

Kentsel geliştirmede kamusal alanların kullanımı

Z. Füsün OTANER*, Ahmet KESKİN

İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Taşkışla, 34437, Taksim, İstanbul

Özet

Son 30 yıldır dünya devletlerinin gündemlerinde “sürdürülebilir toplumsal gelişme” söylemi yer almaktadır. Bu paralelde, dünya kentlerinin ortak dertlerinin çözümü de “sürdürülebilir kentsel dönüşüm” olarak belirlenmektedir. Makalede bir kentsel alanın geliştirilmesi ya da yeniden yapılandırılması konusunda dönüşüm için “Kentsel Kamusal Alanların” planlama aracı olarak sağlayabileceği fırsatların önemini ortaya koymak amaçlanmaktadır. “Kentsel kamusal alan” kavramı devlet mülkiyeti ile bağlantılı olmaktan çok, “kamusal alan” ile bağlantılı olarak geliştirilmekte ve “halkın yararlanması, denetimi ve dönüştürmesine” konu olan alanlar olarak değerlendirilmektedir. “Kamusal alanların” kentsel geliştirme için gereken katalizatör ortamın ve kritik ivmeyi sağlayacak cazibe kullanımlarının geliştirilmesi için kullanılması öngörülmekte ve bunun kavramları geliştirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kamusal alan, kentsel geliştirme, kentsel tasarım, mekansal dönüşüm, sürdürülebilir kentsel dönüşüm.

The use of public spaces in urban development

Abstract

“Sustainable social development” has been on the agenda of nations for the last 30 years. In parallel with this, “sustainable urban transformation” has been designated as the solution to the common problems of our planet’s cities. The planning and project development approach summarized in the article aims to emphasize the importance of the opportunities presented by “Urban Public Spaces” as instruments of transformation planning in the development or restructuring of urban spaces. We anticipate the promotion of and develop the conceptual framework for the use of “urban spaces” as centers of attraction providing the necessary catalytic environment and critical mass for urban development. The development of the conceptual scope and physical boundaries of “urban spaces” discussed in this article is important more as an alternative approach than as a means of reorganizing ownership patterns. The essence of this approach is not about “ownership”; it is rather about that which is “social”, about “social value” which upholds social benefits above individual gains, about “socialization of urban life”, and about “urban consciousness”. It is related to the spatial formations of human coexistence with the “other” which shape our cultural mosaic.

Keywords: Public space, spatial transformation, sustainable urban transformation, urban design, urban development.

*Yazışmaların yapılacağı yazar: Füsün OTANER. fusunotaner@hotmail.com; Tel: (216) 348 92 30.

Bu makale, birinci yazar tarafından İTÜ Mimarlık Fakültesi’nde tamamlanmış olan “Uygulanabilir ve sürdürülebilir kentsel geliştirme için kamusal alanların kullanımı ve Türkiye için bir çerçeve önerisi” adlı doktora tezinden hazırlanmıştır. Makale metni 17.12.2003 tarihinde dergiye ulaşmış, 03.03.2004 tarihinde basım kararı alınmıştır. Makale ile ilgili tartışmalar 30.09.2005 tarihine kadar dergiye gönderilmelidir.

Giriş

Kentsel yenileme yeniden yapılandırma ve geliştirme konuları 1960'lardan beri önem kazanmaya başlamıştır. Bu konuların ele alınışında kentsel habitatların, insan topluluklarının yerleşik düzene geçmesinden bu yana geldiği noktada insan ve çevre adına kazanılanlar yanısıra, yitirilenler konusunda da duyarlılık gösterilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, kentsel geliştirme konusuna bakışın "sürdürülebilirlik" vizyonu öne çıkmaktadır. Bununla birlikte, geliştirilecek çözümlerin uygulanabilirliği kavramı da gündeme gelmektedir. Uygulanabilir ve sürdürülebilir bir kentsel geliştirme çerçevesi ve buna ilişkin uygulama araçlarının geliştirilmesi, Türkiye'nin kaynak kullanımı konusundaki kısıtlılıkları nedeniyle de önem taşımaktadır. Türkiye özelinde mevcut kentsel arazi mülkiyeti, rant mekanizmaları, üretim ilişkileri, yatırım finansman olanakları ve gelişme dinamikleri ortamlarında uygulanabilir çözüm açılımlarının geliştirilmesine gereksinim bulunmaktadır. Bu makalede kentsel kamusal alanlar 'kamusal olan' niteliği ile sürdürülebilir ve uygulanabilir kentsel dönüşümün temel mekansal aracı olarak değerlendirilmektedir. Verili dünya düzeni koşullarında, kentsel geliştirmenin uygulanabilirlik ve sürdürülebilirlik şartlarını sağlayabilecek dönüşüm kalıp ve stratejilerinin, ancak bu temel üzerinde geliştirilebileceği savlanmaktadır. Kentsel dönüşümün temel şartları "uygulanabilirlik ve sürdürülebilirlik" olarak belirlenmekte ve dönüşüm plan ve stratejileri "kamusal alanlar" üzerine geliştirilirken, "toplumsal katılım" ve "kentlileştirme" de temel toplumsal araçlar olarak değerlendirilmektedir.

