

KONUT EKONOMİSİ

Doç. Dr. Halil DİRİMTEKİN

KONU:

Toplum halinde yaşayan insanların ihtiyaçları sıraya konulduğunda; yiyecek ve giyeceğin hemen ardından barınma ihtiyacı gelmektedir.

Yiyecek ve giyecek ihtiyaçlarında kişilerin özel durumları ve seçimleri önemli olup, bu toplumu bir dereceye kadar ilgilendirmektedir. Toplum, fertlere, şunu veya bunu yiyeceksin (giyeceksin) gibi zorlamalarda bulunamaz.

Konut ihtiyacında ise mesele böyle olmamakta, toplum bunu etkiliyerek ne şekilde yapılması gerektiğini nizamlamaktadır.

Ekonomistler konut ihtiyacı üzerinde pek durmamışlar veya gerektiği kadar ilgilenmemişlerdir. Konut ve arazi insanların bulunduğu her yerde yaşantıları boyunca konu olmaktadır. Toplumlar bedevî yani göçebe olarak yaşadıkları zaman bugünkü anlamda bir konut problemi ortada yok idi. Hatta belki de arazi konusu bulunmuyordu. Bir yere yerleşmeğe başladıktan sonradır ki arazi ve konut büyük önem kazandı.

Köylerde, konuttan önce arazi sorunu gelmektedir. Çünkü, oralarda ki ailelerin genellikle konutu vardır. Bunlar büyük aile tipinde olup, evlenenler babalarının yanından çoğunlukla ayrılmamaktadırlar. Diğerleride ufak konutlara sahiptirler. Biz bunları ziraat işçileri olarak gösterebiliriz. Köylü tarım reformu ile topraklandırılabilir. Ancak tarım reformlarından söz etmiyeceğiz. Bu konu ile ziraat politikacısı uğraşmalıdır.

Köylerde oturanların genellikle birer konutu bulunmakla beraber, yine de bu problem vardır. Çünkü, bazı yerlerde konutların durumları feci olup, hayvanlarla insanlar birarada barınmaktadırlar. Memleketimizde olduğu gibi birçok ülkelerde de bu kadar

iptidai konutlar görülmektedir. Biz yazımızda bu türlerine değinmiyeceğiz.

Konumuz özellikle şehirlerde ki konut ve arazi problemidir. Bu da iki yönlü bir sorundur. Önce konut ihtiyacının karşılanması, sonra da bunların yeterli durumda olması gereklidir. Kantite bakımından konutların şehirlerde yetersizliği, büyük bir buhranın doğmasına yol açmaktadır. Özellikle şehirleşme hareketinin başladığı yerlerde ki nüfus artışı, kültür seviyesi, bunu daha da arttırmaktadır.

Kalite bakımından da yapılar sağlık şartlarına uygun olmayıp, bir kısmı tabiattan yararlanılarak yapılmıştır. Örneğin; mağaralar, kovuklar ve meyilli arazilerdeki indirmeler. İkinci tip konutlar ise, ya tamamen harap veya büyük bir kısmı oturulamayacak durumdadır. Bazılarıda tamamen ışıktan yoksundur. Örneğin; bodrum katları. Bütün bunlar oturmaya elverişli değildirler.

Şehirlerde arazi, yapı usulleri, sermaye ve malzeme kıskanı konutların kantite ve kalitelerini etkilemektedir. Sermaye kıtlığı yani yapı işlerine tahsis edilen paranın yeterli olmaması konut buhranını doğurmaktadır. Mevcut sermaye, arsa, yapı malzemesi ile daha fazla konut yapma yoluna gidilmekte, bu da kantiteyi artırırken kaliteyi düşürmektedir.

Konut sorununda en önemli husus, hukuki nizam ve davranışlardır. Toplumun davranışı ile ortaya konulan hukuki nizam bu sorunu etkiler.

Hukuki nizam iki esasta incelenebilir.

1 — İmâr Plânları

2 — Yapı Nizamnameleri

İmar Plânları konutların yerlerini tayin eder.

Yapı Nizamnameleri; konutların şekillerini, katlarını, sokak genişliklerini ve bundan başka yapıların arkalarına inşaat yapıp yapılamıyacağını bildirir.

Tüm bunlar vatandaşların sağlık durumları ile ilgilidir. Tecrübeler bize göstermiştir ki, çok katlı evlerden ayrı ayrı yapılmış küçük evler daha iyidir. Bunlarda, halkın eğilimi önemli rol oynamaktadır. Son zamanlarda çok katlı yapı eğilimi İstanbul, Ankara gibi büyük şehirlerimizde de görülmektedir.

