, araştırmaya katılan Yavuz Selim mahallesi sakinlerinin kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerine verdikleri cevapların ortalamaları incelendiğinde, “*Konutunuzdan anaokulu-ilköğretim binasına erişebilirlik kolaydır*” önermesine en çok katıldıkları, “*Kentinizdeki kültür eğlence alanları (kütüphane, tiyatro, müze, sinema, kültür merkezi, huzur evi) yeterlidir.*” önermesine en az katıldıkları görülmektedir.

Tablo 5.5. Araştırmaya Katılan Ergenekon Mahallesi Sakinlerinin Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları

Soru	N	Min.	Max.	Ort.	S.s
S_17	50	1.000	5.000	3.360	1.120
S_18	49	1.000	5.000	3.143	1.323
S_19	50	1.000	5.000	3.740	1.006
S_20	50	1.000	5.000	3.180	1.366
S_21	49	1.000	5.000	3.388	1.096
S_22	50	1.000	5.000	3.460	1.199
S_23	50	1.000	5.000	3.400	1.245
S_24	49	1.000	5.000	3.286	1.323
S_25	50	1.000	5.000	3.420	1.180
S_26	50	1.000	5.000	2.380	1.176
S_27	48	1.000	5.000	2.833	1.310
S_28	49	1.000	5.000	2.918	1.205
S_29	50	1.000	5.000	3.140	1.340
S_30	50	1.000	5.000	3.000	1.245
S_31	50	1.000	5.000	3.060	1.346
S_32	50	1.000	5.000	2.820	1.289
S_33	49	1.000	5.000	3.184	1.318
S_34	50	1.000	5.000	2.760	1.255
S_35	50	1.000	5.000	3.160	1.184
S_36	50	1.000	5.000	2.980	1.237
S_37	50	1.000	5.000	2.600	1.512
S_38	50	1.000	5.000	1.680	1.220

Tablo 5.5.'de görüldüğü üzere, araştırmaya katılan Ergenekon mahallesi sakinlerinin kentsel fiziki alan memnuniyet önergelerine verdikleri cevapların ortalamaları incelendiğinde, “Mahallenizdeki çocuk oyun alanlarına erişebilirlik kolaydır.” önermesine en çok katıldıkları, “Kentinizdeki kültür eğlence alanları (kütüphane, tiyatro, müze, sinema, kültür merkezi, huzur evi) yeterlidir.” önermesine en az katıldıkları görülmektedir.

Tablo 5.6. Araştırmaya Katılan İnönü Mahallesi Sakinlerinin Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları

Soru	N	Min.	Max.	Ort.	S.s
S_17	50	1.000	5.000	2.640	1.102
S_18	50	1.000	5.000	2.580	1.357
S_19	50	1.000	5.000	3.300	1.233
S_20	50	1.000	5.000	2.780	1.329
S_21	49	1.000	5.000	3.673	1.248
S_22	49	1.000	5.000	3.122	1.438
S_23	49	1.000	5.000	3.041	1.443
S_24	50	1.000	5.000	3.580	1.230
S_25	49	1.000	5.000	4.061	1.029
S_26	48	1.000	5.000	3.396	1.440
S_27	50	1.000	5.000	2.600	1.278
S_28	49	1.000	5.000	2.918	1.525
S_29	50	1.000	5.000	3.020	1.332
S_30	47	1.000	5.000	2.830	1.291
S_31	50	1.000	5.000	3.360	1.241
S_32	49	1.000	5.000	2.878	1.333
S_33	49	1.000	5.000	3.122	1.467
S_34	50	1.000	5.000	2.340	1.303
S_35	50	1.000	5.000	3.140	1.429
S_36	50	1.000	5.000	2.520	1.374
S_37	50	1.000	5.000	3.540	1.343
S_38	50	1.000	5.000	2.040	1.384

Tablo 5.6.'da görüldüğü üzere, araştırmaya katılan İnönü mahallesi sakinlerinin kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerine verdikleri cevapların ortalamaları incelendiğinde, “*Konutunuzdan anaokulu-ilköğretim binasına erişebilirlik kolaydır*” önermesine en çok katıldıkları, “*Kentinizdeki kültür eğlence alanları (kütüphane, tiyatro, müze, sinema, kültür merkezi, huzur evi) yeterlidir.*” önermesine en az katıldıkları görülmektedir.

Tablo 5.7. Araştırmaya Katılan Aslanlı Mahallesi Sakinlerinin Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları

Soru	N	Min.	Max.	Ort.	S.s
S_17	49	1.000	5.000	2.245	0.902
S_18	48	1.000	5.000	2.208	0.988
S_19	46	1.000	5.000	3.717	1.004
S_20	48	1.000	5.000	1.833	1.310
S_21	47	1.000	5.000	3.894	0.787
S_22	48	1.000	5.000	2.229	1.574
S_23	49	1.000	5.000	3.633	1.131
S_24	49	1.000	5.000	3.816	1.014
S_25	49	1.000	5.000	3.531	0.819
S_26	49	1.000	5.000	2.102	1.558
S_27	49	1.000	5.000	2.776	1.085
S_28	48	1.000	5.000	1.938	1.420
S_29	47	1.000	5.000	2.426	0.994
S_30	49	1.000	5.000	2.449	0.959
S_31	48	1.000	5.000	2.646	1.176
S_32	49	1.000	5.000	2.878	0.881
S_33	48	1.000	5.000	2.729	1.144
S_34	49	1.000	5.000	1.735	1.287
S_35	47	1.000	5.000	3.702	1.121
S_36	47	1.000	5.000	1.915	1.412
S_37	48	1.000	5.000	3.354	0.911
S_38	49	1.000	5.000	2.061	1.029

Tablo 5.7.'de görüldüğü üzere, araştırmaya katılan Aslanlı mahallesi sakinlerinin kentsel fiziki alan memnuniyet önergelerine verdikleri cevapların ortalamaları incelendiğinde, “*Mahallenizdeki ulaşım imkânları yeterlidir.*” önermesine en çok katıldıkları, “*Kent merkezindeki ticaret alanlarının çevresindeki otopark alanları yeterlidir.*” önermesine en az cevap katıldıkları görülmektedir.

Tablo 5.8. Araştırmaya Katılan İzzet Paşa Mahallesi Sakinlerinin Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları

Soru	N	Min.	Max.	Ort.	S.s
S_17	50	1.000	5.000	2.400	1.429
S_18	50	1.000	5.000	2.440	1.473
S_19	49	1.000	5.000	2.714	1.458
S_20	50	1.000	5.000	2.320	1.269
S_21	49	1.000	5.000	3.286	1.399
S_22	49	1.000	5.000	2.796	1.414
S_23	49	1.000	5.000	2.959	1.414
S_24	48	1.000	5.000	2.729	1.364
S_25	49	1.000	5.000	3.000	1.399
S_26	48	1.000	5.000	3.375	1.331
S_27	50	1.000	5.000	2.420	1.430
S_28	50	1.000	5.000	2.720	1.552
S_29	50	1.000	5.000	2.500	1.529
S_30	50	1.000	5.000	2.380	1.398
S_31	50	1.000	5.000	2.940	1.583
S_32	48	1.000	5.000	2.833	1.478
S_33	49	1.000	5.000	2.531	1.386
S_34	50	1.000	5.000	2.060	1.150
S_35	50	1.000	5.000	2.720	1.499
S_36	50	1.000	5.000	2.560	1.473
S_37	48	1.000	5.000	2.313	1.600
S_38	49	1.000	5.000	1.816	1.424

Tablo 5.8.'de görüldüğü üzere, araştırmaya katılan İzzet Paşa mahallesi sakinlerinin kentsel fiziki alan memnuniyet önergelerine verdikleri cevapların ortalamaları incelendiğinde, “*Konutunuzdan lise binasına erişebilirlik kolaydır.*” önermesine en çok cevap verdikleri, “*Kentinizdeki kültür eğlence alanları (kütüphane, tiyatro, müze, sinema, kültür merkezi, huzur evi) yeterlidir.*” önermesine en az cevap verdikleri görülmektedir.

