



İdeal ve Ütopik Kent Modellerine Ulaşım Bağlamında Biçimsel Yaklaşımlar

*

Formal Approach to Ideal and Utopian Urban Models in Terms of Transportation

Esin Ö. Aktuğlu Aktan

Özet

Bu makalede ideal ve ütopya kavramları çerçevesinde üretilmiş kent modelleri tarihsel süreç içinde incelenmiştir. Bu inceleme sırasında modellerin biçimsel yaklaşımları ile ulaşım kurguları (ilişkileri) ön planda tartışılmıştır. Bu modeller Rönesans, Barok ve Endüstri dönemleri gibi özellikle dünyanın değişim ve dönüşümü sırasında ortaya çıkan sorunlar ve bu sorunlara çözüm arayışlarıdır. Hedef hep daha iyi koşullarda, daha iyi işleyen sistem içinde bir yaşam biçimi sunma çabasıdır. Günümüzde ise geçmişten farklı olarak tartışılanlar; aşırı artan nüfusun doğayı (yaşam kaynağını) tüketme eşiğinde olması, otomobile olan bağımlılık ve insanlığın büyüyen izolasyonunun kentsel yaşamı etkilemesi sayılabilir. Bu nedenle günümüz yaklaşımlarında 'gelecek kaygısı' daha farklı boyutlara taşınmaktadır.

Anahtar kelimeler: ideal, ütopya, kent ve kent biçimi

Abstract

In this article, urban models that have been built as part of ideal and utopia concepts are examined in the historical process. During this examination, formal approaches to models and transportation construct (relationships) are discussed in the forefront. These models are the problems that arise especially during the periods of change and transformation of the world such as Renaissance, Baroque and Industry periods and search for solutions to these problems. The target is always the attempt to provide a lifestyle with better conditions with a better working system. Today, what is discussed as different from the past is; the extreme growth of population (source of life) bringing nature to the verge of deflection, the dependence on automobiles and growth of isolation of mankind effecting the urban life. Therefore, it shows itself in present approaches where future concern is discussed in different dimensions.

Keywords: ideal, utopia, city and urban form

İdeal ve Ütopik Kent Modellerine Ulaşım Bağlamında Biçimsel Yaklaşımlar

İnsanoğlu, içinde yaşadığı çevrenin önce 'imge'sini oluşturur. 'İmge' olmadan, nereye varılacağı belirlenemez. Bir diğer deyişle, tasarım süreci ve yapay çevrenin oluşturulma süreci bir 'ereksel süreç'tir. Varılması arzulan duruma ilişkin 'imge yapısı' bu süreci belirler.

'İmge yapısı' çeşitli nitelikler gösterebilir. Bunlar;

Mutlak doğruluk öğelerini içerdiğinin varsayılması halinde, 'ideal' olmakta,

Özgür düşünme ve yanılma öğelerini içerdiğinin kabulü halinde, 'ütopya' olmakta,

Bireysel ve toplumsal değer sistemlerinin bir sentezi olan toplum yapısına ait değer sistemlerini yansıtması ve gerçekleştirilmesinin olanaklı olması halinde ise, bu 'imge yapısı' planlama ve tasarım sürecini yönlendiren bir 'arzulan gelecek'in imgesi' olmaktadır (Başakman, 1986: 1).

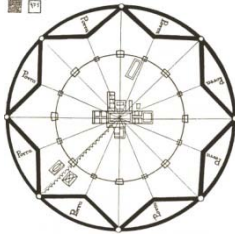
Kentlerin büyümesi, endüstrileşmenin kent dokularına getirdiği sorunların gelişimi, şehirciliğin gelişmesi ve en iyi kentsel dokuyu elde etmek 'ideal kent modelleri', 'ütopyik kent modelleri' ve 'arzulan gelecek ile ilgili kent modelleri'nin oluşmasına neden olmuştur. Burada bu oluşumlardan ideal kent modelleri ile ütopik kent modelleri tartışılmıştır. İdeal kent ve ütopik kentler arasında keskin bir ayrım çok gerçekçi değildir. İdeal olarak tanımlananlar gerçekleşmediği için ütopik olarak kalmıştır veya ütopik olarak ortaya atılanlar ise kısmen gerçekleştikleri için ütopyadan ayrılmış olabilirler: mega strüktürler, çok yüksek kuleler gibi. Ancak ortaya atıldığı dönem için ideal veya ütopya başlıkları altında değerlendirilebilir.

İdeal Kent Modelleri

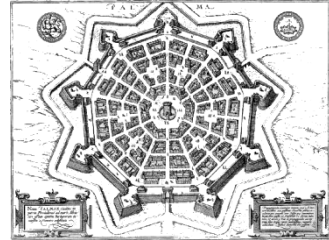
İdeal gelecek ile ilgili nesnel bir yaklaşımdır. İdeal çeşitli sistemlere ilişkin mutlak doğruluğa varan bir durum imgesi olarak yorumlanmaktadır.

Ancak çevre düzenleme ve mimarlık, doğa bilimlerinden farklı olarak, değer yargıları ve estetik kavramları ve bunlara bağlı olarak öznel yaklaşımlar içerdiğinden, mutlak anlamda doğruluğa varan geleceğe ilişkin imge yapısı olan idealden söz edilemez. Bu duruma rağmen kent planlama bağlamında çok sayıda bu tür öneriler vardır. Bu yazıda da bu tür örneklerden kent biçimini anlatan ve ulaşım ile ilişkilendirilmiş olan ideal kent yaklaşımları üzerinde durulmuştur.

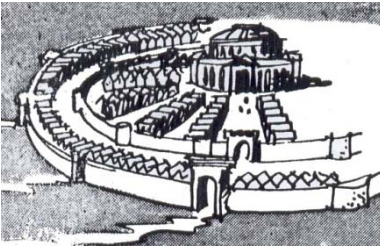
Rönesans döneminde (1450-1650) sanatsal fikirlerin kent planına yansımaları sonucunda geometrik kent şemaları projelendirilmiştir. 'Filarete' 1460-1465 yılları arasında Milano'da yazdığı tezinde Sforzinda (Şekil 1) adlı düşsel bir kenti anlatmıştır. Bu bir ideal kent araştırması girişimidir. Radyal yol şebekesi olan daire içine yerleştirilmiş 8 köşeli yıldızdan oluşan bir kent şemasıdır. 'Scamozzi' 1615'de yayınladığı bir eserde sadece yol şebekesi ile bir kent planı açıklamış ve daha sonraları Palma Nova (Şekil 2) kentini inşa etmek suretiyle, radyal sistem ile beraber ışınsal, simetrik yaklaşımları ve çokgen koruma duvarı olgusunu da teoriden uygulamaya geçirmiştir.



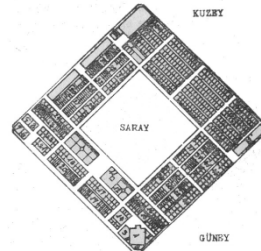
Şekil 1. Sforzinda ideal kentin planı, Filarete (Morris, 1994: 170)



Şekil 2. Palma Nova, 1615, Scamozzi (Kostof, 1991: 161)



Şekil 3. Fra Giocondo'nun ideal kent şeması (Spreiregen, 1965: 13)

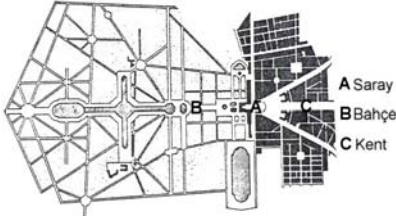


Şekil 4. Albrecht Dürer'in ideal kent planı (Özdeş, 1985: 132)

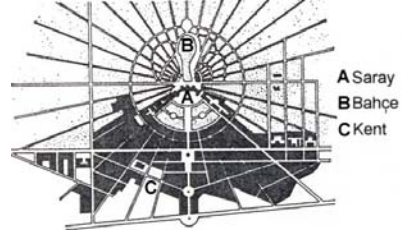
1500 yıllarında 'Fra Giacondo'nun önerdiği ideal kent planında, merkezde mabet niteliğinde yüksek bir bina ve çevredeki burçlara giden akslar vardır (Şekil 3). Çevresi dairesel olmakla beraber daha önce Filarete'nin ve diğer bazı Rönesans sanatçılarının düşündükleri yıldız biçimli kentin bir başka çeşididir. Ancak Giacondo merkezden çevreye doğru planladığı bölümleri çeşitli ticaret ve el sanatları ile uğraşanlara ayırmıştır. Bu belki bir anlamda kenti, fonksiyon alanlarına ayırmak sayılabılırdi ama gerçekte o zaman için bu tür bir ayırım, kent hayatında kolaylık ve rahatlık sağlamak yerine, insanları sosyal ve ekonomik seviyelerine göre sınıflara ayırmak amacını güdüyordu.

Giacondo'nun önerisinden daha ayrıntılı ve daha katı bir bölgeleme denemesi 1527 yılında Alman ressam 'Albrecht Dürer' tarafından ileri sürülmüştür. Dürer'in ideal kent şemasında kare şeklindeki planın köşeleri kuzey, güney, doğu ve batı yönlerindedir (Şekil 4). Dürer bunu, Almanya koşullarına göre bütün binaların öğleden önce bir yüzünün, öğleden sonra diğer yüzünün güneş alması için önermiştir. Merkezde kral sarayını planlayan Dürer, çeşitli eylemlere ait bölgeleri keskin bir şekilde işaret ederek Giacondo'nun insanların sosyal ve ekonomik seviyelerine göre yaptığı ayırımı ileriye götürmüştür (Özdeş, 1985: 130-131).

Her çağ için uygun ideal bir kent inşa etmek çabası, kent karakterine uymayan iddialı ve şekilci tutum, Rönesans sanatçılarının başlıca hatası olarak değerlendirilebilir. İdeal bir insan nasıl yok ise ideal kentin de olamayacağı Rönesans'ın ilericiliğine rağmen anlaşılammıştır (Bayhan, 1969: 70). Rönesansta görülen merkezden dışa açılan geniş akslar şeklindeki yol ağı yerine, Barok dönemde (17. ve 18. yüzyılda) rejimin karakterine (mutlakiyetçi) uygun olan, 'Versaille' ve 'Karlsruhe' kentleri örneklerindeki gibi, ışınların saraydan çıkması veya sarayın merkez noktası olması tercih edilmiştir.



Şekil 5. Versailles, (Eisner, 1992: 86)



Şekil 6. Karlsruhe, (Eisner, 1992: 87)

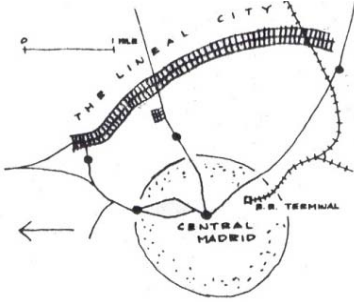


Şekil 7. Ledoux'un 1776'da Chaux kenti için çizdiği planlar (Spreiregen, 1965: 30)

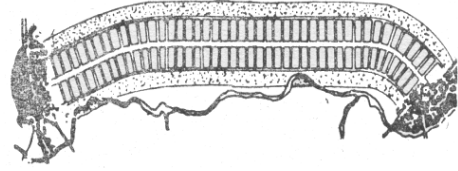
18. yüzyılda 'Claude Nicolas Ledoux'un önerdiği ideal kentte merkez ne dini yapı ne de saraydır, merkezde fabrika bulunmaktadır. Yeni üretim sisteminin merkezi olan fabrika, kent yaşamının tüm yanlarını kendine bağlamaktadır. Yeni üretim biçimi ve toplumsal ilişkiler kentlerin fiziki mekanını da değiştirmektedir. 19. yüzyılın başlarında endüstri kentinin merkezi, fabrikalardan, depolardan ve bunların çevresini saran yoksul sınıfların konut alanlarından oluşmaktadır. Bu merkezden uzaklaştıkça, gelir seviyesi artan çemberler halinde, diğer grupların konut alanları yer alıyordu. Bunların da dışında kentin tarımsal gereksinmesini sağlayan çiftlikler, tarlalar ve küçük kırsal yerleşim birimleri bulunmaktadır (Gürer, 1996: 9).