İstatistikler bize şehir nüfuslarının köylere oranla çok daha fazla arttığını göstermektedir. Bunun nedeni, şehirlerde doğumların artması ve köylerden şehirlere yönelen akınların yoğunlaşmasıdır. Bu akın sanayileşme ile başlamıştır. Eğer fabrikalar şehirlerde kurulmayıp köylerde kurulsaydı, o zaman aksine bir çoğalma olacaktır.

Bu tamamiyle iktisat ve ulaşım politikasıyla ilgilidir, Memleketimizde 1965 nüfus sayımında yüzünü aşan şehirlerimizin sayısı 14 idi. Bu miktar, 1927 de 2 idi. Kantitatif artış gösteren ve nüfusları birden artmış olan yerlerin tetkik edilmesi gerekir. Bunlardan eski bir tarihe sahip olanlar, özellikle kalite bakımından bir problem ortaya koymaktadırlar. Örnek olarak İstanbul'un eski semtlerini gösterebiliriz. Bu tür yerler gün geçtikçe azalmaktadır. Azalışın nedenlerini şöyle sıralayabiliriz: Önce yapılar ahşap olduğundan, yangına elverişlidir. Sokaklar dardır. Örneğin, 6 metrelik sokaklarda 18 metre yüksekliğinde ki konutlar iç içe girmiştir. Burada çıkan küçük bir yangın büyük bir semti kolaylıkla tehdit eder.

Eski kuruluşları olan şehirler, kalite bakımından birçok problemlerle karşılaşılır. Sokak ve caddelerin dar oluşu ulaşımı aksatır, trafik tıkanıklıklarına yol açar, şehrin gelişiminde, eski şehir ortada santral durumunda kaldığından, trafik düzeni, ancak tek yönlü yollarla sağlanabilir.

Böyle şehirlerde, havalandırma ve ışıklandırma da bir problemdir. Konutlar gereği kadar güneş ışınından yararlanamazlar. Diğer taraftan, halkın hava ve güneş almasını temin edecek dinlenme yerleri, park ve bahçeleri yoktur. Bunun için havalanma güneşlenme ve dinlenme ihtiyacı karşılanamamaktadır. Eski kuruluşu olan yerleri yeniden düzenlemek ve bu sorunu halletmek çok zordur. Örnek olarak İstanbul'un Beyoğlu semti verilebilir.

Şehirlerde kalitatif ve kantitatif hususlar büyük bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle ikinci Cihan harbinden sonra konut problemi Avrupa'da ön plâna geçmiştir. Harpten sonra Almanya'da 20 milyon nüfus açıkta kalmıştır. Burada 15 yıllık bir program ile 6 milyon konut yapılması öngörülerek gerçekleştirilmiştir.

Memleketimizde de konut ihtiyacı büyük şehirlerde kendisini göstermektedir. Bu konuda Devlet Plânlama Teşkilâtınca tahminler yapılmıştır.

TÜRKİYE ŞEHİRLERİNDE KONUT İHTİYACININ VE İNŞAATININ GELİŞTİRİLMESİ

Yıllar	Konut İhtiyacı	Konut Yapımı	Konut Açığı
1961	91717	52760	38957
1962	96067	58748	37319
1963	100636	57330	43306
1964	105433	60648	44781
1965	110469	80463	30006
1966	115785	91171	24614
1967	121311	95000	26311

Kaynak: Kalkınma Plânı 1963-1967 Birinci beş yıl 1966 yılı programı s. 527 tablo 424

Kaynak: 1967 yılı programı s. 343 tablo 279

Kaynak: 1968 yılı programı 2 inci beş yıllık 1968-1972 s. 174 tablo 68

ARSA PROBLEMİ :

Konut yapımında en önemli husus arsa problemi olup, fiyatları birçok faktörler etkilemektedir. Şehirlerde ki arsalar, köylerdekinden daha pahalıdır. Köylerde arazi, genellikle tarla olarak kullanılmaktadır. Şehirlerde ki gelişime göre arsalar kıymet kazanır.

Arsa problemi, yanında diğer birçok sorunları da getirmektedir. Önce, arsa fiyatları fazla olan bölgede, kiralar da yüksek olacaktır. Bunun, sosyal alanda da etkisi bulunmaktadır. Kiraları yüksek veya düşük olan bölgelerde oturanların, sosyal durumları farklı olacaktır.