Tablo 5.9. Araştırmaya Katılan Taksim Mahallesi Sakinlerinin Kentsel Fiziki Alan Memnuniyet Önergelerine Verdikleri Cevapların Ortalamaları

Soru	N	Min.	Max.	Ort.	S.s
S_17	50	1.000	5.000	2.580	1.486
S_18	49	1.000	5.000	2.061	1.144
S_19	50	1.000	5.000	2.840	1.330
S_20	49	1.000	5.000	2.612	1.412
S_21	50	1.000	5.000	3.740	1.065
S_22	50	1.000	5.000	3.000	1.309
S_23	49	1.000	5.000	2.653	1.234
S_24	49	1.000	5.000	3.204	1.399
S_25	50	1.000	5.000	3.620	1.427
S_26	50	1.000	5.000	3.400	1.552
S_27	49	1.000	5.000	2.980	1.601
S_28	48	1.000	5.000	2.958	1.352
S_29	48	1.000	5.000	2.854	1.321
S_30	50	1.000	5.000	2.760	1.393
S_31	50	1.000	5.000	3.640	1.306
S_32	50	1.000	5.000	2.580	1.444
S_33	50	1.000	5.000	3.160	1.346
S_34	50	1.000	5.000	2.500	1.374
S_35	50	1.000	5.000	3.180	1.508
S_36	49	1.000	5.000	2.469	1.401
S_37	49	1.000	5.000	3.265	1.381
S_38	50	1.000	5.000	1.840	0.997

Tablo 5.9.'da görüldüğü üzere, araştırmaya katılan Taksim mahallesi sakinlerinin kentsel fiziki alan memnuniyet önermelerine verdikleri cevapların ortalamaları incelendiğinde, “Mahallenizdeki ulaşım imkânları yeterlidir.” önermesine en çok cevap verdikleri, “Kentinizdeki kültür eğlence alanları (kütüphane, tiyatro, müze, sinema, kültür merkezi, huzur evi) yeterlidir.” önermesine en az cevap verdikleri görülmektedir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Gelişen bilgisayar teknolojileriyle desteklenen tasarım yaklaşımlarında kentsel uyum oldukça ihmal edilmiştir. 1950'ler den başlayarak mimarlığın önemli bir çalışma alanı olarak kabul edilen kentsel tasarım ve planlama kavramlarının eğitim sürecinde ağırlığı azalmış, son on yılda kentlerimizin içinde bulunduğu hızlı dönüşüm sürecinde bu durumun olumsuz etkilerini gözlemlemekteyiz. Oysa geçmişte mimarlar için tasarladıkları binanın içinde yer aldığı doğaya ve kentsel çevreye uyumu önemli bir başarı olarak değerlendirilmekte, bu yaklaşım 90 lı yıllara kadar mimarlık eğitiminde de en önemli konu olarak ele alınmaktaydı. Günümüzde ise mimarların daha çok tasarladıkları tekil binalarla kendilerini tanıtmaya, ifade etme çabası içinde oldukları görülmektedir [88].

Yakın gelecekte bu durumun devam edeceği anlaşılmaktadır. Ancak geriye dönüşlerde söz konusu olabilir. Binaların içinde suni olarak yaratılan konforu yüksek ortamlar kentlerin bir sistem olarak tasarlanmaması sonucu kaybedilen kentsel açık alanlar insanları hem doğadan hem de sosyal ortamlardan izole etmektedir. Yeni çözümler geliştirilmesinde mimarlara ve şehir plancılarına önemli roller düşmektedir [88].

İnsanlar binalar da yaşar; binalar sokakları oluşturur; sokaklar, mahalleleri; mahalleler, semtleri; semtler şehirleri oluşturur ve şehirler medeniyetlerin göstergesi olur. Sokaklar, meydanlar, parklar ve diğer alanlar uygun olarak ölçeklendirilmiş olmalıdır. Toplumda yaşlı ve engelli insanları da düşünerek çekici, güvenli, karmaşık olmayan ve etkili olarak işleyen yollar ve kamu alanları geliştirilmelidir. Değişen sosyal, teknolojik ve ekonomik koşullara cevap verebilen, birbiriyle ilişkili ve içinde hareket kolaylığı olan alanlar yaratarak, trafikten önce insanları düşünen arazi kullanımı ve ulaşım kolaylığıyla getiren planlamalar geliştirilmelidir.

Her şehirde olduğu gibi; hızlı kentleşmenin önüne geçilmeli, yine hızla kirlenen fiziksel çevreye duyarlı bir yaklaşımla, Sağlıklı Kentleşmenin önemi kavranmalıdır. Kentsel dokunun ve işlevlerin özelliklerinin korunarak mevcut kullanımların iyileştirilmesi ve fiziksel-sosyal alt yapı sağlanması konularını içeren “Sağlıklı kentleşme” ile şehirlere ayna olan sağlıklı birer birey görünümüne kavuşturulmalıdır. Sağlıklı bir kentleşmede;

- Ulaşım
- Konut Alanları
- Ticaret Merkezleri
- Eğitim Alanları

- Kültür ve Eğence Alanları
- Sağlık Alanları
- Açık ve Yeşil Alanlar
- Sanayi Alanları

gibi donatı alanları bugünkü ve gelecekteki nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde d ş n lmeli ve planlanmalıdır.

şehirlerin afetlere dirençli bir anlayışla planlanabilmesi, afet gerçekleşmeden önce şehrin sistemsal işleyişine ve mekânsal kurgusuna yönelik kararların alınması ile mümkün olabilmektedir. Kentsel risklere yönelik bu kararların ve önlemlerin afetler öncesinde alınmaması durumunda, yerleşmeleri oluşturan binalar, yeşil alanlar, okullar, hastaneler, karakollar, camiler gibi ortak kullanım alanları, sanayi ve diğer çalışma alanları, doğalgaz hatları, yollar ve benzeri yapıların tümü üzerindeki riskler ve afetlere karşı zarar görebilirlik artmaktadır.

Türkiye de marka şehir olma iddiasını taşıyan Erzincan'ın önündeki en önemli engel, deprem afetiyle baş edebilme yeteneğinin ve kapasitesinin geliştirilmesi olarak öne çıkmaktadır. Bu zorlu engel, başta karar vericiler olmak üzere toplumun bütün kesimlerinin katılımı, bilgiyi ve deneyimleri paylaşarak yaygınlaştırmaları sayesinde gerçekleşebilecektir. Çalışmamızda, kentte yaşayanların nasıl bir planlama gördükleri ve istedikleri, anketin 39. sorusuna **"Yaşadığınız çevrenin kentsel planlama bakımından beğendiğiniz / beğenmediğiniz yönlerini belirtiniz"** verilen cevaplarla ilişkilendirilerek yorum ve öneriler sunulmuştur.