Fransız mimarı Ledoux, Fransa'da 1776 yılında tuz işçilerinin 'Chaux' kenti için planlar çizmiştir (Şekil 7). İngiliz sanayici 'Robert Owen' 1816 yılında 'Karşılıklı Yardımlaşma ve Beraberlik Kenti'ni (self-supporting industrial town) planlamış, 'James Silk Buckingham' adlı İngiliz mimarı 'Milli Felaketler ve Pratik Çareler (National Evils and Practical Remedies)' isimli bir kitap yazmış ve 1849 yılında 10.000 nüfuslu bir kent planı düzenlemiştir. Bu kent planında zenginlerin evlerini merkeze yakın, fakir halka ait konutları ve çalışma yerlerini çevrede düşünmüştür.

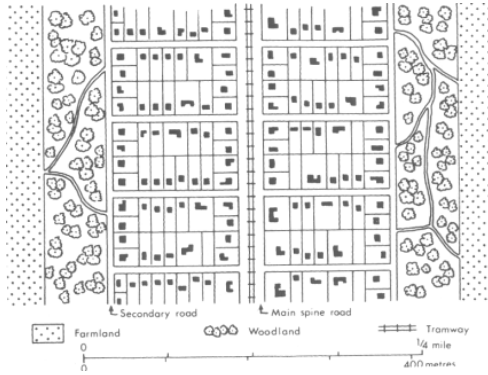
Buckingham buharlı makine kullanan endüstriyi kentten en az 800 m. uzakta önermişse de endüstri döneminde sanayi-yerleşme ilişkisini çözümlenmeye yönelik kent planlamasında atılan ilk önemli adım 'Soria Y. Mata'nın önerdiği 'Linear Kent (Doğrusal Kent)' fikridir. Aslında bu öneri kentlerde endüstri alanları ile ilgili bir düşünceyi getirmemiştir. Ancak bu yaklaşım, endüstrileşmenin ortaya çıkardığı sorunlardan çıkmıştır.



Şekil 8. Soria Y. Mata, Linear Kent (Spreiregen, 1965: 32)



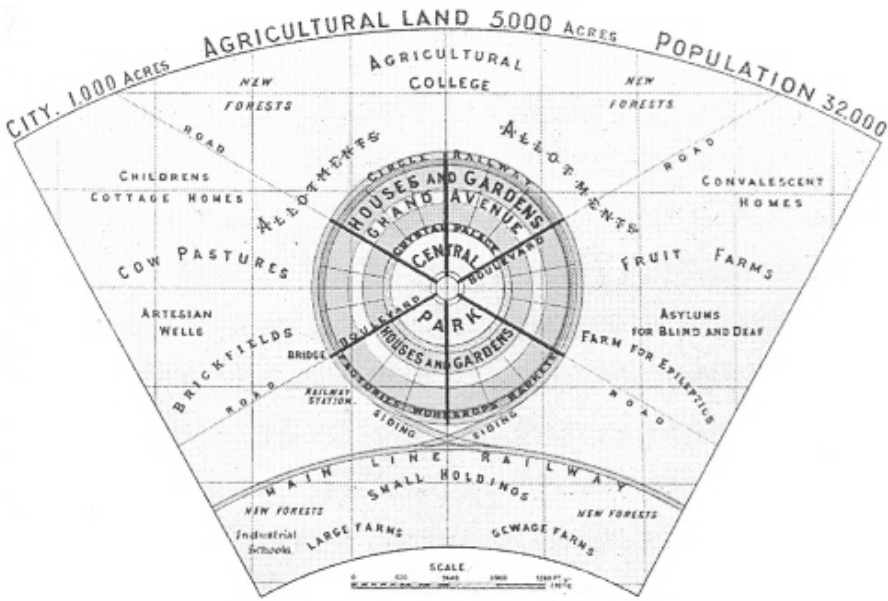
Şekil 9. Soria Y. Mata, Linear Kent önerisi (Egli, 1957: 334)



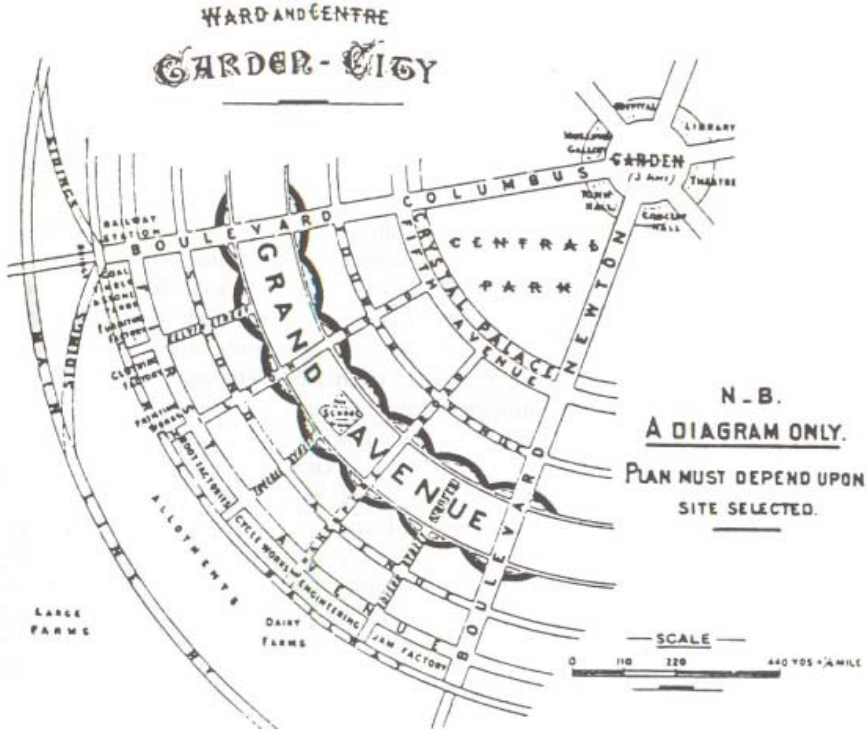
Şekil 10. Soria Y. Mata, Linear Kent, (Hall, 2002: 48)

Madrid'de karışık yol sisteminin tesisat şebekelerinin yerleştirilmesinde güçlükler doğurduğunu gören Soria Y. Mata, 1882 yılında Linear Kent (La Ciudad Lineal) önerisini yapmış ve her kent için gerekli ve kaçınılmaz olan teknik altyapının, doğrusal bir planlama gerektirdiğini açıklamaya çalışmıştır. Temiz ve pis su tesisatları, haberleşme ve elektrik

hatlarının oluşturduğu doğrusal bir şebeke etrafında yapı adalarının sıralanmasını uygun bulan Soria Y. Mata, Madrid civarında, mevcut iki kent arasındaki yol boyunca, genişliği 400 m. olan böyle bir kent inşa etmiştir (Şekil 8). Endüstrileşmenin getirdiği sorunlarda n doğan bu ilk öneri, zamanla, endüstri kenti için doğrusal kent önerisi gibi son derece önemli bir ilkeye de esin kaynağı olmuştur (Şekil 9) (Özdeş, 1985: 132-133).



Şekil 11. Howard'ın ideal bahçe-şehir modeli
(Girardet, 1996: 55)



Şekil 12. Howard'ın bahçe-şehir yerleşme düzenini gösteren detay (Howard, 1898: 351)

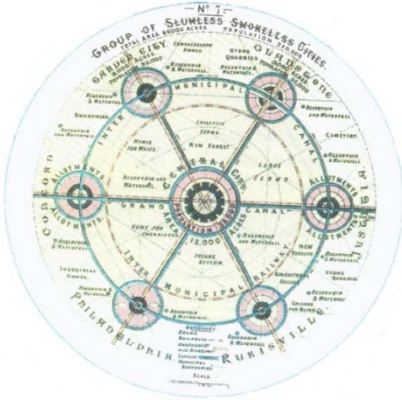
Endüstri devriminden sonra özellikle endüstri alanları ile ilgili gelişme yanında, endüstri alanlarını konut bölgeleri dışında tutmayı yeterli bulan fakat endüstri ile birlikte artmakta olan hizmetler sektörünün kent merkezinde yaratacağı problemleri ortadan kaldırmayı amaçlayan teori ve ilkeler de gelişmiştir. Bu fikrin öncüsü kuşkusuz 'Ebenezer Howard'dır. Howard 1898 yılında 'Yarının Bahçe-şehirleri' adlı bir kitap yayınlamıştır. Kitapta bahçe-şehrin 1,2 km çaplı dairesel bir alan üzerine kurulması planlanmıştır. Yerleşme kurgusu merkezden dışarıya doğru, birbirinden ayrılmış mekanlar ile tanımlanmıştır. Düzen, merkezden dışarı doğru park (sosyal alan), konut alanları ve endüstri alanları olarak kurulmuştur (Şekil 11).

Dairenin ortasında, 2 ¼ hektar büyüklüğünde bir park / meydan ve çevresinde (belediye binası, konser ve konferans salonu, tiyatro, kütüphane, müze, askeri hastane gibi) sosyal ve idari yapıların bulunduğu bir merkez önerilmiştir. Bu merkezi meydandan dairesel biçimin dışına doğru uzanan 36 metre genişliğinde altı tane ışınal bulvar tanımlanmıştır. Sosyal ve idari yapıların çevresinde 'merkezi park (central park)' adı verilen büyük bir park daha bulunmaktadır. Bu park alanı da kristal saray tarafından çevrilmiştir. Bir tarafı parka, diğer tarafı yola açılan kristal sarayın içinde fabrikada üretilen ürünlerin satılacağı mağazalar yer almaktadır. Kristal saray aynı zamanda konut bölgesine geçişte ana girişi tanımlamakta ve kötü havalarda bir promenat olarak hizmet etmektedir. Kristal sarayın çevresindeki kuşakta ise konutlar yer almaktadır. Bahçeli konut dizileri yaklaşık 100 metre genişliğinde 'grand avenue' adı verilen bir cadde ile ikiye ayrılmaktadır. 'Grand avenue' ağaçlandırılmış ve okul, oyun bahçeleri gibi günlük sosyal eylemlerin gerçekleştiği yapılar ile donatılmıştır. Dolayısıyla 'grand avenue' cadde mantığından ziyade bir ortak (kamusal) alanı tanımlamaktadır. Dairenin en dışındaki kuşak ise fabrikalar, atölyeler ve çiftliklerden oluşan üretim alanlarının yer aldığı bölümdür. Bu bölüm aynı zamanda yerleşmenin dış sınırını oluşturmaktadır (Şekil 12).

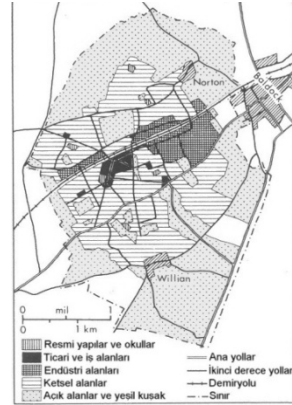
Yerleşme içi dolaşım bireysel otomobil henüz gündemde olmadığı için yaya dolaşımı dikkate alınarak düzenlenmesine rağmen farklı genişlikte boyutlandırılan yollar dikkat çekmektedir. Yolların genişliğindeki farklılık, farklı işlevdeki mekanlar ve yapılar arasında ayrıştırıcı bir rol oynamasından kaynaklanmaktadır. Yollar dairesel şemayı dolaşan ring yolları, bu yolları keserek merkezden dışarıya doğru açılan yollar ve ringleri birbirine bağlayan ara yollar olmak üzere üç kategoride gruplandırılmıştır. Bu yol grubu arasında en ayrıcalıklı olanı bulvarlardır. Bulvarlar merkezden en dışa kadar üç farklı işlevi birbirine bağlamakla birlikte, daireyi teğet geçen bir doğrultuda demiryolu hattı ve istasyonla bağlantı kurması açısından çok önemlidir çünkü bahçe-şehir kurgusunu

olanaklı kılan en önemli konu kente ulaşımı sağlayan 'demiryolu' hattının üzerinde bulunmasıdır.