Arsa fiyatlarının birden yükselmesi, bazı zümrelerin zengin olmasına yol açar. Bundan da büyük kitleler zarar görürler.

Arsa fiyatlarının artmasında, imâr plânlarının büyük rolü vardır. İyi yapılan bir imâr plânı, uzun bir süre arsa fiyatlarının artmasına engel olur. Böylece şehir arsa fiyatlarında devamlılık ile ekonomide istikrar sağlanır.

İmâr plânları yanında, yapı nizamnameleride bulunmaktadır.

Yapı nizamnameleri; bina yapımını kayıtlara bağlayarak arsa fiyatlarının tayininde rol oynar. Bina yükseklikleri, yapı nizamnamelerince düzenlenmektedir. Fazla veya eksik kat yapma zorunluğu

getiren hükümler arsa fiyatlarını etkiler. Esasen şehir merkezlerinde ve ticari işlerin olduğu merkezlerde kat adedi fazladır. İki kattan fazlasına izin verilmeyen yerlerde ki arsalar daha ucuzdur.

Konut politikasında, arazi fiyatları da önemli rol oynar. Arazi fiyatları kişiyi olduğu kadar, komünleride ilgilendirir.

Çok kat yapma zorunluluğu olan şehirlerde, arsalar kıymetlidir. Zira katları istediğimiz kadar yükseltmemiz küçük bir yerden, büyük gelirler elde etmemizi sağlar.

Elektirik, su, hava gazı ve kanalizasyon tesisatı döşeli bölgelerde arsa fiyatları yüksektir. Buralarda derhal inşaat yapılması mümkündür. Fakat tesisleri yapılmamış, yolu açılmamış bölgelerde, arsa fiyatlarının düşük olmasına rağmen inşaat yapmak iktisadi değildir.

NEDEN MESKEN VE ARAZİ POLİTİKASI :

Şehirlerde inşaatların yapılabilmesi için, tam bir imâr plânına ihtiyaç vardır. İmâr plânları, gelecekte ki durumu gözönünde bulundurmaktadır.

Şehrin önemli ulaşım yerleri öncelikle gelişme gösterir. Buralar en pahalı kısımlardır. Örneğin; oto ve tren istasyonları ile çarşıların bulunduğu yerler.

Arsa fiyatlarının artması, ekonomi yönünden büyük tartışmalara sebep olmuştur. Artışların yararlı olup olmadığı, üzerinde önemle durulan bir noktadır.

Arsa fiyatlarının artmasını arzulayan iki gurup bulunmaktadır. İlk gurup, konut ve arsa sahibi olanlardır ki ellerinde ki malların kıymetlenmesini arzu ederler. İkinciler, yani arazi spekülâtörleri, sahibi oldukları arsaların kıymetlenmesini ve kısa zamanda satılmasını isterler. Düşük olarak temin ettikleri arsaları, yüksek fiyatlarla devreden bu küçük azınlık, para bakımından büyük meblağları ellerinde bulundururlar. Hiçbir zaman arazi ve konut fiyatlarının düşmesini istemezler.

Arsa ve konut fiyatlarının düşmesini isteyenler, geniş halk tabakalarıdır. Bunlar nüfusun % 90-95 ini teşkil ederler. Belediyeler de, arsa fiyatlarının düşmesini arzular.

Konut politikasının en önemli problemi arazi fiyatlarıdır.

Konut buhranının önüne, ancak arazi fiyatlarında sağlanacak istikrar ile geçilebilir. Kötü bir politika ile arsa bedellerinin değişmesi; inşa edilecek yapıların maliyetini yükseltir.

Konut politikasını uygularken, düşük arsa fiyatı olan yerlere doğru, yapıları kaydırmak gereklidir. Örneğin; metresi 10 lira olan bir arsadan 1000 metre alınacak olsa, 10.000 lira ödenir. Bu politika başlangıçta iyi yürürse fiyatların yükselmesinden, çözümlü zorlaşır.

Arsaların pahalı olduğu bölgelerde sefertası gibi binalar yükselmektedir. Bunların bir kısmı sağlığa elverişsiz durumda olduğu halde, halk zorunluluk karşısında oturmaktadır. Arazi spekülâtörleri ise müstakil ve rahat evlerde oturacaklardır. Yukarıda ki sakinlerin önüne geçmek için şuurlu bir politika izlemek gereklidir. Belediyeler, bu politikalarını, şehrin gelişme alanlarında büyük arsalar istimlâk ederek gerçekleştirirler. Belediye ve kamu idareleri ne kadar fazla araziye sahip olurlar ise, konut politikasında o kadar başarıya ulaşırlar. Bu arsalar üzerinde inşaat yaparak hem halka daha ucuz ve sıhhi konutlar sağlamış, hemde elde ettikleri yeni gelirlerle şehrin gelişme bölgelerinden ucuz arsalar kapatarak konut politikaları gerçekleştirmiş olurlar.