Kentsel geliştirme aracı olarak kamusal alanlar

Bu makalede yapı alanları dışında kalan kamu ya da özel mülkiyete ait ve işlevsel ve/veya görsel olarak topluma açık olan kentsel alanlar "kamusal açık alanlar" olarak adlandırılmaktadır. Bu bağlamda, "kamusal alan" kavramı, devlet mülkiyeti ile bağlantılı olmaktan çok, "kamusal alan" ile bağlantılı olarak ele alınmakta ve "halkın yararlanması, denetimi ve dönüştürmesine" konu olan alanlar anlamı taşımaktadır.

Kamusal alanlar kentlerin gerçek sahibi olan kentlilerin katılımı ile geliştirilebilir ve geliştirilmesi gereken alanlardır. Kentsel geliştirme süreçleri kentin yaşayanlarının bugünleri ve yarınları üzerinde söz sahibi olabilmeleri ve sahip çıkmaları için bir fırsat olarak değerlendirilmelidir. Bu fırsatı değerlendirmek ve geliştirmek için eldeki en önemli araç kamusal alanların kamusal 'olan' nitelikleridir.

Kentsel alanların 'kamusal olan' niteliğine ilişkin yapılmış çok sayıda çalışma vardır. Bu konu mekan bilimciler kadar, hatta daha da fazla, siyaset bilimcileri ve felsefeciler tarafından ya da politik ve felsefi kuramları tartışan çeşitli dallardaki sosyal bilimciler tarafından irdelenmiştir. Karl Marx'ın toplumsal üretim ilişkilerinin mekansal diyalektiği çözümlemesini toplum-mekan biçimleniş etkileşimleri bağlamında geliştiren Lefebvre ve kapitalist üretim ilişkileri ile 'emek' arasındaki çelişkilerin mekansal biçimleniş ile ilgili yaklaşımlarıyla Harvey, 'kamusal olan mekan' üzerindeki tartışmaları ile iz bırakmış olan toplumbilimciler arasındadır.

Lefebvre soyut (abstract) mekanı açıklarken onun 'toplumsal olan' üzerindeki belirleyici etkisini ve sosyal-mekansal farklılıkların 'mekanın toplumsal ürünü' olduğu düşüncesini ortaya koymaktadır (Lefebvre, 1991). Sosyal ve mekansal olanı birbirlerine ait ve parçası olarak diyalektik bir yaklaşım içinde ele alan Lefebvre'in 'mekanın toplumsal ürünü' kuramı, kentsel gelişmenin toplumsal ve mekansal boyutları ile ilişkisini, "kentsel gelişme olgusunun bizzat kendisinin, geniş ölçüde, toplumsal ve bireysel deneyimlerin ürünü" olarak değerlendirmekte ve 'mekan'ın çok yönlü insan eylemlerinin hem ürünü hem de ortamı olduğu konusunu tartışmaktadır (Carp, 1999).

Sosyal-politik çelişkiler mekansal olarak gerçekleşir. Mekansal çelişkiler toplumsal ilişkilerdeki çelişkileri eyleme dönüştürür. Bir diğer deyişle, mekansal çelişkiler, sosyal-politik çıkarlar ve güçler arasındaki çelişkileri 'yansıtır'; bu çelişkiler yalnızca 'mekanda' açıklıkla ortaya çıkar, ve 'mekansal' çelişkiler halini alır (Lefebvre, 1991).

Kamusal alanlar geliştirilmesinde toplumsal denetim sağlanabilecek işlevsel ve görsel olarak toplumsal kullanıma açık olan toplumsal ve ekonomik etkileşim alanlarıdır. Toplumun demokratikleşmesi, üretim ve toplumsal ilişkiler düzeninin ileriye taşınması amaçlı olarak “kamusal olan” için öngörülen referans kavramlar, kamusal olan “kentsel kamusal mekan”ın geliştirilmesi konusunda da geçerlidir. ‘Kamusal alan’ın kavramsal kapsamının ve fiziksel sınırlarının geliştirilmesi, mülkiyet düzenlemelerine yönelik olmaktan çok, bir yaklaşım seçeneği olarak ortaya konmaktadır. Bu yaklaşımın özü ‘mülkiyet’e ilişkin olmayıp, ‘toplumsal olan’a, toplumsal çıkarları bireysel çıkarların üstünde sayan ‘toplumsal yarar’a, ‘kentsel yaşamın toplumsallaştırılması’na ve ‘kentlilik bilinci’ne ilişkindir. ‘Öteki’ ile birlikte insanca varolmanın mekansal biçimlenişine ilişkindir. Diğer yandan, özel mülkiyetteki kentsel alanlarda ‘özel olan’ın yapısal kullanımla sınırlandırılması yaklaşımını getiren bu çalışmada, ‘özel olan’ın toplumsal yaşama kattığı boyutun ‘kamusal olan’ niteliği, ‘özel olan’ı ‘kamusal olan’a taşıyan bağlaç olarak değerlendirilmektedir. Toplumsal yaşamdaki ahenk ve uyumun sağlayacağı gelişme ve ‘kalite’ mekana yansır ve ‘mekan’dan yansıtılır. Bu bağlamda, toplumsal yaşamın değerlerini ve kentsel yaşam ortamının ‘kalitesini’ belirleyen ve sergileyen temel mekansal öğeler kamusal alanlardır.