Erzincan'ın 1992 depreminden sonra şehirleşmesi büyük bir oranda tamamlanmıştır. Bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçlarına göre **(%20 kesinlikle katılıyorum, %28 katılıyorum, %15 kararsızım)** kentteki bulvar çözümlerinin yeterli olduğu görülmüş, deprem sonrası yapılan planlama ve bulvar çözümleri ile kentin ana ulaşım aksları oluşturulmaya çalışılmıştır. şehir başlıca dört ana cadde üzerine ve bu caddelerin birleştiği Cumhuriyet Meydanı çevresine oturtulmuştur. Yapılan büyük iş merkezleri Halit Paşa, Ordu, Fevzi Paşa ve 13 şubat caddeleri üzerinde kurulmuş, böylece ticarethanelerin de bu caddeler üzerinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur.

Erzincan kent merkezi I. derece deprem bölgesi olduğu için cadde ve sokak genişlikleri yaşanacak bir deprem felaketi anında ulaşımın sağlanması için çok önemlidir. Kent merkezini oluşturan caddelerin genişlikleri 8 m'dir ve 60 cm lik ref jlerle ayrılmıştır. Ana caddelerde bulunan kaldırımların genişlikleri ise 5 m'dir [84]. Bu tez çalışmasında

uygulanan anket sonuçlarına göre (**%25 kesinlikle katılıyorum, %24 katılıyorum, %13 kararsızım**), cadde ve sokak genişliklerinin yeterli olduğu düşünülmektedir. Bütün iş kolları bu caddeler de toplanmıştır ve insanlar mağaza, banka, işyeri, pastane, lokanta gibi hemen hemen bütün ihtiyaçlarını buralardan karşılayabilmektedir. Bu tez çalışmasında uygulanan anket sonuçlarına göre (**%22 kesinlikle katılıyorum, %20 katılıyorum, %25 kararsızım**), kentteki ticaret alanları yeterli bulunmaktadır. Fakat kentin işlek caddelerinin başında gelen Ordu Caddesindeki ticaret alan gelişimi kısıtlı ve kira bedeli olarak çok pahalıdır. Bunun nedeni Ordu Caddesi üzerinde bulunan kamu alanlarının, ticari alanların gelişimini engelleyen bir tampon bölge oluşturmalarıdır. Benzer durum diğer ana caddelerde de vardır. Bunun sonucu olarak da ticaret alanları yeterli görülse de gelişim yavaş, kira bedelleri çok yüksektir ve bu durum dolaylı olarak pahalılık yönünden halkı etkilemektedir. Kentin ana caddeleri üzerinde bulunan bu tampon bölgeler ortadan kaldırılmalı ticari alanların gelişmesine olanak sağlanmalıdır (Erzincan kent merkezine ait yerleşim planı haritası EK 3’de, Erzincan kent merkezine ait sosyal donatı alanları haritası EK 4’de sunulmuştur.)

Kentin konut gelişme aksı mevcut konut yerleşiminin çevresinde olmakla birlikte ağırlıklı olarak batı ve kuzeybatı yönündedir. Konutlar merkezdeki dört ana cadde de genellikle bitişik nizam olup, yeni yapılanmanın olduğu yerlerde ise ayrık nizamdır. Özellikle üst gelir gruplarının daha çok tercih ettiği ve arazi fiyatlarının daha yüksek olduğu kuzeybatı bölgesinde yollar geniş olarak planlanmış konut öbeklerinin içerisinde market ve oyun alanları gibi donatı alanları da düşünülmüştür. Site tarzı konutların bulunduğu bu alanlardaki konutlar, Erzincan deprem bölgesi olduğu için genellikle üç kat olarak yapılaşma gelişmiştir.

Erzincan kent merkezinde konut alanlarının gelişimi, şehrin batı yönüne doğru gerçekleşmektedir. Gelecekteki gelişme eğiliminin de daha ağırlıklı olarak üniversite kampusuna doğru yani batı yönünde olacağı düşünülmektedir. Bu gelişmeler göz önüne alınarak bu alanlarda yeterli alt yapı sağlanmalıdır. Ayrıca yeni açılan imar bölgelerinde kentsel tasarıma önem verilmelidir. Erzincan deprem bölgesi olduğu için zemin etütleri çok hassas yapılmalı, zemini sağlam olan alanlarda planlama yapılmalı ve ayrık nizam tercih edilerek binalar arasında güneş, rüzgâr, ışık için bırakılacak boşluk hesaplanmalı ve bu kurallara uyulmalıdır.

Kamu alanları Erzincan da bir arada toplanmışlardır. Büyük alan kullanımı gerektiren kamu kuruluşları yürürlükteki planda da dağınık olarak planlanmıştır. Belediye Halit Paşa Caddesi üzerinde, Valilik, PTT, Defterdarlık, Tapu-Kadastro ve Nüfus Müdürlükleri İnönü

Anıtının bulunduğu meydanda, Adliye Sarayı Fevzi Paşa Caddesi üzerinde, Türk Telekom Ali Kemali Caddesinde yer almaktadır.

Günümüzde şehir merkezlerindeki betonlaşmanın artmasından dolayı açık alanlara daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır. Bu alanların park alanları olması arzu edilmekle beraber kamusal alanlar, üniversite kampusları, otoparklar ve hatta bazen mezarlık alanları bile bu ihtiyacı karşılayabilmekte yüksek binaların arasında nefes almamızı sağlayabilmektedir. Erzincan merkezde bulunan kamu alanları da bu şekilde şehre nefes aldırıştır.

Erzincan da E80 karayolu olarak bilinen cadde, mevcutta şehir içi yol olarak kullanılmaktadır. Erzincan Belediyesi'nin kentin güney yönünde bir çevre yolu yapma projesi sona ermiştir. Bu proje sayesinde şehirlerarası kullanılan E80 karayolu şehir içi yol olarak kullanılmaya başlanmıştır. Otobüs ve ağır vasıtalar yeni yapılan çevre yolunu kullanmaya yönlendirilmeli ve bu sayede olası trafik kazaları önlenmeli, şehir içi trafik yoğunluğu azaltılmalıdır.

Fakat özellikle iş çıkış saatlerindeki trafik yoğunluğu kavşak noktalarını yetersiz hale getirmektedir. Anket sonuçlarına göre **(%20 kesinlikle katılıyorum, %30 katılıyorum, %17 kararsızım)** bir memnuniyet gözlemlense de, kavşak noktalarındaki trafik ışıklandırması akıcılığın sağlanması için yeniden yapılandırılmalıdır. Ayrıca güney çevreyolunda bulunan Erzincan-Trabzon güney çevre yolu bağlantı noktası, Erzincan-Erzurum güney çevre yolu bağlantı noktası ve Erzincan şehir merkezi ile Ergen Dağı Kayak Merkezi yolunun güney çevre yolu ile kesiştiği kavşak noktaları ise köprülü kavşak çözümleri geliştirilerek trafik kazalarını önlemek açısından daha sağlıklı hale getirilmelidir.

Şehirler planlanırken mevcut yol aksları ve mevcut yerleşme önemli verilerdir. Genellikle şehir merkezlerin de bu veriler kullanılarak plan yapılır, ancak yeni oluşturulan yerleşim alanlarında planlama daha serbest ve simetriktr. Buralarda daha çok birbirini dik kesen yol aksı tercih edilmektedir. Erzincan ülkemizdeki deprem bölgelerinin en başında yer almaktadır bu nedenle kent fiziki planlaması yapılırken ulaşılabilirliğin en yüksek seviyede olduğu birbirini dik kesen yolların oluşturduğu kent formu uygulanmıştır. Yeni imara açılan alanlarda bu form hassasiyetle uygulanmalıdır. Ayrıca imar planlarında belirtilen kat sayısı, arsa kullanım alanı, yapılar arası mesafe, cephe hattı vb. imar planı şartlarına uyulmasına dikkat edilmelidir.

Bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçlarına göre **(%25 hiç katılmıyorum, %40 az katılıyorum, %13 kararsızım)**, ulaşım imkanlarının genel olarak yetersiz olduğu

düşünülmektedir. Erzincan Belediyesi kent içi ulaşım imkanlarını halkın istek ve ihtiyaçlarına göre daha iyi kullanılabilir şekilde düzenlemelidir.

Türkiye'nin birçok şehrinde olduğu gibi Erzincan'da da ciddi anlamda otopark sorunu yaşanmaktadır. Şehir merkezinde bulunan büyük iş hanlarının bodrum katlarındaki otoparkların çözüm getireceği sanılmışsa da bu otoparklar deprem riskinden dolayı tercih edilmemektedir. Şehir merkezi çok küçük olduğu için insanlar merkeze yürüyerek gitmeyi tercih etmektedir. Ancak aracıyla gitmek zorunda olanlar otopark sorununu, aracını merkez caddelere ve arka sokaklara park ederek çözmektedir bu da iş çıkış saatlerinde trafik akışını çok olumsuz etkilemektedir. Hafta sonları ise bu durum öğlen ve akşam saatlerinde yaşanmaktadır. Erzincan kent merkezi için katlı otopark çözümleri geliştirilmeli, caddelerde yapılan araç parkları yasaklanmalı ve trafik akış sorunu çözüme kavuşturulmalıdır. Özellikle Cumhuriyet Meydanı çevresinde oluşan bu trafik yoğunluğunun önlenmesi için ana caddeler üzerinde otoparka izin verilmemeli, meydana yakın eski Devlet Hastanesi boş arazisinde katlı otopark uygulaması yapılmalıdır. Kent merkezinde otopark sorunu yaşanmasına rağmen bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçlarına göre (**%24 kesinlikle katılıyorum, %20 katılıyorum, %23 kararsızım**), kentteki konut alanlarının bulunduğu yerlerde otopark erişebilirliğinin büyük oranda kolaylıkla sağlandığı düşünülmektedir (Erzincan kent merkezine ait yerleşim planı haritası EK 3'de, Erzincan kent merkezine ait sosyal donatı alanları haritası EK 4'de sunulmuştur.)

Şehir merkezlerinde yaya ulaşımının kolaylaştırılması, bazı alanların motorlu taşıtlardan arındırılması amacıyla merkezi bölgelerde yayalaştırma projeleri uygulanmaktadır. Bu şekilde insanlar merkezdeki trafik yoğunluğuyla karşılaşmadan işlerini halletmekte ve kendilerini daha güvende ve rahat hissetmektedirler. Türkiye'de yayalaştırma projeleri birçok şehrimizde uygulanmıştır. Ankara da Sakarya Caddesi, Eskişehir Porsuk Çayı etrafı, İstanbul İstiklal Caddesi, Taksim vs... Erzincan kent merkezinde de böyle bir alana ihtiyaç vardır. Yapılan anket çalışmasında örneklem grubun **%66'sı** sadece yayaalara açık cadde veya sokak olmadığını belirtmişlerdir. Yeni düzenlenen caddelerden olan doğu batı aksındaki Nerim TOMBUL Caddesi yayalaştırma için uygun bir yapıya sahiptir. Ayrıca kentin ana caddelerindeki kaldırım genişlikleri 5 m gibi büyük bir değer olsa da anket sonuçlarına göre (**%18 hiç katılmıyorum, %33 az katılıyorum, %13 kararsızım**), yeterli görülmemektedir. Kaldırımların önemli bir kısmı esnafların ürünlerinin işgali altındadır. Bu durum insanların yaya trafiğinde güçlük çekmesine neden olmaktadır.

Erzincan belediyesi yapacağı denetleme ve uygulamalarla kaldırım işgalinin önüne geçilmelidir ve kaldırımlar yayaların kullanımına bırakılmalıdır.

Erzincan Organize Sanayi Bölgesi, Erzincan'ın batısında, Erzincan-Sivas Devlet karayolu istikametinde, yeni yapılan güney çevre yolu ile irtibatlı kent merkezine 8.5 km, Erzincan havaalanına 18.5 km, demiryolu istasyonuna 7 km, belediye ve mücavir alan sınırına 5.5 km mesafede, Çardaklı Çayı'nın doğusunda tarıma elverişsiz fakat yeşillendirmeye müsait 3.729.054 m² alan üzerine kurulmuştur [84]. Erzincan'ın uluslararası E-80 karayolu üzerinde bulunması, Trabzon Limanına yakınlığı ve Devletin yatırımcılara sağladığı teşviklerden dolayı Organize Sanayi Bölgesi hızla gelişim göstermektedir. Bu gelişimin rahat bir şekilde devam etmesi için bölgenin alt yapı şartları daha iyi hale getirilmelidir.

Küçük sanayi sitesi 1972 yılında faaliyete geçmiş olup, alanı 126152 m²'dir. 425 İşyeri ve sosyal hizmet binası mevcuttur. 1992 yılında meydana gelen depremde hasar gören iş yerlerinin tamirata devam etmektedir. Doluluk oranı %27'dir [79]. Erzincan kent merkezinde bulunan küçük sanatlarla uğraşanlar sanayi sitesine, fabrikalar ise organize sanayi bölgesine taşınmalı, boşalan bu alanlar kentsel dönüşüm projeleri ile sağlıklı bir yapıya kavuşturulmalıdır.

Kentte nüfusa yetecek kadar sağlık ocağı bulunmaktadır. Sağlık kuruluşu olarak bir Devlet Hastanesi, Erzincan Üniversitesi Mengücek Gazi Eğitim ve Araştırma hastanesi, beş adet sağlık ocağı ve özel hastaneler bulunmaktadır. Bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçlarına göre (**%32 kesinlikle katılıyorum, %25 katılıyorum, %10 kararsızım**) , kentteki hastanelerin yeterli olduğu düşünülmektedir. Çünkü daha önce kentte var olan SSK hastanesi, Kızılay dispanseri gibi sağlık kuruluşlarının ve devlet hastanesinin bir araya gelerek büyük ve donanımlı olan Erzincan Üniversitesi Eğitim ve Araştırma hastanesini oluşturmasıdır. Ancak anket sonuçlarına göre (**%22 hiç katılmıyorum, %26 az katılıyorum, %14 kararsızım**) hastanelere erişebilirliğin kolay olduğu söylenemez. Bunun nedeni daha önce kentte farklı yerlerde ve ulaşımı kolay olan hastanelerin birleşerek, ulaşımı zor olan yeni Erzincan Üniversitesi Eğitim ve Araştırma hastanesi yerleşkesine taşınmış olmasıdır. Yine de kent merkezindeki Dört Yol Devlet Hastanesi yerleşkesinde verilen sağlık hizmetlerine ulaşımın kolay olduğu söylenebilir. Sağlık alanları nüfusa yetecek şekilde planlanmalıdır.

Şehirde bir adet kültür merkezi ve yine bu merkezin içinde çeşitli tarihi kalıntıların sergilendiği küçük bir müze alanı vardır. Kültürel faaliyetler Cumhuriyet Meydanı ve

Atatürk Meydanında düzenlenmektedir. Bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçları (**%50 hiç katılmıyorum, %28 az katılıyorum, %5 kararsızım**), kentteki kültür eğlence alanlarının yeterli olmadığını göstermektedir. Kente üniversiteyle birlikte yeni bir hava getiren genç nüfus kültür ve eğlence alanlarının yetersiz ve yenilenmesi gerektiğini düşünmektedir. Özellikle sinema, tiyatro ve müze alanlarında yapılacak yenilikler kentteki kültür eğlence yaşamını daha iyi hale getirecektir. Kentte müzik, dans, resim vb. gibi kültürel aktivitelerin yapılacağı alanların daha nitelikli olarak planlanmaları yapılmalıdır.

