

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



YENİ ŞEHİRCİLİK AKIMI VE İÇERDİĞİ İLKELER
BAĞLAMINDA FENER-BALAT YERLEŞİMİ İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şeyma İNALCAN

Mimarlık Ana Bilim Dalı
Mimarlık Programı

AĞUSTOS, 2023

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



YENİ ŞEHİRCİLİK AKIMI VE İÇERDİĞİ İLKELER
BAĞLAMINDA FENER-BALAT YERLEŞİMİ İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şeyma İNALCAN
(Y2113.050005)

Mimarlık Ana Bilim Dalı
Mimarlık Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ufuk Fatih KÜÇÜKALİ

AĞUSTOS, 2023

ONAY FORMU

ONUR SÖZÜ

Yüksek Lisans olarak sunduğum ‘‘Yeni Şehircilik Akımı Ve İçerdiği İlkeler Bağlamında Fener-Balat Yerleşimi İncelenmesi’’ adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça ’da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim. 18/08/2023)

Şeyma İNALCAN

ÖNSÖZ

Bu araştırma sürecinde akademik hayatım boyunca gösterdikleri koşulsuz sevgi, teşvik ve anlayış için Annem, Babam, kardeşlerim Av. Suzan Lema İNALCAN ve Mehmet Şirin İNALCAN'a çok teşekkür ederim. Sürekli destekleri, zorlu zamanlarda benim çabam oldu.

Son olarak, çalışmalarını ile ilham veren değerli danışmanım Prof. Dr. Ufuk Fatih KÜÇÜKALİ' ye çalışmamda katkıları, anlayışı ile yaklaşımını şekillendirmede paha biçilmez emekleri için teşekkür etmek istiyorum.

Ağustos, 2023

Şeyma İNALCAN

YENİ ŞEHİRCİLİK İLKELERİ BAĞLAMINDA FENER-BALAT CADDESİ'NİN İNCELENMESİ

ÖZET

Kentler, değişen fiziksel koşullar, sosyo-kültürel alışkanlıkların değişmesi ve ekonomik sebeplerden dolayı bozulmalara maruz kalmıştır. Bu bozulmalar, bazen kent dokusunda bazen de kenti oluşturan tüm bileşenlerde gerçekleşebilmektedir. Kentte oluşan bozulmalar, kent merkezlerindeki alanların fiziksel olarak bozulmasına, niteliğini kaybetmesine ve çöküntü alan halini almasına sebep olur. Bu durumun önüne geçmek için, kentsel dönüşüm uygulamaları gerekmektedir. Bu bağlamda kentsel dönüşüm uygulamaları; bozulan alanların, kent dokusuna uygun, bölgede yaşayan halkın sosyo-kültürel ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde doğru politikalar ile birlikte tekrar kente geri kazandırılması şeklinde açıklanabilmektedir. Yeni Şehircilik ilkelerinin kentsel gelişim projelerinde değerlendirilmesi, bunların uygulanmasına ve kentsel çevre üzerindeki etkisine ilişkin değerli bilgiler sağlamaktadır. Genel olarak, bulgular, Yeni Şehircilik ilkelerinin çağdaş kentsel gelişimde farklı derecelerde geniş çapta benimsendiğini göstermektedir. Karma arazi kullanımı, yürünebilirlik, bağlanabilirlik ve toplu taşıma odaklı tasarımın entegrasyonu, daha canlı, kapsayıcı ve sürdürülebilir toplulukların oluşmasına katkıda bulunmuştur. Bu ilkeler kent dokusuna yaya dostu ortamların şekillenmesi, yeşil alanların ve kamusal olanakların dahil edilmesi ile kent toplulukları içindeki sosyal etkileşimi teşvik etmektedir. Bu araştırmanın amacı yeni şehircilik ilkeleri ile örtüşen kent planlama model uygulamalarının; mahalle semt ölçeğinde, Fener Balat Senti örneği üzerinden irdelenmesidir.

Anahtar Sözcükler: Kentleşme, Yeni Şehircilik, Fener-Balat Caddesi

INVESTIGATION OF FENER-BALAT AVENUE IN THE CONTEXT OF NEW URBANIZATION PRINCIPLES

ABSTRACT

Cities have been exposed to deterioration due to changing physical conditions, changes in socio-cultural habits and economic reasons. These deteriorations can occur sometimes in the urban fabric and sometimes in all the components that make up the city. Deterioration in the city causes the areas in the city centers to deteriorate physically, lose their quality and become depressed areas. In order to prevent this situation, urban transformation applications are required. In this context, urban transformation applications; It can be explained as restoring the degraded areas to the city with the right policies in accordance with the urban fabric and meeting the socio-cultural needs of the people living in the region. Evaluation of the New Urbanism principles in urban development projects provides valuable information on their implementation and impact on the urban environment. Overall, the findings indicate that the principles of New Urbanism are widely adopted to varying degrees in contemporary urban development. The integration of mixed land use, walkability, connectivity and public transport-focused design has contributed to the creation of more vibrant, inclusive and sustainable communities. These principles encourage social interaction within urban communities by shaping pedestrian-friendly environments, incorporating green spaces and public facilities into the urban fabric. The aim of this research is to implement the urban planning model applications that overlap with the new urban planning principles; The aim of this study is to examine the neighborhood district scale, through the example of Fener Balat District.

Keywords: Urbanization, New Urbanism, Fener-Balat Street

İÇİNDEKİLER

Sayfa

| | |
|---|----------|
| ONUR SÖZÜ | i |
| ÖNSÖZ..... | ii |
| ÖZET..... | iii |
| ABSTRACT | iv |
| İÇİNDEKİLER | v |
| KISALTMALAR LİSTESİ..... | vii |
| ŞEKİLLER LİSTESİ..... | viii |
| I. GİRİŞ | 1 |
| A. Tezin Amaç ve Önemi | 4 |
| B. Tezin Kapsam ve İçeriği | 5 |
| C. Tezde Kullanılacak Yöntem | 5 |
| II. GENEL BİLGİLER..... | 6 |
| A. Yeni Şehircilik Akımının İlkeleri ve Uygulama Alanları | 6 |
| B. Yeni Şehircilik Akımı Tasarım Ölçekleri..... | 12 |
| 1. Bölge | 12 |
| 2. Mahalle, Yerleşim ve Koridor | 14 |
| 3. Yapı Adası, Sokak ve Bina | 16 |
| C. Yaşanabilir Kentler İçin Karma Arazi Kullanımı..... | 19 |
| 1. Ekonomik ve Sosyal Faydalar | 19 |
| 2. Başarılı Karma Kullanım Geliştirmelerine Örnekler..... | 20 |
| 3. Bağlantı ve Erişilebilir Ulaşım..... | 22 |

| | |
|---|-----------|
| 4. Kentsel Tasarımda Bağlanabilirliğin Önemi | 23 |
| 5. Entegre Ulaşım Sistemleri | 25 |
| 6. Erişilebilirliği Artırma ve Araç Bağımlılığını Azaltma | 26 |
| D. Geleneksel Mahalle Tasarımı ve Mekân Duygusu | 28 |
| 1. Geleneksel Mahalle Tasarımının Unsurları | 29 |
| 2. Geleneksel Mahalle Tasarımının Önemli Örnekleri | 30 |
| E. Yeni Şehircilik İlkelerinin Özeti | 32 |
| F. Gelecekteki Kentsel Gelişim Üzerindeki Potansiyel Etki | 35 |
| G. Gelişen Yaklaşımlar ve Gelecek Yönleri | 35 |
| III. YENİ ŞEHİRCİLİK İLKELERİ BAĞLAMINDA FENER BALAT | |
| CADDESİ | 38 |
| A. Fener-Balat'ın tarihsel ve mekânsal gelişimi | 38 |
| B. Fener-Balat'ın İstanbul içindeki önemi | 39 |
| C. Fener-Balat Çalışma Alanına İlişkin Araştırma ve İncelemeler | 40 |
| 1. Mahalle, Semt | 41 |
| 2. Fener-Balat Semt Yerleşimi Analizi | 42 |
| 3. Sokak, yapı adası, bina ve alan kullanımı | 43 |
| 4. Kentsel Doku ve Tasarımı | 46 |
| 5. Fener –Balat Bölgesi Mimari Özellikleri | 47 |
| 6. Ulaşım Analizi ve Erişilebilirlik | 49 |
| 7. Semt Açık Alan Analizi ve Sosyal Doku | 51 |
| D. Fener-Balat'a Yeni Şehircilik Kentsel Tasarım Önerisi | 53 |
| E. Fener-Balat Bölgesi Değerlendirmesi | 54 |
| IV. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ | 55 |
| V. KAYNAKÇA | 57 |
| ÖZGEÇMİŞ | 65 |

KISALTMALAR LİSTESİ

CNU : Congress for the New Urbanism

TND : Traditional Neighborhood Development

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

| | | |
|-----------|--|----|
| Şekil 1. | İlkelerden Beklenen Oluşum (Steuteville, 2018) | 7 |
| Şekil 2. | Izgara plan içerisinde 5 dakikalık yürüme mesafesi (solda) ve bu mesafede ulaşılacak bir aktarma noktası (sağda). (http://www.cnu.org)..... | 7 |
| Şekil 3. | Şehir dışına yayılım ve geleneksel mahalli yerleşimin kuşbakışı karşılaştırması (Katz,1994)..... | 10 |
| Şekil 4. | Yeni şehircilik geleneksek planlama(Katz,1994)..... | 10 |
| Şekil 5. | Mimar Duany ve Plater-Zyberk'in Geleneksel Mahalle Gelişmesi Modellemesi (TND): günlük ihtiyaçlar kullanımı için 5 dakikalık, park alanı kullanımı için maksimum 3 dakikalık yürüme mesafeleri planlanmıştır (Katz, 1994)..... | 11 |
| Şekil 6. | Aktarım Odaklı Kalkınma Modeli (TOD): bölgesel ulaşım arazi kullanımı stratejilerinin önerilen yerleşme planlamasıyla birleşmesidir (Katz, 1994)..... | 11 |
| Şekil 7. | San Diego şehri için aktarım odaklı kalkınma modeli konseptinin farklı ölçeklerde nasıl gösterilmesi gerektiğini anlatan planlama (Katz, 1994).. | 12 |
| Şekil 8. | Kentlands'ın Vaziyet Planı ve Yüksekten Görünümü..... | 14 |
| Şekil 9. | Kentlands'dan Cadde ve Sokak Manzaraları..... | 14 |
| Şekil 10. | Celebration Sokak ve Caddelerinden Manzaralar | 15 |
| Şekil 11. | Celebration Kuşbakışı Görünüm(www.ramsa.com) | 15 |
| Şekil 12. | Celebration Belediye Binası ve Postahane | 16 |
| Şekil 13. | Swann Wynd Vaziyet ve Yerleşim Planı | 17 |
| Şekil 14. | Swann Wynd'da Evleri Sokak ve Bina Dizilişi..... | 17 |

| | |
|--|----|
| Şekil 15. Yeni Şehircilik akımı ilk uygulama örneği ve sembolü olan Seaside yerleşmesi ve planı | 18 |
| Şekil 16. Portland, Oregon, Bölge Planı (solda). Bethesda Bulunan Sıralı Evler (sağda) | 18 |
| Şekil 17. 2001 CNU Ödüllü 8th & Pearl konutları (solda), farklı düzeyden ekonomik sosyal grupları birleştiren Park DuValle mahallesi (sağda) | 18 |
| Şekil 18. Vauban, Freiburg, Almanya | 20 |
| Şekil 19. Vauban blok desenleri (a) ve arazi kullanımı (b) | 21 |
| Şekil 20. Vauban'da kamusal açık alanlar, birçok hizmet sunan (restoran, ofis, konaklama vs.) plaza ve mahalle merkezi, ana cadde üzerindeki ticari binalar | 21 |
| Şekil 21. Kentsel Tasarım Süreçleri (Lang, 2005), Kentsel Tasarımın Kavramsal Yapısı..... | 23 |
| Şekil 22. Hammarby Sjöstad projesinin Stockholm şehrindeki konumu, Stockholm vaziyet planı (Fraker, 2013), Hammarby Sjöstad planı ve on iki alt bölümü | 24 |
| Şekil 23. Bölgeye ait görseller (a) (Foletta & Field, 2011), (b) (Fraker, 2013) ve (c) Yeşil alan planı | 25 |
| Şekil 24. Hammarby Sjöstad Haritası..... | 26 |
| Şekil 25. : Hammarby Sjöstad için planı detayları ve sokak görünümü..... | 27 |
| Şekil 26. Hammarby Sjöstad için ulaşım planı ve haritası (a)(Fraker, 2013) ve (b) | 27 |
| Şekil 27. San Francisco'nun Konut Alanlarının Arazi ile Uyumu (Lang, 2005), San Francisco'nun Yerel Konut Tipolojisi..... | 28 |
| Şekil 28. Harlow, Mekânsal Organizasyonu Şeması (Gibberd, 1980), Harlow' un Kimliğini Yansıtan Renk ve Malzemede Özgür Bırakılmış Eski Yapılar ve Benzer Mimari Yapıya Sahip Yeni Konut Alanı Örneği | 30 |
| Şekil 29. Poundbury, Organik Kent Dokusu, Leon Krier, Poundbury Aşama 1, Mekansal Çeşitlilik Eskizi | 31 |
| Şekil 30. Poundbury Kent Merkezi silüetleri | 32 |

| | |
|---|----|
| Şekil 31. Newhall, Harlow’ da Ulaşım Ağına Paralel Olarak Geliştirilen, Her Zaman Güvenli Olan Bisiklet Yolu ve kullanım alanları | 33 |
| Şekil 32. Vauban yeşil alanlar, yeşil çatılar ve bitki örtüsü..... | 34 |
| Şekil 33. Fener- Balat Mekânsal Gelişim Haritaları Balat Pervetitch Haritası – 1929 ve Fener- J. Pervetitch Haritası– 1929..... | 38 |
| Şekil 34. 15. yy-18. yy arasında Fener-Balat Alan Kullanımları | 39 |
| Şekil 35. Fener-Balat Siluet..... | 40 |
| Şekil 36. Haliç’in tarihsel süreç içinde kimlik oluşumu..... | 41 |
| Şekil 37. Fener-Balat Bölgesi Mahalle Yerleşimleri | 42 |
| Şekil 38. Fener- Balat Yenileme Alanı Vaziyet Planı (Anonim, 2012) | 42 |
| Şekil 39. Fener ve Balat Konut Yenileme (Önce ve Sonrası) | 43 |
| Şekil 40. Fener Balat Yerleşimi..... | 44 |
| Şekil 41. Fener-Balat Kentsel Tasarım Projelendirme Sınırları | 44 |
| Şekil 42. Fener-Balat Kentsel Tasarım Projelendirme Kapsamında Restore Edilen Yapılar | 45 |
| Şekil 43. Mekânsal Doku Analizi | 46 |
| Şekil 44. Fener-Balat proje alanı ve fiziksel kent dokusuna ilişkin veriler | 47 |
| Şekil 45. Fener-Balat Bölgesi yapı örnekleri..... | 48 |
| Şekil 46. Fener Semti’nde siluet..... | 48 |
| Şekil 47. Balat Semti’nde siluet..... | 49 |
| Şekil 48. Yapılması Düşünülen Yeni Ulaşım Ağı Projesi | 50 |
| Şekil 49. Dar ve Dik Ulaşım Yolları..... | 50 |
| Şekil 50. Fener-Balat Sahil Yerleşimi | 51 |
| Şekil 51. Fener-Balat Açık Alan Projelendirmesi | 52 |
| Şekil 52. Fener-Balat Kıyı Şeridine Önerilen Açık Alan Kullanımı | 52 |
| Şekil 53. Fener-Balat Bölgesi Kent Dokusu Değerlendirmesi | 53 |

I. GİRİŞ

Kent merkezinden uzak ve dağınık bir biçimde şekillenen banliyöleşme sonucunda, 1980'lerin sonu 1990'ların başlarında kent merkezlerinin çöküntü alanlarına dönüşmesine çözüm üretebilmek için kent tasarımcıları, mimarlar, planacılar, yatırımcılar ve mühendisler bir araya gelerek (<https://www.cnu.org/>), “Yeni Gelenekçi Şehircilik” ya da “Yeni Şehircilik” adıyla, kentlerin son birkaç yüz yıl içinde nasıl inşa edildiğinin ilkelerine (yürümeye uygun bloklar ve sokaklar; yakın çevrede barınma ve alışveriş imkânı; erişilebilir kamusal mekânlar) ve insan ölçeğindeki kentsel tasarım üzerine odaklananan bir planlama ve geliştirme yaklaşımı oluşturmuştur (<https://www.cnu.org/>). Modernitenin yaratmış olduğu tahribatlardan beslenen Yeni Şehircilik, modernist eleştirinin bir ürünü olarak, ülkenin önde gelen tasarımcı ve mimarlarından olan Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk, Peter Calthorpe, Daniel Solomon, Stefanos Polyzoides ve Elizabeth Moule tarafından kurulmuştur (Poticha, 1999: 2; Sander, 2002: 215).

Akımın öncüleri özellikle 1960'lardan bu yana kentsel dokuyu dönüştüren araç odaklı, düşük yoğunluklu, kullanım biçimlerinin ayrıldığı modele, ilerici bir müdahale olarak karşı çıkarak, kompakt, karma kullanımlı ve karma gelirli insan yerleşimlerinin oluşturulmasını sağlamayı amaçlamıştır (Trudeau, 2013: 113). Bu amacın gerçekleştirilmesinde “iyi” kentsel tasarım modeli olarak, sanayileşme öncesi kentlerinin olumlu yönleri dikkate alınmış (Katz, 1994a: x) ve bunlar günün ihtiyaçları ve teknolojik gelişmelerin de katkısıyla yeniden düzenlenmiştir. Böylece ticaretin, konut alanlarının, sosyal mekânların birlikte bulunduğu karma kullanımlı alanların yanı sıra, insanların rahatça yürüyebildiği, bisiklete binebildiği, toplu taşıma araçlarını kolaylıkla kullanabildiği, mekânlar aracılığıyla yitirilen sosyal ilişkilerin de yeniden düzenlenmesi hedeflenmiştir (O'Toole, 2001). Akım, hem kentsel büyüme ve yayılmanın olumsuz çevresel etkilerini en aza indirmeye çalışan hem de kentliler arasında mekâna dayalı bir komünite duygusu inşa edebilmek için mekânlar yaratma amacında olan, gerek akademik

gerekse uygulama alanında oldukça ses getiren dünya çapında bir harekettir (Katz, 1994b; Bjelland vd., 2006; Ellis 2002; Grant 2006; Talen 2005).