Bahçe-şehir kent dışında, kentin tüm olumsuzluklarından uzakta, ancak endüstrileşme çağının yeni ürünü olan 'demiryolu' sayesinde kentin nimetlerine de bir o kadar yakın bir yerleşme kurgusudur. Doğanın kucağında, sağlıklı koşullarda inşa edilecek bu yerleşmelerde yaşam kalitesinin artması, bunun yanı sıra sosyal tesislerin de kurulmasıyla kentte yer alan kültürel eylemlerin kırsal alana taşınması, konut alanlarından farklı bir bölümde atölyelerin kurulmasıyla da iş olanaklarının sağlanması öngörülmüştür (Çizmeci, 2003: 1).



Şekil 13. Howard'ın kent merkezine demiryolu ile bağlanan altkentler oluşturma önerisi (Bollerey, Fehl, Hartman, 1990)



Şekil 14. Letchworth Bahçe-şehri (Hall, 2002: 35)

Howard kentlerdeki yoğunluğun denetim altına alınması için demiryolu ulaşımı esaslı başka bir şema daha önermiştir. Bu şemaya göre 58 bin nüfuslu kent merkezinin çevresinde birbirlerine ve kent merkezine hızlı trenlerle bağlanan 32 bin nüfuslu altı bahçe-şehir yer almıştır (Şekil 13). Endüstri tesisleri bahçe-şehirlerin dışında konumlandırılmıştır. Her bahçe-şehir 400 hektarlık bir arazi üzerine kurulmaktadır ve çevresinde 2000 hektarlık tarım arazisi bulunmaktadır. Howard tüm kent arazisinin toplumun ortak malı olmasını öngörmüştür.

'Unwin'e göre kentler farklı bölümlere ayrılmalı, her bölümün düzenli gruplaşması sağlanmalıdır, aksi halde kentlerdeki yaşam organize olmadığı, bir karmaşa hakim olduğu müddetçe kentler merkezden dışarı doğru karmaşık bir biçimde büyümeye devam edecektir. Bu nedenle kentlerin organize olmuş bir topluluk olması gerektiği ve amacına uygun bir şekilde büyümesi gerektiği göz önünde bulundurulmak zorundadır (Unwin, 1930). İmalat alanları Howard'ın yerleşme modelinde kentin çevresini saran bir kuşakken 1903'de Unwin ve Parker tarafından tasarlanan ve uygulanan ilk bahçe-şehir olan 'Letchworth' yerleşmesinde (Şekil 14) demiryolu çevresinde gruplandırılmış, böylece konut alanlarından da ayrılmıştır (Hall, 2002: 35).

1920'lerde mimar 'Louis De Soissons' tarafından ikinci bahçe-şehir 'Welwyn' projelendirilmiştir. Arazinin tam ortasında kentin kalbini oluşturacak bir konumda tren istasyonu bulunmaktadır. Welwyn'de Howard'ın önermesinden farklı olarak kent merkezi demiryolu hattı boyunca düz bir cadde olarak planlanmıştır.

1907'de Unwin ve Parker tarafından tasarlanan 'Hampstead', Letchworth bahçe-şehir yaklaşımından farklı özellikler taşımaktadır. Yerleşme bir meydana uzanan yollarla şekillenmiştir. Ana meydanın dışında farklı kombinasyonlarda daha küçük meydanlar mekansal olarak farklılaşarak çeşitlilik yaratmıştır.



Fotoğraf 1. Radburn hava fotoğrafı (www.radburn.org/geninfo/radburn-intro.html)



Şekil 15. Radburn Bahçe-şehri, (Hall, 2002: 35)

Kuzey New Jersey’de 1933’de Perry – Clarence Stain tarafından kurulan ‘Radburn’ (Şekil 15) bahçe-şehir yaklaşımından yola çıkan bir motor çağı yerleşmesidir. Radburn’de araç yolu ile yaya yolu ayrımı ilkesi gözetilmiştir. Radburn tek ailelik konut gruplarının (komşuluk grubunun) oluşturduğu çıkmaz sokaklardan meydana gelmektedir (Eisner, Gallion ve Eisner, 1993: 167).

Bahçe-şehir modelinin ilk örnekleri demiryolu ağırlıklıdır. Ancak İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra yeni imar planlarının çıkış noktası lastik tekerlekli kent trafiğinin organizasyonu olmuştur, çünkü 50’li yılları simgeleyen bir ürün olan otomobil hızla toplumun tüm kesimlerinin satın alabileceği bir tüketim malına dönüşmüştür. Otomobillerin yaygınlaşması, ona bağlı endüstriler, yol sistemleri ve tepeden tırnağa değişmiş kentler yaratarak yaşamın bütün ekolojisini hızla dönüştürürken, bireysel düzeyde bütün zaman ve mekan duygusunu değiştirerek, özel yaşam ve mesleki yaşamdaki hareketliliği hızlandırmıştır (Çizmecci, 2003: 29).

Kent planlama açısından bakıldığında, önermenin tek amacı bir bahçe-şehir yerleşmesi kurgulamak değildir, önerme aynı zamanda belli bir düzen içerisinde nüfus yoğunluğunun denetim altına alınabileceği, kentten ve birbirlerinden yeşil alanlarla ayrılan, ancak kente ve birbirlerine demiryolları ile bağlanan bahçe-şehir yerleşmelerinden oluşan altkentler oluşturma idealini taşımaktadır. Böylelikle kent merkezlerindeki yoğunlaşma kontrol altına alınacak, nüfus daha planlı bir şekilde dağıtılabilecek, plansız büyümeden kaynaklanan ve kentlerin çöküşüne yol açan olumsuz koşullar bertaraf edilebilecektir (Çizmecci, 2003: 47).

Howard bozulmamış kırsal alanın ortasında, bir bütün olarak topluluğun iyeliğinde kalacak toprak üzerinde bütünüyle yeni kentler yapmak istemiştir. Büyüklüğü 30.000 yerleşimciyle sınırlanıp aralıksız bir ‘yeşil kuşak’la çevrilecek bahçe-şehir, sağlam, etkili, sağlıklı ve güzel olacaktı. Projesi ile varsılığın ve erkin tehlikeli bir biçimde yoğunlaştığı Londra gibi şişirilmiş kentlerden insanları çekecek, aynı zamanda, küçük ölçekli işbirliğinin ve doğrudan demokrasinin filizlenebileceği yüzlerce yeni topluluk kırsal alana serpiştirilecektir (Fishman, 2002: 113).

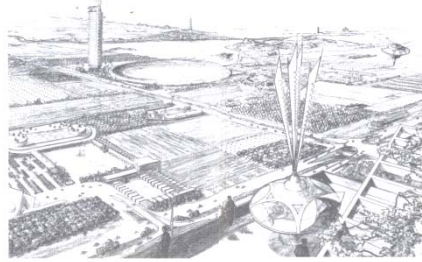
Türkiye’de Bahçe-şehir uygulamaları ilk örneklerini 1950’li yıllarda vermiştir. Bunların arasında Levent Mahallesi (1958), Koşuyolu yerleşmesi sayılabilir. Bu uygulamalarda ulaşım sadece otobüs ile sağlanıyordu. Ancak toplu ulaşım sistemleri yaygınlaştırılmadığından içi boşluklu kent dokusu arayışları gündeme gelememiştir. Uygulanan birkaç örnek yerleşme de (Levent gibi) yağ lekesi gibi büyüyerek kent merkezi ile birleşmiş ve Howard’ın bahçe-şehir yaklaşımından uzaklaşmıştır.

1917 yılında Fransız mimarı ‘Tony Garnier’ tarafından önerilen ‘Endüstri Kenti’ şeması doğrusal bir biçimdedir. Garnier, endüstrileşmeye aday olan bir kenti, yağ lekesi gibi büyütmeden, mevcut şekliyle olduğu gibi bırakmayı, yeni kenti ise mevcut kent ile bağlantılı bir aks üzerinde doğrusal olarak geliştirmeyi önermiştir. Endüstri bölgesini bir yerde yoğunlaştıran, sadece bazı özel endüstri tesislerini doğrusal biçime uygun bir şekilde ayıran Garnier ‘Lineer Endüstri Kenti’ fikrine bir geçiş oluşturmuştur (Özdeş, 1985: 133).

‘Garnier’ endüstri kentini yatayda tasarlarlarken, ‘Le Corbusier’ doğaya karşı zorlamayı savunarak düşeyde yükselmeyi önermiştir. Le Corbusier’e göre insan doğayı kontrol ederek varlığını kabul ettirecektir. 1922 yılında, Le Corbusier 20. yüzyılın kentini kuramsal olarak ortaya koyarken, ‘çağdaş kent’te, yeşili yok ederek toprağa yayılan çok sayıda bina yerine, içinde çok sayıda insanın yaşadığı, zeminden yükseltilmiş yüksek binaların yer almasını önermiştir. Bu planlama anlayışı ile doğanın korunmasını sağlamayı ve insanların yeşilden daha çok yararlanmasını hedeflemiştir. İki milyon kişi için tasarlanan çağdaş kent, dikdörtgen bir plan şemasına sahiptir ve kentin beyni olan iş merkezi, bu planın ortasında yer almaktadır. İş merkezinde, birbirinin aynı olan 220 metre yüksekliğinde, büro binaları bulunmaktadır (Kortan, 1990: 83). Le Corbusier’in 1925 yılında, tarihi Paris’in merkezinde önemli bir bölümünün ortadan kaldırılmasını öngördüğü ‘Plan Voisin’ aynı kavramsal çerçevede doğrultusunda tasarlanmıştır (Özer, 1987: 27-53).



Şekil 16. Le Corbusier, Çağdaş Kent, (www.quangtruong.net/?tag=le-corbusier)



Şekil 17. Broadacre Kenti, Frank Lloyd Wright, 1930. (Hall, 2002: 46, 47)

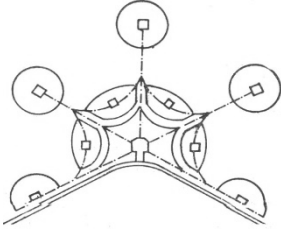
'Wright,' özeksizleştirmenin en önemli gördüğü toplumsal değer olan bireyciliği koruyacağını umut etmiştir. Le Corbusier ise modern toplum için çok farklı bir yazgı öngörmüştür. Le Corbusier için endüstrileşme, büyük bürokrasilerin üretimi eşgüdümleyebileceği büyük kentler anlamına gelmektedir. Wright var olan kentlerin en az yüz kat fazla yoğun olduğunu düşünürken Le Corbusier onların yeterince yoğun olmadığını düşünmektedir. Eski yapıların yerine, parkların, bahçelerin ve anayolların üzerinden cam ve çelikten yapılmış gökdelenler geometrik olarak yükselecektir. Bu kuleler kendi bölgeleri için yönetim noktaları olacaktır. Bu yapılar, bütün topluma gönenç ve güzellik getirecek olan planlılar, mühendisler ile entelektüellerden oluşan teknokrat seçkinleri barındıracaktır. İdeal kentinin ilk biçiminde, Le Corbusier, bu seçkinleri özeğe yakın çok katlı lüks bloklara yerleştirmiş, bunların astları için çevredeki uydukentleri önermiştir; daha sonraki bir tasarımda herkesin çok katlı yapılarda yaşaması öngörülmüştür. Le Corbusier, planını, 'İşinsal Kent' (çağdaş kent, contemporary city) olarak adlandırmıştır (Fishman, 2002: 115).