Trancik (1986) kentsel örüntü düzeni içinde kamusal alanların gelişimini irdeleyerek şu saptamayı yapmaktadır:

Kamusal alanların anlamının, toplumsal içeriğinin yitirilmesi ile, yapı dışı alanlar ile parçaların birbirine bağlanmasını sağlayan kuralların da duyumunu yitirdik. Geleneksel kentlerde kural açıktır; yapılardan çok daha önemli olan toplumsal yarar anlayışıdır. Geçmişte kentlerin sahip olduğu toplumsal yaşamın zenginlik ve çeşitliliğini geri kazanmak üzere, geçmişte geçerli olan duyumsamaları ‘mekan tasarımı boyutunda’ yeniden geliştirmek gerekiyor (Trancik, 1986).

Geliştirme amaçlı kullanılacak kamusal alanlar

Mülkiyet temelinde yaklaşım

Geliştirme amaçlı kullanılacak ‘kamusal alanlar’ geliştirilmesinde toplumsal denetim sağlanabilecek alanlardır. Bu alanlar öncelikle kamu mülkiyetindeki alanlardır. Kamu mülkiyetindeki alanların miktarının artırılması, genellikle kamu denetimindeki alanların miktarının artırılmasından daha zordur; uzun bir süreç ve bir politik yaklaşım konusudur. Kamu mülkiyetindeki alanların etkin kullanımına öncelik verilmesi daha pratik bir yol olarak her koşulda önem taşımaktadır. Türkiye özelinde, kamu mülkiyetindeki alanların çeşitli resmi kurumların mülkiyet ya da tasarruf hakkına bağlanmış olması, bu alanlar üzerinde bütünlüklü geliştirme kavram ve projelerinin oluşturulması ve uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Bu bağlamda, mülkiyeti kamuya ait olan alanların planlanma, geliştirilme ve denetimlerini kolaylaştıracak hukuksal ve idari düzenlemelerle, bir havuzda toplanmaları öncelikli bir sorundur.

Türkiye’de ormanlar, çayırlar, meralar, denizler, göller, akarsular, yer altı, vb. gibi hazine mülkiyetinde olan alanlar dışında kalan ve geliştirme amaçlı değerlendirilebilir kamu arsa ve arazilerinin hukuki statüleri farklılıklar göstermektedir.

Tescil dışı araziler topografik özellikleri itibarıyla (dağlık, taşlık, tepe) insan yerleşmeleri ve üretim amaçlı kullanımlara elverişli olmayan kimi alanlar ile henüz kadastro geçmemiş alanlardır. Hazine adına tescilli araziler, hazineye ait olup herhangi amaçla kullanılmayan, kamu kurum ve kuruluşlarına tahsis edilmemiş, çoğunun üzerinde işgaller bulunan arazilerdir. Özellikle bölgesel ölçekli mekansal geliştirme planlamalarının ve alansal planların bütünleştirilmesi için, bu araziler önemli bir araçtır. Bu tür alanların geliştirme amaçlı değerlendirilmesindeki en önemli güçlük, işgaller nedeniyle üzerlerinde oluşmuş zilliyet haklarıdır. Bunlar toplumsal mutabakatlar ve serbest piyasa koşullarında, yerel yatırımcı ortaklıklar ve işbirlikleri çerçevesinde geliştirilebilecek çözümlerle kamusal ‘olan’ olarak geliştirilmesi sağlanabilecek alanlardır.