Yeni Şehircilik Akımı'nın politik sesini büyük oranda duyurması ve dünya çapında yaygınlaşmasında Yeni Şehircilik Kongreleri (Congress for the New Urbanism- CNU) etkili olmuştur. Yeni Şehircilik Kongreleri, başta Amerika olmak üzere mimarlık, tasarım, planlama, mühendislik ve geliştirme alanlarındaki dünyanın önde gelen düşünürlerini ve uygulamacılarını bir araya getiren şemsiye bir organizasyondur (Haas, 2018: 1). Modern şehirlerin geçtiğimiz yüzyıllarda nasıl geliştiği noktasında ciddi bir yanlışlık olduğu inancı etrafında birleşen (Davies ve Townshend, 2015: 17) ve ilk kez 1980'li yılların başında iki eş zamanlı hareketin (Yeni-Geleneksel Planlama ve Transit Odaklı Gelişim; NTD ve TOD) geliştirdiği düşünceler doğrultusunda ortaya çıkmıştır. Nitekim bu eş zamanlı iki hareket, Cliff Ellis'e göre (2002: 262), Yeni Şehircilik Akımı'nın yekpare bir hareketten uzaklaştığı anlamına gelmektedir. İki hareket de Amerikan'ın farklı bölgelerinde ortaya çıkıp yayılsa da, benzer tasarım ilkelerini kullanmış ve ortak hedefleri paylaşmıştır. Yeni Geleneksel Planlama, Atlantik Kıyısı'nda başlamış ve 1981'de Duany ve Plater-Zyberk tarafından tasarlanan Seaside'in gelişmesiyle birlikte geniş bir ilgi görmüştür (Pavlovich Howard, 2005: 31; Sander, 2002: 215). Düşünceleri, geleneksel şehircilik ilkelerine ve toplum yaşamının tüm yönlerine estetik açıdan yaklaşılmasına, bunların hoş bir mekânsal yapı içinde eritilmesine ve böylelikle komünite duygusunu teşvik eden kentlerin tasarımını yapabilmeye odaklanmıştır. Öte yandan Peter Calthorpe'un Transit Odaklı Gelişimi, Pasifik Kıyısında ortaya çıkmış ve transit sistemlerin bölgesel bazda entegrasyonunu destekleyen bölgesel kalkınmaya bölgesel bir yaklaşım sergileme üzerine kurulmuştur (Pavlovich Howard, 2005: 31). Dolayısıyla bu iki paralel hareketin takipçileri ve savunucuları 1991 yılında bir araya gelerek ortak fikirlerinin özünü oluşturan bir takım ilkeler belirlemişlerdir. Bu ilkeler, toplantının yapıldığı Kaliforniya'da bulunan Ahwahnee Oteli'nde gerçekleştirildiğinden Ahwahnee İlkeleri olarak bilinmektedir. Bu ilkelerden on beşi komüniteye; dördü bölgesel ölçeğe ve dördü de uygulamaya ilişkindir. Ancak her bir ilke, kentleri mümkün olduğu kadar temiz, yürünebilir ve yaşanabilir hale getirmek için hem geçmiş hem de mevcut

fikirleri birlikte ele almaktadır (Pavlovich Howard, 2005: 31; Davies ve Townshend, 2015: 17).

Bu ilkeler ışığında ilk kongre, Ekim 1993 yılında bahsi geçen çalışmaları geliştirmek, uygulamalarla karşılaştırmak, fikir alışverişinde bulunmak için Virginia'da 170 katılımcıyla gerçekleştirilmiştir (Ellin, 1999: 99, Poticha, 1999: 1).

170 kişilik küçük davet grubuyla başlayan bu oluşum, günümüzde binlerce kişiye, katılımcı ve üyeye ulaşmıştır (<https://www.cnu.org/>). İlk üç kongrenin aksine Güney Carolina'da 1996'da düzenlenen dördüncü kongre, kuramsal bilgilerin eyleme dökülebilmesi için bir rehber niteliğini taşımış ve Yeni Şehircilik Akımı'nın Şartı kabul edilmiştir (Fulton, 1996: 10). Şartın temel hedefi doğal çevrenin yok olmasına neden olan mekânsal sınır kavramıyla uyumlu bir kentleşme sürecinin yaratılmasını sağlamak olmuştur (Çubuk, 2017: 6). Kongre, Şartta belirtildiği üzere kent merkezlerine yatırımın azalmasını, kontrolsüz kentsel yayılmayı, etnik köken ve gelir düzeyi üzerinden yapılan ve gittikçe artan ayrımcılığı, çevre kirliliğini, tarım alanları ve vahşi doğanın yok edilmesini ve topluma ait yapıli mirasın erozyona uğraması gibi süreçleri birbiriyle ilişkili ve toplumsal birlikteliğin önünde birer engel olarak görmektedir. Bu nedenle, kent merkezlerinin iyileştirilmesi; kentin dışına yayılan banliyölerin mahallelerde olduğu gibi gerçek yaşam alanlarına göre yeniden düzenlenmesi; doğal ve yapıli çevrenin korunması gerektiği vurgulanmaktadır. Ayrıca fiziksel çözümlerin de tek başına yeterli olmayacağına farkındalığı ile ekonomik canlılık, sosyal istikrar ve çevre sağlığının, bunlarla uyumlu ve bunları destekleyici fiziksel çevreler olmadan sürdürülemeyeceği gerçeği üzerinden hareket edilmektedir (Andreescu ve Besel, 2013: xiii). Bu organizasyonda yer alan Yeni Şehirciler, farklı bakış açıları ve geçmişleri de hesaba katıldığında bir bütün olmaktan oldukça uzaktır. Kimileri kendini "kentsel ekolojist" olarak tanımlarken, diğeri Avrupa formalizminden beslenmektedir. Bazıları neoklasik mimariye ve yoğun kentsel alanlara bağlanırken; diğeri yeşillere ve mimari özgürlüğe yönelmektedir. Bu farklılıklara karşın Yeni Şehirciler, geleneksel mahalleleri hatırlatan belli bir fiziksel tasarım ve yerleşme standartları ile kentsel alanların yeniden tanımlanması noktasında uzlaşmaktadır (Fulton, 1996: 3). Dolayısıyla Kongrenin temel amacı, çöküntü haline gelen kent merkezlerini restore etmek, kent dışında

yayılmakta olan banliyöleri yeniden yapılandırmak, doğal ve yapılı çevreyi koruma noktasında Amerikan hareketine destek vermektir (Poticha, 1999: 2).

A. Tezin Amaç ve Önemi

Yeni Şehircilik Akımı'nın temel öğeleri ve Akım'ın ikinci ölçeği olan mahalle, semt ve koridordur. Mahalleler, insanların gündelik yaşamlarının dengeli bir karışımı olan kentleşmiş alanlar; semtler (district) tek bir faaliyetin egemen olduğu alanlar ve koridorlar ise mahalleler ile semtleri birbirine bağlayan veya ayıran alanlardır (Duany ve Plater- Zyberk, 1994: xvii). Şart, bu üç düzeyi kalkınmanın temel unsurları olarak görmektedir. Bu düzeyler aracılığıyla Yeni Şehircilik, geleneksel şehircilik ilkelerini yeniden doğrulamak ve geleneksel kent formu ile modern kurum ve teknolojik ihtiyaçlar arasındaki çatışmaları çözmeyi amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda kilit nokta ise kentlerin sosyal ve fiziki yapısının temel bir yapı taşı olduğu düşünülen “mahalle”dir (CNU, 1999: 71). Semt, fonksiyonel olarak uzmanlaşmış ve şehirleşmiş bir bölgedir. Yaygın ve en çok bilinen semt örnekleri gece hayatını desteklemek ve yoğunlaştırmak için restoran ve barların olduğu tiyatro semtleri; otellerin, alışveriş ve eğlence faaliyetlerinin olduğu turist semtleri ve üniversite semtleridir. Semtler de mahallelerin tasarım ilkelerine paralel bir biçimde düzenlenmektedir: toplu taşıma ağı dikkate alınarak tasarlanmalı, çalışanların öğle yemeklerini yiyebilecekleri bir park alanı oluşturulmalı, insanların buluşma noktası olacak bir meydan ve kapalı bir alışveriş merkezi olmalı, birbiriyle bağlantılı sokak ağları ve yaya mobilitesinin sağlıklı ve güvenli olmasına imkân veren bir dolaşım sistemi oluşturulmalıdır (Duany ve Plater-Zyberk, 1994: xix-xx). Koridor, mahalleleri ve semtleri birbirine bağlayan veya ayıran bir işleve sahiptir. Koridorlar, vahşi yaşam yollarından demiryolu ağlarına kadar doğal ve yapay öğeleri içermektedir. Yanındaki mahalleler ve semtler tarafından tanımlanan ve onlara girişi sağlayan koridorların yeri ve biçimi, yakınındaki yoğunluklar tarafından belirlenmektedir (Duany ve Plater-Zyberk, 1994: xx). Bu araştırmanın amacı ise; yeni şehircilik temel ilkeleri ile örtüşen kent planlama model uygulamalarının tarihi, organik bir yerleşim alanı olan Fener Balat örneği üzerinden irdelenmesidir.

B. Tezin Kapsam ve İçeriği

Bu alışma yeni şehircilik ilkeleri kapsamında Fener-Balat caddesinin yıpranmış kentsel ortamların iyileştirilmesine yönelik fiziki müdahalelerin yanı sıra, toplulukların canlandırılmasını, istihdam sağlanmasını ve çevresel zararların azaltılmasına yönelik pek çok farklı eylemi kapsamaktadır. Fener-Balat mevcut yapısı ve geirmış olduğu mekânsal değişimler ile yıpranmış kentsel ortamların iyileştirilmesine yönelik fiziki müdahalelerin incelenmesi, yeni şehircilik ilkeleri kapsamında belirlenen sokak ölçeğinde analiz edilmesiyle sınırlı tutulmuştur.

C. Tezde Kullanılacak Yöntem

Bu çalışmanın yöntemi amaç kapsamında yer alan ikincil kaynakların taraması, alan analizi, görsel verilerin incelenmesi ve projelendirme çalışmaları değerlendirmesinden oluşmaktadır. İkincil kaynaklardan ve kentsel dönüşüm ilkeleri bağlamında elde edilen bilgilerin çıkarımı yapılarak Fener-Balat incelenmesi yapılmıştır.

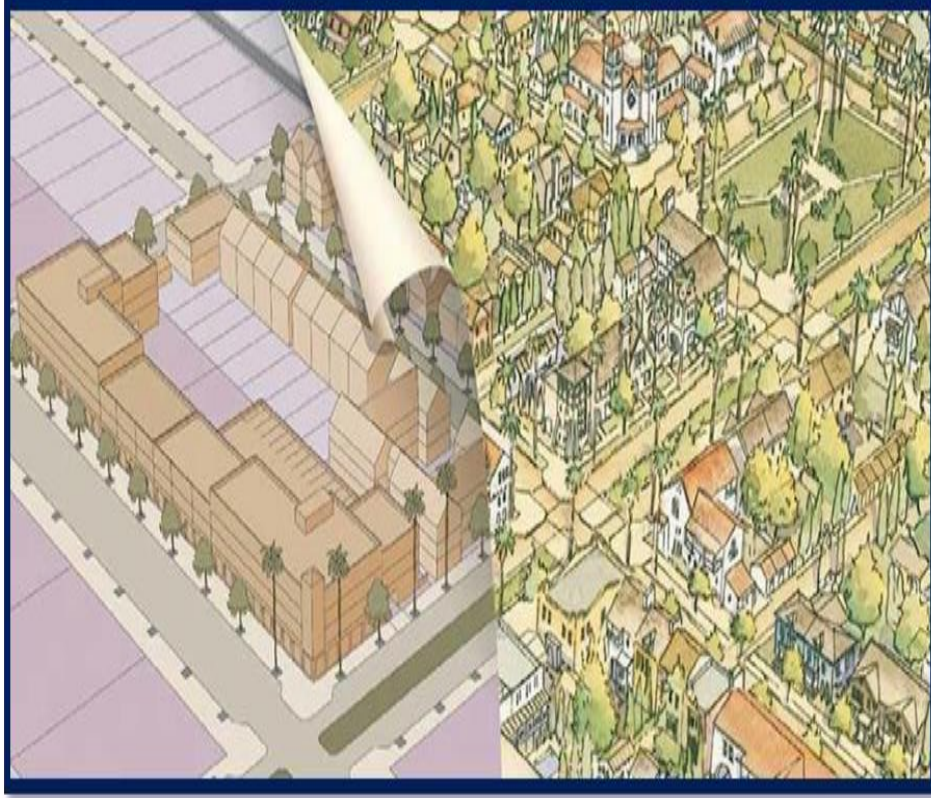
II. GENEL BİLGİLER

Bu bölümde; araştırmanın amacı kapsamında yeni şehircilik ilkelerinin tarihsel gelişimine ve uygulamalarına bakılacaktır.

A. Yeni Şehircilik Akımının İlkeleri ve Uygulama Alanları

Son yarım yüzyılda arazi kullanımıyla ilgili en güçlü ve en etkileyici rehberlerden biri olan ve kamu politikalarına, kalkınma pratiklerine, kentlerin planlanması ve tasarımına öncülük etmek üzere; Yeni Şehircilik'in amaçlarını ve ideallerini ana hatlarıyla belirten 27 ilke belirlenmiştir (<https://www.cnu.org>).

Bu ilkeler Akım'ın uygulanma alanları ve ölçeklerine göre ayrı ayrı tasarlanmış ve hayata geçirilmiştir. Moule'e göre Yeni Şehircilik düşüncesini benimseyen herkes bu ilkeleri tartışmasız kabul etmekte; ilkelerin oldukça değerli olduğunu düşünen Talen, ilkelerin tam anlamıyla uygulanmadığını; hatta bazılarının yeterince ciddiye alınmadığını belirtmektedir. Fakat insanlar bu 27 ilkenin tamamının kabul edildiği için uygulanmasını beklese de gerçekte olan, birden çok projeyi bir bütün olarak yönetmesi beklenen bir dizi ilkedir (Özdemir ve Gülersoy, 2005). Şekil 2.1.'in sol kısmında kentsel alanların mevcut hali yansıtılmakta ve ilkelerin hayata geçirilmesi sonucunda ise resmin sağ tarafında gösterilen alanların oluşması hedeflenmektedir.



Şekil 1. İlkelerden Beklenen Oluşum

Kaynak: (Steuteville, 2018)

Yürümeye uygun sokaklar, erişilebilir kamusal mekânlar gibi insan ölçeğinde kentsel tasarımlara odaklanan Akım, kentsel alanların tasarımında, sanayileşme öncesinde söz konusu olan kıymetli, geleneksel kentsel değerlerden beslenmektedir (Önüç, 2002) (Şekil 2.2).



Şekil 2. Izgara plan içerisinde 5 dakikalık yürüme mesafesi (solda) ve bu mesafede ulaşılacak bir aktarma noktası (sağda).

Kaynak: (cnu.org, 2022).

Akım, fiziksel çevrenin mutlu ve refah hayatlar üzerinde etkisi olduğu inancından hareket etmekte ve bu düşünceye bağlı olarak iyi tasarlanmış kentlerin oluşumuna katkı sağlayacağını altını çizmektedir (<https://www.cnu.org/>). Dolayısıyla Yeni Şehircilik konutların, yapı adalarının, sokakların, parkların, mahallelerin, kasabaların, kentlerin, bölgelerin ve çevrenin iyileştirilmesini; böylelikle gerçek anlamda komşuluk birimlerinden oluşan karma mahalleler aracılığıyla da birlik oluşumunu amaçlamaktadır. Özetle Akım'ı aşağıdaki özellikler çerçevesinde tasvir etmek mümkündür(<https://www.cnu.org/>; <http://www.newurbanism.org/>):

- Yeni Şehirciler insan ölçekli mahallelere geri dönmek istemektedir.
- Yeni Şehirciler mekân oluşturmaya(placemaking) ve kamusal alana büyük önem yöneltmektedir.
- Doğru uygulamada faydalıdır; eğer uygulamaya geçirilemez ve inşa edilemezse harika tasarımlar işe yaramaz.
- Kentlerin işleyişi için en önemli olan tasarım kriterine odaklanmaktadır. Bu anlamda uygun tasarım öğelerini birleştirmek, parçalarının toplamından daha büyük bir etki oluşturmaktadır.
- Bütüncüdür; anakentte tek bir binaya kadar olan tüm ölçekleri kapsamaktadır.
- Kullanılmayan ve ihmal edilen âtil alanların geri kazanılmasını önemsemektedir.
- Yeşil alanı ve oluşumu desteklemektedir.
- Sürdürülebilirlik ilkesine bağlıdır. Bu nedenle kalkınma ve ona ilişkin girişimlerin çevresel etkisinin minimum düzeyde olmasına dikkat etmektedir.
- Kuralcıdır, çünkü iyi bir tasarımın, sağlıklı ve sürdürülebilir bir toplum için önemli olduğunu; bunun da mekân ve birlikte yaşam duygusu üzerinde olumlu etkilere sahip olduğunu savunmaktadır (Kelbaugh, 2000; Kelbaugh, 2001).

- Yapısalcıdır veya en azından belirleyicidir; çünkü sosyal davranış ile fiziksel biçim arasında doğrudan, yapısal bir ilişki olduğunu savunmaktadır (Kelbaugh, 2000; Kelbaugh, 2001).
- İdealisttir, çünkü insanların gelirlerinin, etnik kökenlerinin, yaşlarının ve farklı mimari tarzların birleşimiyle mahallelerin yapılandırabileceği inancına sahiptir (Kelbaugh, 2000, Kelbaugh, 2001).
- Basitlik ilkesinden hareket etmektedir. Yapılar, hareketli tasarımlar ve yaya trafiğine uygun kamusal alanlar sayesinde daha insancıl bir görünüm sergilemektedir (<http://www.mimdap.org/>).

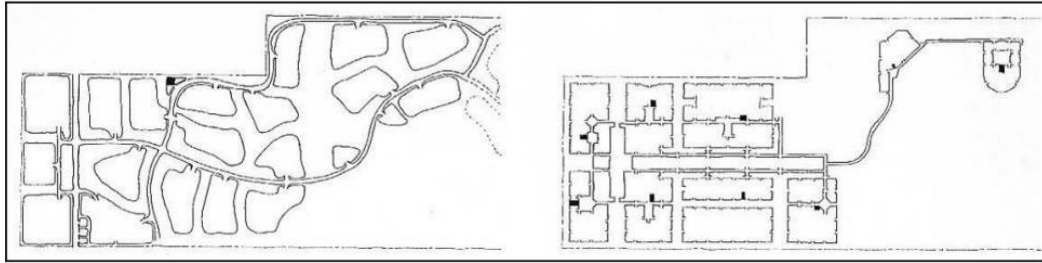
Yeni şehircilik kapsamında yer alan tasarım ilkeleri ile özel tasarım çözümleri arasında ayırım yapmak gerekmektedir. Yeni Şehirciler tasarım çözümleri değil; tasarım ilkeleri belirlemiştir. Bunun temel sebebi tasarım ilkelerinin, çözüm olarak uygun olan içeriğe, bölgeye, yerel olma durumuna göre farklı uygulama ve yorumlama imkânının olmasıdır. Diğer bir ifadeyle Yeni Şehircilik, farklı mekânsal ölçeklerde değişiklikler öngörmekte ve uygulanma alanları “bölge”, “mahalle, yerleşim, koridor” ve “sokak, yapı adası, bina” düzeylerinde değişkenlik göstermektedir.(Özügül, 2012)

Bu ilkeler, “tanımlı sınırların olması; yaya ölçeğine uygun bir dolaşım sistemi; kamusal alanların ön plana çıkarılması; mekânların kullanım biçiminde ve bu mekânları kullanan nüfusta çeşitliliğin olması; geleneksel mahalle yapısıdır.