Şehir geliştikçe, şehir dışında sahip olunan araziler parsellenip yolları açılarak arsa haline getirilir. Belediyeler çok ucuz, örneğin bir liradan alacakları bu arazileri geniş tutarak zamanla yeşil sahalara ayırırlar. Buralarda yapılacak sergi yerleri vs. nin maliyeti düşürülmüş ve aynı zamanda kıymeti yükseltilmiş olur.

Bu şekilde bir politika izlenmezse, sonradan yapılmak istenilen yollar, yeşil sahalara ve parklar çok pahalıya mal olur ve istimlâk işi büyük bir problem olarak ortaya çıkar.

Şehirler büyümediği zamanlar ihtiyaçlarda genişlememiş olduğundan, durum pek bilinmemektedir. Gelişme hızlandığında ihtiyaçlar artacak ve yollarıda dar gelmeğe başlayacaktır.

Belediyeler arazi fiyatlarının artmasını arzulamazlar. Fiyatların düşürülmesini istedikleri zamanlarda ise karşılarında arazi spekülâtörlerini bulurlar.

Bu spekülâtörlerin büyük bir kısmı, belediye meclislerinde söz sahibidirler. Orada şehrin gelişimini yakından izliyerek, ona göre

arazi üzerinde spekülâtif hareketlere girişirler. Bunlar, para ile çok iş başarmakta ve geniş kütle yararlarını çığneyerek kendi yararlarına hareket ederler.

ARAZİ POLİTİKASININ GERÇEKLEŞTİRİLMESİ :

Arazi fiyatlarının düşürülmesini büyük bir halk kitlesi ile birlikte belediyelerde arzu ederler. Bunu gerçekleştirmenin iki yolu olabileceğini savunan müellifler, yolları şöyle ayırmaktadırlar :

1 — Radikal

2 — Kısmî

Radikal çözüm yolu, bir takım arazi islâhatçıları tarafından ortaya atılmıştır. Belediye sınırları içinde ki arazi, belediyenin olacak, kamu yararı ile ilgili bulunan kişilerin ellerinde bulunmayacaktır.

Konut yapmak isteyenlere, belediye ve kamu kuruluşlarınca bu araziler uzun vade ile verilecektir. Böylece arazi belediyenin; bina, 99 veya 999 yıl vade ile sahibinin olacaktır.

Bu fikir Alman Adolf Dormaschke tarafından ileri sürülmüştür. Kendisi bir ilk okul öğretmenidir. Arazi islâhı üzerinde çalışmalar yaparak bunları yayınlamıştır. Bunun tatbikatını da Almanlar Çin'in bir sahil şehri olan Fşintau'da yapmışlardır. Alman Bahriyesinin barındığı limanda arazi belediyeleştirilmiştir.

Buna benzer bir tecrübe İngiltere'de Londra'nın 55 Km. kuzeyindeki Lechwoola ve 40 Km. uzağında bulunan Weluyn'de yapıldı. Bu şehirlerin belediyeleri, sınırları içindeki arsaları alarak bahçeli küçük evler inşa ettiler.

Türkiye'de yeni kurulacak veya kurulmakta olan pek çok şehir için bu fikir düşünülebilir. Şehirler kurulup, geliştikten sonra bu usûlü uygulamak bir hayli zordur.

Yukarıda açıklanan, radikal bir usûldür, problemleri toptan çözümler. Bu uygulanamazsa kısmî usûle geçilir.

Kısmî Usûl;

Bunu da beş şekilde inceleyebiliriz.

1. Yol

Belediyeler istimlâk yolu veya satın alma yetkisini kullanarak bol miktarda arsa alımı yapmalıdır. Bu arazileri satmıyarak, gere-

kirse başka yerlerle değiştirebilirler. Bylece, kanun dahilinde belediyelerin ellerinde bulundurduğu arazi, gittikçe artacaktır. Örneğin, tüm arazinin % 5 i belediyenin malı iken % 6 olacak ve daha da artarak % 10 a, % 15 e kadar çıkacaktır.