'Wright' Birleşik Devletler'in bireylerden oluşacak bir ulus durumuna gelmesini istiyordu. 'Broad-acre' olarak adlandırdığı planlı kentlikle, özeksizleştirmeyi, Howard'ın ideali olan küçük topluluğun ötesinde, tekil aileye taşımıştır. Hepsi il özeğinden daha büyük olan kentler geniş toprakların içinde kaybolmaktaydı. Toplumun özeği, kırsal alanı kaplayan

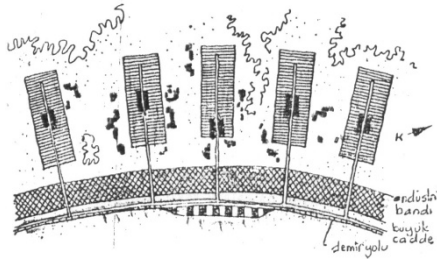
binlerce çiftliğe kaymıştır. Herkesin, kişi başına en az bir dönüm olmak üzere, kullanabileceği kadar toprak edinmeye hakkı vardır. İnsanların çoğunluğu zamanlarının bir bölümünde tarlalarında, bir bölümünde de tarlalarının arasına serpiştirilmiş olan küçük fabrikalarda, ofislerde ve dükkanlarda çalışmaktadırlar. Büyük bir anayol ağı toplumun dağılmış unsurlarını birleştirmektedir. Özeksizleştirim herkesin kendi toprağı üzerinde kendi seçimi olan yaşam biçimini olanaklı kılmaktadır (Fishman, 2002: 114).

Howard, Wright ve Le Corbusier düşüncelerini, dönemlerine esin veren teknolojik yenilikler -ekspres tren, otomobil, telefon, radyo ve çok katlı çelik ve betonarme yapılar- üzerinde temellendirmişlerdir. Howard büyük kentlerin daha da büyümesine katkıda bulunan demiryolu ağının, toplumun planlı özeksizleştirimine de hizmet edebileceğini ayırdetmiştir. Wright, özel otomobilin ve özenle hazırlanmış bir yol ağının, daha köktenci bir özeksizleştirimi sağlayabileceğini öngörmüştür. Le Corbusier teknolojiyi karşıt bir eğilimi destekleyecek yönde algılamış, gökdeleni bir tür dikey cadde, 'havada bir cadde' olarak kullanmıştır. Bu yaklaşım eski kentin 'ruhsuz caddeler'ini ortadan kaldırarak kentsel yoğunluklara olanak sağlamıştır (Fishman, 2002: 119).

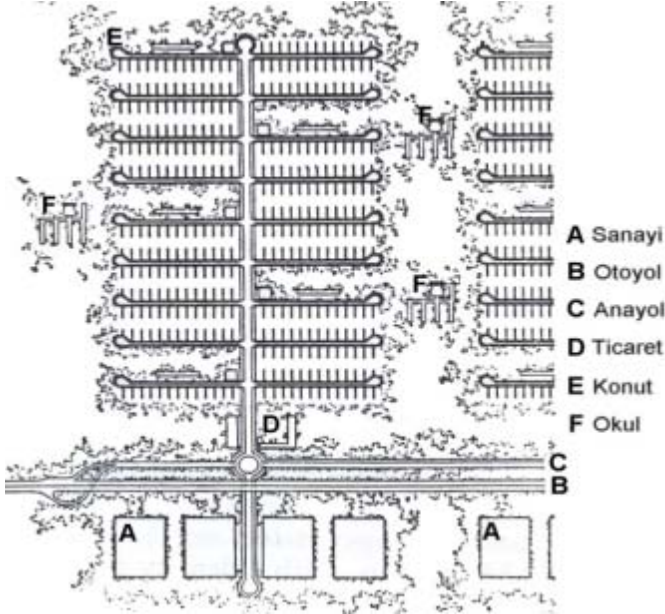
Doğrusal kent biçiminin endüstri kenti için uygunluğunu savunan 'Le Corbusier'in 'Lineer Endüstri Kenti' önerisi oldukça akılcı bir adım olmuştur. İlk defa 'Lineer Endüstri Kenti' deyimini kullanan ve konut alanları ile endüstri alanlarının karşılıklı olarak ve doğrusal bir düzen içinde sıralanmasını öneren Le Corbusier bunu yıllarca savunduktan sonra 1945 yılında ASCORAL grubu ile tarım, endüstri ve hizmet fonksiyonlarının egemen olduğu kentler için farklı planlama ilkeleri ortaya koymuştur. Le Corbusier'in doğrusal endüstri kenti önerisi ile işyeri-konut arasındaki gidiş gelişlerin kolaylaşması amaçlanmıştır (Özdeş, 1985: 134).



Şekil 18. Raymond Unwin'in "Satelit Kent" Şeması (Gallion, 1963: 359)



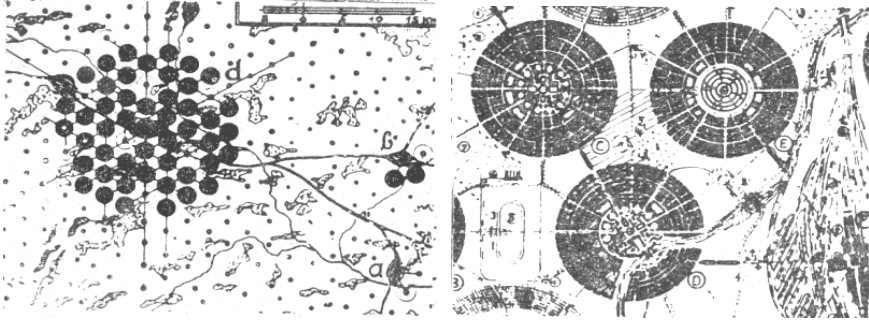
Şekil 19. Tarak Şehir (Bayhan, 1969: 90)



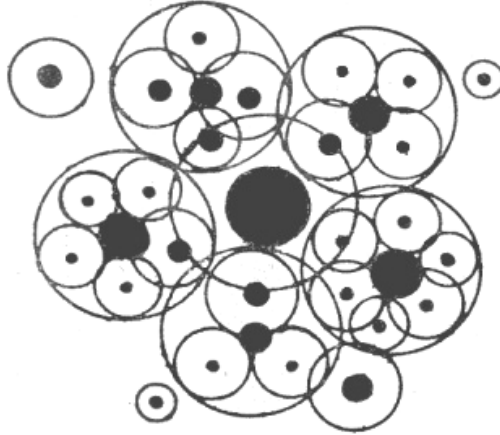
Şekil 20. Tarak Şehir (Eisner, 1992: 123)

1922 yılında İngiliz şehirci Raymond Unwin, bahçe-şehir fikrinden esinlenerek, mevcut herhangi bir kentin gelişmesinde, Şekil 18’de şeması görülen ‘Satelit Kentler’ ilkesinin uygulanmasını önermiştir.

Abercrombie (1920) ve Hilberseimer (1935) tarafından önerilen 'tarak şehir' modeli ana cadde, demiryolu ve bunlara paralel endüstri yüzeyi ile ana caddeden beslenen 60.000 nüfuslu ünitelerden oluşmaktadır (Şekil 19-20).



Şekil 21. Erich Gloeden'in "Molekül Kent" Önerisi (Egli, 1957: 238)



Şekil 22. Gaston Bardet'in "Salkım Kent" Şeması (Bardet, 1948: 233)

Alman şehircisi Erich Gloeden 1932 yılında yazdığı "Büyük Kentlerin Enflasyonu" adlı kitabında her biri 100.000 nüfuslu ünitelerden oluşan 'Molekül Kent' (Şekil 21) önerisinde bulunmuştur. Sürat yolları ile birbirine bağlı olan moleküllerin (altbölgelerin) mutlaka yeşil alanlarla ayrıl-

masını öngören Gloeden endüstri tesislerinin yeşil alanlar içinde yerleşmesini savunmuştur. Howard'ın 'Bahçe-şehir' fikrinden esinlenmiş olmakla beraber, hem aradaki yeşil alanları az tutması hem de ünitelerin birleşmeleri ile metropoliten kentler için de çözüm getirmesi açısından ondan ayrılmaktadır. Eleştirilen yönü, tüm kent için büyük bir merkez kabul etmeyip, buradaki fonksiyonları ünite merkezlerine dağıtmayı önermesidir.

'Pierre Sur Pierre' adlı kitabında Fransız şehirci Gaston Bardet coğrafi, topografik özelliklere çok uyan, yoğunluk farklılıklarını da belirten, organik ve daha gerçekçi olan 'Salkım Kent' (Şekil 22) anlayışını getirmiştir. Mevcut bir yerleşmeyi orta çekirdek alan ve çeşitli büyüklük ve özellikteki ünitelerle organik bir yerleşme önerisi sunan bu çözüm, nüfusu belirli bir sınırdan duracağı kabul edilen kentler için hala geçerli bir ilkedir.

Ütopik Kent Modelleri

Kent biçiminin gelişimi ulaşım bağlamında irdelenirken, ütopyaların etkisi gözardı edilemez. 'Ütopya' aşağıda da açıklandığı üzere, istenilen ancak hiçbir zaman varolmayan bir yeri tanımlamaktadır ancak bu yer için öngörülen özellikleri ile kentlerimizdeki birçok soruna çözüm arayışındır. Bu çözüm arayışları gelecekte kentlerin alacağı biçimleri tartışırken önemli noktalara işaret etmektedir.

'Ütopya' Yunanca'da 'yer' anlamına gelen 'topos' kelimesinden türemiştir. Ütopya kelimesine önekler, 'eu' 'iyi' ve 'ou' 'olmayan, yok' anlamlarını katarak çift anlam vermiştir. İyi, ideal yer 'eutopia' ve olmayan yer 'outopia' anlamına gelmektedir. İdeali arama yaklaşımı Platon'un Devlet adlı eserine kadar uzanır. Thomas More'un 'Utopia' (1516)*,

* More kitabında, 'Utopia' devletini betimlemektedir. Bu devlette, hepsinin aynı plana sahip olduğu, hepsinde bölge özelliklerine göre biçimlenen aynı devlet yapılarının yer aldığı ve hepsinde aynı dilin konuşulduğu 54 büyük kent vardır. Kentlerin sokakları ve meydanları hem ulaşımı kolaylaştıracak hem de rüzgardan koruyacak biçimde düzenlenmiştir. Evler sokak boyunca yanyana ve karşılıklı olarak dizilmiştir. Her evin bahçesi

Tomasso Campanella'nın 'Civitas Solis' (Güneş Ülkesi-1602)** veya Francis Bacon'un 'Nova Atlantis' eseri ideal kent düzeni ile ilgili ütopyalardır. Aslında bu kentler varolmamıştır.

Ütopya aracılığıyla varolmayan ama varolması arzulan 'yer'ler tasarlanmıştır. Rönesans döneminde Alberti, Filarete, Leonardo da Vinci ve daha başka tasarımcılar, saf geometrik biçimlerde, simetrik düzenlenmiş kent planları yaparak, ideal kent düzenlemelerinin ilk örneklerini ortaya koymuşlardır. Ütopistler, insanın çevresiyle biçimleneceğine inandıklarından, tasarladıkları 'ideal toplum'a önce bir 'ideal kent' kurmakla işe başlamışlardır (Bumin, 1990: 63).

Ütopya ile geleceğin, özgür hayallerinin tercihlerine göre yapılaşacağı varsayılır. Gelecek ile ilgili doğruluğun ya da mutlak doğru çözümlerin ne olacağını bilemeyeceğinin farkında olması tasarımcıyı 'ütopya'ya götürür. Ancak ütopyaların geleceğe ilişkin alternatiflerin üretilmesinde yararlı olduğu unutulmamalıdır.

18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, özellikle kuzeybatı Avrupa ülkeleri ve ABD endüstrileşme süreci ile değişimlere sahne olmuştur. Değişime neden olan endüstrinin cinsi ve kent içindeki konumu kentlerin biçimini belirlemiştir. Tekstil ve ağır sanayi sektörleri değişimi yaratan ve yönlendiren iki ana sanayi dalıdır. Ağır sanayinin hammadde kaynağına bağımlı oluşu, demir-çelik madeninin işlendiği kaynaklara yakın olan merkezlerin büyümesine ve yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Tekstil sektörü ise işgücüne bağımlı üretim süreci, pazar sorunu ve kentin içine yerleşen yapısı ile kentsel nüfusu yoğunlaştırmıştır. Endüstriyel üretim, kent içindeki atölyelerin fabrikaya dönüşmesi, 19. yüzyılın ilk

bulunmaktadır ve bir kapısı sokağa, bir kapısı da bahçeye açılır. Utopialılar birbirinin aynı kentlerde yaşayan, birbirinin aynı evlerde oturan ve birbirinin aynı olan insanlardır. Buna özgürlüğün eksik olduğu monoton bir sistem denebilir (Gürer, 1996: 5).