Erzincan da haftalık kurulan Pazar alanları halk tarafından büyük bir ilgiyle beklenmektedir. Özellikle halk köylü pazarını tercih etmektedir. Boş kaldığı zamanlarda otopark olarak kullanılan alanlar pazarın kurulacağı günler, etrafındaki yollarla pazarcılara ayrılmaktadır.

Yaşlılar için Huzurevi, bir adet Kız Yetiştirme Yurdu, bir adet Toplum Merkezi ve bir adet Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi de şehirde bulunmaktadır. Cezaevi ise organize sanayi bölgesinde bulunmaktadır.

Planlar yapılırken eğitim alanlarını mümkün olduğunca geniş bahçeli, araç trafiğinden uzak, konutlara yaya olarak erişimi sağlanan güzergâhlarda düzenlenmelidir. Bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçları **%85** oranında, kentte eğitim kurumlarının varlığı belirtilmektedir. Fakat anket sonuçlarına göre (**%29 hiç katılmıyorum, %29 az katılıyorum, %19 kararsızım**), anaokulu, ilköğretim eğitim alanlarına erişebilirliğin kolay olmadığı düşünülmektedir.

Şehir merkezinde bulunan en büyük açık alanlardan biri Atatürk anıtının da bulunduğu meydan ve devamındaki park alanıdır. Parkta havuz, banklar ve çay bahçesi yer almakta olup Erzincan'ın en çok tercih edilen yeşil alanıdır. Merkezdeki bir diğer açık alan ise İnönü anıtının etrafındaki Barış Manço parkıdır. Burada yeni yapılan saat kulesi, lokanta, park, kafeterya ve bir adet düğün salonu bulunmaktadır.

Erzincan kent merkezinin 10 km doğusunda bulunan Ekşisu piknik alanı da halkın dinlenme ve açık alan ihtiyacı karşılamaktadır. Son zamanlarda bu alanda yapılan eğlence parkı, çeşmeler, kamelyalar, yemek masaları gibi donatılar halkın beğenisini kazanmış ve bu alanın daha çok tercih edilmesini sağlamıştır. Kent merkezinin 32 km güneydoğusunda bulunan Girlevik Şelalesi de kentin önemli yeşil alanlarından biri olup, aynı zamanda yaz kış doğa turizmi için hizmet vermektedir. Bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçları (**%17 kesinlikle katılıyorum, %37 katılıyorum, %14 kararsızım**), kentteki yeşil alanların büyüklük olarak genel anlamda yeterli olduğunu göstermektedir. Erzincan Belediyesinin

son yıllardaki çalışmaları kişi başı 25 m² yeşil alan yaratmak yönünde olmasından dolayı kentteki yeşil alanların yeterli olduğu düşünülmektedir. Kent merkezinin güneyinde, Munzur dağlarının belirli bir bölgesi olan Ergen Dağında Dünyanın en büyük doğal kayak pistlerinden biri olan Ergen Dağı Kayak Merkezi alt yapısının tamamlanmasıyla hem şehir halkına hem de kayak severlere hizmet vermektedir. Kent merkezinin kuzeyinde, keşiş dağları eteğinde yer alan Esentepe Seyir Terası, şehir merkezi ve ovanın kuş bakışı izlenebildiği bir dinlenme alanı olarak halka hizmet vermektedir [84]. Buna göre kentteki yeşil alanlar, spor ve sosyal aktivite alanları yeterli bulunmaktadır.

Halkın dinlenme yeri olarak tercih ettiği yerlerden biride merkezin etrafında ve civar köylerde bulunan koruluklardır. Buralarda da piknik alanları düzenlenmiştir. İlde ağaçlandırma çalışmaları yapılmakta olup bu çalışmalarda kent koşullarına uyum sağlayan ağaç tipleri tercih edilmektedir. (Erzincan kent merkezine ait yerleşim planı haritası EK 3'de sunulmuştur)

Erzincan merkezde yeşil alan olarak planlanan Atatürk Parkı, Barış Manço Parkı ve Ülkü Parkı halkın ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçlarına göre (**%17 hiç katılmıyorum, %38 az katılıyorum, %12 kararsızım**), çocuk oyun alanlarına erişebilirlik kolay olmasa da, büyüklük olarak anket sonuçlarına göre (**%31 kesinlikle katılıyorum, %21 katılıyorum, %17 kararsızım**), yeterli olduğu belirtilmektedir. Çocuklar oyun için genelde okul bahçelerini ve trafik yoğunluğu az olan sokakları tercih etmektedir. İmar planlarında park ve mahalle oyun alanı olarak ayrılan yerlerin kamulaştırılması yapılarak oyun alanlarının planlanması yapılmalıdır. Çocuk oyun alanları düzenlemesi sadece bir oyun grubu aletlerinin bu alana yerleştirilmesi olmamalıdır. Oyun alanlarının konumları, içindeki peyzaj öğeleri çok iyi düşünülmelidir. Çok basit gibi görünen ancak ince detayları olan oyun alanlarının içerisine girilip birebir yaşanıldığı takdirde sorun teşkil edip etmediğini ve çocuklara yönelik olup olmadığı anlaşılacaktır. Ayrıca yeşil alanların etrafında ve içerisinde yürüyüş yolları düzenlenmelidir. Merkeze en yakın yeşil alanlardan biri olan Beytahtı mesire alanında doğal kaynaklar bulunmasına rağmen piknik alanı koşullarına uygun olarak düzenlenmemesi ve halk tarafından da temiz kullanılmamasından dolayı bu alan verimli kullanılmamaktadır. Gerekli düzenlemeler yapılarak bu alanında halka daha iyi hizmet veren bir dinlenme yeri olması sağlanmalıdır. Bu alanda bulunan doğal su kaynaklarından da gerekli projeler düzenlenerek faydalanılmalıdır.

Bütün bunlar sağlandığı takdirde, Erzincan daha iyi bir kentsel forma kavuşacaktır. Çalışmamızın daha önceki bölümlerinde bahsedilen kentsel donatıların hepsi Erzincan da yer almaktadır. Fakat belirtilen eksiklikler giderildiğinde kullanıcılar için daha iyi bir kent alanı ortaya çıkacaktır. Tarihin birçok döneminde deprem felaketi yüzünden yerle bir olan Erzincan kent merkezi artık Sağlıklı Kentleşme kıstaslarına uygun olarak planlanmakta ve gelişmektedir. Yeniden yaşanılabilir bir felaket karşısında kayıpların en aza indirilmesi hedeflenmektedir. Daha güzel daha güçlü ve acıların yaşanmadığı bir Erzincan için tüm kurum ve kişilerin bir araya gelerek kentin planlanmasında aktif rol almaları gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- [1] **Anon**, 1988, Ana Britanica, Ana Yayıncılık, İstanbul.
- [2] **Jones EJ**, 1969, Towns and Cities, Oxford University Pres, London.
- [3] **Garnier, B.J., Chabot, G.**, 1967, Urban Geography, Longman.
- [4] **Aydemir, Ş., Aydemir, S.E., Beyazlı, D.Ş., Ökten, N., Öksüz, A.M., Sancar, C., Özyaba, M., Türk, Y.A.**, 2004, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, ss.1-500, İber Matbaacılık, Trabzon.
- [5] http://www.innovation.cc/discussion_papers/Urban_Renaissance.htm 4 Nisan 2010.
- [6] <http://odur.let.rug.nl/> 11 Nisan 2010
- [7] **Tunçer, M.**, 2000, Geleceği Planlamak Dünya Şehircilik Günü 24. Kollokyumu TMMOB Şehir Plancıları Odası, İzmir İleri teknoloji Enstitüsü ve Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 6 - 8 Kasım.
- [8] **Ekinci, C.E., Susmaz, H.**, 2009, Sağlıklı Kentleşme Süreci Esasları, e-Journal of New World Sciences Academy, s.20-34.
- [9] **Mestan, Ç.C.Ç.**, 2005, Deprem Zararlarının Azaltılmasında Fiziksel Planlamanın Rolü-Adapazarı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- [10] **Özyaba, M.N.**, 1998, İlköğretim Okulları Açık Alan Tasarım İlkeleri ve Standartlarının Tespiti, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- [11] **Balyemez, S.**, 2003, Kentsel Planlama ve Tasarım Değişkenlerinin Deprem Olgusu Açısından İrdelenmesi ve Kentsel Deprem Davranışı, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [12] **Sertbaş, C.P.**, 2013, Kentsel Planlama Süreçlerinde Katılımcı Yaklaşımlar; Kepez - Santral Mahalleleri Yeniden Yerleşim Projesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [13] <http://www.chesapeake.towson.edu/landscape/urbansprawl/fomrs.asp> Forms of Sprawl 13 Nisan 2010.
- [14] **Keleş, R.**, 1990, Kentleşme Politikası, İmge Kitapevi, Ankara.
- [15] **Tekeli, İ.**, 1980, Türkiye’de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri, Türkiye’de İmar Planlaması, ODTÜ Şehir Bölge Planlaması Yayını, s.10, Ankara.