Şekil 3. Şehir dışına yayılım ve geleneksel mahalli yerleşimin kuşbakışı karşılaştırması

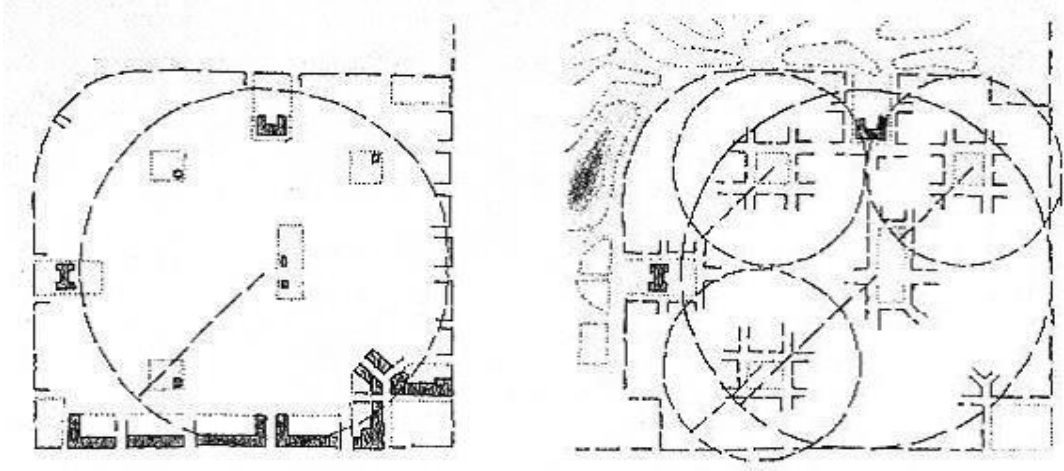
Kaynak: (Katz,1994)



Şekil 4. Yeni şehircilik geleneksel planlama

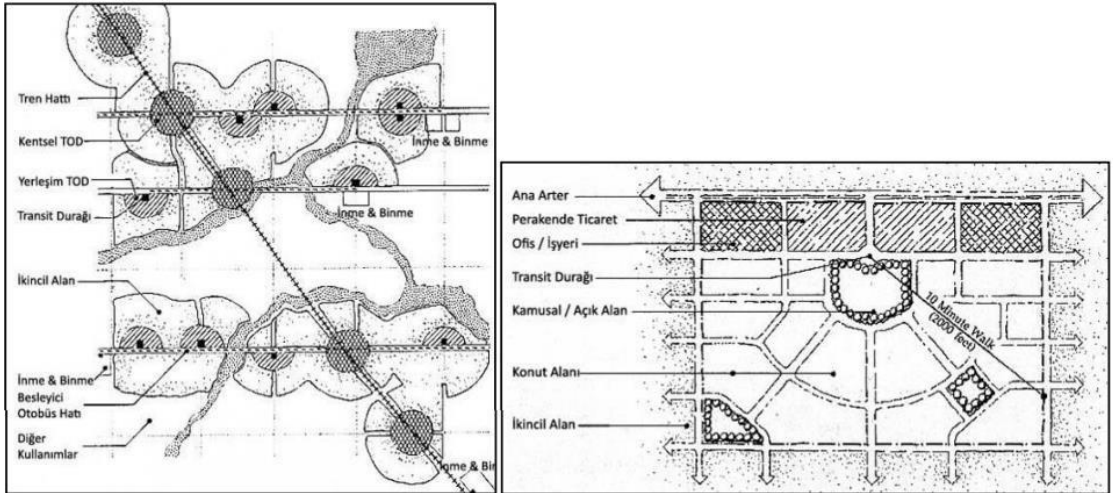
Kaynak: (Katz,1994)

Akım, bölge düzeyinde bu ilkelerin bir bütün olarak tüm metropol düzeyinde uygulanmasının gerekli olduğunu vurgulamaktadır. Bu doğrultuda eski ve yeni gelişme alanları ve de kent merkezlerinin tamamı benzer şehircilik ilkelerine göre tasarlanmalı; bir mahalle gibi kamusal alan tarafından yapılandırılmalıdır. Ulaşım sistemi yayaları desteklemeli, çeşitliliğe ve kamusal ile özel alan arasındaki hiyerarşide kamusal alanları öncelemeli ve ayırt edilebilir ve tanımlanabilir sınırların olduğu bir sisteme sahip olmalıdır (Erol ve Görmez, 2020).



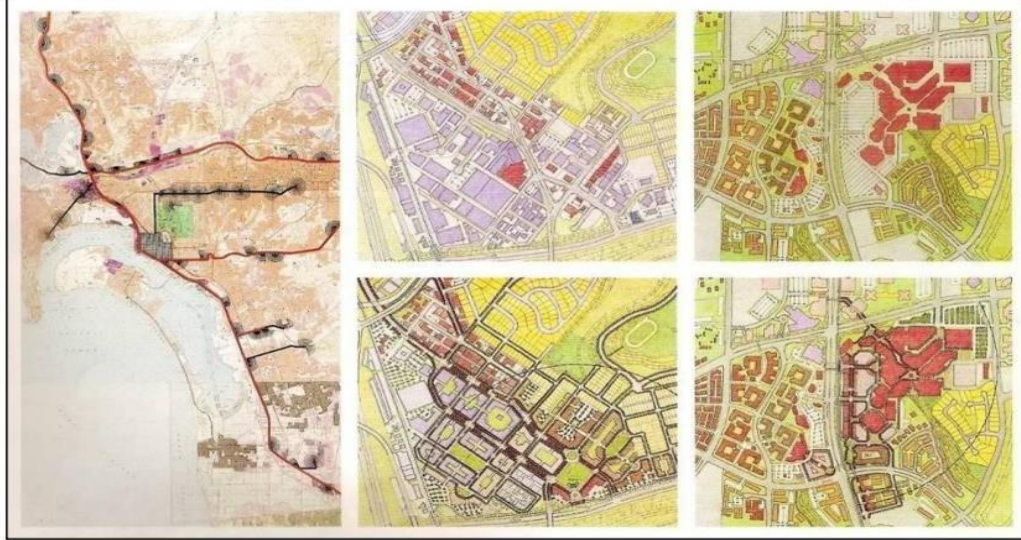
Şekil 5. Mimar Duany ve Plater-Zyberk'in Geleneksel Mahalle Gelişmesi Modellemesi (TND): günlük ihtiyaçlar kullanımı için 5 dakikalık, park alanı kullanımı için maksimum 3 dakikalık yürüme mesafeleri planlanmıştır

Kaynak: (Katz, 1994).



Şekil 6. Aktarım Odaklı Kalkınma Modeli (TOD): bölgesel ulaşım ile arazi kullanımı stratejilerinin önerilen yerleşme planlamasıyla birleşmesidir

Kaynak: (Katz, 1994).



Şekil 7. San Diego şehri için aktarım odaklı kalkınma modeli konseptinin farklı ölçeklerde nasıl gösterilmesi gerektiğini anlatan planlama

Kaynak: (Katz, 1994).

B. Yeni Şehircilik Akımı Tasarım Ölçekleri

Yeni Şehircilerin 1993 yılında gerçekleştirilen ilk Yeni Şehircilik Kongresi'nde belirlenen akım şekilleri ve tasarım kurallarını içeren 3 ölçek vardır:

- Bölge
- Yerleşme – Mahalle- Koridor
- Sokak- Yapı Adası- Bina ölçekleri (Fulton, 1996).

1. Bölge

Yeni Şehircilik Akımı'nın ilk ölçeğidir. Şehir merkezi, kent ve kasabadan oluşmaktadır. Yeni Şehircilik Akımı'nı savunanlar kentsel tasarım kurallarının tüm bölgeye uygulanması gerektiğini vurgulamışlardır. Bölge ölçeğinde merkez alan, bir bütün olarak komşuluk birimlerinin düzenlendiği ilkelere benzer ilkelerle tasarlanmalıdır (Özdemir ve Gülersoy, 2005). Bu ilkeler:

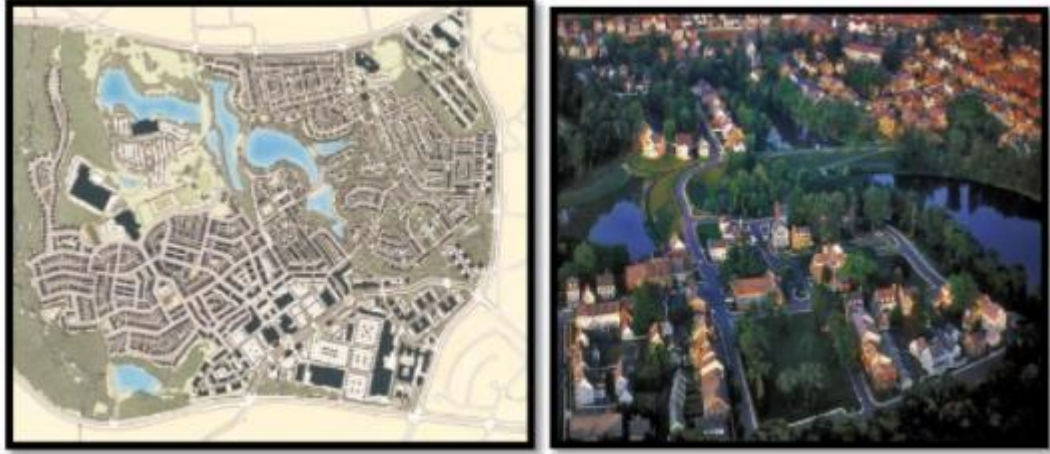
- İyi tanımlanmış sınırlar (örneğin, Kentsel Büyüme Sınırları gibi) olmalıdır
- Yayaların yararına çalışan bir dolaşım sistemi olmalı (bölgesel toplu taşıma sistemleri tarafından desteklenmelidir),

- Kamusal alanlar biçimli olmalı (örneğin, büyük açık alan ağlarının korunması),
- Sivil ve özel alanlar tamamlayıcı bir planlamaya sahip olmalıdır(İlgili kültür merkezleri, ticaret bölgeleri ve yerleşim bölgeleri gibi)
- Nüfus ve kullanım çeşitli olmalıdır (iş/konut dengesi ve uygun fiyatlı konutlar oluşmalıdır).

Akımın ilk ölçeği olan bölge ölçeği planlamanın tümünü kapsamalıdır. Sağlıklı bölge oluşumu için, planlama klasik bölge alan sınırları dışına çıkabilir. Bölgenin mimarisini bu doğrultuda geliştirmek, mahallelerde, ilçelerde sağlıklı bir şehircilik bağlamı ortaya çıkaracaktır. Bölgesel oluşuma yönelik bu yaklaşım, bölgesel geçiş sistemleri, açık alan planları ve kentsel büyüme sınırları gibi belirli planlama araçlarının kullanımını zorunlu görünmektedir (Katz,1994).

Yeni Şehircilik, bir kasaba planlama ve kentsel tasarım hareketidir ve bazı belirgin değişimleri vardır. Bu hareketin ilkeleri, büyük ölçüde neo-geleneksel şehirciliğe dayalıdır, bütünleşmiş bölgesel planlamayı, kamusal alanı ve yayayı özel alan oluşturan, karma kullanımlı mahalleleri ve yerel tarihi ve koşulları kutlayan tutarlı mimari tarzları teşvik etmektedir. (Bond, S. & Thompson-Fawcett, M. 2007).

Kentlerde, mimar planlamacılarımız tarafından tasarlanan kasaba ve yaşam birliği olarak önemli bir role sahiptir. Washington D.C'nin bir şehirleşmesi Maryland, Gaithersburg'da bulunan Kentlands, 1988 yılında tasarlanmıştır. Kentlands aynı zamanda ilk Yeni Şehirci topluluklardan biridir. Bu anlamda, hareketin sorunlarının yanı sıra tüm teorik ve pratik başarıları yansıtmıştır (Liu, 2002).



Şekil 8. Kentlands'ın Vaziyet Planı ve Yüksekten Görünümü

Kaynak: (dpz.com, 2021)



Şekil 9. Kentlands'dan Cadde ve Sokak Manzaraları

Kaynak: (dpz.com, 2021)

2. Mahalle, Yerleşim ve Koridor

Kentsel tasarımın ikinci ölçeği olan mahalle, yerleşme koridor yeni şehirciliğin organize edici unsuru olarak görülmektedir. Yerleşim alanları insanların sosyal aktivite dengeli oluşumu, koridor ve semtlerin birleştirici ayırıcı vurgusuyla tamamlanmalıdır. Merkezlerin insan katılımı, uygun fiyatlı konut ve sosyal ve ekonomik çeşitlilik kavramlarına bağlı olduklarını iddia etseler de bu fikirler bir mahalle tasarım özellikleri listesine tam olarak uymamaktadır (Calthorpe,1994). Yaya odaklı sokak peyzajlarının önemli bir parçası olarak ve çeşitli konut türleri sağlamanın bir yolu olarak sokakları yeniden canlandırmışlardır. Sokakların, evin arkasına garajlar yerleştirerek ve cadde

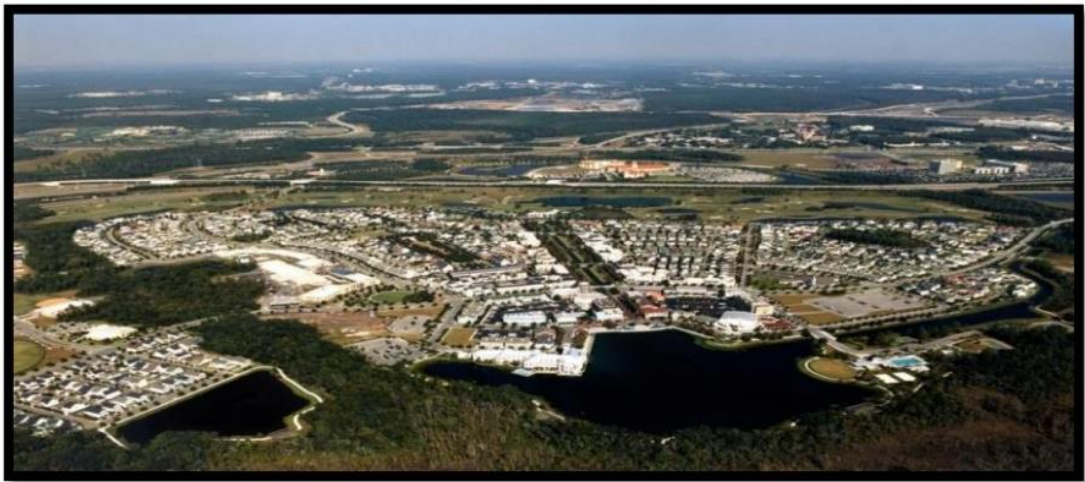
boyunca kaldırım kesimlerini ve araba yollarını ortadan kaldırarak otomobilin görsel önemini azaltmaya yardımcı olabileceğini savunmuşlardır. Sokaklar ayrıca çöp konteynırlarını ve yardımcı gereçleri evin arkasına taşıyarak sokak manzarasını daha çekici hale getirecektir.(www.cnu.org, 2020; www.ramsa.com, 2020)

Yeni Şehircilik Akımı'nın monotonlaşmayı dışlayan tezi göz önünde bulundurulmuş ve tüm yapılar birbirinden ayrışan özelliklerde ayrı dizaynlarla ve özgün örneklerle mahalle yerleşim bazında ele alınarak inşa edilmiş olan Celebration, Urban Land Insitute'un 2001 senesinde "En iyi toplu yapılaşma" ödülünü almıştır (Njoh, A.2009).



Şekil 10. Celebration Sokak ve Caddelerinden Manzaralar

Kaynak: (ramsa.com, 2022)



Şekil 11. Celebration Kuşbakışı Görünüm



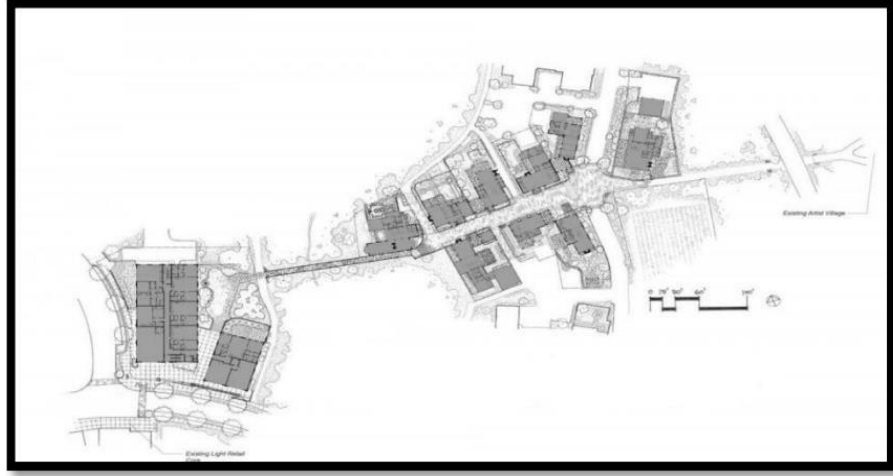
Şekil 12. Celebration Belediye Binası ve Postahane

3. Yapı Adası, Sokak ve Bina

Yapı adası, sokak ve binalar, Yeni Şehircilik akımının alt ölçeğini oluşturmaktadır. Sokaklar, yaya yolları ve bisiklet yolları, tüm hedeflere tamamen bağlantılı ve aks sistemine katkıda bulunmalıdır. Tasarımları, küçük ve mekânsal olarak binalar, ağaçlar ve aydınlatma ile tanımlanarak ve yüksek hızlı trafiği caydırarak yaya ve bisiklet kullanımını teşvik etmelidir (Congress for the New Urbanism, 2000).

Yeni Şehirciliğin merkezinde, mahallelerinin hem fiziksel tasarımını hem de sosyal değerlerini, yürüyüş ve topluluk yaşamına vurgu yaparak restore etmeyi amaçlayan bir dizi “neo-geleneksel planlama” ilkesi yatmaktadır. Newsweek'in 15 ipucunda vurguladığı tasarım ilkeleri şunlardır: mahalle sokaklarını sosyal etkileşime davet edecek şekilde daraltmak; garajları ve çöp kutularını halkın görüş alanından çıkarmak için ara sokakları kullanmak ve yerleşim bölgeleri ile ticari alanlar arasında daha iyi yaya bağlantıları yapmak (Dutton, 2000; Katz, 1994).

Swann Wynd'da; dükkânlar, konut birimleri, kiralık daireler, müstakil evler, bitişik ve ayrık evler de dâhil olmak üzere geniş bir alanda kurulmuştur. Proje, arazi geliştirmede araba ve insan arasındaki olağan ilişkiyi tersine çevirmektedir. Swann Wynd'de otomobiller yayaları destekler. Küçük bir park yeri, gizli park kortları ve özel garajlar da dâhil olmak üzere çeşitli park çözümleri sağlanmıştır. Bu tasarım, 2018 yılında CNU Charter Ödülü kazanmıştır (www.rhinehart-pulliam.com; www.cnu.org).



Şekil 13. Swann Wynd Vaziyet ve Yerleşim Planı

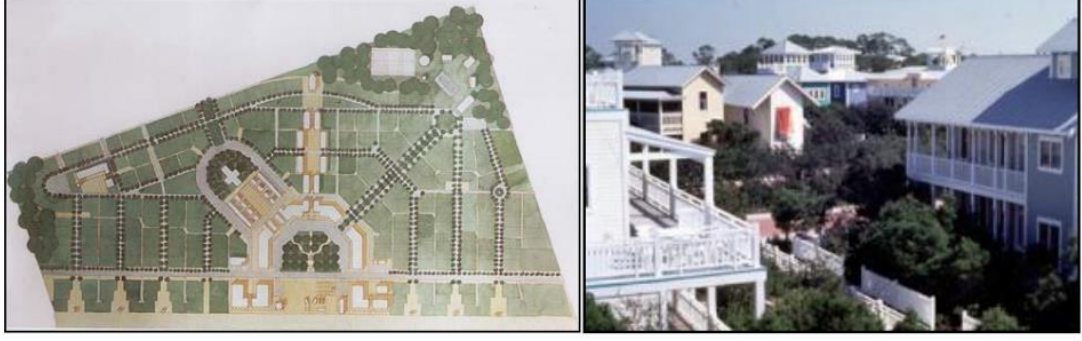
Kaynak: (cnu.org, 2018)



Şekil 14. Swann Wynd'da Evleri Sokak ve Bina Dizilişi

Kaynak: (rhinehart-pulliam.com, 2018)





Şekil 15. Yeni Şehircilik akımı ilk uygulama örneği ve sembolü olan Seaside yerleşmesi ve planı

Kaynak: (dpz.com, 2021).