** 'Güneş Ülkesi', bir ovanın ortasındaki tepenin üzerinde kurulmuştur. Kent toplam yedi halka şeklinde yayılmakta ve herbiri diğerine dört yolla bağlanmaktadır. Çemberi belirleyen duvarlar, merkeze doğru giderek yükselmektedir. Tepenin doruğunda ise büyük bir tapınak vardır. Campanella, 'Güneş Ülkesinde' tasarladığı kent kurgusuyla, sanayi kentine alternatif olarak üretilen, dairesel banliyö planlarının erken habercisi olmuştur (Gürer, 1996: 6).

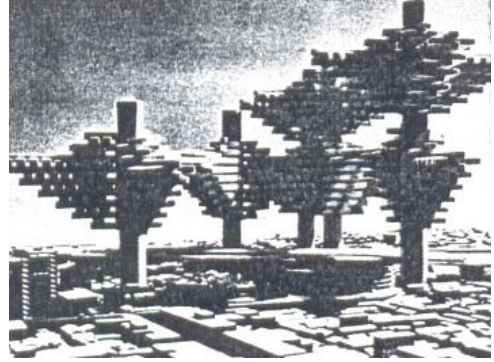
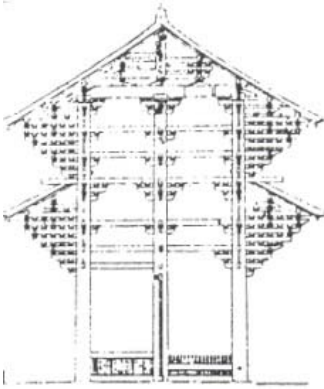
yarısından başlayarak, kent nüfusunu artırmıştır. Bu dönemde henüz toplu ulaşım gelişmemiştir (Gürer, 1996: 8).

Kentlerdeki nüfus artışı, tasarımcıları, yerleşim alanı olarak karadan başka yerlerde, örneğin suda, uzayda yerleşme olanaklarını aramaya yöneltmiştir. Tasarımcılar bu doğrultuda çözümler sunmuşlardır. Modern toplum insanının yaşam biçimine uygun, devingen, esnek, değişebilen kentler, mekanlar, mega strüktürler, mega mekanlar tasarlanmıştır. Kent nüfusunun artması ile kent toprağının değer kazanması ve yeryüzüne yaygın olarak yerleşmek yerine düşeyde yerleşerek, toprağı, karayı serbest bırakma ya da daha çok insanı kentte yaşatabilme gereksinimi insanoğlunun en yükseğe ulaşma istemini beslemiştir. Dolayısıyla, geçtiğimiz yüzyılda yüksek veya kuleli ütopik binalar ve kentler tasarlanmıştır (Süer, 1999: 24).

20. yüzyılın üçüncü çeyreğindeki kentsel ölçekli çalışmaların bazıları karada daha az yer kaplayan, düşeyde yerleşmeyi öneren projelerdir. Örneğin, Japonya'da 'metabolistler' adı verilen bir grup tasarımcı, bir organizmaya benzeterek, kentin gelişmesini, toplumun evrimini ve değişik ihtiyaçlarını gözönünde tutarak öneriler geliştirmişlerdir.

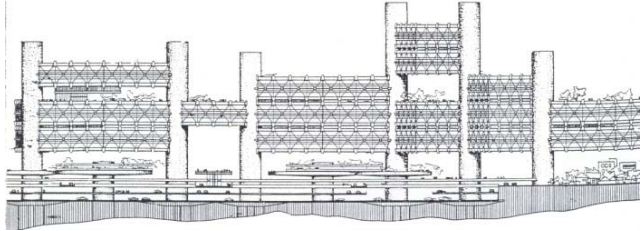
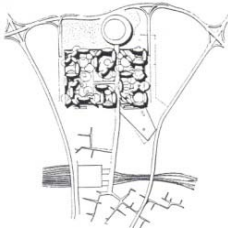
'Kiyonari Kikutake', 1959 yılında, tüm dünyadaki ve özellikle de Japonya'daki nüfus artışına cevap vermek için yüzer kentler yapmayı önermiştir. 'Marina City' projesinde, suyun içerisindeki beton silindirler tarafından taşınan, beton salların üzerinde silindir biçimli kule binalar yükselir (Süer, 1999: 26).

'Arata Isozaki' tarafından önerilen 'Cluster in the Air' (Şekil 23) mekansal strüktür projesinde (1960) mevcut yerleşmelerin üzerine, biçimleri Japon tapınaklarını / pagodalarını çağrıştıran, yüksek binalar yerleştirilmiştir. Merkezde yükü taşıyan bir kuleden çıkan konsollarda asılı duran konut birimlerinin oluşturduğu bu kule yapıların, gerek kendi iç çözümlerinin detaylandırmasına ilişkin gerekse mevcut kent dokusuna nasıl entegre olacağı konusunda çözüm getirilememiştir. Bu durum, projenin günümüze dek ulaşan ütopik tasarımlar arasında yer almasına neden olmuştur (Dahinden, 1972: 72).

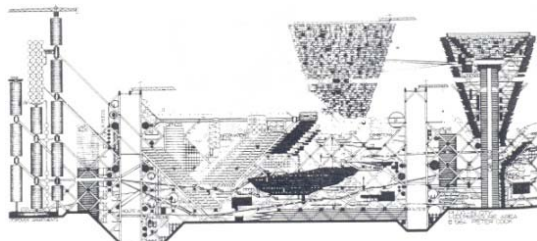
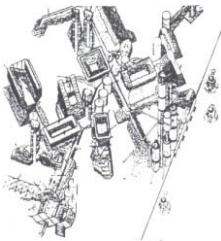


Şekil 23. Cluster in the Air (Dahinden, 1972: 72)

Isozaki'nin mekansal strüktür projesi (Şekil 24) bir kentsel aglomerasyon öngörmüştür. Burada yaklaşık olarak 12 m. çapında ve 80 m. yüksekliğinde düşey ulaşım bacaları bir modüler grid sistem üzerine oturmuştur. Çok katlı köprü konstrüksiyonları bu tesisat bacalarını birbirine bağlamıştır (Dahinden, 1972: 90).

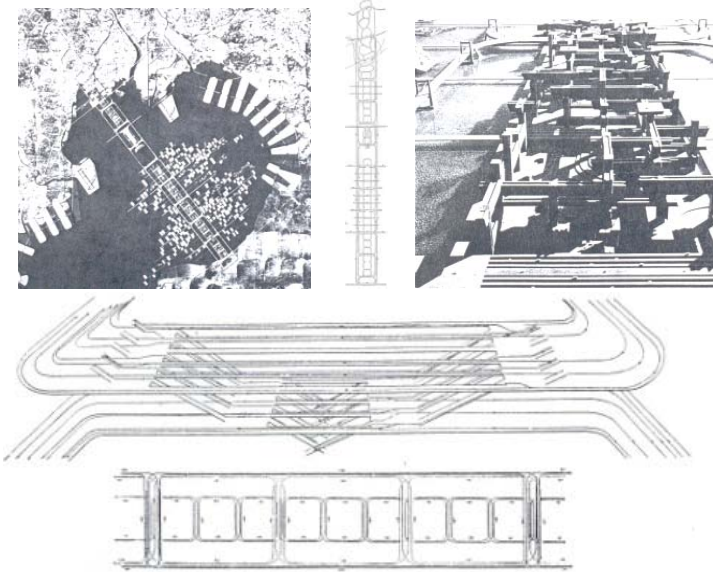


Şekil 24. Mekansal Strüktür, Isozaki (Dahinden, 1972: 90)

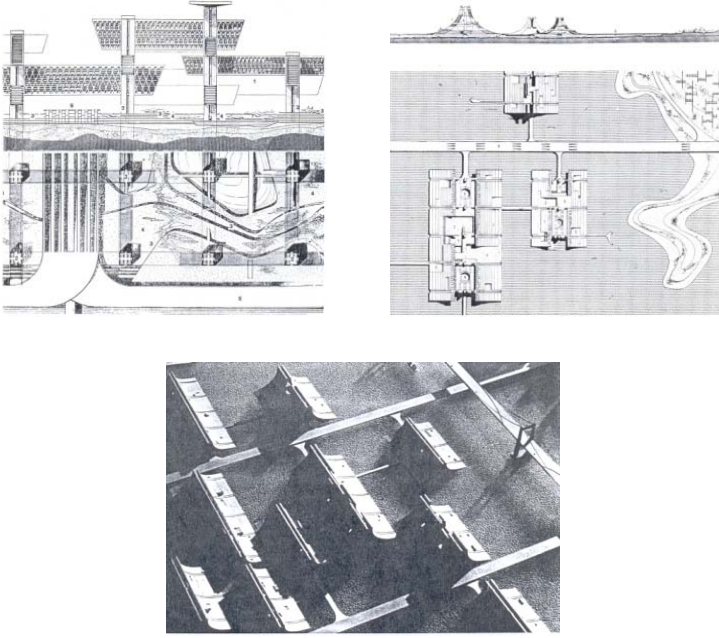


Şekil 25. Plug in City, Peter Cook, 1964 (Dahinden, 1972: 70-1)

1960'lı yıllarda İngiltere'de Peter Cook, Dennis Crampton, Michael Webb, David Greene, Warren Chalk ve Ron Herron'dan oluşan bir grup mimar tarafından 'Archigram Grubu' kurulmuştur. Grup, temel düşüncelerinin, uzay kapsülleri, hesap makinaları ve elektro atomik çağın aygıtları ile paralel bulunan yepyeni bir dili ve düşünceyi araştırmak olduğunu açıklamıştır. Ana temaları yüksek teknolojinin toplumun tüm sorunlarına cevap verebilecek düzeye getirilmesi, kent tasarımında ise 'insan yığılmaları', 'bireyler silosu' gibi kavramların kabul edilmesi olarak özetlenebilir. Archigram Grubu'nun ürettiği en etkileyici projelerden biri olan, 'Peter Cook'un 1964 yılında önerdiği 'Plug in City (tak-sök kent)' (Şekil 25) her tür arazi topoğrafyasına oturabilen dev boyutlu bir uzay strüktür şebekesidir. Projede yaşama mekanlarının kullanılıp eskidiğinde atılıp yenisinin alınacağı kapsüller, tesisat sistemini de içinde barındıran kulelere takılmaktadır (Süer, 1999: 27). Böylece kent strüktürü her yöne doğru gelişebilmektedir.