Bunun başarılması için Komün idarelerince bir arazi fonu tahsisatı ayırmak gerekir. Bu da uygulamayı kolaylaştırır.

Uzun vadeli ve plnli bir çalışma sonucunda büyük arazilere sahip olan belediye, arazi spekultrerinin durumunu tesirsiz bir hale getirecektir.

Belediyenin bu işleri, kanuna dayanarak yapması, eğer elinde bir kanun yoksa, parlamentodan çıkarması gereklidir. Bylece çalışmalarını daha serbest olarak kamu yararına yapacaktır. Belediyenin bu faaliyetleri yayın ile halka duyurularak kamu oyu aydınlatılmış olur.

2. Yol

Spekultrlerin ellerinde bulunan büyük arazilerden, inşaat yapılmadığı sürece yüksek vergi alarak bu politika tatbikata konulur.

Burada, arazilerin tapu kıymetleri vergi matrahına esas olmayıp, piyasa kıymeti üzerinden değerlendirilir.

Genellikle arazilerin 1 metre karesinin tapu kıymeti 1 TL. görünmekte, fakat piyasa kıymeti 1 metre karesinin 100 TL. olduğu tesbit edilmektedir.

Bu durumda vergi nisbeti % 3 olsa, 1000 metre karelik bir arsa için 3000 lira belediyeye arazi vergisi verilecektir.

Bina yaptırmayı arzu etmeyenler arsa alımı için piyasaya ıkamayacaklarından arsa fiyatları düşecektir. Belediye bu durumda arsaları ucuz satın alacaktır.

Burada belediye, bir yönden arsa elinde bulunduranlardan vergi tarh ederek gelir sağlayacak, diğer yönden arsa fiyatlarının düşmesine etkili olacaktır. Her ikisinin neticesinde bol miktarda satın alma imknına kavuşacaktır.

3. Yol

Belediyeler, şehir içinde bulunan inşaat yapılabilecek araziye fazlalaştırmağa gayret edecektir.

Belediye şehir imâr plânına göre, inşaat yapılacak bölgelerdeki arazileri önceden parselleyerek yollarını yapacaktır. Ayrıca kanalizasyon, su, havagazı ve elektrik tesislerini önceden döşeyecek, bunları inşaat yapacakların emrine hazır duruma getirecektir.

Yapı nizamnameleri ile tesbit edilmiş yerlerde inşaat yapılacak, bunun dışında ki mahallere izin verilmeyecektir.

Belediye önceden bu tesisleri kurarsa konut arazisi artmış olacaktır. Aksi halde inşaat yapılacak kısım az olduğundan, fiyatları da yükselecektir.

Belediyeler yapı nizamnameleri ile bu arazileri genişletmelidir. Aksi halde gecekondulu bölgeleri artacaktır.

Tretuvarlar, gelecekte ki gelişmeler dikkate alınarak yapılmalıdır.

Yollar yapılırken telefon, elektrik, su ve havagazı tesislerinin de döşenmesi gereklidir. Bunlar için çevredeki arsalardan hiçbir nam altında para alınmamalıdır. Çünkü belediyenin görevi, halka ucuz ev teminidir.

Belediye, koymuş olduğu talimat ve nizamlara kesinlikle uymalıdır. Piyasaya sunmuş olduğu arazi yanında, gecekonduları şiddetle izlemeli ve nizamsız inşaaata göz yummamalıdır.

Arazi politikası, konut politikasının esasını teşkil eder. Eğer arazi fiyatı çok yüksek ise, konut politikasının uygulanması güçleşir. Buralarda ki binalar apartman şekline girerek sıhhi olmayan yapılar haline gelir.

4. Yol

Komün idareleri, konutların yapı nizamnameleri ile inşaat yapımını kayıtlar. Şehrin kuruluşuna göre, bina yüksekliklerini tayin ve tesbit eder. Bazı yerlerde yüksek inşaatları yasaklayarak, arsa fiyatlarının düşmesini sağlar.

Yapı nizamnameleri diğer bir takım durumlarında kayıtlayarak zemin katların konut olarak kullanılmasını yasaklar ve böylece, arsa fiyatlarını etkilemiş olur. Spekülâtörler bunlara itiraz ederler.

Yapı nizamnameleri kanat inşaatını da önler. İnşaatlarda bir kısım arazinin bahçeye bırakılmasını şart koşar. Bu ise arsa fiyatlarını düşürür.

Yüksek ve ek inşaatların yasaklanmasıyla da, arsa fiyatlarının düşürülmesi mümkündür.