Şekil 16. Portland, Oregon, Bölge Planı (solda). Bethesda Bulunan Sıralı Evler (sağda)

Kaynak: (cnu.org, 2022).



Şekil 17. 2001 CNU Ödüllü 8th & Pearl konutları (solda), farklı düzeyden ekonomik sosyal grupları birleştiren Park DuValle mahallesi (sağda)

Kaynak: (cnu.org, 2022).

C. Yaşanabilir Kentler İçin Karma Arazi Kullanımı

Karma arazi kullanımı, Yeni Şehircilik hareketinin temel ilkesidir. Yeni Şehircilik, konut, ticari ve kurumsal arazi kullanımlarını yakın çevrede birleştiren mahallelerin ve toplulukların gelişimini teşvik eder. Bu yaklaşım, sosyal etkileşimi teşvik eden, otomobillere olan bağımlılığı azaltan ve genel yaşam kalitesini artıran canlı, yürünebilir ve sürdürülebilir ortamlar yaratmayı amaçlamaktadır.

Karma kullanımlı bir geliştirmede, rahatlığı artırmak ve işe gidip gelme süresini azaltmak için farklı türde arazi kullanımları kasıtlı olarak entegre edilmiştir. Örneğin konut alanları, ofis, perakende mağazaları, restoranlar, eğlence mekanları gibi ticari alanlarla birleştirilmiştir. Bu entegrasyon, insanların nispeten kompakt bir alanda yaşamasına, çalışmasına ve günlük olanaklara erişmesine olanak tanır.

1. Ekonomik ve Sosyal Faydalar

Yeni Şehircilik bağlamında karma arazi kullanımının faydaları şunları içerir:

Yürünebilirlik: Çeşitli arazi kullanımlarını bir araya getirerek, karma kullanımlı gelişmeler, bir ulaşım aracı olarak yürümeyi teşvik eder. Yerleşim birimi veya bölgesinde yaşayan insanlar, temel hizmetlere, dinlenme tesislerine ve istihdam fırsatlarına yürüyerek kolayca erişebilir, bu da arabalara olan bağımlılığı azaltır ve daha sağlıklı bir yaşam tarzını teşvik eder.

Artan sosyal etkileşim: Konut ve ticari alanların karıştırılması, sosyal etkileşimleri ve topluluk duygusunu besler. Farklı geçmişlere ve farklı ilgi alanlarına sahip insanlar ortak alanlarda bir araya gelerek sosyal uyumu ve canlı bir sokak yaşamını teşvik eder.

Azaltılmış çevresel etki: Karma kullanımlı geliştirmeler, yürüme, bisiklete binme ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini destekleyerek araç emisyonlarında azalma sağlar. Gelişmenin kompakt alanlarda yoğunlaştırılması, açık alanların korunmasına da yardımcı olur ve kentsel yayılma ihtiyacını azaltır.

Ekonomik canlılık: Yakın çevredeki konut ve ticari kullanımları birleştirmek yerel ekonomileri artırabilir. Sakinlerin varlığı, işletmeler için

yerleşik bir müşteri tabanı oluşturarak tutarlı bir müşteri akışı sağlar. Ek olarak, karma kullanım ortamı yatırımı çekebilir ve ekonomik faaliyeti canlandırabilir.

Verimli arazi kullanımı: Arazi kullanım verimliliğini en üst düzeye çıkararak, karma kullanımlı gelişmeler, sınırlı kentsel alanın daha verimli kullanılmasını sağlayabilir. Farklı arazi kullanımlarının entegre edilmesi, yalnızca tek amaçlı gelişmelere ayrılmış geniş alanlara olan ihtiyacı azaltır ve altyapı ile kaynakların verimli kullanımını teşvik eder.

Bununla birlikte, karma arazi kullanımının etkili bir şekilde uygulanmasının dikkatli bir planlama, tasarım ve arazi kullanımlarının uyumluluğu, ölçek, yoğunluk ve uygun ulaşım altyapısı gibi faktörlerin dikkate alınmasını gerektirdiğine dikkat etmek önemlidir. Sakinler için yüksek bir yaşam kalitesini korurken, farklı arazi kullanımlarının başarılı bir şekilde entegrasyonunu sağlamak için genellikle uygun imar düzenlemeleri ve tasarım yönergeleri gereklidir.

2. Başarılı Karma Kullanım Geliştirmelerine Örnekler

Vauban, Freiburg, Almanya: Vauban, Freiburg'da ekolojik tasarıma ve karma arazi kullanımına verdiği önemle bilinen sürdürülebilir bir mahalledir. Projede konut birimleri, ticari alanlar, okullar ve yeşil alanlar yer alıyor. Yaya ve bisiklet dostu caddelere, araç trafiğine kapalı bölgelere ve verimli toplu taşımaya öncelik verir.



Şekil 18. Vauban, Freiburg, Almanya

Kaynak: (Sperling, 2008)



(a)

(b)

Şekil 19. Vauban blok desenleri (a) ve arazi kullanımı (b)

Kaynak: (Fraker, 2013)



Şekil 20. Vauban'da kamusal açık alanlar, birçok hizmet sunan (restoran, ofis, konaklama vs.) plaza ve mahalle merkezi, ana cadde üzerindeki ticari binalar

Kaynak: (Fraker, 2013).

Vauban'ın kentsel formunun hedefleri açıkça bildirilmemiştir. Şekli, kentsel tasarım yarışmasından geliştirilen kavramlar ve kentin imar mevzuatları tarafından şekillendirilmiştir. Bunlar, küçük arsalar üzerindeki bireysel gelişmeler için genel bir çerçeve sağlamıştır. Vauban'ın kentsel formu kamusal alanlar tarafından oluşturulan bir T şekli olarak ifade edilmektedir. Bu şekil doğu girişinin başındaki tek taraflı bir ticari cadde ile, gelişmenin kalbi olan hat olarak doğu- batı yönünde uzanan, uzun yeşil bölgelerle bağlanmıştır. Girişteki ticari cadde, şehre ve bölgeye ana bağlantıdır(Fraker, 2013).

Battery Park City, New York City, ABD: Manhattan'ın aşağı batı tarafında yer alan Battery Park City, başarılı bir karma kullanımlı geliştirmenin en iyi örneğidir. Eski bir sanayi bölgesini konut binalarını, parkları, perakende satış alanlarını, ofisleri ve kültürel kurumları birleştiren canlı bir mahalleye dönüştürdü. Sahildeki konumu, Hudson Nehri'nin muhteşem manzarasını sunmaktadır.

Bu örnekler, uyumlu ve iyi tasarlanmış topluluklar içinde çeşitli arazi kullanımlarının başarılı bir şekilde bütünleştiğini göstermektedir. Yürünebilirliğe, kamusal alanlara ve sürdürülebilir ulaşım öncelik vererek, sakinlerin yakınlarda yaşayabileceği, çalışabileceği ve birçok etkinliğin keyfini çıkarabileceği canlı mahalleleri teşvik ediyor.

3. Bağlantı ve Erişilebilir Ulaşım

Bağlanabilirlik ve erişilebilir ulaşım, insanların çeşitli destinasyonlara ve ulaşım seçeneklerine kolay ve rahat bir şekilde erişebilecekleri topluluklar yaratmayı amaçlayan Yeni Şehircilik'in temel ilkeleridir. Yeni Şehircilik bağlamında bağlanabilirliğin ve erişilebilir ulaşımın bazı yönleri şunlardır:

Yürünebilirlik: Yeni Şehirci topluluklar, yaya hareketini teşvik eden sokaklar, kaldırımlar ve patikalar tasarlayarak yürünebilirliğe öncelik verir. Bu, geniş kaldırımlar, yaya geçitleri ve yaya dostu kavşaklar gibi güvenli, iyi aydınlatılmış ve çekici yaya altyapısı oluşturmayı içerir. Yeni Şehircilik, yürünebilirliği teşvik ederek kısa yolculuklar için arabalara olan bağımlılığı azaltır ve daha sağlıklı ve daha aktif bir yaşam tarzını teşvik eder.

Bisiklet Dostu Altyapı: Yeni Urbanist gelişmeler, bir ulaşım modu olarak bisiklet sürmeyi teşvik etmek için genellikle bisiklet şeritlerini, bisiklet raflarını ve özel bisiklet yollarını içerir. Güvenli ve uygun bisiklet altyapısı sağlamak, erişilebilirliği artırır ve araba yolculuğuna bir alternatif sunar. Aktif ulaşım seçeneklerini daha da desteklemek için bisiklet paylaşım programları da uygulanabilir.

Toplu Taşıma: Yeni Şehirci topluluklar, sakinler için uygun ve erişilebilir ulaşım seçenekleri sağlamak için genellikle otobüs, tramvay veya hafif raylı sistem gibi toplu taşıma sistemlerinin entegrasyonuna öncelik verir. Toplu taşımaya yönelik geliştirme (TOD), karma kullanımlı geliştirmelerin toplu taşıma araçlarına erişimini kolaylaştıran toplu taşıma istasyonlarına yürüme mesafesinde yer aldığı yaygın bir yaklaşımdır.

Transit Merkezleri: Yeni Şehircilik ilkeleri genellikle otobüsler, trenler ve bisikletler gibi farklı ulaşım modlarını entegre eden transit merkezlerin veya çok modlu ulaşım merkezlerinin oluşturulmasını vurgular. Bu merkezler, farklı ulaşım

modları arasında kesintisiz transferleri kolaylaştırarak erişilebilirliği artırır ve toplu taşıma kullanımını teşvik eder.

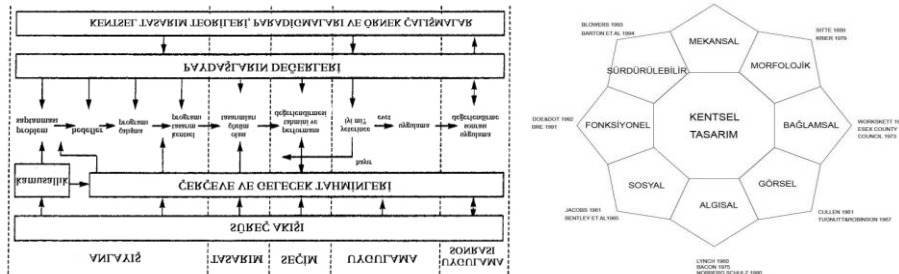
Kompakt Geliştirme: Yeni Şehircilik, konut, ticari ve kurumsal kullanımların birbirine yakın yerleştirilmesi anlamına gelen kompakt ve karma kullanımlı geliştirmeyi savunur. Bunu yaparak, temel hizmetler, olanaklar ve ulaşım seçenekleri yürüme mesafesindedir, bu da uzun işe gidip gelme ihtiyacını azaltır ve erişilebilirliği artırır.

Sokak Tasarımı: Yeni Şehircilik, yayalar, bisikletliler ve toplu taşıma kullanıcıları dahil olmak üzere tüm kullanıcıların ihtiyaçlarını dikkate alan sokak tasarımını destekler. Sokaklar, daha yaya dostu ve erişilebilir bir ortam yaratmak için daha dar seyahat şeritleri, trafiği sakinleştirici önlemler ve banklar ve gölge ağaçları gibi olanaklarla tasarlanabilir.

Olanaklara Erişim: Yeni Urbanist gelişmeler, toplum içinde okullar, parklar, perakende satış yerleri ve sağlık tesisleri dahil olmak üzere çok çeşitli olanaklar ve hizmetler sağlamayı amaçlamaktadır. Bu olanaklar genellikle yürüme mesafesinde veya toplu taşıma araçlarıyla kolayca erişilebilir olacak şekilde tasarlanır, bu da araba yolculuğu ihtiyacını azaltır ve rahatlığı artırır.

4. Kentsel Tasarımda Bağlanabilirliğin Önemi

Bağlanabilirlik işlevselliğini, yaşanabilirliğini ve sürdürülebilirliğini etkileyerek kentsel tasarımda çok önemli bir rol oynar. Hızlı kentleşme ve teknolojik gelişmeler çağında, bağlantının önemini anlamak, verimli, erişilebilir ve sosyal olarak canlı şehirler yaratmak için çok önemlidir.

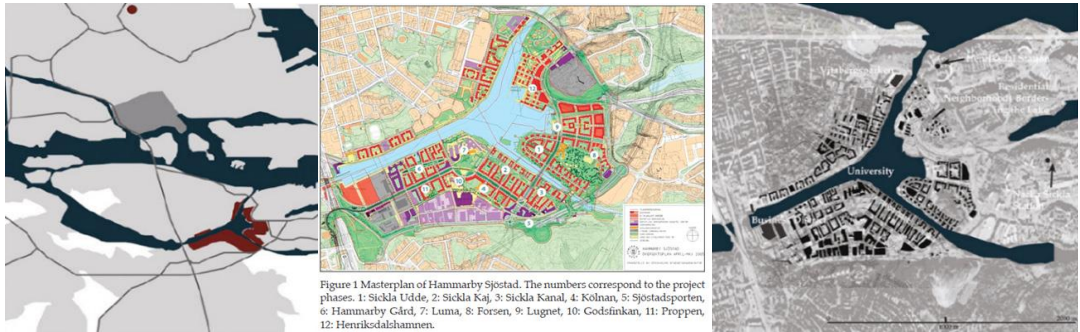


Şekil 21. Kentsel Tasarım Süreçleri (Lang, 2005), Kentsel Tasarımın Kavramsal Yapısı

Kaynak: (Tezer, 2002)

Bağlanabilirliğe ve erişilebilir ulaşım öncelik vererek, Yeni Şehircilik otomobil bağımlılığını azaltmayı, sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini teşvik etmeyi ve sakinlerin günlük ihtiyaçlara, hizmetlere ve eğlence fırsatlarına kolayca erişebildiği topluluklar yaratmayı amaçlıyor.

Kentsel formu, Stockholm şehir bloğu ve sokak tipolojisine göre modellenmiştir. Her iki yönde de araç trafiği olan bir ana cadde ve merkezden aşağı halka açık bir tramvay etrafında bir transit omurga oluşturularak yapılandırılmıştır. Ana cadde, ara sokaklarla birlikte, avlular etrafındaki dar çevre binalar için bölgelere ayrılmış kentsel bloklardan oluşan bir ızgara deseni oluşturmaktadır. Stockholm bloğu konsepti, göle bakan tarafın açılmasıyla değiştirilmiş ve göl manzaralı U şeklinde avlular oluşturulmuştur. Su kenarındaki bloklar üzerinde yer alan binaların, plan detaylarına bakıldığında eğimli göl manzaralı birimlerin sayısını en üst düzeye çıkararak, görüş koridorlarını koruyacak şekilde konumlandırıldığı görülmektedir.



Şekil 22. Hammarby Sjöstad projesinin Stockholm şehrindeki konumu, Stockholm vaziyet planı (Fraker, 2013), Hammarby Sjöstad planı ve on iki alt bölümü

Kaynak: (Foletta & Field, 2011).

Bina tasarımları, birden çok tipte balkon ve teras ile manzaralardan yararlanmaktadır. Bloklar, mahallenin yaya dostu doğasına katkıda bulunacak şekilde, 60-80 metreye 100-120 metre aralığında, nispeten küçük boyuttadır. Sokak planlaması, Hammarby Gölü kıyı şeridinin çeşitli yönlerini takip etmek için değişmektedir. Kıyı şeridinin yönelimleri pusulanın ana noktalarına eğik açılarda olduğu için, sokak planlaması klasik şehir planlamasının doğu-batı, kuzey-güney yönelimine göre farklı açılardadır. Ortaya çıkan yönelimler, birçok konut bloğu için pasif güneş toplamaya elverişli değildir. Öte yandan, bina cephelerinde ve caddelerinde çok çeşitli güneş ve ışık koşulları oluşturmaktadır (Fraker, 2013).



Şekil 23. Bölgeye ait görseller (a) (Foletta & Field, 2011), (b) (Fraker, 2013) ve (c) Yeşil alan planı

Kaynak: (Fraker, 2013)

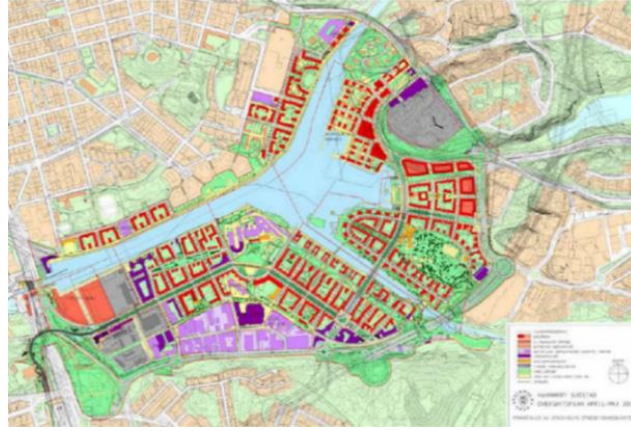
Şehir yönetimi, bölgedeki arazinin çoğunu satın aldığı için projenin planlanma ve tasarım adımları kolaylaşmıştır. Proje, 12 alt bölgeye ayrılarak gerçekleştirilmiştir. Bu bölgelerde mimari çeşitlilik sağlamak ve rekabet yoluyla daha yüksek tasarım standartlarına ulaşmak için, şehir yönetimi tarafından belirlenen tasarım koduna (bölge yapısı, yerel özellikler, mimari stil, malzemeler, standartlar vs. özellikleri içeren ve tasarım kalitesini temsil eden ayrıntılı bir belgedir.) göre alt bölgedeki her arsayı veya münferit binayı geliştirmek üzere 30'dan fazla, geliştirici ve mimar konsorsiyumu davet edilerek gerçekleştirilmiştir (Foletta & Field, 2011).

5. Entegre Ulaşım Sistemleri

Entegre ulaşım sistemleri, belirli bir bölge veya ağ içinde çeşitli ulaşım modlarının koordinasyonunu ve sorunsuz entegrasyonunu ifade eder. Karayolu, demiryolu, hava, su ve toplu taşıma gibi farklı ulaşım türlerinin birleşik ve verimli bir sistemde birleştirilmesini içerir.

Entegre ulaşım sistemlerinin amacı, bireyler için genel ulaşım deneyimini geliştirmek ve insan ve mal taşıma verimliliğini arttırmaktır. Bu, uygun bağlantılar sağlayarak, rotaları optimize ederek, sıklığı azaltarak, gecikmeleri en aza indirerek ve sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini teşvik ederek elde edilir.

Entegre ulaşım sistemlerinin faydaları gelişmiş erişilebilirlik, azaltılmış seyahat süreleri, gelişmiş mobilite seçenekleri, artan verimlilik, altyapının daha iyi kullanımı ve sakinler için genel olarak iyileştirilmiş yaşam kalitesi yer alır.



Şekil 24. Hammarby Sjöstad Haritası

Kaynak: (Foletta & Field, 2011)

Hammarby Sjöstad'ın yerleşimi; taşımacılığı, olanakları ve kamusal alanları entegre edecek şekilde tasarlanmıştır. Bölgenin omurgası, önemli ulaşım düğümlerini ve kamusal odak noktalarını birbirine bağlayan ve faaliyet ve ticaret için doğal bir odak oluşturan 37,5 m genişliğinde bir bulvar ve geçiş koridorudur (Foletta & Field, 2011).