Hazineye ait, ancak kamu kurum ve kuruluşlarına tahsis edilmiş ve kamu kurum ve kuruluşlarının mülkiyetindeki arazi ve arsaların çoğu ya atıl durumda ya da kullanım değerini yitirmiş durumdadır. Birçoğu da yeri kolaylıkla değiştirilebilecek olan araç parkı, tamir bakım atölyesi, depo gibi amaçlarla kullanılmaktadır. Bu arsa ve araziler üzerinde mülkiyet ve tahsis hakkına sahip olan kurumların planlama ve geliştirme yapma yetkileri bulunmamaktadır. En fazla geliştirme potansiyeli taşıyan bu alanlar bir havuzda birleştirilerek, planlama ve geliştirme yapma hak ve yetkilerinin yerel bazda bütünleştirilmesi gereken alanlardır. Bu alanların önemli bir kısmı kentsel alanlar ve kentsel gelişme alanları içinde bulunmaktadır. Kentsel geliştirme stratejilerinin temelini oluşturan, gelişme için katalizatör ortam ve gelişme dinamiklerini harekete geçirecek işlevsel kullanımların geliştirilmesi açısından büyük önem taşıyan alanlar bu grupta yer almaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü ve yerel yönetimlerin kontrolünde olan ulaşım alanları da bir anlamda bu grupta yer almaktadır. Bu alanlar kentsel geliştirme ortamının yaratılması için değerlendirilmesi gereken alanlardır. Bu alanlarda geliştirilecek büyük yatırım gerektiren projeler için kamu-özel sektör-yerel sivil kurumlar arasında mülkiyet hakkı kamuda kalmak üzere, geliştirilebilecek işbirliği ve ortaklıklara ilişkin çok çeşitli formüller bulunmaktadır.

6830 Sayılı Kanununun 2/B maddesi uyarınca, orman dışına çıkartılarak hazine ya da zilliyet ve satış yolu ile şahıslar adına tescil edilen arazi ve arsalar da kamusal 'olan' olarak geri kazanımı önem taşıyan alanlardır. Özellikle çevresel geliştirme projeleri için, bu alanların 'toplumsal yarar' ve 'ekolojik uyum' için geri kazanımı gerekmektedir.

Özel mülkiyetteki arazilerin 'kamusal olan' olarak hukuki statüsü

Geliştirme amaçlı kullanılmak üzere, mülkiyetinin ya da hukuki düzenlemelerle kullanma ve denetim hakkının kamuya devredilebileceği özel alanların da 'kamusal olan' olarak geliştirme kapsamına alınması mümkündür. Bu kapsama özel mülkiyetteki yapı parsellerinin bir kısmının

girdiği durumlar dışında bütününün girdiği durumlar da dahil edilebilir. Planlama kapsamında bulunduğu konum itibari ile kaçınılmaz olarak tümüyle proje bütününe katılması gereken alanlar kamulaştırılması gereken alanlardır. Bu alanların bedeli ödenerek kamulaştırılması seçeneğinin yanısıra, çeşitli biçimlerde takas ve katılım formülleri de değerlendirilebilir.

Denetim hakkının kamuya devredilmesinde toplumsal mutabakatlar çerçevesi değerlendirilebilir bir araç oluşturmaktadır. Mutabakatlar 'kamusal olan'ın 'kullanma değeri' hakkında ortak yararlar çevresinde oluşturulmuş kavram ve anlamların benimsenmesi ile ortaya çıkan sonuçlardır. Mutabakatlara varan kolektif fikirlerin oluşturulacağı ortamlar ise, örgütlü yerel toplumsal katılım platformlarıdır. Mutabakatlar ve gelecekte sağlanacak ortak yararlar konularında oluşacak toplumsal görüş birliği piyasa güçlerini motive ederek, özel mülkiyetteki yapı dışı alanların serbest piyasa koşullarında 'toplumsal olan' olarak gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Yapı dışı alanların değerlendirilmesi

Özel mülkiyetteki kentsel alanlarda 'özel olan'ın yapısal kullanımla sınırlandırılması yaklaşımı, alansal ölçeklerde bütünlüklü düzenlemelere ve kentsel yaşamın 'toplumsallaşması'na olanak sağlayacaktır. Türkiye'de mevcut İmar Kanunundaki yapı parselinde %30 kamulaştırma hakkı da bu anlamda yasaya konulmuş bir düzenleme aracıdır.

Kentsel yaşamın toplumsallaşmasının en önemli araçlarından biri, 'özel olan'ın dışındaki, yapı dışı ortamın bir sosyal ve fiziksel mekan olarak geliştirilmesidir. Geleneksel kentlerde (Türk, Yunan, İspanyol, İtalyan, Arap, vb.) özel ile kamusal alanlar arasında geçiş alanı kalıpları bulunmaktadır (Oktay, 2001). Kentsel ölçekte, geçmiş için duyulan nostaljinin yönelimi, ağırlıklı olarak, geleneksel kentlerin bu geçiş alanı kalıpları ile sağladığı yaşam ortamının toplumsal boyutudur. Geleneksel kentlerde, hayat, avlu, ara sokak, sundurma altı, kapalı çarşı, vb. tür kalıplarla karşımıza çıkan, bireysel ile toplumsal yaşamın birbirine geçişini düzenleyici unsurların bugün yeniden anlamlandırılarak