- [16] **İşbir, E.G.**, 1986, Şehirleşme ve Meseleleri, Ocak Yayınları, s.61, Ankara.
- [17] **Branch, M.**, 1981, Continuous City Planning Integrating Municipal Management and City Planning, A Wiley-Interscience Publication, New-York.
- [18] **Batty, M.**, 1983, On Systems Theory and Analysis in Urban Planning: An Assessment, System, System Analysis in Urban Policy-Making and Planning, Plenum Press, pp.440, New-York and London.
- [19] **Erkut, G.**, 1990, Bölge Planlamada Sistem Simulasyonu Trakya Alt Bölgesinde Bir Deneme, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- [20] **Gök, T.**, 1978, Kentlerde Arazi Kullanım Kararlarını Belirleyen Etmenler Ankara Örneğine Sistemci Bir Yaklaşım, Doktora Tezi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara.
- [21] **Eraydın, A.**, 1992, Post Fordizm ve Değişen Mekansal Öncelikler, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, Ankara.
- [22] **Bilsel, A., ve Diğ.,** 1992, Kent Planlamada Değişen Öncelikler ve Kentsel Tasarım, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, 21-22 Mayıs, s.39-43.
- [23] **Kubat, A.S.**, 1994, Şehircilikte Yeni Yapılanmanın Mekansal Boyutu, 4. Ulusal Bölge Bilimi/Bölge Planlama Kongresi, KTÜ, Trabzon, 16-17 Haziran, s.411-419.
- [24] **Hartshorn, T. A., bent, B. D., Heck, J. I.**, 1992, Interpreting the City: An Urban Geography, John Wiley.
- [25] **Berry, L. J. B., Horton, F.**, 1970, Geographic Perspectives on Urban Systems, Prentice Hall.
- [26] **Göçer, O.**, 1977, Ülke Planlama Çalışmaları İçinde Gelişme Aksları-Şehirselle Gelişme Merkezleri İlkeleri ve Türkiye İçin Bir Model, İTÜ, İstanbul.
- [27] **Keskin, A., Atalık, G., Çetiner, A., Göçer, O., Özdeş, G., Suher, H.**, 1985, Ulaşım, Şehircilik, İTÜ, İstanbul.
- [28] **Keskin, A.**, 1979, Ulaşım ve Şehirselle Yerleşme İlişkileri Üzerine Bir Araştırma, İTÜ, İstanbul.
- [29] **Aysan, M.**, 1990, Şehirselle Ulaşım Ders Notları, İTÜ, İstanbul.
- [30] **Günel, C.**, 1983, Kent ve Yol, Özgün Matbaacılık, Ankara.
- [31] **Çetiner, A.**, 1991, Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri, İTÜ Baskı Atölyesi, İstanbul

- [32] **Ersoy, M.**, 2009, Kentsel Planlamada Arazi kullanım Standartları, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayınları, Ankara.
- [33] **Kuntay, O.**, 1994, Yaya Mekanı, Ayıntap Yayıncılık, Ankara.
- [34] **Kaplan, H.**, 1992, Konut Alanları Sokak Mekanlarının Tasarlanmasında Paylaşımlı Yol Düzenlemesi, Woonerf Tasarım İlkeleri ve Kentlerimizde Uygulanabilirliği, 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.
- [35] **Kılıçarslan, T.**, 1998, Bisiklet Şehirleri Türkiye İçin Bir Lüks mü? Kent Gündemi TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara.
- [36] **Gür, Ş.Ö.**, 1993, Konut Sorunu, Ders Notları, KTÜ, Trabzon.
- [37] **Ayan, M.**, 1979, Konut Alanları Tasarım İlkeleri, Özgün Matbaacılık, Ankara.
- [38] **Keleş, R.**, 1993, Kentleşme Politikası, İmge Kitapevi, Ankara.
- [39] **Çetiner, A.**, 1991, Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri, İTÜ, İstanbul.
- [40] **Aydemir, S.**, 1989, İmar Mevzuatının İklimsel, Topografik, Psikolojik ve Ekonomik Açından İrdelenmesi, Planlama Dergisi, s.2-4.
- [41] **Greater London Council**, 1983, An introduction to Housing Layout, Nichois Publishing Company, New York.
- [42] **Göçer, O.**, 1984, Ticaret Merkezleri, İTÜ.Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- [43] **Çetiner, A.**, 1972, Donatım İlkeleri, İTÜ, İstanbul.
- [44] **Carter, H.**, 1972, The Study of Urban Geography, Edward Arnold, London.
- [45] www.richmond.gov.uk/depts/env/envplanning/policy/ 10 Mayıs 2010.
- [46] www.wigan.gov.uk/pub/planning/pages/udreport/htm 10 Mayıs 2010.
- [47] www.pme-commerce-artisanat.gouv.fr/congress/ 10 Mayıs 2010.
- [48] www.leedsinitiative.org The Leeds Initiative, 10 Mayıs 2010.
- [49] www.hanovernh.org/twn_vision%20intro.html 10 Mayıs 2010.
- [50] **Koç, E., Şengezer, B.S.**, 1993, "21. Yüzyıla Doğru Eğitim Yapılan Sempozyumu- Politikalar- Planlama -Tasarım", Eğitim Yapılarında Yer seçimi ve Donatım Değerleri, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- [51] **Altaban, Ö.**, 1994, "kent, planlama, politika, sanat", ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara.
- [52] **TAU**, 2001, 3194 Sayılı İmar Kanunu ve İlgili Yönetmelikler, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Ankara, s:214.