Teknisyenler ve hukukçular, bu düşünceler altında arsa fiyatlarının düşebileceğini kabul etmezler. Çünkü yapı nizamnamelerini kendileri koymuşlardır.

İktisatçılar, bu nizamnamelerin kötü taraflarını göstererek, düzeltilmesi için gerekli uyarımları yapmaktadırlar. Yapı nizamnamelerini değiştirmek elimizdedir. Getirilecek yeni hükümler, yukarıda ki fikirleri kapsamalıdır. Böylece arsa fiyatlarının artması önlenmiş olur.

Bütün eski şehirlerde bir nüve vardır. Bu şehirlerin çevresinde surlar bulunmakta idi. İçersinde şehrin tapınağı, pazaryeri vs. yer alırdı. Sonradan surlar aşıldı, dışarıya çıkılarak ikinci ve üçüncü çevreler meydana geldi.

Yapı nizamnameleri ile, ulaşım caddelerinin dışında üç veya dört katlı binalara izin verilmelidir. Gelişen şehirlerin ikinci kısımlarında iki veya üç dış taraflarda ise iki katlı binalar yapılmalıdır. Böylece bölgesel binalar meydana getirilebilir. Örneğin; Galata, Erenköy ve Suadiye semtleri gibi. Bugün Galata'da ki yükseklikleri gidermek zordur.

5. Yol

Komün idareleri, imâr plânları ile konut bölgelerinde, fabrika, antrepo ve büyük sanayi tesislerini yasaklıyacaktır. Bunları, konut bölgelerinden uzaklaştırmakla orada ki arsa fiyatları düşürülebilir.

İmâr plânlarında şehrin inkişaf durumuna göre konut ve sanayi bölgeleri ayrılarak durum önceden tesbit edilir.

Ortaya koymuş olduğumuz bu beş yolu tekrar ele alalım.

- 1 — Şehir bütçesinden her yıl ayrılan para ile arsa alınması
- 2 — Spekülâsyon amacı ile ayrılan arsalarla yüksek vergi konulması
- 3 — Yeni inşaat mahalleleri açılıp parsellenerek belediye hizmetlerinin götürülmesi (Yol ve tesislerin yapılması)

4 — İyi bir yapı nizamnamesi ile inşaatların kayıtlanması

5 — Oturulacak yerlerin ve sanayi bölgelerinin imâr plânları ile önceden tesbiti ve yapı nizamnameleri ile kayıtlanması gerekmektedir.

Yukarıda özetlediğimiz tedbirlerle, konut politikasında en büyük rolü oynayan arsa problemi çözümlenmiş ve zaman içerisinde arsa fiyatlarında bir istikrar sağlanmış olacaktır.

Bütün bunlar, konut politikasının iyi yürütülmesine, vatandaşlara ucuz ve sıhhi konutlar kazandırılmasına yarayacak başlıca tedbirlerdir.

İMÂR PLÂNI

İmâr plânları yapılırken, şehirler bir bütün olarak ele alınır. İkinci olarak, şehrin durumuna göre, bölgelere ayrılır. Böylece oturulacak yerler, liman sahaları, demiryol şebekeleri, otomobiller için park yerleri, küçük bahçeler, sanayi bölgeleri, oyun sahaları, stadyumlar, şehir parkları ve hayvanat bahçeleri önceden tesbit edilir. Konut yerleri ve sanayi bölgelerinin bilhassa ayrılması gerekmektedir. Bu arada, cadde ve sokak genişlikleri hesaplanır. Meydan olacak yerler tesbit edilerek, şekilleri belirtilir.

Meydan, ulaşım yolunun kenarından veya ortasında kurulabilir. Ortasına kurulduğunda «yıldız» şeklinde olur.

İmâr plânları, şehrin ilerde ki şeklini gösterir. Bu da, halkın rahat yaşaması amacıyla yapılır.

İmâr plânları bazen bir bölgeyi, bazende bütün şehri kaplar. Bir veya birkaç şehir bölge imâr plânı içine girebilir. Örneğin; Ruhr bölgesi ve İngiltere'de böyle yerler vardır. Bu plânlar boş bir arazi veya şehirlerin islâhı için yapılabilir. En iyi ve kolay olanı, boş sahaların plânlanmasıdır. Bir şehrin ve kalabalık bölgelerin yeniden imârı zordur. Aynı zamanda masraflıdır.

Bunları düzeltmek için yapılacak masraflar, yeni bir şehir kurmaktan daha çok olabilir.