geliştirilmesi ve bireysel ile toplumsal alanlar arasında aşılabilir sınırlar ve erişilmez alanlar oluşturan yapılaşma-alan kalıplarının değiştirilmesi gerekmektedir. Bu arayışı mekansal olarak somutlaştırmaya yardımcı örneklerden biri, sınır duvarlarını getiren yapı parseli yerine yapı alanı kavramını koyarak, yapıların çevresinde (zaman zaman yapıların altından geçerek ya da yapıların zemin ya da birinci, ikinci katlarından devam ederek), yapıların bireysel kullanıcıları ile birlikte, içinde yaşadığı toplumsal yaşam mekanının parçası olan kentsel ortamlar oluşturmaktır.

Türkiye'nin tipik kentsel alan mülkiyet bölünmesi yapı adalarının parselasyonu kalıpları ile oluşmaktadır. Genelde trafik yolları ile çevrili olan yapı adaları içindeki çeşitli büyüklükteki parseller üzerinde TAKS, KAKS, yapı yaklaşma sınırı ve yapı yüksekliği ölçütleri ile yapılaşma ve yapı ölçeğinde de bağımsız birimler temelinde mülkiyet esaslı oluşmaktadır. Yapı adalarının bu bölünmüşlüğü nedeniyle yapı oturma alanları dışında kalan alanların, özel ile kamusal olan arasında geçiş sağlayan kentsel alanlar olarak, etkin işlevsel kullanım olanağı ortadan kalkmaktadır. Bunun yanı sıra, bu alanlar bakım ve işletme sorunları nedeniyle de kentsel mekanda görsel kirlilik kaynağı haline gelmektedirler. Merkezi iş alanları ile zemin katlarda ticari kullanımların olduğu yol üstü kesimlerde, yapı parsellerinin yol cepheleri çoğunlukla kaldırım alanlarına doğrudan açılarak kamusal kullanım alanı ile bütünleşmektedir. Ancak bu alanlar hukuki olarak 'kamusal' niteliği taşımadığından bağımsız düzenlemelere konu olmakta ve işlevsel ve görsel bütünlük ve zenginlik kazanamamaktadır. Ticari işletmelerin mülkiyetlerindeki alanları kendi istemleri ile kamusal alanla birleştirmeye dönük bu çabaları, özel ile kamusal arasındaki geçiş alanlarının ticari ve sosyal yaşamın canlılığı için ne denli önemli olduğunun pratikteki göstergeleridir. Bu pratikten anlaşılacağı gibi, bu alanlar üzerinde toplumsal denetim sağlayacak düzenlemeler, mutabakat temelinde bile kolaylıkla yapılabilir nitelik taşımaktadır.

Yapı parselleri sınırlarının kaldırılması ile (ister mülkiyet haklarının, ister kullanma haklarının düzenlenmesi yoluyla, isterse de toplumsal or-

tak fikir yaratılması yoluyla olsun), özellikle konut ve çalışma kullanımlarının yoğun olduğu alanlarda, toplumsal karşılaşma ve etkileşim alanları geliştirilmesi fırsatları elde edilecektir. Bu alanlarda geçiş alanları kalıplarının oluşturulması kentsel dokuya bütünlük kazandıracaktır. Kentsel alanda, bakımsız boşluklar içinde yapı dizileri yerine, tanımlı bir bütünlük ortaya çıkacaktır. Bu geçiş alanı örüntüleri sosyal bütünleşme ve iletişim sağlanması anlamında önemli olduğu kadar çevresel uyum için sağladığı esneklik ile de önem taşımaktadır.

Özel mülkiyette olan yapı parsellerinde yapı dışı alanın, kamusal alan olarak değerlendirilmesi yaklaşımı zemin kotu altını da kapsamaktadır. Kentsel arazinin zemin altı kotunun yapı dışı alan statüsünde kamu kullanımına tahsisi kentsel alanda kamu denetimine açık alanların geliştirilmesinin önemli bir boyutudur. Bu boyutun geliştirilmesi ile kentsel geliştirme amaçlı kullanılacak alanların bütünleştirilmesinde ve 'insan ve çevre ile uyumlu' trafik yolu ve otopark sistemlerinin geliştirilmesinde "uygulanabilir" çözümler üretilmesi sağlanacaktır.