- [53] **Lindholm, G.**, 1995, School yards The significance of place properties to outdoor Activities in Schools, Environment and Behavior, Vol.27 No 3, 256-293.
- [54] **Çelikhan, S.**,1993, "21. Yüzyıla Doğru Eğitim Yapıları Sempozyumu-Politikalar-Planlama - Tasarım", Eğitimin Bölgesel Planlama Açısından Değerlendirme, Yıldız T. Üniversitesi Mim. Fakültesi, İstanbul s.65.
- [55] **Gür, Ş., Zorlu T.**, 2002, Çocuk Mekanları, YEM Yayınları, İstanbul,, s;42
- [56] **Kantarcıoğlu, S.**, 1992, Anaokullarında Eğitim, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul.
- [57] **MEB**, 1998, "İlköğretim Okul Yapıları El Kitabı", T.C. MEB İlköğretim Genel Müdürlüğü, Temel Eğitim Plot Projesi/ Proje Yönetim Ekibi.
- [58] **Birkan. G.**, 1972, Türkiye'de Yükseköğretim Yapıları, Mimarlık, no 110.
- [59] **Turcan, Y.**,1996, Tarihsel Süreç İçinde Yükseköğretim Yapılarının Mekansal Analizi, Doktora Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- [60] **Ullman,E.L.**, 1962, The Nature of Cities Reconsidered, Papers and Proceedings of the Regional Science Association, vol 9, pp. 35–51.
- [61] **Çetiner, A.**, 1991, Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri, İTÜ Baskı Atölyesi, İstanbul
- [62] **Pakdil, O.**, 1992 Yaşlılık sorunları ve Yaşlılara Sağlanan Servisler, Yıldız Üniversitesi Mimarlık Bölümü, İstanbul
- [63] **Karaaslan, G.**, 1983 Yaşlılar Yurtlarında Bina İhtiyaç Programı Araştırması, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- [64] **Özdemir, H.**, 1974, Yataklı Tedavi Kurumları Master Planı: 1972-82, TÜBİTAK-YAE, Ankara.
- [65] www.umass.edu/greenway/Greenways/2GR-his.html New England Greenway: Greenway History, 15 Mayıs 2010.
- [66] **Keeble, L.**, 1983, Town Planning Made Plain, Construction Press, England.
- [67] **Baykan, C. S.**, 2005, Kent Planlama ile Bütünleşik Yeşil Ağ: Bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- [68] **Lörzing, H.**, 1998, "Design of Urban Open Space: Bringing a Piece of Landscape into the City", European Conference of Landscape Arch. Schools, Wien, www.municipia.at/infothek/konferenz/eclas/e_09.htm 16 Mayıs 2010.
- [69] **Thompson, C. W.**, 2002, Urban Open Space in the 21st Century, Landscape and Urban Planning, s.59-72.

- [70] **Gehl, J.**, 1987, *Life Between Building: Using Public Spaces*, Von Nostrand Reinhold, New York.
- [71] **Abu-Gazzeh T. M.**, 1998, *Children Use of Streets as a Playground in Abu-Nusseir, Jordan*, *Environment and Behavior*, 30/6, 799-831.
- [72] **Pollovvy, A. M.**, 1977, *The Urban Nest*, Dowden, Hutchison&Ross, Pennsylvania.
- [73] **Allen, L.**, 1971, *Planning for Play*, Thames& Hudson, London.
- [74] **Bengtsson, A.**, 1972, *Adventure Playgrounds*, Crosby Lockwood&Sons, London.
- [75] **Perrin, A.G.**, 1981, *Design for Sports*, Butterworths, London.
- [76] **Thomas, R.**, 2001, "Site Planning", R.Thomas, M. Fordham (eds.), *Environmental Design* (2.ed.), SponPress, London, s.52-63.
- [77] **Ledermann, A., A. Trachsel**, 1968, *Spielplatzund Gemeinschaftszentrum*, VerlagGerd, Suttgart.
- [78] **Kostof, S.**, 1992, *The City Assembled-The Elements of Urban Forms Through History*, Thames&Hudson, London.
- [79] **Dunnet, N., N. C. Swanwick, H. Woolley**, 2002, *Improving Urban Parks, Play Areas and Green Spaces*, Depart. for Transport, Local Gov. and the Regions, London, www.odpm.gov.uk 17 Mayıs 2010.
- [80] **Chapin, S.**, 1965, *Urban Land Use Planning*, University Of Illionis Press, Urbana USA.
- [81] **Keeble, L.**, 1969, *Principles and Practice Townand Country Planning*, The Estates Gazete Ltd., London
- [82] **Farrel, T.**, 1993, *Urban Desing*, Academy Editions and Ernst&Sohn, s.93-100.
- [83] **Helsinki City Planning Depertment**, 1996, *Helsinki Urban Guide*.
- [84] **Erzincan İl Özel İdaresi**, 2010, *Stratejik Plan, (2010-2014)*, Erzincan.
- [85] **Büyüköztürk, Şener**, *Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı* , 2. Baskı, Pegem Yayıncılık, Ankara,2002, s.39.
- [86] <http://www.ekonomianaliz.com/guvenilirlik-analizi-reliability-analysis/> 23 Eylül 2015.
- [87] **Altaban, G.**, 1976 *Büyük Kentlerde Sosyal ve Fiziksel Altyapının Durumu*, Mimarlık, No.1, Ankara
- [88] **Türkoğlu, H.**, 2015 *Mimarlık Eğitimi*, *Yapı Dergisi*, No.400, s.116

EKLER

EK 1

T.C.
ERZİNCAN VALİLİĞİ
İl Yazı İşleri Müdürlüğü

Sayı : B054VLK4240300-492/4201
Konu : Yüksek Lisans Tez Çalışması

22/10/2010

- İlgi :a) Fırat Üniversitesi Rektörlüğünün 24/09/2010 tarih ve 21001 sayılı yazısı.
b) Erzincan Valilik Makamına verilen 27/09/2010 tarihli dilekçeniz.
c) 15/10/2010 tarihli ve B.09.4.İLM.4.24.01.00/2228 sayılı yazısı.
d) 22/10/2010 tarihli ve M.24.0.ERZ.0.01.870.99/181 sayılı yazısı.
e) 14/10/2010 tarihli ve M.24.0.İÖİ.0.10.00.00/492/980 sayılı yazısı.

Valilik Makamına göndermiş olduğunuz ilgi (a) yazınıza ve ilgi (b) dilekçenize istinaden bahsi geçen tez çalışmalarının yapılıp yapılmayacağı hususu ilgili kurumlara sorulmuş olup, İl Bayındırlık ve İskân Müdürlüğünden alınan ilgi (c) yazı, İl Belediye Başkanlığından alınan ilgi (d) yazı ve İl Özel İdaresinden alınan ilgi (e) yazı fotokopileri yazınız ekinde gönderilmiştir.

Bilgilerinize rica ederim.

Abdullah ÇİFTÇİ
Vali a.
Vali Yardımcısı

EKLER:

1-İlgi (c, d, e yazı fotokopileri) (3 sayfa)

DAĞITIM:

Fırat Üniversitesi Rektörlüğü
Ömer Bayrak

22/10/2010 V.H.K.İşlt. : H. DEMİRCİÇEŞMESİ
22/10/2010 İl Yazı İşl. Müd. : F. YILMAZ

İnönü Mah. Vali Recep Yazıcıoğlu Cad.24069 ERZİNCAN
Telefon: 0 (446)2147964 Faks:0(446)2147964
e-posta: yazisleri.erkincan@icisleri.gov.tr Elektronik Ağ : www.erkincan.gov.tr

Ayrıntılı bilgi için irtibat : İl Yaz İşl. Müd.

EK 2

ANKET FORMU: “Kentsel Yerleşim Alanlarında Fiziki Planlama Memnuniyetinin Araştırılması: Erzincan Örneği”

Bu anket, kentsel donatı alanlarındaki kullanıcı memnuniyetini analiz edebilmek amacıyla yapılmaktadır. Örneklem alanı olarak Erzincan’ da farklı sosyo-ekonomik yapıya sahip Yavuz Selim, Ergenekon, İnönü, Aslanlı, Taksim ve İzzet Paşa Mahalleleri seçilmiştir. Sorular sadece yüksek lisans tez araştırması amacıyla sorulduğu için lütfen tam ve doğru cevap veriniz. İlginizden dolayı teşekkür ederim.