6. Erişilebilirliği Artırma ve Araç Bağımlılığını Azaltma

Erişilebilirliği artırmak ve araç bağımlılığını azaltmak, çeşitli yaklaşımlarla ele alınabilecek önemli bir hedefdir. Planlayıcılar, sakinlerin yürüme mesafesindeki mal ve hizmetlere erişebilmelerini sağlamak için farklı kullanım imkânı sağlamanın önemini kabul etmektedirler. Bu nedenle, şehir ticari işletmeleri çekmek ve geliştirmenin erken aşamalarında hizmet sunumunun kurulmasını sağlaması gerekmektedir.



Şekil 25. : Hammarby Sjöstad için planı detayları ve sokak görünümü

Kaynak: (Fraker, 2013).

Bölgeye ait iki ana cadde, caddenin ortasında yer alan tramvay hattını ve biniş platformlarını içerir. Biniş platformlarının hemen yanında ise her yönde bir araba şeridi ve bu şeridin hemen sonrasında sırasıyla bisiklet şeritleri, park yerleri ve yaya yürüyüş yolları bu sırayı takip etmektedir. Ana caddelerde yaya önceliği, hız kısıtlamaları ve sık yaya geçitleriyle sağlanmıştır(Foletta & Field, 2011).



Şekil 26. Hammarby Sjöstad için ulaşım planı ve haritası (a)(Fraker, 2013) ve (b)

Kaynak: (Foletta & Field, 2011).

D. Geleneksel Mahalle Tasarımı ve Mekân Duygusu

Geleneksel Mahalle Tasarımı, bu unsurları bir araya getirerek davetkar, yürünebilir ve insan merkezli bir alan duygusu yaratır. Sosyal etkileşimi teşvik eder, güçlü bir topluluk duygusu geliştirir ve bölge sakinleri için daha yüksek bir yaşam kalitesini destekler. Yeni Şehircilik, güçlü bir alan duygusu ve daha insan ölçeğinde bir çevre yaratmak için genellikle Geleneksel Mahalle Tasarımı (TND) ilkelerini birleştirir. TND, çeşitli kültürlerde ve bölgelerde yüzyıllardır kullanılan geleneksel şehir planlama ilkelerinden esinlenmiştir.



Uyumlu

Bu sokakta bütün yapılar eğime ve tepenin formuna uyumludur



Bozan

Tepenin formuna karşılık bunu dikkate almayan örnek binanın geri çekme mesafesinin ve garajının, uyumlu olan bina üzerinde yarattığı baskı görülüyor.



Şekil 27. San Francisco'nun Konut Alanlarının Arazi ile Uyumu (Lang, 2005), San Francisco'nun Yerel Konut Tipolojisi

Kaynak: (Orhan, 2015)

Şekil 25’de belirtildiği üzere San Francisco kentinde oluşturulan görsel harmoni, yükseklik ve kütle, büyük arazi alanları, kent dokusu ve yönlendiricileri kentin ana gelişimi için oluşturulan yönlendiricilerdir.

1. Geleneksel Mahalle Tasarımının Unsurları

Bir topluluk, kimlik ve yer duygusu geliştirerek tarihi mahallelerin özelliklerini yeniden tanıtmayı amaçlamaktadır. Güçlü bir alan duygusuna katkıda bulunan TND'nin bazı temel unsurları şunları içerir:

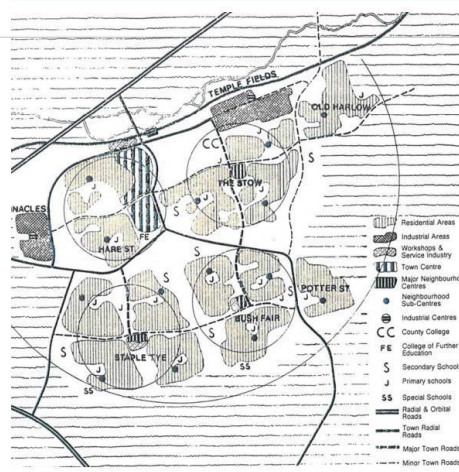
Yaya Dostu Caddeler: TND, konforlu kaldırımlar, yaya geçitleri ve yaya odaklı altyapı ile yürünebilir caddelerin önemini vurgulamaktadır. TND, araçlar yerine yayalara öncelik vererek sosyal etkileşimleri ve güvenlik ve aidiyet duygusunu teşvik eder.

Karma Arazi Kullanımları: Daha önce de belirtildiği gibi, farklı arazi kullanımlarının (konut, ticari ve kurumsal) birbirine yakın olması, canlı ve dinamik bir ortamı teşvik eder. Bu karışım insanları bir araya getirir ve yürüme mesafesinde çeşitli aktiviteler ve kolaylıklar yaratarak ferahlık ve canlılık hissine katkıda bulunur.

Kompakt ve Farklı Konutlar: Geleneksel Mahalle Tasarımı, genellikle müstakil evler, şehir evleri ve apartman daireleri dahil olmak üzere konut türlerinin bir karışımını içerir. Konut seçeneklerinin bu çeşitliliği, farklı geçmişlere ve gelirlere sahip bir dizi konut sakini sağlayarak, kapsayıcılığı ve topluluk bütünlüğünü teşvik ederek, çeşitli bir sokak manzarası oluşturmaya yardımcı olur.

Kamusal Alanlar ve Parklar: TND, meydanlar, plazalar, parklar ve yeşil alanlar gibi iyi tasarlanmış kamusal alanların önemini vurgular. Bu alanlar, topluluk toplantıları, etkinlikler ve rekreasyonel faaliyetler için odak noktaları olarak hizmet ederek, alan duygusunu ve sakinler arasındaki bağlantıyı daha da geliştirir.

Mimari Çeşitlilik ve Karakter: Geleneksel Mahalle Tasarımı tipik olarak çeşitli mimari stilleri ve bina tasarımlarını destekler. Bu çeşitlilik, sanki mahalle bir anda inşa edilmiş değil de zaman içinde gelişmiş gibi, estetik açıdan hoş bir ortam ve bir tarih duygusu yaratır



Şekil 28. Harlow, Mekânsal Organizasyonu Şeması (Gibberd, 1980), Harlow' un Kimliğini Yansıtan Renk ve Malzemede Özgür Bırakılmış Eski Yapılar ve Benzer Mimari Yapıya Sahip Yeni Konut Alanı Örneği

Kaynak: (Council, 2013)

Hiyerarşik Sokak Ağı: TND genellikle birbirine bağlı sokaklar, sokaklar ve yollardan oluşan hiyerarşik bir sokak ağına sahiptir. Bu tasarım erişilebilirliği artırır ve yayalar ve bisikletliler için birden fazla rota sağlayarak ana arter yollarına olan bağımlılığı azaltır ve mahallelerde daha samimi bir alan duygusunu destekler.

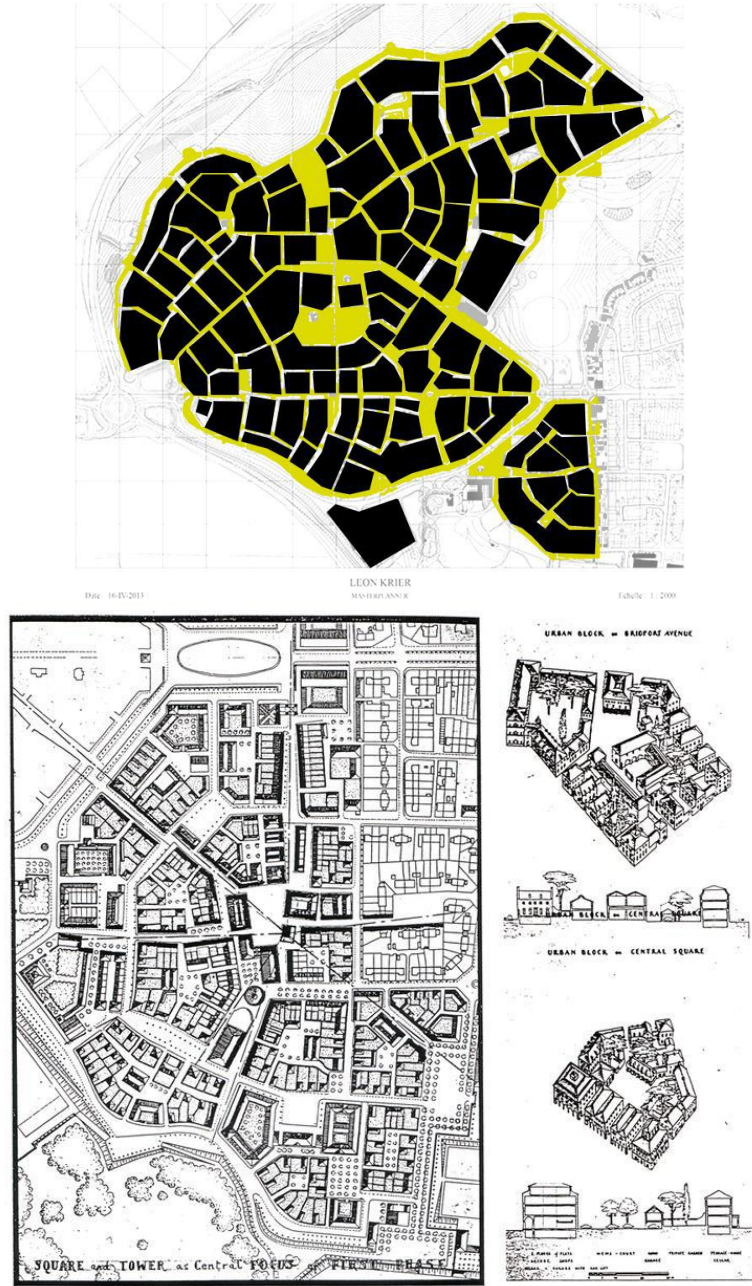
İnsan Ölçekli Altyapı: Yeni Şehircilik, sokak lambaları, banklar ve tabelalar gibi altyapı öğelerinin insan ölçeğinde tasarlanmasını vurgular. Bu yaklaşım, kamusal alanların rahatlığını ve kullanılabilirliğini artırır ve genel alan ve topluluk duygusuna katkıda bulunur.

2. Geleneksel Mahalle Tasarımının Önemli Örnekleri

Poundbury, Dorset, Birleşik Krallık: Poundbury, İngiltere'nin Dorset ilçesinde bulunan geleneksel bir mahalle gelişimidir. Prens Charles tarafından başlatılan Poundbury, geleneksel mimariye ve yürünebilirliğe odaklanılarak tasarlandı. Konut, ticari ve sivil binaların yanı sıra kamusal alanların bir

karışımına sahiptir. Poundbury, insan ölçeğinde bir ortamı vurgular ve bir topluluk duygusunu teşvik eder.

Poundbury, “kent ile kır arasında yaşayacak bir topluma dair net tavırlar ortaya koyacak, karma kullanım, erişilebilirlik, araç kullanımında azalma, yerel mimari örnekleri barındırma” gibi yaklaşımlar içermektedir (Lei, 2012)



Şekil 29. Poundbury, Organik Kent Dokusu, Leon Krier, Poundbury Aşama 1, Mekansal Çeşitlilik Eskizi

Kaynak: (Lei, 2012)

Poundbury’de otomobilleri tasarımın odağına koyan anlayışın aksine, insanı tasarımın odağına alan bir anlayış hakimdir. Leon Krier, tasarımında başta ulaşım şemasını çözdüğünü, oluşturulan alt merkezleri birbirine bağlayan yolların ana aksları oluşturduğu, bloklardan artakalan alanların sokak dokusunu yarattığını belirtmiştir (Lei, 2012). Bu şekilde planın temel hedeflerinden biri olan kent içini yaya kullanımını artırma mümkün olacağına inanmıştır.



Şekil 30. Poundbury Kent Merkezi silüetleri

E. Yeni Şehircilik İlkelerinin Özeti

Yeni Şehircilik, sürdürülebilir, yaşanabilir ve insan odaklı topluluklar yaratmayı amaçlayan kapsamlı bir şehir planlama ve tasarım hareketidir. Modern zorlukları ele alırken geleneksel şehir planlama ilkelerine dönüşü vurgular. Yeni Şehircilik, bir mahalle veya topluluk içinde farklı arazi kullanımlarının (konut, ticari, kurumsal) entegrasyonunu teşvik eder. Farklı gelir ve yaşam tarzlarına sahip insanları barındırmak için bir dizi konut seçeneği sunarak çeşitli ve kapsayıcı ortamlar yaratmayı amaçlamaktadır.

Yeni Şehircilik, birbirine bağlı sokaklar, yaya dostu kaldırımlar ve erişilebilir kamusal alanlar ile mahalleler tasarlayarak yürünebilirliğe ve bağlantıya öncelik verir. Amaç, araba bağımlılığını azaltmak ve yürümeyi, bisiklete binmeyi ve toplu taşıma kullanımını teşvik etmektir.



Şekil 31. Newhall, Harlow’ da Ulaşım Ağına Paralel Olarak Geliştirilen, Her Zaman Güvenli Olan Bisiklet Yolu ve kullanım alanları

Kaynak: (Council, 2013)

Yeni Şehircilik, dar sokaklar, ön sundurmalar ve çeşitli mimari tarzlar gibi TND öğelerini birleştirerek geleneksel şehir planlama ilkelerinden ilham alır. Bu bir yer, kimlik ve topluluk duygusu yaratır. Toplu taşıma istasyonlarının yakınında konut, iş yeri ve kolaylıklar bulmaya odaklanarak entegrasyonunu teşvik eder. TOD, özel araçlara olan bağımlılığı azaltır ve daha sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini destekler. Yayaların ihtiyaçlarına öncelik veren ve sosyal etkileşimi teşvik eden insan ölçeğinde bir çevre yaratmayı vurgular. Binalar ve

kamusal alanlar davetkar, rahat ve kolayca erişilebilir olacak şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 32. Vauban yeşil alanlar, yeşil çatılar ve bitki örtüsü

Kaynak: (Fraker, 2013).

Şekilde görüldüğü üzere Vauban'ı “yoğun inşa edilmiş, ancak yeşil” hale getirme hedefi ve yerel sakinlerle birlikte tasarlanan kamusal yeşil alanlar sayesinde, bölgenin kamusal açık alanı, aynı yoğunlukta inşa edilmiş hemen her mahalleden daha yeşil alanlara sahiptir. Yeni şehircilik Topluluklar içindeki açık alanların, parkların ve yeşil alanların korunmasına değer verir. Bu alanlar rekreasyonel fırsatlar sağlar, biyolojik çeşitliliği destekler ve sakinlerin refahına katkıda bulunur. Çevresel etkileri azaltmak ve ekolojik dengeyi desteklemek için yeşil bina uygulamalarını, yenilenebilir enerji kaynaklarını, su korumayı ve sürdürülebilir malzemeleri entegre eder.

Topluluk katılımını mevcut binaların uyarlanabilir yeniden kullanımını ve yeterince kullanılmayan alanların yeniden canlandırılmasını destekler. Bu yaklaşım tarihi yapıları korur, atıkları azaltır ve ekonomik canlılığı destekler. Ulaşım, altyapı ve çevre koruma gibi daha büyük ölçekli sorunları ele alan bölgesel planlamayı savunur.

F. Gelecekteki Kentsel Gelişim Üzerindeki Potansiyel Etki

Yeni Şehircilik, gelecekteki kentsel gelişimi çeşitli şekillerde önemli ölçüde etkileme potansiyeline sahiptir.

Yeni Şehircilik, sürdürülebilir tasarım uygulamalarını ve yeşil bina tekniklerinin kullanımını teşvik eder. Bu, enerji tasarruflu binaları, yenilenebilir enerji entegrasyonunu, su koruma önlemlerini ve çevre dostu malzemelerin kullanımını içerir. Bu uygulamalar, kaynak tüketiminin azaltılmasına, karbon emisyonlarının en aza indirilmesine ve iklim değişikliği etkilerinin hafifletilmesine katkıda bulunmaktadır.

Topluluk katılımını ve katılımcı planlama süreçlerini vurgular. Sakinleri karar verme sürecine dahil ederek, bir sahiplik duygusunu teşvik ederek ve yerel bağlama ve kültüre saygı duyarak, daha kapsayıcı ve eşitlikçi kentsel gelişime yol açmaktadır.

Ulaşım, altyapı ve çevre koruma gibi daha büyük ölçekli konuları ele almak için bölgesel iş birliğini ve planlamayı teşvik eder. Bu yaklaşım, büyümeyi koordine etmeye, kaynak paylaşımını teşvik etmeye ve komşu toplulukların karşılaştığı ortak zorlukları ele almaya yardımcı olmaktadır.

Genel olarak, Yeni Şehircilik 'in gelecekteki kentsel gelişim üzerindeki etkisinin, insanların refahına, çevre yönetimine ve toplum uyumuna öncelik veren daha sürdürülebilir, yaşanabilir ve bağlantılı şehirlere yol açmaktadır. İlkelerini benimseyen kentsel alanlar, insanların yaşaması, çalışması ve gelişmesi için konforlu yerler olma potansiyeline sahiptir.

G. Gelişen Yaklaşımlar ve Gelecek Yönleri

Yeni Şehircilik, kentsel gelişmeyi şekillendirmede etkili olurken, ilkeleri üzerine inşa edilen ve gelişen zorlukları ele alan yeni ortaya çıkan yaklaşımlar ve gelecek yönelimleri oluşmaktadır.

Akıllı Şehirler ve Teknoloji Entegrasyonu: Akıllı şehirlerin ortaya çıkışı, kentsel verimliliği, sürdürülebilirliği ve yaşam kalitesini iyileştirmek için teknoloji ve verilerin entegrasyonunu içerir. Bu, enerji kullanımını, trafik yönetimini, atık yönetimini ve daha fazlasını optimize etmek için sensörlerin,

Nesnelerin İnterneti (IoT) cihazlarının ve veri analitiğinin kullanımını içerir. Gelecekteki kentsel gelişimin, Yeni Şehircilik ile birlikte akıllı şehir ilkelerini içermesi, verimliliği ve bağlanabilirliği artırmaktadır.

Dirençli ve İklim Duyarlı Tasarım: İklim değişikliğinin artan etkileriyle, gelecekteki kentsel gelişim, dayanıklılığa ve iklime duyarlı tasarıma öncelik vererek aşırı hava olaylarına dayanabilecek şehirler ve binalar tasarlamayı, yağmur suyunu yönetmek için yeşil altyapıyı dahil etmeyi, yenilenebilir enerji sistemlerini entegre etmeyi ve iklim değişikliğini hafifletmek ve uyum sağlamak için stratejiler uygulamayı içermektedir.

Transit Odaklı Geliştirme Genişlemesi: Transit odaklı geliştirme (TOD), geçiş merkezleri çevresinde sürdürülebilir, karma kullanımlı topluluklar oluşturmaya odaklanarak genişlemeye devam edecektir. Bu yaklaşım, kompakt gelişmeyi teşvik ederek, özel araçlara olan bağımlılığı azaltır ve ulaşım seçeneklerine erişilebilirliği artırır. Gelecekteki TOD'ler, toplu taşıma sistemlerini iyileştirmek ve ortak hareketlilik ve elektrikli araçlar gibi alternatif ulaşım modlarını desteklemek için yenilikçi tasarım ve teknolojileri hedeflemektedir.