İmâr plânları, yüksek mühendis, mühendis veya mimarlar tarafından meydana getirilir. Bunlar, daha fazla işin teknik yönünde dururlar. Fakat uygulamasını düşünmezler. Uygulama öncelikle yöneticilere aittir. Plân yapan, bundan yarar veya zarar göreceklele ilgili değildir.

Şehircilik mütehassısları, araziye uygun plânlar yaparak teknik durumları düşünürler. Aynı zamanda şehir içinde ki ağaçları kesmek, koruları ve yakın ormanları tahrip etmek gibi hareketlerden sakınmalıdırlar. Bölgenin güzelliğini sağlayacak yeşillikleri ve ağaçları her zaman korumalıdırlar. Şehri düzenlemekle birlikte güzelleştirmekte esastır.

Şehirleri sadece yangınlar, harbler ve diğer bazı nedenler şekilsiz hale sokmaz, imâr plânlarında bu işi bazen çok daha iyi yaparlar.

İmâr plânlarında en önemli konu, sanayi bölgesi ile konut bölgesinin ayrılmasıdır. Çünkü, her şeyden önce sıhhi problemlerin çözümlü gerekmektedir.

Şehrin en büyük kısmını oturulacak bölge kapsamaktadır. İnsan hayatının geçeceği bu bölgelerin geniş olmalı ve çevresinde yeşil sahalara bulunmalıdır. İşinden yorgun dönen şahıs orada dinlenebilmelidir.

Oturulmaya ayrılan bölgelerin, düz yerler olması tercih edilir. Meyilli yerlerde ise, düz yolların yapılması gerekir.

İyi bir plâncı rüzgâr yönünede dikkat ederek, oturulacak bölgeleri ona göre düzenler. Batı memleketlerinde rüzgârın, daima batıdan estiği kabul edildiğinden evler bu yönde kurulur.

Ters bir yöne konulan oturma bölgeleri, daima sanayi bölgelerinin etkisinde kalarak, toz, duman ve gazlar, halkın sıhhatini tehdit eder.

Öte yandan, sanayi bölgeleri ulaşımaya yakın olmalıdır. Örneğin; liman, demiryolu istasyonlarına, otogarlara. Çünkü, sanayi ulaşım ile yakından ilgilidir. Hammadde temini, mamül malların sevki için, fazla masraf yapmamak ve maliyetleri yükseltmemek gerekir. Aksi halde, sanayi rekabet edecek duruma giremez.

Eskiden, sanayi ve oturma bölgeleri birbirinden ayrılmazdı. Bu durumda fabrika gürültüleri, insanların daima asabını bozar. Kimya fabrikaları zehirli gazlar ile etrafına zararlı olur. Toz ve dumanlar ise yaşamayı güçleştirirdi.

İmâr plânında ulaşım işleri, daima göz önünde tutulur. Örneğin; liman, istasyon ve otogar yerlerine göre ulaşım yolları düzenlenir. Ayrıca, trafik durumlarında düşünülecek konulardır.

Demiryolları istasyonlarının, şehir merkezlerinde olması, yararlanma bakımından, herkesin arzulanacağı bir durumdur. Fakat demiryolunun gelişimi için zararlıdır. Çünkü, plânı yapılmıştır. Gelişme olanağı belki azdır, belki de hiç yoktur. Fakat şehir merkezinden uzak olan istasyonun inkişafı mümkündür.

Limanlar için de, durum aynıdır. Limana rıhtım ve rıhtım caddesinin yapılması daima düşünülmalıdır. Eğer, liman yöresinin trafiği düzenlenmezse, hapishaneye döner. Bu bakımdan, liman rıhtımı ile ona bağlı yolların düzgün ve yükleme ve boşaltma işleri içinde, geniş olması gereklidir.

Genellikle limanlar şehirlerden ayrılmıştır. Konutlardan uzak yerlerde dir. Örneğin; Londra Dokları ve Hamburg Limanı böyledir.

Limanda ki silolar, depolar vs. demiryolu ile bağlılık kurabilecek bir durumda olmalıdır. Örneğin; Hamburg limanında 40-45 Km. uzunluğunda demiryolu bulunmaktadır. Orada trafik geniştir ve demiryolu şebekesi vardır.

Memleketimizde ki limanların, geniş ölçüde düzenlenmesi gereklidir. Örneğin; Karadeniz bölgesinde, arzu edilen şekilde liman yoktur. Zonguldak, dağlık olduğundan liman yapımı mümkün olmamakta, Filyos'ta kömür nakli için kurulan liman geliştirilmektedir.