Özellikle tarihi kent merkezlerinin yenilenmesinde, kentsel kimlik ve geleneksel kullanım kalıplarının güncel yaşamın gereksinimleri ile bütünleştirilmiş olarak geliştirilmesinde, düzenleme alanı bütününde zemin kotu altının kullanımını önem kazanmaktadır. Bu konu geliştirilen erişim ve ulaşım stratejilerinin bütünlük içinde hayata geçirilebilmesi açısından önemli olduğu kadar, zemin üstünde trafikten arındırılarak boşaltılan alanın ekonomik, toplumsal ve kültürel etkileşim alanı olarak değerlendirilmesi açısından da önemlidir. Boston kentinin tarihi merkezindeki Main Artery'deki düzenleme, bu yaklaşımın en başarılı örneklerindedir. Ticari ve sosyal canlılığını önemli ölçüde yitirmiş olan bu alanda, taşıt trafiğini zemin altına alarak geliştirilen yenileme projesinin uygulanmasından sonra alanın ve bölgenin ticari ve sosyal yaşamında önemli ölçüde gelişme ve canlanma sağlanmıştır (Butina, 1991).

Bu kullanım kalıbı yeni kentsel alanların geliştirilmesinde de, Paris Defense Bölgesinde olduğu gibi kentsel yaşamın toplumsallaşması,

ticari ve kültürel yaşamın canlanması açısından başarılı sonuçlar vermektedir. Bu örneklerin yanısıra, Türkiye özelinde yaygın olan, plansız ya da kötü planlama ile oluşan yeni kentsel alanların trafik ve otopark sorunlarının çözümü açısından son derece önemli bir geliştirme aracı sağlamaktadır. Bu tür alanlarda, zemin altı kotunun 'kamusal alan' olarak değerlendirilmesi, çoğu kez zemin üstü kotta çözüm alanları son derece sınırlı olan kentsel donatıların geliştirilebilmesi için de değerlendirilebilir.

İşlevsel temelde yaklaşım ve kentsel yaşamın 'kara delikleri' olarak 'kayıp ve ölü' kamusal alanlar

Kayıp ve ölü alanlar tanımlaması, mülkiyet açıklımlarından bağımsız olarak, işlevselliklerini yitirerek çöküş içine girmiş ve çevrelerini de problem alanlar olarak dönüşmeye sevkeden alanların yitirdikleri 'toplumsal anlam' ve 'kullanım değerleri'ne ilişkindir. Bu alanlar bireysel çıkarların 'toplumsal olan'ın önüne geçmesini varoluşunun temeli olarak değerlendiren kapitalist üretim ilişkilerinin mekansallaşmış, kentsel yaşamı soğuran 'kara delikleri'dir. Trancik, merkez kentlerin çöküş alanları için "kayıp ve ölü" kentsel alanlar (lost places) tanımlamasını kullanmaktadır (Trancik, 1986). Trancik'in tanımlaması doğrudan kamusal alanlara yönelik olmayıp, işlevini yitirmiş alanların kentsel mekanda oluşan etkilerini 'kamusal olan' aracılığı ile betimlemeye yönelik bir yaklaşımdır.

Trancik'in "kayıp ve ölü" kentsel alanlar tanımlamasının özünde geleneksel değerler ve kamusal alanların anlamlarının yitirilmesine karşı olan tavır bulunmaktadır. Trancik bu alanların oluşma sürecini betimleyerek şöyle demektedir:

Modern çağın formun ve teknolojinin kullanımına dayalı akımları, kentlerin strüktürleri ve sosyal anlamlarında temel değişikliklere neden olmuş ve kentlerin merkezlerini içeriğini boşaltarak çöküş alanları haline getirmiştir. Ancak kent merkezlerinin ölü alanlar haline gelmesinde işlevsel ve biçimsel yaklaşımlar kadar, 'bahçe kentler', 'yeni kentler' akımları ile kuramsallaştırılan uydu kentlerin gelişimi ve geleneksel olarak birbiri ile

entegre olarak gelişmiş olan işlevlerin 'işlevsel bölgeler' kuramları ile ayrıştırılması da önemli etken olmuştur. 1960'larda ortaya çıkan kentlerin 'sağlıklılaştırılması' hareketi ile de merkez kentlerin çözülmesi ve yapısal özelliklerini yitirmesi süreci hız kazanmıştır (Trancik, 1986).

Trancik kentsel kayıp alanları nedenleyen gelişmeleri, otomobile bağımlılığın artması, modern mimari akımların kamusal alanlar üzerindeki kimliksizleştirme etkisi, kentsel bölgeleme ve yenileme politikaları, bireysel çıkarların kamusal yararların önüne geçmiş olması ve merkezi kentlerdeki alan kullanım kalıplarının değişmesi olarak sıralamakta ve özetle kayıp mekanlar problemini 'fonksiyonel tavır' ve 'özel sektörün evliliği' olarak nitelemektedir (Trancik, 1986).