Sosyal Eşitlik ve Kapsayıcı Tasarım: Gelecekteki kentsel gelişim, sosyal eşitlik ve kapsayıcı tasarıma öncelik vererek toplulukların erişilebilir olmasını ve yaş, yetenek veya sosyoekonomik duruma bakılmaksızın tüm sakinlerin ihtiyaçlarını karşılamasını sağlayacaktır. Bu, evrensel erişilebilirlik için tasarım yapmayı, uygun fiyatlı konut seçeneklerini dahil etmeyi ve topluluk katılımı ve hedeflenen politikalar yoluyla sosyal eşitsizlikleri ele almayı içermektedir.

Rejeneratif Tasarım ve Döngüsel Ekonomi: Rejeneratif tasarım, doğal kaynakları aktif bir şekilde restore ederek ve geliştirerek sürdürülebilirliğin ötesine geçen kentsel sistemler yaratmayı amaçlar. Kaynak verimliliğine, atığın azaltılmasına ve malzemelerin yeniden kullanımına, geri dönüştürülmesine ve yeniden kullanılmasına öncelik veren döngüsel ekonomi ilkelerinin benimsenmesini içerir. Gelecekteki kentsel gelişim, rejeneratif yaklaşımları giderek daha fazla kucaklayacak, kapalı devre sistemler yaratacak ve çevresel etkileri en aza indirgemesini sağlamaktadır.

Sağlık ve Refah: Kentsel gelişimde sağlık ve esenliğin önemi daha da önem kazanacaktır. Geleceğin şehirleri yeşil alanlara erişime öncelik verecek, yürüme, bisiklete binme gibi aktif yaşam tarzlarını teşvik edecek ve zihinsel ve fiziksel refahı artıran doğa temelli tasarım öğelerini içerecek. İnsan sağlığı için tasarım, gelecekteki kentsel çevrelerin şekillendirilmesinde merkezi bir husus olmaktadır.

İşbirlikçi ve Bütünleşik Planlama: Gelecekteki kentsel gelişim, kamu, topluluk grupları ve özel kuruluşlar dahil olmak üzere birden fazla paydaşı içeren işbirlikçi ve entegre planlama süreçleri gerektirecektir. Bütünleşik planlama yaklaşımları, bütüncül ve sürdürülebilir kentsel çevreler yaratmak için arazi kullanımı, ulaşım, barınma, çevre ve sosyal faktörler gibi çeşitli yönleri dikkate almaktadır.

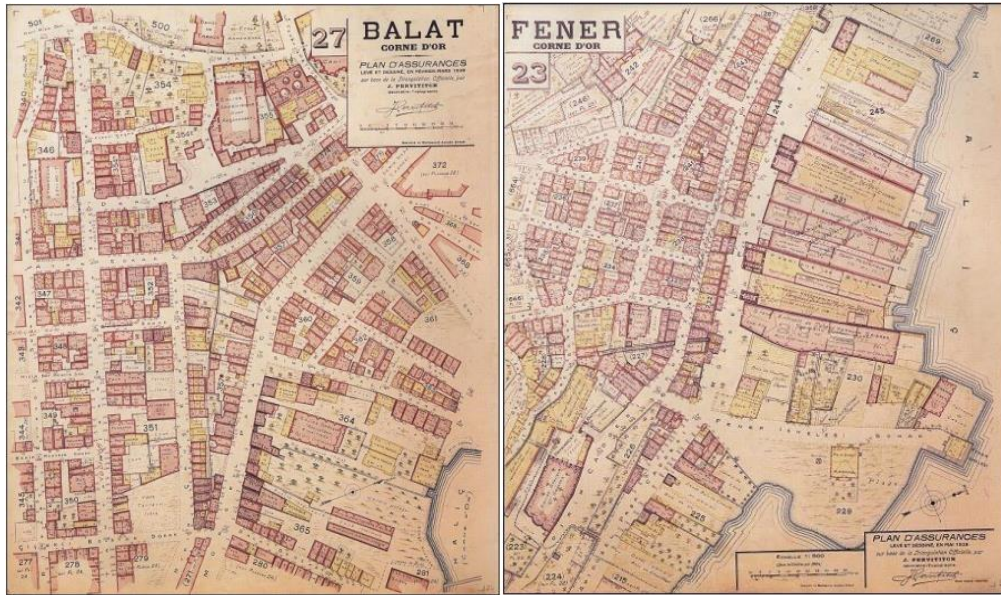
Kentsel gelişim, ortaya çıkan bu yaklaşımları ve gelecekteki yönelimleri birleştirerek mevcut ve beklenen zorlukları ele alabilir, daha sürdürülebilir ve esnek şehirler oluşturarak kent sakinlerinin yaşam kalitesini artırmaktadır. Kentleşmenin dinamik taleplerini ve toplulukların değişen ihtiyaçlarını karşılamak için Yeni Şehircilik ilkelerinin bir evrimini temsil etmektedir.

III. YENİ ŞEHİRCİLİK İLKELERİ BAĞLAMINDA FENER BALAT CADDESİ

Bir anakent için ilerleme ile beraber kendini farklı koşullarda yeniden var edebilme yeteneği ana koşullarıdır. Yeniden kendini tanımlayabilmek için de iz yerler var etmek gerekir.

A. Fener-Balat'ın tarihsel ve mekânsal gelişimi

1923'te ilan edilen Cumhuriyet siyasal, sosyal, kültürel, toplumsal, ekonomik yapı da büyük değişimlerin yaşandığı, ülkenin yeni den yapılanmaya başladığı bir dönemdir. Fener ve Balat' da gerçekleşen ekonomik faaliyetler de bu dönemde değişim göstermiştir 1929 Pervititch haritasında Fener-Balat sahilinde iskemle imalat hanesi, soda, karbonat, konserve fabrikaları, tütün ve buğday depoları Köprübaşı değir menii, dükkânlar ve barakalar olduğu görülmektedir.



Şekil 33. Fener- Balat Mekânsal Gelişim Haritaları Balat Pervetitch Haritası – 1929 ve Fener- J. Pervetitch Haritası– 1929



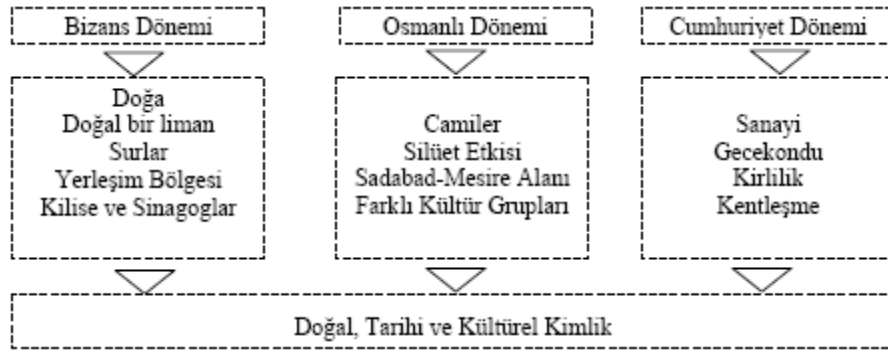
Şekil 35. Fener-Balat Siluet

Kaynak: (BİMTAŞ, 2007)

C. Fener-Balat Çalışma Alanına İlişkin Araştırma ve İncelemeler

Fatih Belediyesi, Avrupa Birliği, UNESCO Dünya Mirası Merkezi ve Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi tarafından ortaklaşa ‘Balat ve Fener Semtlerinin Rehabilitasyonu’ raporu UNESCO’ya sunulmuştur. Raporun kapsamında bölgenin sosyo-ekonomik yapısı, mekânsal özellikleri, bölgenin sorunları ve ihtiyaçları, bölge sakinlerinin beklentileri ve önerilen rehabilitasyon projesi yer almaktadır. Raporun ulaşması beklenen hedefi ise semtin yaşantısını sürdürebilmesi ve semt nüfusunun yerinde tutulabilmesini sağlayacak çözümler üretmek olmuştur (<http://www.mimdap.org/>; <https://fenerbalatimiz.wordpress.com>; Balat ve Fener Semtlerinin Rehabilitasyonu, 1998: 15).

Proje, yapıların özgünlüğünün korunması noktasında Türkiye’deki kentsel koruma projeleri içinde önemli ve öncü bir konuma sahiptir. Yapılacak müdahaleler ‘basit onarım’ ve ‘kapsamlı restorasyon’ şeklinde iki tipte gerçekleştirilmiştir (Dinler ve Şahin Güçhan, 2016: 234). Proje sonrasında doğacak değer artışlarından yaşayanların en az seviyede etkilenmesi için çeşitli önlemler alınmıştır (Şişmanyacı ve Turgut Yıldız, 2010).



Şekil 36. Haliç'in tarihsel süreç içinde kimlik oluşumu

Kaynak: (Önem, Kılıçarslan, 2005)

1. Mahalle, Semt

Tarihi Yarımada'da konumlanan, kozmopolit bir kültüre ev sahipliği yapan bir semt olan Fener-Balat semti, 18. yüzyılda aristokrat Rum ailelerin ağırlıklı olarak ikamet ettiği bir bölge iken, 19. yüzyılda Tarabya, Arnavutköy gibi semtlere bu bölgeden yaşanan göçlerle kimliği değişmeye başlamıştır (Tuncer, 2006).

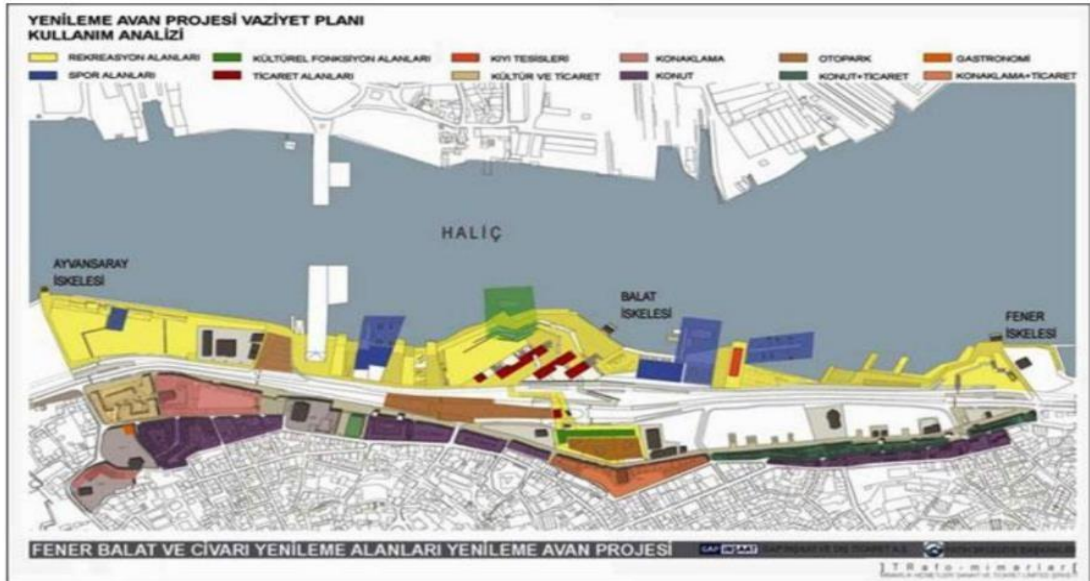
Fener-Balat Bölgesi'nde birbirini dik kesen adalardan oluşan sahil kesimindeki yerleşim dokusu özgün kalmıştır. Büyük yangınlar sonucunda sahil kesimindeki imalathaneler, ahşap depolar, dükkanlar vb. yapılar, sinagog, hamam, cami gibi anıtsal örnekler ve çeşitli ahşap yapılar yanmış, yerlerini kâgir yapılar almıştır. Balat Semti'nde, büyük yangınlar nedeniyle kentsel doku değişmiş ve özgünlüğünü kısmen yitirmiştir. Yerleşimin gelişimi kıyıda iç kısımlara ilerledikçe yayılım göstermiştir. Yangınlardan sonra ortaya konan ızgara sistem özgünlüğünü korumaktadır. Kıyı şeridinde paralel olan aks (Fener ve Balat iskelelerinin önü) ticaret aksı olarak kullanılmaktadır ve Kıyı askına paralel bir yapılaşma yol boyunca kendini göstermektedir. İç bölgelerde kalan konut alanlarının bağlantıları geçişle yer yer kıyıya dik eksenlerle sağlanmaktadır.



Şekil 37.Fener-Balat Bölgesi Mahalle Yerleşimleri

Kaynak: (fatih kaymakamlığı, 2023)

2. Fener-Balat Semt Yerleşimi Analizi



Şekil 38.Fener- Balat Yenileme Alanı Vaziyet Planı (Anonim, 2012)

Kaynak yetersizliği nedeniyle 2003 yılında başlatılabilen ve Ocak 2003'ten bu yana süren bu restorasyon çalışması, üç aşama olarak tasarlanmıştır şekilde belirlenmiştir:

- Binaların yenilenmesi,
- Semtteki kadın, çocuk ve gençlere yönelik bir sosyal merkez kurulması,

- Tarihî Balat Çarşısı'nın yenilenmesi ve atık yönetiminin yürütülmesi (Balat ve Fener Semtlerinin Rehabilitasyonu, 1998; <http://www.mimdap.org/>; <https://fenerbalatimiz.wordpress.com/>).



Şekil 39. Fener ve Balat Konut Yenileme (Önce ve Sonrası)

Kaynak: (mimdap.org, 2021)

3. Sokak, yapı adası, bina ve alan kullanımı

Mahalleler kompakt, yaya dostu olmalı ve karışık kullanımlar içermelidir. Semtler genelde tek bir belirgin kullanım türüne işaret ederken, mümkün olduğu durumlarda mahalle tasarım ilkelerini benimsemelidir (www.cnu.org).

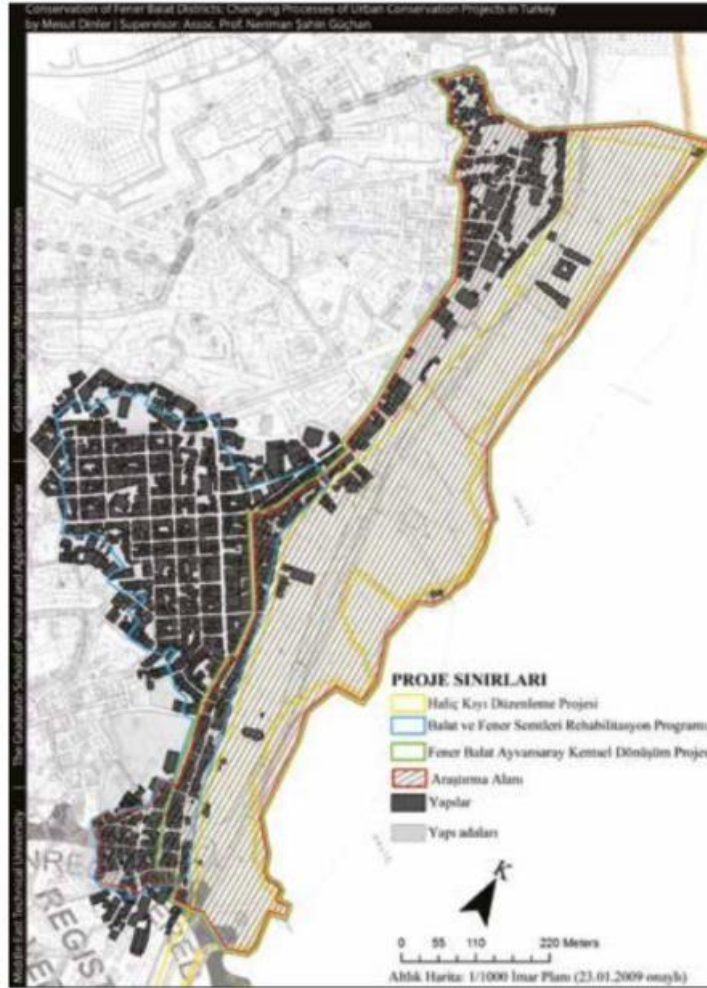
Aslan'ın (2005) Fener Balat yerleşim alanı ile ilgili çalışmasında ifade ettiğine göre, bu bölge,

“2,1 hektarı yol olmak üzere toplam 16,2 hektarlık bir alandan oluşmaktadır ve toplam 1401 parsel bulunmaktadır. Parsellerin 1256 (%90) tanesi 100 m²'den küçüktür. Bu da binaların yaşam alanlarının ne kadar küçük olduğunu göstermektedir. 102 parsel (%7,2) boştur.” (Aslan, 2005).

Yola bakmakta olan yapıların alçak ve tek katlı yapıların genelde Balat çarşısındaki bina, kilise, cami sinagog gibi dini yapılar olduğuna dikkat çekmektedir. Ayrıca, yapıların çoğu 1930 senesinden evvel yapılmış olup semte özgü yapılardır ve sonradan inşa edilenlerin bir bölümü semte özgü olup bir bölümü de sıradan beton yapılardan oluşmaktadır (Aslan, 2005).