Şekil 26 Tokyo Körfezi, katlı yol şebekesi (Dahinden, 1972: 124-5)

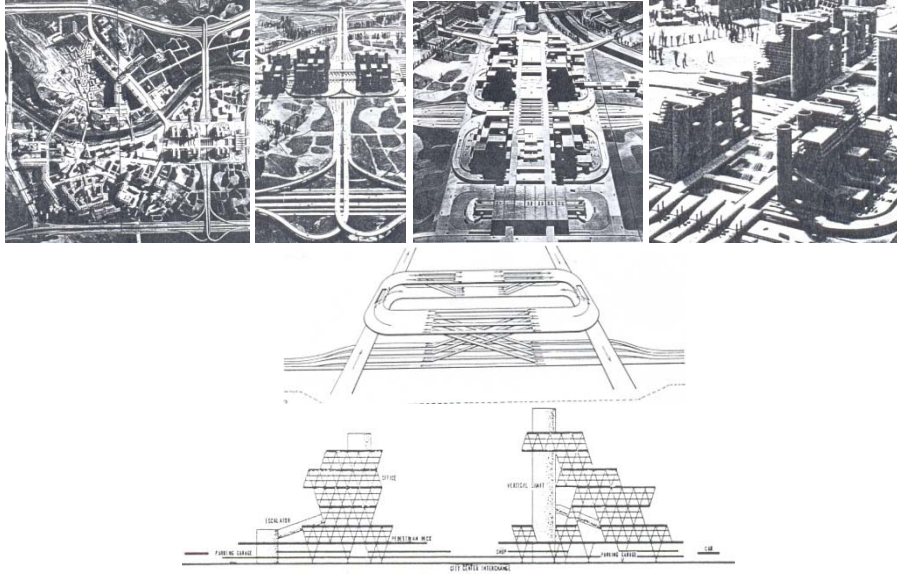


Şekil 27. Ofis binaları ve konut alanları (Dahinden, 1972: 126-7)

Japonya'nın başkenti Tokyo'nun çok hızlı büyümesini kontrol altında tutabilmek için yapılan sayısız araştırmalar arasında kamuoyunda en büyük etkiyi 'Kenzo Tange' ve grubunun projesi (1960) yapmıştır. Esas fikir, mevcut eş merkezli çemberlerden oluşan (concentric) kent biçimini doğrusal bir gelişme sürecine çevirmektir. Bu nedenle mevcut kent merkezinden körfeze doğru geniş bir kent aksı geliştirilmiştir. Aksın belkemiğini araç trafiği için çok seviyeli ve dönen bir akış sistemi oluşturmaktadır. Kent bandının ortasında yeni bir merkezi tren istasyonu düşünülmüş, su kenarında iki yapay ada üzerinde biri uluslararası, diğeri iç hatlar için olmak üzere iki havaalanı planlanmış ve bunlar istasyona su altından bağlanmıştır. Kent bandı üzerindeki köprü yapıları, Tange'nin açıklamasına göre, yol ve binalar konusunda yeni bir anlayış getirmiştir. Bütün zemin park alanı olarak hizmet etmekte, binalar havada yerleşmiş, içinde tesisat ve düşey bağlantıları olan ve birbirlerinden 200 m. ara ile yerleştirilen taşıyıcı ayaklar bir kare grid sistem oluşturmuştur. Bu kule-

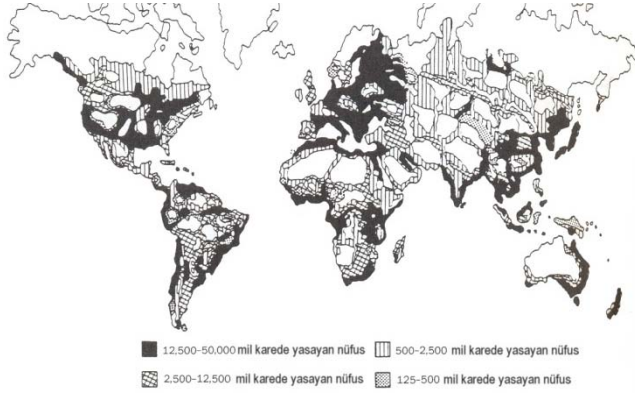
ler arasına çeşitli seviyelerde asılmış kat döşemelerini taşıyan kafes sistem yerleştirilmiştir (Özdeş, 1985: 61).

Kenzo Tange'nin 1965 yılında Üsküp Kent Merkezi için önerdiği planda, 'kent kapısı' ve 'kent duvarları'ndan oluşan iki eleman kent merkezinin ana şemasını oluşturmuştur. Kent kapısı bir otoyol ve deniz yolu kavşağı üzerindedir. Bu nokta dev bir aktarma yeridir. Burada hızlı ve yavaş ulaşım birbirine dik yönde ve üst üste yer almıştır. Akış yönünün her iki tarafında bu noktaya uygun ölçülerde merkez yer almıştır. Bu aksın iki yanında sıra halindeki büyük silindirler hem kent kapısının sembolü olarak hem de düşey bağlantıları oluşturan elemanlar olarak işlev görmek üzere tasarlanmıştır. Böylece aradaki megastrüktüre ulaşılmıştır. Buna paralel arka sıradaki daha alçak silindirler, otoparklardan gelen yayalara hizmet ederken, küçük ve büyük silindirler de birbirlerine yürüyen merdivenlerle bağlanmıştır. Silindirler aynı zamanda megastrüktürlerin taşıyıcı sistemini de oluşturmuştur (Özdeş, 1985: 63).



Şekil 28. Üsküp kent merkezi, kent girişi, ana aks, çok katlı kavşak ve konut blokları (Dahinden, 1972: 100-102)

Olası kent yaratıcıları arasında Constantin 'Doxiadis' ve 'Paolo Soleri' vardır. Her ikisi de mimar ve humanist filozof sayılmaktadır. Her ikisi de insan nüfusunun değişmez bir şekilde arttığını varsaymaktadır ve varsaydıkları gelecekler radikal bir şekilde farklı olacağını işaret etmektedir.



Şekil 29. Ecumenopolis, günümüzden 100-150 yıl sonra (Doxiadis, 1996: 464)

'Ekisticsçiler' dev kentten yanadırlar. Onlara göre geleceğin kenti (Ecumenopolis) geniş bir kentsel topluluklar demetidir. Doxiadis'in öngördüğü 'Ecumenopolis' ana ulaşım hatları boyunca büyüyen kentlerden oluşur. Ecumenopolis önce tek tek ülkelerde görülecek, daha sonra dünya ölçüsünde bir zincir kentler gelişimi ortaya çıkacaktır (Posokhin, 1974: 61-2).

Doxiadis 'ekistics' ile olası dünya çapındaki nüfus büyümesi eğilimine, kentsel dokuların gelişimini ve 'Ecumenopolis'in oluşacağına işaret eder. 20 milyar nüfusluk dünya çapında bir kenttir; her biri yaklaşık 40.000 nüfus (Ebenezer Howard'ın önerdiği Bahçe-şehrin nüfusundan biraz büyük) barındırması planlanan, yarı bağımsız halka ait 'hücreler' ana kıtaların sahilleri boyunca yayılmıştır.

'Paolo Soleri' mevcut kentleri çok yaygın bulmakta, araziye çok fazla kapladıklarına inanmaktadır. Bunun çözümü için tek yolun üçüncü boyut olduğunu düşünmektedir. Soleri, dünyada yaşamın sürdürülebilme-

sini doğanın mümkün olduğu kadar korunmasına bağlı görmektedir. Buna göre belirlediği ana temalardan bazıları aşağıda sıralanmıştır:

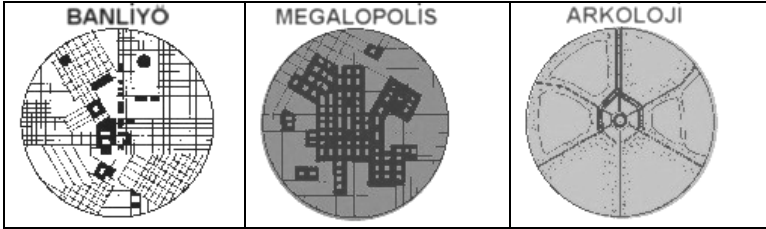
- 'Arkoloji' (mimarlık+ekoloji) insan hayalinde ve doğanın bütünlüğündeki kenttir,

- Kentin yayılması durdurulmalıdır,

- Tek katlı kent geçersizdir ve terkedilmelidir,

- Sayfiye ve çok büyük kentleşme hızını ancak ütopik bir yaklaşım önleyecektir (Özdeş, 121-122).

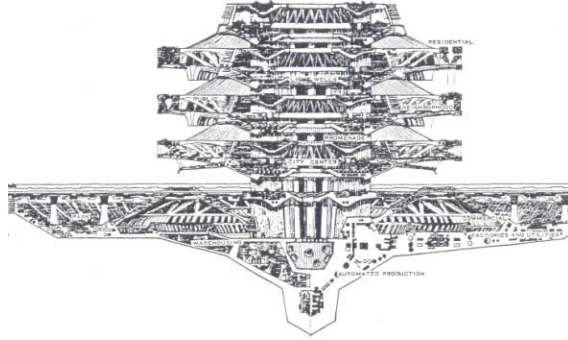
'Paolo Soleri' insanlığı radikal farklı bir yöne koyarak dev megastrüktürlerin inşasını önermiştir. Her birinin milyonlarüstü nüfusunun olacağını söyler ve gezegenin geri kalan kısmının da el değmemiş, vahşi doğa olarak kalmasını belirtmiştir. Soleri 'arkoloji (arcology)'nin (kompakt kentler) tarifini yaparken Empire State Building'in onun yanında küçük kaldığını söyleyerek planladığının ne denli büyük olduğunu verir. Soleri'nin görüşüne göre; doğa kendi dünyasında gelişebilir, doğa insan toplumu için yeni bir sahne düzenlerken, 'arkoloji'lerin içinde insan yapısı 'yeni-doğa' oluşturmak olasıdır.



Şekil 30. 20. yüzyıl banliyö ve megalopolisi ile 21. yüzyıl arkolojisi
www.arcosanti.org/theory/arcology/arcologies/hyperBuilding/concept.html

Endüstri devrimi ile teknoloji ve çevresel problemler artmıştır. Otomobile olan bağımlılık banliyöleşmeyi daha sonra da megalopolis denilen yatayda gelişen birleşik kentlerin oluşmasını hızlandırmıştır. Doğal kaynakların azalması, sosyal yalıtım, kentiçi çöküntü alanlarının ve gecekonduların oluşması, suç oranının artması gibi kentsel problemler 20. yüzyılda yoğun bir şekilde yaşanmıştır. Buna karşın 21. yüzyıl yapısı olan arkoloji ile öngörülen; bilgi teknolojisi ile birlikte sağlıklı, düşünen

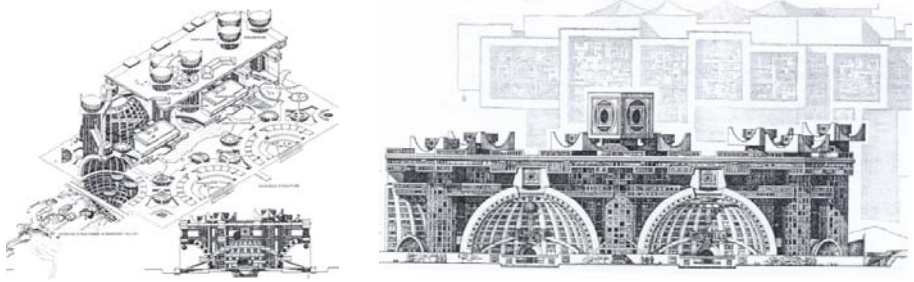
ve yürüyen (ulaşım sistemi açısından) bir toplum oluşturmak, uygun teknoloji ile kaynakların etkin kullanımını sağlamak, karma kullanım ağırlıklı, interaktif ve sosyal açıdan zengin kültürel yaşam sunan ve uzun ömürlü strükture sahip bir kent bütünü yaratmaktır. Arkolojinin kompakt yapısı ile günümüzdekinden % 90 daha fazla alan tarım yapmak için ayrılacaktır. Böyle bir sistemde otomobilin yeri yoktur. Herşey yapı içinde yaya yürüme mesafeleriyle ölçülmüştür (www.arcosanti.org/arcology/hb/concept.html).



Şekil 31. Babil II B, Paolo Soleri, arkoloji, biostrüktür, yoğunluk hektara 8200 kişi olarak düşünülmüştür (Dahinden, 1972: 39)

Babil II (1968), Soleri'nin ütopyik kent-bina tasarımlarına bir örnektir (Şekil 31). Bu ağaçsı kent, toplumsal mekânlar ve dahili park içeren bir orta çekirdek etrafında asılı dört yerleşme düzeyinden oluşmaktadır. Işık ve hava, merkeze, klimatik kontrolle ve binanın asma bahçeleri üzerinden nüfuz etmektedir.