Merkez kentsel alanlarda kullanım değerlerini yitiren işlevsel kullanım alanları (sanayi, depolama, dış alım-satım, geleneksel küçük ve toptan ticaret, konut, geleneksel eğlence, dinlence, turizm, vb.) ile bunları çevreleyen semtlerin marjinal konut alanları, düzensiz depo alanları ve örgütsüz (marjinal) küçük üretim alanlarına dönüşen kesimleri 'kayıp ve ölü' kentsel alanlar tanımı içine girmektedir. Merkezi iş alanlarında ofis, yönetim, kontrol ve finans kullanımlarının öne çıktığı sanayi sonrası dönemde, toplumsal üretim ilişkilerindeki değişime, nüfus ve üretilen katma değerlerdeki artışlara koşut olarak merkezi kent alanlarında arazi 'kullanım' ve 'değişim' değerleri farklılaşmıştır. Bu farklılaşma, sanayi döneminin kent içinde örgütlenmiş üretim, depolama, yükleme-boşaltma alanlarının kent dışı alanlarda yeni ölçütlere göre organizasyonunu getirmiştir. Bu alanlar giderek atıl hale gelerek, sosyal ve ekonomik yaşamın canlılığını yitirmesine ve mekansal olarak ölü ve kayıp alanların oluşumuna neden olmuştur. Deniz ve akarsu sahillerinde konumlanmış ithalat-ihracat tesisleri ile demiryolu işletmelerinin, farklılaşan ulaştırma teknolojileri ve bilgi çağı ile birlikte değişen üretim-sunu kalıpları nedeniyle, eski önemi azalmış ve/veya yerlerinin değiştirilmesi mümkün hale gelmiştir. Kullanım kalıp ve değerlerindeki değişimler sonucunda, sanayi üretimi ile ilişkili kent içi alanlar kentsel

çöküş alanlarının başında yer almıştır. Ulaştırma teknolojilerindeki gelişmeler nedeniyle kent içinde yer alan ulaşım sektörüne ait bazı alan ve tesisler de işlevsel değerini yitiren kullanım alanları arasındadır.

İşlevsel değerini yitirmiş kullanım alanları yanı sıra, yanlış ve yetersiz kullanılan tüm kentsel alanlar (artık kullanılmayan kömürlüklerin kapladığı apartman bahçeleri, çöplük olarak kullanılan boş parseller, sahilleri kapatan kullanımlar, zemin kotlarını kaplayan kitlesel otopark alanları, otomobil kullanımı hakimiyeti nedeniyle büyük alanlar kaplayan taşıt yolları, işgal edilmiş yaya kaldırımları, çöplüğe dönüşmüş yol refüjleri, vb.) yeniden değerlendirilmesi gereken kentsel alanlardır. Otomobil ulaşımına hizmet amaçlı yol alanları, yapıları ve yüzey otoparklarının, insana ve çevreye ait olan değerlerle çelişkisi 'tüketici' ve 'yokedici' boyuta ulaşanları da yeniden değerlendirilmesi gereken kentsel alanlar kapsamında ele alınmalıdır.

Merkezi kent içinde, farklılaşan değerler ve ilişkiler nedeniyle 'kara deliklere' dönüşen alanların yanısıra, Türkiye özelinde, kent içinde kalmış olan, küçük sanayi siteleri ve bunları kuşatan ağırlıklı olarak kamu mülkiyetindeki alanlarda yer alan gecekondu mahalleleri ile kayıtsız ve niteliksiz üretim ve depolama alanları da bu tanım kapsamı içindedir. Ormanlar, deniz, akarsu ve göl sahillerindeki marjinal gelişme alanları da bu tanıma dahil edilebilir. Kentsel olarak yapılanmaları sağlanamaz ise, 'yeni kentsel gelişmeler' olarak isimlendirilen 'konut gelişme alanları' da bu tanıma girecek potansiyel alanlardır.

Mekansal ve toplumsal özelliklerini yitirerek ekonomik anlamda cazibesini yitiren kentsel alanların yeniden canlandırılması için, kentlerin bütünlüğünü zedeleyen kayıp alanların belirlenmesi ve bunlar için yeni kullanım kararları verilmesi ve açık alanlar ağı oluşturulması, yatırımların yeniden kent içine yönelmesini sağlayacaktır (Trancik, 1986). Kentin bütünlüğünü ortadan kaldıran bu 'kara delikler', özlenen 'yeni kentsel yaşam' biçimine ulaşmak

için değerlendirilebilecek fırsatlar olarak değerlendirilmelidir.