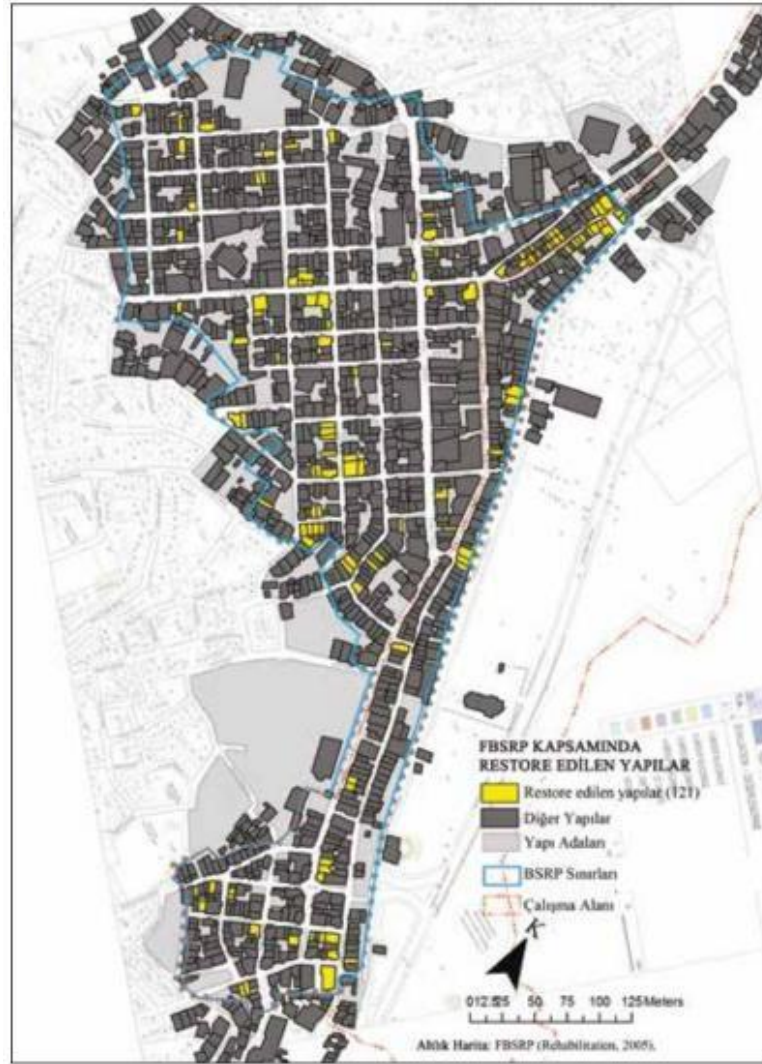


Şekil 40. Fener Balat Yerleşimi



Şekil 41. Fener-Balat Kentsel Tasarım Projelendirme Sınırları

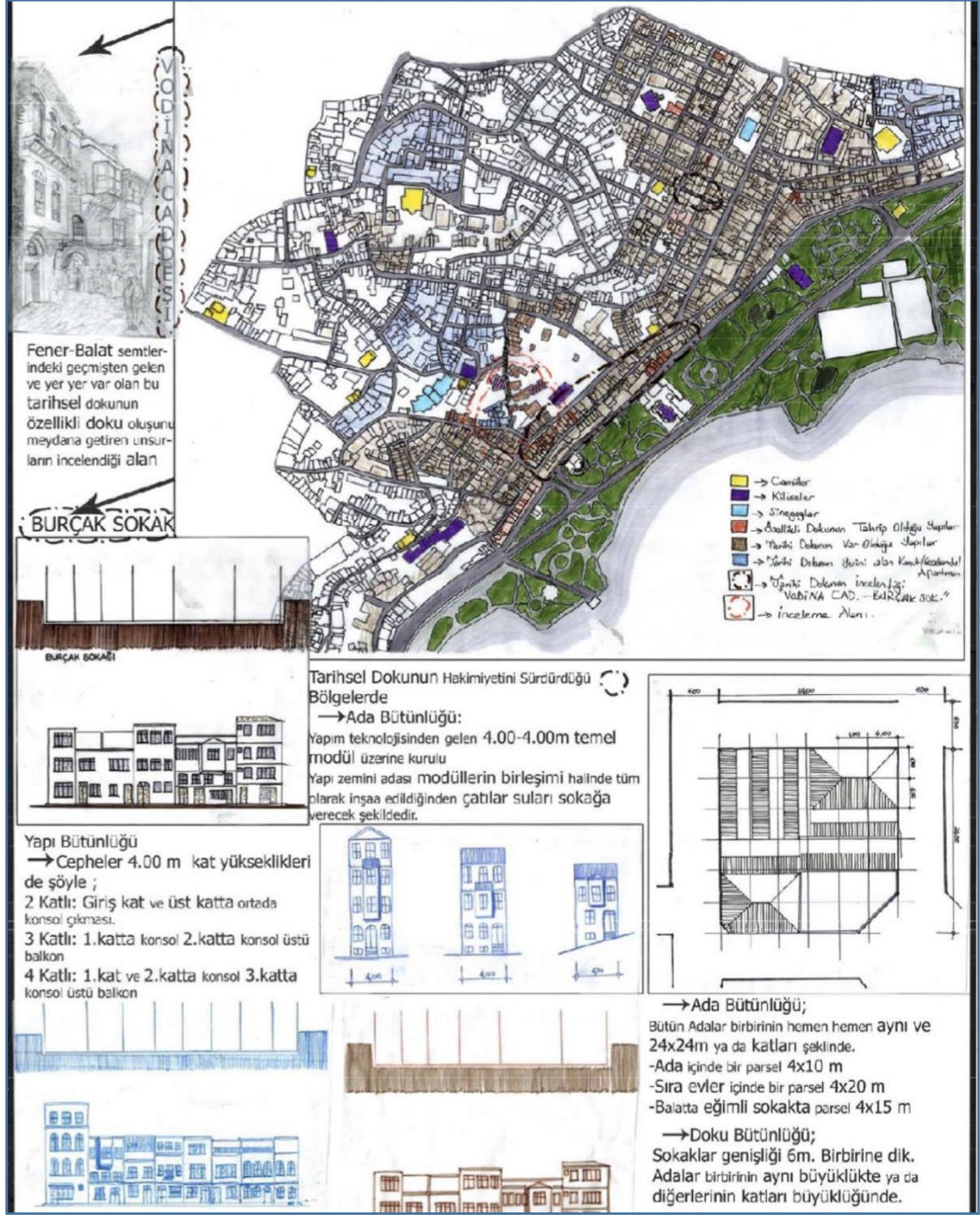
Kaynak: (Dinler, 2013)



Şekil 42. Fener-Balat Kentsel Tasarım Projelendirme Kapsamında Restore Edilen Yapılar

Kaynak: (Dinler, 2013)

Fener-Balat kentsel projesi ve projenin teknik detayları ve de mimari yaklaşımı analiz edildiğinde “bölgedeki tescilli yapılar statik olarak ayakta durabiliyor ise, restorasyon tekniğine uygun olarak yenilenecek, ancak statik yapılarda problem varsa, bu durumda tescilli yapılar yıkılarak aslına uygun şekilde yeniden yapılmak üzere” proje planlanacaktır. Ayrıca, bölgede anıt eser niteliği teşkil eden yapıların, plan şeması ve cephesi olduğu gibi korunmakla beraber, ancak mimari olarak tek başına bir değeri olmayan, sahip olduğu cepheyle, oranlar ve sokağı tamamlayan kattığı değerlerle korunması gereken yapılarda ise sadece cephelerin korunması gerçekleştirilecektir (Şişmanyazıcı, 2009).



Şekil 43. Mekânsal Doku Analizi

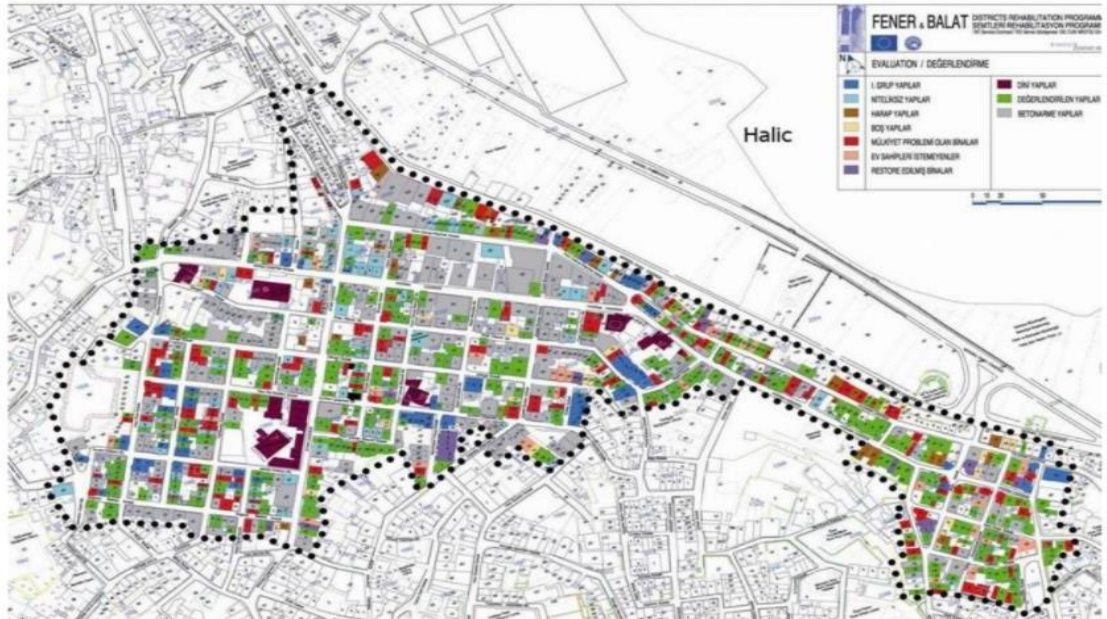
Kaynak: (Anonim, 2018)

4. Kentsel Doku ve Tasarımı

Yeni Şehircilik Bildirgesi'nin 17. maddesinde öngörüldüğü üzere, "Mahalle, semt ve koridorların ekonomik sürdürülebilirliği ve düzenli gelişimi, değişime kılavuzluk edecek grafik kentsel tasarım kodları sayesinde geliştirilebilir." (www.cnu.org)

Yeni Şehircilik Bildirgesi'nin 13. maddesinde de belirtildiği üzere, “Mahallelerde farklı konut türleri ve geniş fiyat aralığının arz edilmesi, farklı yaş, etnik köken, ve gelir düzeyindeki insanların gündelik etkileşimini sağlayarak huzurlu bir toplumun temeli olan kişiler arası ve toplumsal bağları güçlendirir.” (www.cnu.org)

Parsel/mülkiyet düzeni, tarihi kentlerin gelişiminin anlaşılması ve korunması için önemli araçlardan biri olmasına rağmen alanın kentsel dokusuna yapılan en büyük müdahale parsel birleştirmelerdir. Planlanan bu değişimle alanın sadece mülkiyet durumu ve dolu-boş ilişkisi değil, tarihten bugüne kalan şehir envanterlerinin ve kentsel kimliğin de değiştirilmemesini içermektedir (Dinler & Şahin Güçhan, 2016).



Şekil 44. Fener-Balat proje alanı ve fiziksel kent dokusuna ilişkin veriler

Kaynak: (fenerbalat.org, 2021)

5. Fener –Balat Bölgesi Mimari Özellikleri

Fener ve Balat Semtlerinde yerleşim dokusu genellikle 2-3 katlı tuğla veya taştan yapılmış kagir yapılardan oluşmaktadır. Bu yapılar arasında; taş tuğla almaşık duvarlı, profilli taş konsollu, şebekeli pencereci cephelere sahip olan taş konaklar bulunmakla birlikte daha dar gelirli Rum ailelere ait yüksek ahşap ya da kagir yapılar da bulunmaktadır. (Çelikzincir, 2006).

Ahşap yapıların kat yükseklikleri genellikle 3+ çekme kat şeklindedir. Bunların dışında 2-3 katlı sıra evler de bulunmaktadır. Balat Semtî'nde; arkası avlulu ikiz üçüz sıra evler Fener Semtî'ne göre daha yoğun olarak bulunmaktadır. İlave çatı katları genellikle depo, kiler ve personel odaları olarak kullanılmaktadır. Çıkmlar dikdörtgen, çokgen ve daire şeklindedir. Bazı yapılarda çıkmlar cephenin ortasında, bazılarında kenarlara yakın, bazılarında tüm cepheyi kaplamaktadır. Çıkma genişliği 150-200 cm. arasında değişmektedir. Tek katlı çıkmların üzeri balkon olarak değerlendirilmiştir. Balkon korkulukları için kagir yapılarda demir, ahşap yapılarda ahşap malzeme kullanılmıştır. İki katlı çıkmlarda ise çıkmanın üzeri çatı ile örtülmüştür. Çıkmların altında yer alan payandalar da yapım sistemine göre kagir, demir ya da ahşaptır. Demir ve kagir konsollarda çiçek ve yaprak motifleri yer almaktadır (Çelikzincir, 2006).



Şekil 45. Fener-Balat Bölgesi yapı örnekleri



Şekil 46. Fener Semtî'nde siluet

(Çelikzincir, 2006)



Şekil 47. Balat Semei’nde siluet

Kaynak: (Çelikzincir, 2006)

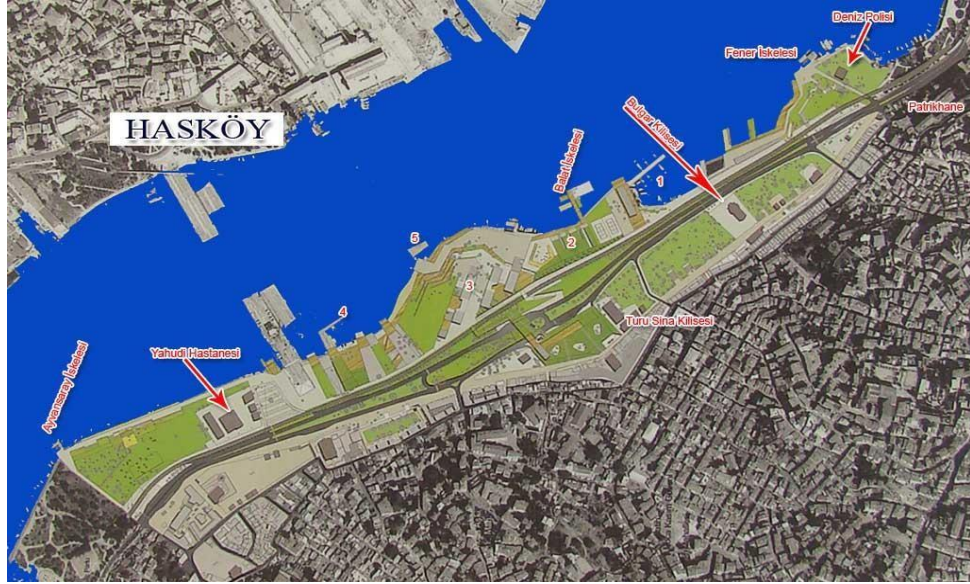
Pencereler genellikle giyotin pencere olup, 1/2 ve 1/3 oranlarındadır. Pencere kenarları sövelidir. Genellikle dikdörtgen şeklinde olup, kemerli pencereli örnekler bulunmaktadır. Fener Semei’nde pencere boyutlarının genellikle 80/180 ölçülerinde olduğu saptanmıştır. Balat Semei’nde ise zemin kat pencereleri 76-90/150-180 cm. iken birinci ve ikinci katlarda 80-100/180-216 cm. arasında değişmektedir. Pencere kilit taşları tuğla ya da kabartma motiflerle süslenmiştir. Kagir evler sıvalı olup, ahşap evlerde 15-20 cm. genişliğinde ahşap kaplamalar kullanılmıştır (Çelikzincir, 2006).

6. Ulaşım Analizi ve Erişilebilirlik

Yeni Şehircilik Bildirgesi’nin 14. maddesinde ifade edildiği üzere, ulaşım koridorları, “düzgün planlanıp koordine edildiğinde, metropoliten yapının organize edilmesi ve kent merkezlerinin canlandırılmasına yardım eder. Bunun tersine, ekspres koridorlar mevcut merkezlere yapılacak yatırımın yer değiştirmesine neden olmamalıdır.” (www.cnu.org)

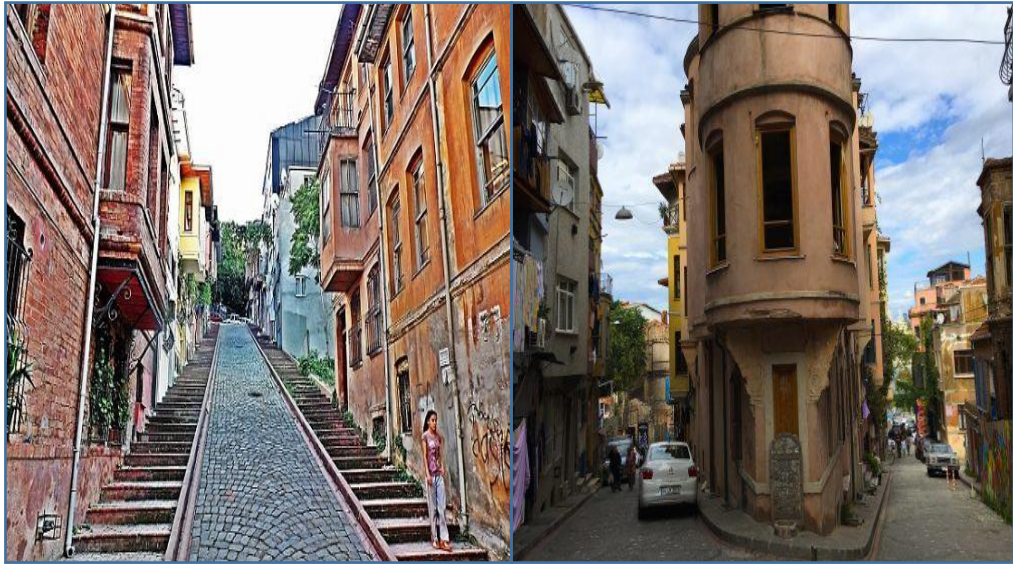
Bildirge’nin 16. maddesinde, kentsel, kurumsal, ticari aktivite odakları için öngörülen ise, “mahalle ve semtler içerisinde herkesçe erişilebilir konumda olmaları; yaşam alanlarından uzak tek kullanım işlevi olan kompleksler içerisinde” izole edilmemeleridir. Okullar, çocukların yürüyerek ya da bisikletle erişebilecekleri şekilde yaşam alanlarının içinde konumlandırılmalıdır. (www.cnu.org)

Balat ve Fener, fiziki konumları itibarıyla, kuzeyde Bizans döneminden kalma kıyı ile diğer taraflardan bölgeyi çevreleyen yamaçlar arasında sıkışmıştır. “Haliç kıyısını izleyen ve çevre yoluna bağlanan transit yol sayesinde semte doğu tarafından ulaşım daha kolaydır. Toplu taşımacılığın yetersizliği, ara yolların darlığı, bu transit yol üzerinden bakıldığında semtin iyi görülememesi ve yakınlarda araç park etme olanağının bulunmaması, semtin çekiciliğini sınırlamaktadır.”(Fatih Belediyesi, 1998).



Şekil 48. Yapılması Düşünülen Yeni Ulaşım Ağı Projesi

Kaynak: (FEBAYDER, 2009)



Şekil 49. Dar ve Dik Ulaşım Yolları

Kaynak: (fenerbalat.org, 2021)

Fener ve Balat, çevre semtlerden farklı bir özellik sergileyen, parselasyona özgü, düzenli ve birbirlerini dik olarak kesen yol planlarına göre düzenlenmiştir. Yollar genellikle Balat ve Fener' de daha dar olduğundan, diğer semtlerden buraya ulaşımı sınırlar. Ayrıca, bu yolları kullanabilmek için, bölgedeki güzergâhların iyi bilinmesi gerekmektedir (Tezcan, S., Durgunoğlu, T., v.d., 1978).



Şekil 50. Fener-Balat Sahil Yerleşimi

Kaynak: (fenerbalat.org, 2021)

7. Semt Açık Alan Analizi ve Sosyal Doku

Yeni Şehircilik Bildirgesi'nin 18. maddesine göre, semtte,

“spor alanları, cep parklar, doğal yeşil alanlar, mahalle parkları gibi farklı yeşil alanlar ve kullanımlar mahallelerde yaygınlaştırılmalıdır. Açık yeşil alanlar ve koruma alanları farklı mahalle sınırlarını tanımlamak ve bu mahalle ve semtleri birbirine bağlamak için kullanılmalıdır. Gündelik hayatın birçok aktivitesi yürüme mesafesinde olmalı, kentte otomobil kullanmayan özellikle yaşlılar ve gençler gibi gruplara hareket özgürlüğü sağlanmalıdır. Birbirine bağlı sokak ağları yürümeyi teşvik edecek şekilde tasarlanmalı, otomobil kullanım süresi ve mesafelerini azaltmalı ve enerji tasarrufu sağlamalıdır.” (www.cnu.org)

Fener-balat semtinde açık alan semtin iç kısımlarında kentsel/ kamusal açık alanlar son derece azdır. Semtlerin sahil kısmında yer almakta olan, Haliç

boyunca devam eden geniş açık alan ise üst kısımlardaki yoğun yapılaşma durumundan farklı bir görünüm sergilemektedir



Şekil 51. Fener-Balat Açık Alan Projelendirmesi

Kaynak: (FEBAYDER, 2009)

Fener- Balat bölgesi yoğun kent dokusu ile deniz arasında yer alan proje alanında, sokak akslarının devamı olan ve tarihi öğeler etrafında gelişen meydanlar oluşturulmuştur. Devamında, bu meydanlar çevresinde gelişen kültürel doku ve bağlantılar, deniz ve mevcut yerleşim alanı ile ilişkilendirilmiş, köprü vazifesi görmesi sağlanmıştır. Bu yapılırken, tarihsel doku ve yeşil doku ile yarışmayacak hafif sistemlerle oluşturulmuş bir yapılaşma modeli benimsenmiştir.