DİNLENME ALANLARI :

Halkın dinlenmesi için yeşil saha ve parklara ihtiyaç vardır. Yeni inşaat plânlarında bu husus daima göz önünde tutulur. Örneğin; Avrupa şehirlerinde dinlenme sahalarına ve parklara önem verilmiştir.

Dinlenme yerlerine; yeşil sahalar, parklar, oyun yerleri dahildir. Konutlara azami 10 dakika uzaklıkta, oyun ve çocuk bahçelerinin olması, modern belediyeciler tarafından kabul edilmiştir. Çocuklar buralarda vakit geçirirler. Yaşları 20-25 arasında olanlar içinde, yürüyerek 15 dakika uzaklıkta spor alanları bulunmalıdır. Oyun alanlarında, kiraya verilebilecek yerler de bulunmalıdır. buralarda ziraat ve bahçecilik yapılabilirdir. Böylece kira yolu ile gelir sağlanabilir.

Parklarda, halkın oturması için lüks ve içkili olmayan gazinolar bulunmalıdır. Bu bölgeler bahçe şeklinde yeşillik ve çiçeklikten ziyade, ağaçlık olmalıdır.

İyi kurulan şehirler, ormanlarla dışarı doğru uzarlar. Böylece ormanların bakımı sağlanmış ve dinlenme yerleri genişletilmiş olur.

CADDELER VE MEYDANLAR :

Meydanlar kurulurken, buralardan ne gibi görev beklenildiği ve hangi amaçlara hizmet edeceği, önceden kararlaştırılarak ona göre yapılır. Meydanlarda, hayat mücadelesi olmamalıdır. Örneğin yıldız şeklindekiler her zaman trafik yönünden tehlike arzederler. Ayrıca dinlenme ve istirahat yeri olamazlar.

İstirahat ve kolaylık bakımından meydanların, cadde kenarlarında olmaları daha yararlıdır. İç tarafları sessiz, gürültüden uzak ve insanların hayatı daha emniyetlidir.

Bu meydanların çevresinde konutlar ve bunların aralarına ibadethaneler yapılabilir. Böylece; rahat, sakin ve emniyet içerisinde yaşayarak, ibadet edilmesi sağlanmış olur.

Yolların ve caddelerin yapımında, hangi işe tahsis edileceği ön plâna alınmalıdır.

Bütün yolların 5/6 sı konut bölgelerinde bulunur. Bu yolların fazla geniş olması gerekmez.

Yolların 1/6 sı ise daha geniş olup, ulaşımaya ayrılmıştır. Esasen bu yollar şehrin merkezine, liman, istasyon ve hava alanlarına giderler. Şehri kateden ulaşım yolları ile bağlantıları bulunur.

Ulaşımaya ayrılan yolların 18-24 metre olması gerekir. Bu yolun bir kısmı yaya ve bisikletlere bırakılır. Örneğin; 18 metrelik bir yolun; 12 metresi taşıtlara, 3 metre bir yanda, 3 metre öte yanda olmak üzere, yaya ve bisikletlere ayrılır.

Eğer yol 24 metre ise, 16 metresi taşıtlara, yanlarda 4 metre olmak üzere 8 metreside yaya ve bisikletlere tahsis edilir.

Ulaşım yollarının, virajsız ve düz olması dik yerlere, hafif virajlı şekilde çıkılması gerekir.

İmâr plânları yapılırken, yol ve caddelere çok dikkat etmelidir. Bunlar iyi düşünülmezse ve tahsis amaçları önceden hesap edilmezse, düzeltilmesi zor durumlar doğar ve maliyetide hayli yüksek olur.

İki sokak arasında ki uzaklık, 40 metre olmalıdır. Böylece her konuta 20 metrelik bir alan ayrılır. Bunun 8-10 metresi inşaata ve 10 metresi de bahçeye bırakılmış olur.

Sonuç olarak; dünya üzerinde yaşayan insanların, ömrünü, çalışma sırasında ve onun dışında rahat ve huzur içerisinde geçirmesi öngörülmüştür.

Konut yapımında hedeflerin bu olması, bizi problemin ikinci yönüne sevketmektedir. Bu, ekonomik durumun ta kendisidir. Çünkü, kişi elinde ki iktisadi kıymetlerle, yaşama şartlarını dengeye getirmeğe çalışacak ve bunun bir kısmı ile konut ihtiyacını karşılayacaktır. Böylece ayırdığı kıymetin faydasını maksimize etmiş olacaktır.