Soleri, 'arcosanti' (Şekil 32) ile fikirlerini plan ve maketten gerçeğe dönüştürmüştür. Arkoloji konseptine bir örnek olan 'arkosanti' Arizona çölünde Phoenix'in 70 mil kuzeyinde bir tepede inşa edilmektedir. Bu deneysel kent tamamlandığında 5000 yaşayana olacaktır. Burada birçok sistem bir arada çalışmaktadır. İnsanlar, kaynaklar ve çok-amaçlı binalar arasındaki sirkülasyon ile ışıklandırma, ısınma ve soğutma için güneş enerjisine yönelme bu birlikteliğin ana temasını oluşturmaktadır.



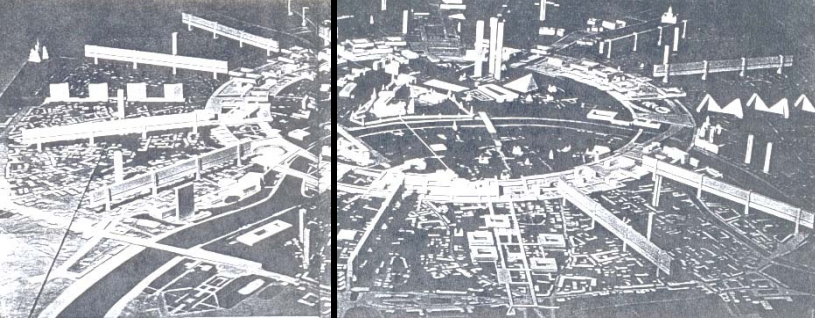
Şekil 32. Arcosanti, Paolo Soleri (Dahinden, 1972: 183)

Novanoah I ve II Soleri'nin açık deniz için tasarladığı prototiplerden-
dir. Deniz enerji ve gıda sağlama ortamı, aynı zamanda da ulaşım aracı-
dır.

Motorlu ütopya anlamına gelen 'motopia'daki (Jellicoe, 1961) sosyal
düşünceye göre mekanik insanla biyolojik insan ayrılmaktadır. Uçak
Londra Havaalanına indikten sonra araca binilip çatı yolu ile bireyler
dairelerine ulaşacak, dairesel kavşaktan bir kat inip, servis yoluna geli-
necek, hizasında park edilip eve girilecektir. Kent, 30.000 kişi için plan-
lanmıştır. Gerekli okullar, dini yapılar ve sosyal tesisler açık alanlarda
düşünülmüştür (Özdeş, 1985: 74).

Moskova'da kentsel ulaşım ile ilgili yaşanan problemin çözümü için
Kalinine (1966) bir öneride bulunmuştur. 'Moskova'da üçüncü sektör
işyerleri hep merkezdedir ve burada çalışmak üzere gelen halkın büyük
bir kısmı çevre yerleşmelerde oturmaktadır. Moskova için de tecrübeler
göstermiştir ki merkezin dışında yapılan yeni mahallelerde oturanların
gel-git hareketleri çok yoğunlaşmakta ve ulaşım şebekesini gayrı-
ekonomik biçimde yüklemektedir. Bu nedenle 'Kalinine yaşama ve ça-
lışma alanlarının birbirine tekrar sıkı bir şekilde bağlanması için çözüm
bulmak üzere yeni bir biçim aramıştır. Kremlin'i içeren kent merkezi üç
çevreyolu ile beslenecek, dördüncü ve beşinci ringler de zamanla inşa
edilecektir. A ringi merkezde çekirdeği oluşturan alanın çevresinde ve
üst seviyede iki katlı inşa edilecek ve hizmet alanlarını içerecektir. Zemin
kat ulaşımına ayrılmıştır. Bu ringden ışınsal dev köprü strüktürler çıkmak-
tadır. Merkeze gelen halkın ulaşımı köprülerin alt yüzündeki monoray

ile karşılanmaktadır. Bu kompozisyon fazla katı bir kent biçimini ege-
men kılmaktadır. (Özdeş, 1985: 80)



Şekil 33. Moskova Merkezi için yeni strüktür, 1966 (Dahinden, 1972: 82-83)

Yukarıda anlatılan dönemde üretilmiş ütopyik tasarımlar toplumsal yaşamda köklü değişimleri öngörür ve kentlerin fiziksel oluşumlarında, o güne dek olanın dışında, köklü bir değişimi ortaya koyarlar. 20. yüzyılın son dönemlerinde 1985 yılında 'Norman Foster'ın, Tokyo için öngördüğü 'Millenium Tower' 840 metre yüksekliğindeki boyutu ile radikal yaklaşımlardan biridir. Manhattan'daki gökdelenlerden dört kez, Sears Tower'dan iki kez daha yüksek olan, 50.000 kişilik kullanıcı kapasiteli, 170 katlı bu kule kent Tokyo'nun yayvan yerleşim planına alternatif olarak üretilmiştir ve bir uydu kent olma özelliği taşımaktadır (www.fosterandpartners.com/projects/0504.html).

Ortaya konulduğu dönemlerde, gerçekleşmesi olanaksız gibi görünen, ütopyik düşünceler, özellikle teknolojinin ve bilimsel çalışmaların gelişmesi ile, zaman içinde gerçekleştirilebilir, dolayısıyla ütopya olmaktan çıkabilirler. Gerçekleşme yolundaki ilk adım düşlerimizde başlar. Düşlerimizdeki düşüncelerimiz yani ütopyalarımız ile en yüksek binaları, kentleri kurabiliriz. Bugünün ütopyik kuleleri, kentleri yarının olası kuleleri, kentleri olabilirler (Süer, 1999: 28).

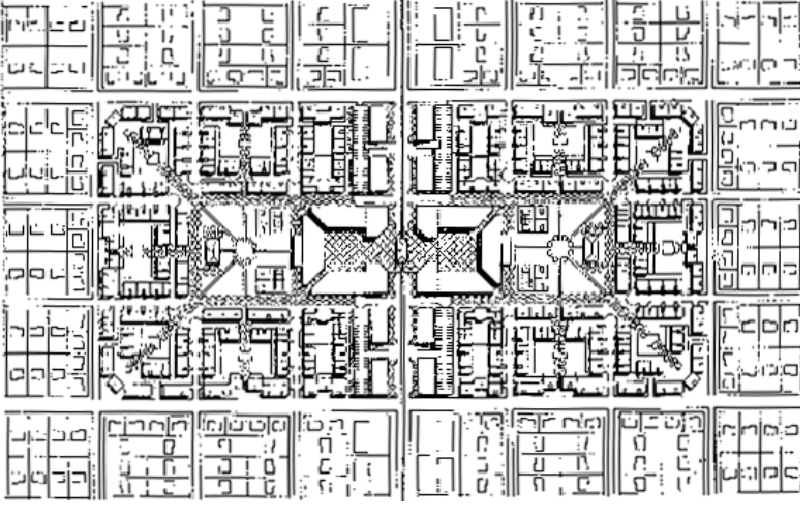
Gelecek kentlere bugünün eğilimi ile bakılacak olursa,

- Endüstri sonrası, enformasyon tabanlı ekonomiye sahip kentler,
- 'Edge-City' (Kenar-Kent),

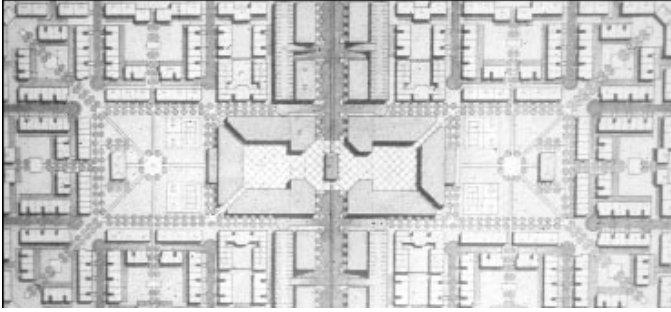
olmak üzere iki grupta toplanabilir. Bu iki kentsel gelişim 21. yüzyılın başında gelişmiştir ve dünya çapındaki ekonomiye bağlıdır.

19. yüzyılda orta sınıf banliyöleri ana kent merkezlerinin dışında gelişmiştir, işçiler raylı sistem hattı üzerinde yer alan mekanlarda yaşamıştır. Ancak kentler 20. yüzyılda, otomobilin etkisiyle küçük ölçekli sonsuz genişliğe dönüşmüştür. Tanımlanan 'Edge City' banliyö ringleri, önceki banliyö gelişmelerinden farklı ve komplekstir. 'Edge city' en yeni konut yapılarının, en yeni fonksiyonların ve en yeni kültürel merkezlerin yer aldığı bir yerdir. Mevcut konut işyeri ilişkisi böylece banliyöden merkeze yani kente değil de, banliyöden banliyöye seyahate dönüşmektedir. 'Robert Fishman', 'Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburban (1987)'da, yeni Edge City'ler (mevcut banliyöden farklı) -yeni bir çeşit desantralize olmuş kent parçası gibi 'tekno-burbs'lar- oluşacaktır, demektedir (Le Gates, Staut, 1996: 450).

Kentsel büyüme otomobilin gelişiminden beri tıkanıklık, grid kilitlenme (grid locked), sosyal olarak yıkıcı topluluklar yaratmıştır. Tarihi kentlerde yerleşmelerin kent merkezi yani sosyal toplanma alanının etrafında kurulduğu dikkat çekicidir. Bu düşünceden yola çıkarak sosyal olarak desteklenmiş yerleşmeler yani yaya öncelikli kent tekrar gündemdedir. Otomobilden önce, ulaşım biçimi yürüme veya atarabasından oluşmaktaydı. Otomobilin kente girmesi ve gelişmesi ile birden (yüksek hız) trafik toplumu (otomobil için düzenlenmiş cadde düzeni ile) oluşmuştur. Günümüzde plancılar önemle yaşanabilir ve yürünebilir kent tasarlamak için çabalamaktadırlar. 'Yayalar için güvenli caddelerin yaratılması ve düğüm noktalarının karma kullanım ağırlıklı olması, insanlara sosyal olarak birbirinden etkilendiği ve otomobilin en aza indirildiği mekanlar sağlar.' Bu 'New Urbanism'i savunanların ana tasarım düşüncesidir.



Şekil 34. Pedestrian Pocket www.eslarp.uiuc.edu/la/LA338-S01/groups/e/pockets.html



Şekil 35. Pedestrian Pocket, detay www.fathom.com/feature/122197/3057_5pedestrian_lg.html

Peter Calthorpe, Andres Duany ve Elizabeth Plater-Zyberk New Urbanism'in kurucularıdır. Çalışma alanlarının konut alanlarından desantralize olması banliyölerdeki yaşamı günümüzde olumsuz etkilemektedir. Bu problemi çözmek için Peter Calthorpe 'yaya cebi'ni (pedestrian pocket, 1989) önermiştir (Şekil 34-35). Calthorpe'un 'yaya cebi' E. Howard'ın Bahçe-şehri'ne dönüş yaparak -özellikle hafif raylı toplu taşıma sistemini kullanarak- kent ve bölge arasında, birey ve toplum arasında yeni bir ilişki kurmaya çalışmaktadır. Yaya cebi yerleşmesi ile Calthorpe dengeli, karma kullanımlı, (transit) istasyon merkezli çey-

rek mil yani 5 dakikalık yürüme mesafesi yarıçaplı bir büyüklük tarif eder. Bu bölge içinde konut, ofis, ticaret, günlük bakım yeri (day-care), rekreasyon ve park alanları mevcuttur. Kısaca Calthorpe'nin çalışması, kentleşme sürecinin geleceğine cevap vermesi açısından önemlidir. Çalışma yerlerinin yeri ve doğasının dramatik değişimi yeni yaya ölçeği noktaları gibi kentlinin konut ile işyeri ilişkisindeki değişimin bir yansımasıdır.