Yusuf Tuğrul ŞİRANLI
F. Ü. Yapı Eğitimi Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Öğrencisi

1. Hangi mahallede oturuyorsunuz?

☐ Yavuz Selim Mahallesi ☐ Ergenekon Mahallesi ☐ İnönü Mahallesi
☐ Aslanlı Mahallesi ☐ İzzet Paşa Mahallesi ☐ Taksim Mahallesi

2. Eğitim durumunuz:

☐ İlkokul ☐ Ortaokul ☐ Lise ☐ Üniversite

3. Mesleğiniz:

4. Ortalama aylık geliriniz:

5. Konutunuz kaç katlı:

☐ Bir ☐ İki ☐ Üç ☐ Dört ve üstü

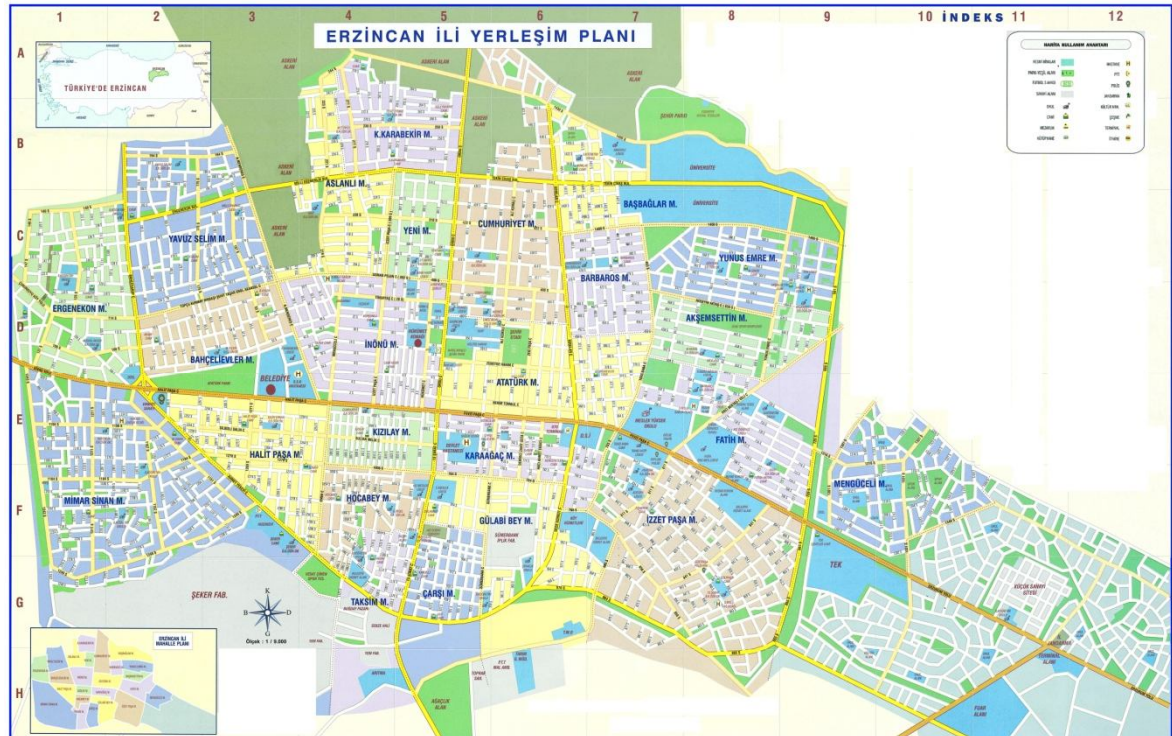
	Evet	Hayır	Kısmen
6. Mahallenizde alışveriş merkezi var mı?			
7. Mahallenizde sağlık kurumu var mı?			
8. Mahallenizde dini tesis var mı?			
9. Mahallenizde eğitim kurumları var mı?			
10. Mahallenizde park-bahçe alanları var mı?			
11. Mahallenizdeki çocuk oyun alanları trafik yollarına yakın mı?			
12. Mahallenizdeki eğitim alanlarının çevresinde yoğun trafik akışı var mı?			
13. Konutunuz yeşil alanlara yakın mı?			
14. Konutunuzun bahçe alanı yeterli mi?			
15. Kentinizde sadece yayalara açık cadde veya sokak var mı?			
16. Kentinizde bisiklet yolu var mı?			

	Kesinlikle Katılıyor	Katılıyorum	Kararsızım	Az Katılıyorum	Hiç Katılmıyorum
17. Mahallenizdeki yeşil alanlar büyüklük olarak yeterlidir.					
18. Mahallenizdeki yeşil alanlar, spor ve sosyal aktiviteler bakımından yeterlidir.					
19. Mahallenizdeki çocuk oyun alanlarına erişebilirlik kolaydır.					
20. Mahallenizdeki çocuk oyun alanlarının büyüklükleri yeterlidir.					
21. Mahallenizdeki ulaşım imkânları yeterlidir.					
22. Mahallenizdeki altyapı hizmetleri (yol, su, elektrik, kanalizasyon) yeterlidir.					
23. Mahallenizdeki sağlık kurumları yeterlidir.					
24. Mahallenizdeki sağlık kurumlarına erişebilirlik kolaydır.					
25. Konutunuzdan anaokulu-ilköğretim binasına erişebilirlik kolaydır.					
26. Konutunuzdan lise binasına erişebilirlik kolaydır.					
27. Konutunuzdan otopark alanına erişebilirlik kolaydır.					
28. Kentinizde ve mahallenizde ki cadde-sokak genişlikleri yeterlidir.					
29. Kentinizdeki bulvar çözümleri yeterlidir.					
30. Kentinizdeki kavşak çözümleri yeterlidir.					
31. Kentinizdeki toplu taşıma araçları için durak yerleri yeterlidir.					
32. Kent merkezindeki ticaret alanları yeterlidir.					
33. Kent merkezindeki ticaret alanlarına erişebilirlik kolaydır.					
34. Kent merkezindeki ticaret alanlarının çevresindeki otopark alanları yeterlidir.					
35. Kent merkezindeki ticaret alanlarında kaldırım genişlikleri yeterlidir.					
36. Kentinizdeki hastaneler yeterlidir.					
37. Kentinizdeki hastanelere erişebilirlik kolaydır.					
38. Kentinizdeki kültür eğlence alanları (kütüphane, tiyatro, müze, sinema, kültür merkezi, huzur evi) yeterlidir.					

39. Yaşadığınız çevrenin kentsel planlama bakımından beğendiğiniz / beğenmediğiniz yönlerini belirtiniz.

.....
.....

Erzincan kent merkezine ait yerleşim planı



Erzincan kent merkezine ait sosyal donatı alanları haritası



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : ŞİRANLI, Yusuf Tuğrul
Uyruğu : T.C.
Doğum tarihi ve yeri : Erzincan 1985
Medeni hali : Evli
e-mail : ysiranli@hotmail.com

Eğitim

Derece

Lisans

Lise

Eğitim Birimi

Fırat Üniversitesi

Yapı Ressamlığı Öğretmenliği Bölümü

Fatih Anadolu Teknik Lisesi

Mezuniyet Tarihi

2008

2003

Yabancı Dil

İngilizce

Hobiler

Futbol, Tarihi Kitaplar, Yüzme ve Okçuluk