Yatırım ve işletme modelleri temelinde yaklaşım ve özel alanlarda paydaşlıklar ve yatırım-işletme ortaklıkları ile proje geliştirilmesi

Kentsel geliştirme projelerinin hayata geçirilmesi konusunda, alandaki mülkiyet yapısının öngörülen kullanım biçimlerine olanak sağlamak üzere düzenlenmesi önem taşımaktadır. Özellikle parçalanmış mülkiyet kalıplarının bütünleştirilerek kullanılması gereken projelerde, mülkiyetleri birleştirerek gerekli alansal ölçüye ulaşabilmek için uygulanabilecek çeşitli organizasyonlar öngörülebilir. 19.yy.ın ikinci yarısında İzmir'de limanı geri bölgelere bağlayan yolun yapımı için imtiyaz anlaşması yapan Avrupa'lı şirketin yolun güzergahı üstündeki konutların sahiplerine şirket hissesi vererek yolun yapımını organize etmesi (Kıray, 1998) gibi uzak geçmişte değerlendirilmiş olan uygulama örnekleri bile yaratıcı çözümlerin geliştirilmesi için açılım sağlayabilir. Bu organizasyonlar aynı zamanda, gerek proje finansman maliyetini düşürmek, gerekse de yerel halkı gelişme içinde katılımcı hale getirebilmek için önem taşımaktadır.

Yatırımcı şirketlerin sunabileceği çeşitli modellerden biri olan Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları (GYO) bünyesinde mülkiyet sahiplerini yatırımdan hisselendirmek, özellikle büyük ölçekli yatırımlar için öngörülebilecek bir modeldir. Bu model aynı zamanda, yerel girişimi kendi çevresini yapılandırmada etkin hale getirmek için değerlendirilerek, yerel girişimciler-sivil toplum platformları-yerel yönetimlerin işbirliği ve ortaklığı temelinde geliştirebilecekleri bir seçenektir. Bu anlamda, GYO oluşumunu mahalle, semt, hatta belediye ölçeğinde örgütlenmiş bir modele dönüştürmek söz konusu olabilir. Türkiye'de, Ankara'daki Kent-Koop uygulamasından sonra, hızla yaygınlık kazanan kooperatifler birliği şeklindeki örgütlenmeler alternatif örnekleri oluşturmaktadır. Bu örneklerin yanısıra, yap-işlet modelinin çeşitli uygulama biçimleri de çeşitli seçenekler sağlamaktadır.

Örgütlenme konularını da kapsayacak olan “yapılabilirlik” çalışmaları ile, mülkiyet temelinde katılım konusunda her kentsel geliştirme konusunun kendi özelinde anlamlı ve geçerli olacak organizasyon modellerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu tarz organizasyonlar aracılığı ile geliştirme-uygulama proje alanları içinde kalan özel mülkiyetteki alanların yatırım paydaşlıkları ve yatırım-işletme ortaklıkları aracılığıyla proje ile entegrasyonu sağlanabilir. Bu organizasyonlar dışında, büyük sermaye getirebilen özel şirketlerin tercih edeceği, doğrudan mülkiyet takası ile de yapı parsellerinin proje temelinde bütünleştirilmesi de söz konusudur.

Sonuçlar

Kentsel kamusal alanlar gerek mülkiyeti kamuya ait olma temelinde, gerekse de geliştirilmesi ve işletilmesi toplumsal olarak denetlenebilirlik temelinde olsun, kamusal ‘olan’ olarak, kentsel geliştirmenin en önemli aracını sağlamaktadır. Kentsel geliştirmenin bu temel aracının etkin kullanımını sağlamak için kavramsal kapsamının geliştirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede, kamusal alanın kavramsal kapsamının ve fiziksel sınırlarının geliştirilmesi, mülkiyet düzenlemelerine yönelik olmaktan çok, bir yaklaşım seçeneği olarak önem kazanmaktadır. Bu yaklaşımın özü ‘mülkiyet’e ilişkin olmayıp, ‘top-

lumsal olan’a, toplumsal çıkarları bireysel çıkarların üstünde sayan ‘toplumsal yarar’a, ‘kentsel yaşamın toplumsallaştırılması’na ve ‘kentlilik bilinci’ne ilişkindir. ‘Öteki’ ile birlikte insanca varolmanın mekansal biçimlenişine ilişkindir. Bu yaklaşım seçeneği planlama, tasarım ve uygulama araçları ile ortaya konulduğu zaman, serbest piyasa üretim ilişkileri içinde çeşitli gerçekleştirme seçenekleri oluşacaktır.

Kaynaklar

- Butina, W.G., (1991). Construction of local and regional identity, Paper presented at *AESOP Conference*, July 1991, Oxford.
- Carp, Jana, (1999). *The peopling of public space: interpreting Lefebvre’s production of space theory for planning practice*, 1, Doktora Tezi, University of Illinois at Chicago, Chicago, Illinois, USA
- Kıray, M., (1998). *Örgütlemeyen kent: İzmir*, 55 sh, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.
- Lefebvre, H., (1991). *The production of space*, 365pp, translated by D.Nicholson-Smith, Blackwell Publishers, London, England.
- Oktay, D., (2001). Kentlerimiz, yaşam kalitesi ve sürdürülebilirlik, *Mimarlık Dergisi*, 302, 45-49, Ankara.
- Trancik, R., (1986). *Finding lost space: Theories of urban design*, 2, 10, 39, Van Nostrand Reinhold, New York, USA.