'Manuell Castells' ve 'Peter Hall' üretim merkezleri - teknopoller üzerinde durmuşlardır. Ancak 'teknopol'ler Fishman'ın 'teknoburb'ne benzememektedir. Bazı teknopoller tüm kenti kapsar, bazıları ise yeni metropolislerin çalışma yerleri ve planlı ofis parklarıdır; Lewis Mumford'un 19. yüzyılda 'fabrika kampları' dediği gibi, ileri endüstriyel ekonominin kaynak noktalarıdır. 'Teknopol'ler, bir çeşit 'yeni endüstri mekanı'nu sunar, çekici ve kampüs gibidir. Çalışanları yüksek eğitilmiş ve iyi maaşlıdır. Ancak bu teknolojik yeni dünya düzeni bazı paradoksları taşımaktadır. Bunlar;

-Saskia Sassen'in 'Cities in a World Economy'de (1994) üzerinde durduğu gibi, bazı mevcut kentler ve bölgeler -Tokyo, Los Angeles, Paris, Londra- desantralizasyona karşı durarak, artan bir önemle yeni ekonomik düzene (küreselleşmeye) doğru yönelmiştir,

-İkinci olarak, yaşayanlar arasında ekonomik bir uçurumun oluşması sayılabilir,

-Yeni kentsel düzen, yeni ekonomik gerçeklerle oluşur. Geçmişinden (tarihinden) ve kültürel geleneğinden toplumsal anlamını yitirmesi ve bireysel kimlik kökenini kesmesi paradoksların oluşmasına neden olmuştur.

'Mekanın ve yerin anlamı' ancak küçük ölçekli toplumlarda yaşayabilir, bilgisayar ağında ya da anındaki sanal gerçeklikte yaşayamamaktadır. 'Castells' için, yeni bilgi çağı kentinin gerçek değişimi 'yeni teknolojik paradigma' ile 'mekan kökenli sosyal anlamı' uzlaştırmakla çözülecektir. Castells 'kültürel düzeyde' yerel toplumların, mülkiyetçi

tanımlanan kimliklerini korumak zorunda olduğuna ve kendi tarihi kökenlerinin önemine dikkat çekmektedir.

Aydınlanma felsefesi ve Fransız Devrimi ile birlikte mimarlar, düşüncedeki ütopyik boyutu, tek yapı ölçeğinden kent ölçeğine kadar genişletmiş, geleceğin kent dokusuna yönelik çalışmalar yapmışlardır. 19. yüzyılın ütopyaları ise genelde sanayi kentinin eleştirisine dayanmıştır. Endüstri kentinin insan hayatını tehdit edici ölçüde çizdiği manzara, insanları huzuru, mutluluğu ve adaleti kentin dışında aramaya yöneltmiştir. Owen Fourier ve Godin gibi düşünür ve özel girişimciler hayatlarını insanların yaşamlarını kusursuz kılmaya adanmışlardır. Endüstri dönemi ütopyaları geleceğin konut ve yerleşim biçimlerinin prototipini oluşturmuştur.

20. yüzyılda ise modernizm, hayatın tümünü yeniden biçimlendirmiş, dünyayı daha farklı ve daha radikal bir pencereden izleme olanağı sunmuştur. Modern devlet yapısının giderek daha etkin bir rol oynadığı 20. yüzyılın ilk çeyreğinde, projeler mükemmeli artık endüstri kentinin sınırları içinde aramaya başlamıştır. Sürekli daha iyi yaşam koşullarının ve ideallerinin peşinde koşan insanlığı, 21. yüzyılda bilişim teknolojisinin de katkısıyla, perspektifini süratle genişletmiş, ayakları yere basan öneriler üretmeye başlamıştır (Gürer, 1996).

Değerlendirme

Kent ile ilgili birçok kuram zaman içinde üretilmiştir, ancak bu yazı kapsamında kent biçimi-ulaşım ilişkisi bağlamında bakıldığında en önemlileri ele alınmaya çalışılmıştır.

Rönesans döneminde sanatsal fikirlerin, idealin kent planına yansımaları sonucunda geometrik, sınırları kesin kent şemaları projelendirilmiştir. Her çağ için uygun ideal bir kent inşa etmek çabası, kent karakterine uymayan iddialı ve şekilci tutumdur. Rönesans'ta görülen merkezden dışa açılan akslar şeklindeki yol ağı yerine, Barok dönemde rejimin karakterine (mutlakıyetçi) uygun olan ışınların saraydan çıkması veya sarayın merkez noktası olması tercih edilmiştir.

Endüstri döneminde sanayi-yerleşme ilişkisini çözümlenmeye yönelik kent planlamasında atılan adımlar endüstrileşmenin ortaya çıkardığı sorunlardan ortaya çıkmıştır. Daha sonra endüstri alanlarını konut bölgeleri dışında tutmayı yeterli bulan fakat endüstri ile birlikte artmakta

olan hizmetler sektörünün kent merkezinde yaratacağı problemleri ortadan kaldırmayı amaçlayan teori ve ilkeler geliştirilmiştir.

Rönesans, Barok ve endüstri sonrası erken dönemde ideal kent planını arama yaklaşımları daha çok kent fonksiyonlarının kent içinde mi, dışında mı konumlanacağı, yeri ve biçimi üzerine kurgulanmıştır. Ancak endüstri devriminin etkisi, nüfusun hızlı artması ve otomobilin kente girmesi ile başka olgular sorgulanır olmuştur.

Günümüzde dünya nüfusunun hızla artması ve kentlerin plansız büyümesi ve yayılması nedeniyle insanlığın ve (fizik) yapay çevrenin geleceğine büyük ilgi duyulmaktadır. Birçok kent plancısı gelişmeyi planlamanın ve kentlerin yayılmasını önlemenin yollarını ararken, aynı zamanda daha yaşanabilir, sürdürülebilir kentler yaratma veya mevcut kentleri dönüştürme çabası içindedirler. Hızlı artan nüfus ile kent geleksel biçiminin dışına taşmıştır, kent kabuğunu kırmıştır.

İnsanların doğaya olan ihtiyacı düşünüldüğünde, gelecek kaygısı insanları düşündürmeye başlamıştır. Genel olarak bu dönemdeki yaklaşımlar insanları dev yapılarda toplayıp, doğayı rahatlatmak yönündedir. İnsanların artan tüketimi dikkate alındığında gelecekte daha çok yapılaşmamış alana ihtiyaç duyulacağı kesindir. Bu yaklaşımlarda özel araç kullanımını gerektirmeyen, toplu ulaşım ağırlıklı kurgular ağırlıklıdır. Özellikle son yıllarda üzerinde durulan yaşam alanlarının belirli büyüklüklerde (yürüme mesafesi ilişkili) tanımlanıp, kent içinde konut ile işyeri vb. kullanımların biraradalığı dikkat çekicidir.

'Mükemmel' bir kent inşa edebilmek çok eski bir düştür. Bu konuda fantastik ve ütopik önermeler (yaklaşımlar) yapılagelmiştir. Bunlar tümüyle gerçekleştirilebilir görünmese de değerli fikirler içerdiği yadsınamaz.

Kent plancısının ütopyaya dayanan bir geleceğin kenti kavramını kabul edemeyeceği açıktır. Ama geleceğin kentine ait yeni düşünce ve projeler, fantastik olsalar bile, insanlığın ilerlemesini, toplumsal ve kültürel gelişmeyi hayal eden girişimler oldukları sürece yaratıcı düşünceyi canlandırır ve böylece kent planlama bilimine katkıda bulunurlar (Posokhin, 74: 61).

Kentlerin konumlanmasında ve biçimlenişinde ulaşım etkin faktörlerden biridir. Konut alanlarının gittikçe merkezden uzaklaşması işyeri-konut ilişkisinin yetersiz toplu taşıma ve özel araçlarla sağlanmaya çalışılması ulaşımı bir sorun olarak gündeme getirmektedir. Ulaşım sorunu planlamanın önünde gittiği için yapılan kısa vadeli çözümler kentlileri otomobile bağımlı hale getirmektedir. Otomobile olan bağımlılık kentin kontrolsüz gelişimine ve biçimlenişine sebep olmaktadır.

Toplu ulaşım, karma kullanımın gelişimi, kompakt (yoğun) kentler teşvik edilmeli, insanlar dönüşebilir kaynakların kullanımına ve daha az atık-dolu tüketime yönlendirilmelidirler. Bunun için sürdürülebilir eylemlere önem verilmesi zorunludur.

İnsanlığın büyüyen izolasyonu kentsel yaşamını bölen bir tehlikedir. Optimist yaklaşımla, bilgiye evrensel olarak ulaşma, kişiye daha çok yaşam stili seçeneği vermekte, ancak bunun yanında da kentlerdeki yaşam deneyimi artan bir şekilde özel mekanlara, evlere, kişisel odalara hapsolmaktadır, kamusal alan ihtiyacı göreceli olarak azalmaktadır. Ancak insanın doğası gereği diğer insanlarla ilişki kurabileceği ortamlara ihtiyacı vardır. Daha iyi eğitim ve toplu farkındalıkla, bu konu sadece bugünkü çevre yararı için değil, bugün ve gelecek kuşakların fiziksel ve ruhsal sağlıkları için de önemlidir.

KAYNAKLAR

- Başakman, M. (1986). Mimarlıkta Değişen İmgelemler ve Form Oluşumu, D.E.Ü. Müh. Mim. Fak. Yayın., İzmir.
- Bayhan İ. (1969). Şehir Planlaması, İskender Matbaası, İstanbul.
- Bollerey, F., Fehl, G. And Hartman, K. (1990). Im grünen wohnen – in blauen planen: ein Lesebuch zur Gartenstadt, Hamburg: Christians Verlag.
- Bumin, K. (1990). Demokrasi Arayışında Kent, Ayrıntı Yayınevi, İstanbul.
- Çizmeçi, F. (2003). 'Bahçeşehir Serüveni', Konutun Evrimi dersinin basılmamış seminer raporu, YTÜ, İstanbul.
- Dahinden, J. (1972). Urban Structures for the Future, Pall Mall Press, London.
- Eisner, S., Gallion, A., Eisner, S. (1993). The Urban Pattern, Van Nostrand Reinhold, New York.

- Fishman, R. (2002). '20. Yüzyılda Kent Ütopyaları', 20. Yüzyıl Kenti, der. Bülent Duru, Ayten Alkan, İmge Kitabevi, Ankara.
- Girardet, H. (1996). The Gaia Atlas of Cities, New Directions for Sustainable Urban Living, Gaia Books Limited, London.
- Hall, P. (2002, 4th ed.). Urban and Regional Planning, Routledge, London.
- Kortan, E. (1990). "Ve...Le Corbusier", Arredamento-Dekorasyon, Sayı 02/1990, s. 83.
- Kostof, S. (1991). The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History, Thames & Hudson, London.
- Le Gates, R. T., Staut, F., editors, (1996). The City Reader, Routledge, London.
- Morris, A.E.J. (1994). History of Urban Form - Before the Industrial Revolutions, Longman Scientific & Technical, New York.
- Posokhin, M. V. (1974). Yaşanılır Şehirler, Mimari Bilimler Yayınları, İstanbul.
- Özdeş, G. (1985). "Şehir-Şehirlerin Fonksiyon Bölgeleri", Şehircilik, İTÜ Basım, İstanbul.
- Özer, B. (1987). "Doğumunun 100. yılında Le Corbusier", Yapı, Sayı 76, ss. 27-53.
- Süer, D. (1999). "20.Yüzyılın Ütopik Kule Binaları-Kentleri", Mimarlık, Sayı 286, ss. 24-28.
- Spreiregen, P. D. (1965). The Architecture of Towns and Cities, McGraw-Hill, USA.

Dr. Esin Özlem Aktuğlu Aktan: 1992 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden mezun olmuştur. 1995'de Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı'ndan mezun olmuştur. 1996-1998 yılları arasında İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde Şehir Planlama Programı'nda başlanan doktora çalışması döneminde araştırma görevlisi olarak çalışılmıştır. 1999-2006 yılları arasında Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Doktora Programı tamamlanmıştır.1999 yılından itibaren Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde araştırma görevlisi olarak çalışılmaktadır. Kentiçi ulaşım, kent biçimi, kentsel morfoloji, İstanbul, şehircilikte ütopyalar ve grafik anlatım ilgi alanlarıdır.

E-mail: esinaktan@hotmail.com