Şekil 52. Fener-Balat Kıyı Şeridine Önerilen Açık Alan Kullanımı

Kaynak: (FEBAYDER, 2009)

E. Fener-Balat Bölgesi Değerlendirmesi

Fener-Balat Bölgesi yeni şehircilik uygulama ilkeleri bağlamında düzenleme sağlanırken bina cephelerinde kullanılan renk ve doku, orijinal dokuyu bozmamalı ve birbiriyle uyumlu olmalıdır. Söve ve payandalarda kullanılan süslemeler, cephelere bütünlük içinde farklılık katan unsurlar olarak dikkat çekmelidir. Bu süslemeler, cepheleri çekici hale getirirken doku ayrımı ve ilgi çekici detaylar eklemektedir.

Bölgenin hareket kolaylığı ve erişilebilirlik açısından değerlendirildiğinde, ulaşımın kolay olduğu ancak otopark sorunu nedeniyle hareket kolaylığının engellendiği görülmektedir. Yaya ulaşımında ise kıyı alanının büyük bir potansiyele sahip olmasına rağmen, konut alanlarından kıyı alanına erişimde zorluklar yaşanabilmektedir.

Fener-Balat Bölgesi'ndeki çeşitlilik, alan içindeki yapıların benzerlik ve devamlılık ilkesini güçlendiren özelliklerinin, anıtsal nitelikli tescilli yapılarla kırılmasıyla sağlanmaktadır. Konut amaçlı kullanılan yapılar benzer tarz ve dokuya sahipken, tescilli anıtsal nitelikli yapılar farklılıklarıyla mekânda çeşitlilik yaratmaktadır.

Fener-Balat Bölgesi, özgün mimarisi ve koruduğu dokusuyla kentsel peyzaja önemli bir katkı sağlamaktadır. Bölgenin silueti ve devamlılık gösteren yapısı, kullanıcılar üzerinde olumlu bir etki bırakmaktadır. Ancak bu etki sadece mimari yapıların varlığıyla sınırlıdır. Mekanlarda açık alanların yeşil alan olarak değerlendirilmesi, yapısal malzemelerle zenginleştirilmesi ve mekânda çeşitlilik yaratılması önerilebilir. Ayrıca, mekânları fonksiyonlarına göre şekillendirilen bir peyzaj anlayışı, mekânlarda vurguyu artıracaktır. Bitkisel tasarım yapılırken mevcut dokuya uygun hareket edilmelidir.

IV. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Yeni Şehircilik ilkelerinin kentsel gelişim projelerinde değerlendirilmesi, daha yaşanabilir ve sürdürülebilir topluluklar yaratma potansiyellerini göstermiştir. Zorluklar ve sınırlamalar olsa da kentsel çevre üzerindeki olumlu etkileri açıkça görülmektedir. Şehir planlamacıları, politika yapıcılar ve geliştiriciler, yukarıda bahsedilen önerileri birleştirerek, Yeni Şehircilik ilkelerinin uygulamalarını kapsayarak canlı ve çevre dostu kentsel alanların oluşturulması teşvik edilmelidir. Geleneksel kentsel gelişim yaklaşımlarından değişime karşı direnç, uygun arazinin sınırlı mevcudiyeti ve mali kısıtlamalar, Yeni Şehircilik ilkelerinin tam olarak uygulanmasını engellemiştir.

Bu zorlukların üstesinden gelmek için, şehir planlamacıları, kamu birimleri ve geliştiriciler gibi kentsel gelişime dahil olan paydaşların, kapsamlı ve bütünlük bir yaklaşım sağlayarak iş birliği teşvik edilmelidir. Karma kullanımlı projelerde sosyal eşitlik ve uygun fiyatlı konutlara öncelik verilerek sürdürülebilir tasarım uygulamalarını ve yenilenebilir enerji kaynaklarını entegre etmek ve sağlam toplu taşıma sistemlerine yatırım yapmak, gelecekteki uygulamalar için önem sağlamaktadır.

Türkiye genelinde var olan kentleşme sorunu, İstanbul'un neredeyse her semtinde karşımıza çıkmaktadır. Yeni şehircilik akımı, daimî bir şehir planlaması ve dizayn anlayışı ile Fener-Balat semtinde uygulanabilir olduğu fakat uygulanmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Yeni Şehircilik ilkeleri daha yaşanabilir ve sürdürülebilir topluluklar yaratma potansiyellerini göstermiş olsa da iyileştirme için alan vardır. Paydaşlar, zorlukları ele alarak ve önerilen stratejileri uygulayarak, Yeni Şehircilik ilkelerinin uygulanmasını daha da geliştirebilir ve kapsayıcı, canlı ve çevre dostu kentsel alanların gelişimini teşvik edebilir.

Çalışmada ele alınan konular ile araştırılan örneklere sonuç olarak, Yeni şehircilik akımı, gelecekteki araştırmalar için bir temel görevi görür ve kentsel planlama ve kalkınmada karar verme süreçlerine bilgi vermektedir. Bunun bir ilk aşama planı olduğu akıld tutulmalıdır. Gelecekte emsalleri çoğalarak devamlılığı

sağlanabilir ve çok daha yaşanılası Şehirler teknolojik ilerlemeler sayesinde meydana getirilebilecektir. Böyle bir geleceği mümkün kılabilmek, akla ve ilme dayalı fikirlerle ve adaptasyonu artırmanın yanı sıra, yörelere özgü tasarım ve planlama kriterlerini korumak ve yeni nesillere nakledebilmek ile olasıdır.

V.KAYNAKÇA

KİTAPLAR

ÇUBUK, M. (1993). **İstanbul Üzerine Yeni Düşünceler** , İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları ve Avrupa Metropollerini Türkiye'de 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokiyumu Kitap 1, T.A.V Yayınları, İstanbul

ELLIN, N. (1999). **Postmodern urbanism**. New York: Princeton Architectural Press. New York: Routledge.

MAKALELER

ANDREESCU, V. & BESEL, K. (2013). Introduction. In K. Besel and V. Andreescu (Eds.), *Back To The Future New Urbanism and the Rise of Neotraditionalism in Urban Planning*. **University Press of America**. pp. xiii-xvi.

ASLAN, Y. (2005). Bir kentsel analiz: **Fener-Balat rehabilitasyon projesi**, İstanbul

BEZMEZ, D. (2009). The politics of urban waterfront regeneration: The case of Haliç (the Golden Horn), İstanbul. **International Journal of Urban and Regional Research**, 32(4), 815-840.

BİMTAŞ, (2005-2007) Tarihi Yarımada Eminönü ve Fatih İlçeleri Sit Alanları 1/500 ve 1/1000 Ölçekli Koruma Planları Doğrultusunda Kentsel Koruma-Yenileme- Dönüşüm Kapsamında **Ekonometrik Model Oluşturulması Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi** Arşivi

BJELLAND, M., MALEY, M., COWGER, L. AND BARAJAS, L. (2006). The quest for authentic place: the production of suburban alternatives in Minnesota's St. Croix valley. **Urban Geography**, 27(3), 253-270.

- BOND, S., & THOMPSON-FAWCETT, M. (2007). Public participation and new urbanism: a conflicting agenda?. **Planning Theory & Practice**, 8(4), 449-472.
- CALTHORPE, P. (1994). The region. In P. Katz (Ed.). *The New Urbanism; Toward an Architecture of Community*. **McGraw-Hill**: New York. pp. xi-xvi.
- CONGRESS FOR THE NEW URBANISM. (2000). Charter of the new urbanism. *Bulletin of Science, Technology & Society*, 20(4), 339-341.
- COUNCIL, H. (2013). *Harlow Future Prospect Study: Linking regeneration and growth*, Harlow: **Nathaniel Lichfield and Partners**.
- DAVIES, W. K. D., & TOWNSHEND, I. J. (2015). New urbanisms: from neo-traditional neighbourhoods to new regionalism. In W. K. D. Davies (Ed.). *Theme Cities: Solutions for Urban Problems*. **GeoJournal Library** Volume 112, Springer Cham Heidelberg New York Dordrecht London.
- DİNLER, M., & ŞAHİN GÜÇHAN, N. (2016). Fener Ve Balat'ın dönüşümü üzerine: Üç vizyon, üç dönem, üç ayrı "koruma" anlayışı. **Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi**, (14), 223-245.
- DUANY, A. AND PLATER-ZYBERK, E. (1994). The neighborhood, the district and the corridor. In P. Katz (Ed.). *The new urbanism, toward an architecture of community*. New York: **Mc Graw Hill**.
- DUTTON, J. A., (2000). *New American Urbanism: Reforming the Suburban Metropolis*, 217, **Skira Architecture Library**, Milano, Italy.
- ELLIS, C. (2002). The new urbanism: critiques and rebuttals. **Journal of Urban Design**, 7(3), 261-291.
- ELLIS, C., (2002). The New Urbanism: Critiques and Rebuttals, **Journal of Urban Design** 7(3):261-291
- ERKAN, N. E., & ALTINTAŞ, S. (2018). Soylulaştırmanın gündelik hayattaki görünümleri: Balat'ın mekânsal ve sosyal dönüşümü. **İdealkent**, 9(23), 292-335.

- EROL, A. M., & GÖRMEZ, K. (2020). Teoride ve pratikte yeni şehircilik akımı. Ankara **Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 22(1), 271-310.
- FATİH BELEDİYESİ, AVRUPA BİRLİĞİ, UNESCO, Dünya Mirası Merkezi, **Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü** (1998). Balat ve Fener Semtlerinin Rehabilitasyonu. İstanbul.
- FENER-BALAT REHABİLİTASYON PROJESİ ANALİZ RAPORU, (1998) Fatih Belediyesi, Avrupa Birliği, UNESCO, Dünya Mirası Merkezi, **Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü**, İstanbul
- FENER-BALAT REHABİLİTASYON PROJESİ UYGULAMA RAPORU, 2002, **Fener Balat Semtleri Rehabilitasyon Programı Teknik Destek Ekibi**, İstanbul
- FOLETTA, N., & FIELD, S. (2011). Europe's vibrant new low car (bon) communities. **ITDP**, New York.
- FRAKER, H. (2013). The hidden potential of sustainable neighborhoods: Lessons from low-carbon communities: **Island press**.
- FULTON, W. (1996). The New Urbanism: hope or hype for American communities?. **Cambridge**: Lincoln Institute of Land Policy.
- GIBBERD, F. (1980). The Design of Harlow, Information Services Department; Harlow Council. Jacobs, A.B. (1980). Making City Planning Work, **America Planning Association**, Washington.
- HAAS, T. (2018). New Urbanism. G. Ritzer and C. Rojek (Eds.). The Blackwell Encyclopedia of Sociology. **JohnWiley & Sons, Ltd**.
- KATZ, P. (1994a). Introduction. P. Katz (Ed.). The new urbanism, toward an architecture of community. New York: **Mc Graw Hill**.
- KATZ, P. (1994b). The new urbanism, toward an architecture of community. New York: **Mc Graw Hill**.
- KATZ, P., (1993). New Urbanism Toward an Architecture of Community, 245 sh., **Mc Graw Hill**, New York.

- KELBAUGH, D. (2000). Three paradigms: New Urbanism, everyday urbanism, post urbanism-an excerpt from the essential common place. *Bulletin of Science, Technology & Society*, 20(4), 285-289.
- KELBAUGH, D. (2001). Three urbanisms and the public realm. **3rd International Space Syntax Symposium** Atlanta,14(2)
- LANG, J. (2005). “Urban Design: A Typology of Procedures and Products Illustrated With Over **50 Case Studies**”, UK.
- LEİ, YANHUI (2012). New Urbanism: a Technique to Build Poundbury with the Past, **International Proceedings of Economics Development & Research**, Vol.42, p.38.
- NJOH, A. (2009). New urbanism, an alternative to traditional urban design: The case of Celebration, Florida, USA. Case study prepared for Revisiting Urban Planning: Global Report on Human Settlements, **United Nations Human Settlement Programme**.
- ÖNEM, B., & KILIÇASLAN, İ. (2005). Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik. **İtü Dergisi/a. Mimarlık, planlama ve tasarım**, 4(1), 115-125.
- ÖZDEMİR, A. D., GÜLERSOY N. Z., (2006). İstanbul’da yeni yerleşme alanlarının Yeni Şehircilik akımına göre değerlendirilmesi, **İTÜ dergisi**, 209-221.
- ÖZÜGÜL, M. D. (2012). Planning and Sustainability Trajectories in a Rapidly **Growing Metropolis: Istanbul**.
- PAVLOVICH HOWARD, Z. (2005). New urbanism: a new approach to the way American builds. **Paisagem Ambiente: Ensaios**, (20), 27-46.
- POTİCHA, S. (1999). Foreword. In M. Leccese and K. McCormick (Eds.), *Charter of the new urbanism*. USA: **Mc Graw Hill**.
- SANDER, T. H. (2002). Social capital and New Urbanism: Leading a civic horse to water. **National Civic Review**, 91(3), 213-234.
- TALEN, E. (2002). The social goals of new urbanism. **Housing Policy Debate**, 13(1), 165- 188.

- TALLEN, E. (2005). New urbanism and American planning: the conflict of cultures.
- TEZCAN, S., DURGUNOĞLU, T., v.d., 1978. **Haliç ve Çevresi Düzenleme Çalışması. Mimarlık** 78/4: 28-41.
- TRUDEAU, D. (2013). A typology of new urbanism neighborhoods. Journal of Urbanism: International **Research on Placemaking and Urban Sustainability**, 6(2), 113- 138.
- TUNCER, M. (2006), 'Kreuzberg'den Fener - Balat 'a Koruyucu Kent Yenilemesi içinde 12 İlkesi", **42. ISoCaRP Kongresi 2006**, Şehirler Arası Fırsatlar ve Zorluklar, İstanbul

ELEKTRONİK KAYNAKLARI

- CNU (1999). <https://www.cnu.org/who-we-are/movement>. Son Erişim Tarihi: 15.11.2021.
- ÇUBUK, M. (2017). Dünyadaki gelişimin izinde kentsel tasarımın, Türkiye'ye yansımaları ve gelişmesine bakış. 2. Arama Konferansı, <https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editor/dosya/file/Kentsel%20Tasarim/Kentsel>
- Erişim Tarihi: 10.01.2022.
- FEBAYDER, 2009. Fener-Balat-Ayvansaray Mülk Sahiplerinin ve Kiracıların Haklarını Koruma ve Sosyal Yardımlaşma Derneği, www.febayder.com adresinden ulaşıldı.
- GRANT, J. (2006). Planning the good community: New Urbanism in planning and practice. London:Routledge, https://www.researchgate.net/publication/283326797_Planning_the_good_community_New_urbanism_in_theory_and_practice, Son Erişim Tarihi: 10.11.2021
- <http://www.cnu.org/search/projects>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.
- <http://www.mimdap.org/?p=3173>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.
- <http://www.newurbanism.org/>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.

<http://www.fatih.gov.tr/>

<http://www.mimdap.org/>, Erişim Tarihi: 14.11.2021.

<http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>, Erişim Tarihi:
9.01.2022.

<http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>, Erişim Tarihi:
10.11.2021.

https://fenerbalatimiz.wordpress.com, Erişim Tarihi: 14.11.2021.

<https://www.choicerealestate.net/kentlands-real-estate.php>, Erişim Tarihi:
9.01.2022.

<https://www.cnu.org/resources/project-database>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.

<https://www.cnu.org/resources/what-new-urbanism>, Erişim Tarihi: 9.01.2022..
<https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/celebration>,
Erişim Tarihi:

https://www.cnu.org/sites/default/files/charter_in_turkish.pdf, Yeni Şehircilik
Bildirgesi,

<https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/kentlands>, Erişim Tarihi:
9.01.2022..

<https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/swann-wynd>, Erişim Tarihi:
9.01.2022.

<https://www.cnu.org/what-we-do/congress>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.

<https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>, Erişim Tarihi:
9.01.2022..

<https://www.cnu.org/who-we-are/movement>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.

<https://www.cnu.org/who-we-are/organization/accomplishments>, Erişim Tarihi:
9.01.2022.

<https://www.cnu.org/who-we-are/people>, Erişim Tarihi: 9.01.2022

<https://www.dpz.com/Projects/8805>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.

<https://www.greencitytimes.com/europes-greenest-city-district/> Son Erişim
Tarihi: 26.06.2021

- <https://www.ramsa.com/projects/project/celebration>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.
<https://www.rhinehart-pulliam.com/moreau-2-1-2>, Erişim Tarihi: 9.01.2022. <https://www.rhinehart-pulliam.com/swann-ridge>, Erişim Tarihi: 9.01.2022.
- O'TOOLE, R. (2001). A critique of neotraditionalism. The Thoreau Institute. <http://www.ti.org/neotrad.html>, Son Erişim Tarihi: 11.10.2021.
- Steuteville, R. (2018). 25 great ideas of new urbanism. <https://www.cnu.org/sites/default/files/25-great-ideas-book.pdf>, Son Erişim Tarihi: 20.11.2021
- ŞİŞMANYAZICI, B. & TURGUT YILDIZ, H. (2010). Tarihi kentsel alanlarda toplumsal ve mekânsal yeniden yapılanma: Fener ve Balat örneği Mimarlık(352), <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=366&RecID=2324>, Son Erişim Tarihi: 14.11.2021.

TEZLER

- ÇELİKZİNCİR S., (2006) Fener ve Balat Semtleri Rehabilitasyon Programı, Yüksek Lisans tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü
- DİNLER, M., 2013. "Impact Assessment of Major Urban Interventions on the Cultural Heritage of Fener and Balat Districts", Yayınlanmamış master tezi, ODTÜ.
- LİU, M. (2002). The New Urbanism: The Case of Kentlands as a Critical Assessment, Doctoral dissertation, University of Cincinnati.
- ORHAN, M. (2015). Kentsel Kalitenin Geliştirilmesi Bağlamında Stratejik Bir Yaklaşım; Kentsel Tasarım Rehberi Kavramsal Model Önerisi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- ÖNÜÇ, G. (2002). Yeni kentleşme bağlamında komşuluk birimi tasarım ilkeleri: İstanbul Alkent 2000 yerleşimi üzerinde bir inceleme (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- ŞİŞMANYAZICI, B. (2009). Tarihi Kentsel Alanlarda Toplumsal ve Mekansal Yeniden Yapılanma Sürecinde Yaşanan Değişim: Fener-balat Örneği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- TEZER, H. K. (2002). Kentsel Morfoloji Bağlamında Kentsel Tasarım Rehberlerinin İrdelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Şeyma İNALCAN

Öğrenim Durumu

Yüksek Lisans: : İstanbul Aydın Üniversitesi
Fen Bilimler Enstitüsü, Mimarlık Bölümü

Lisans: : İstanbul Aydın Üniversitesi
Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü

Önlisans: : İstanbul Aydın Üniversitesi
Anadolu BİL Meslek Yüksekokulu, Mimari Restorasyon

Bölümü

Mesleki Deneyim

GÜR YAPI İNŞAAT: Süleymaniye Camii Restorasyonu

KUDEB: Topkapı Sarayı Harem Restorasyonu

YÜCEL İNŞAAT: Vakıf binası Restorasyonu

İLBAY İNŞAAT: Konut projeleri çizim, statik hesapları, metraj işlemleri ve hakediş raporları düzenleme.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ: Erişilebilir Turizm Engelsiz İstanbul Projesi Mimari Asistanlığı.

BİTLİS VAKIFLAR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ: Bitlis Kalesi Çevresi Restorasyonu