

İ. YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Metropolite Alanda Bir Yerleşim

Ahî Kâhıç

Yüksek Lisans Tezi

**METROPOLİTEN ALANDA, BİR YERLEŞİM
İÇİN PLANLAMA ÖNERİLERİ
"KOCAELİ-UZUNTARLA"**

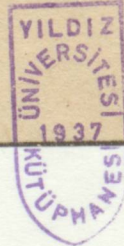
ŞEHİR PLANLAMA YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan Mim. Ali KILIC

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
GENEL KİTAPLIĞI

R 151
412

Kot :
Alındığı Yer : ...Fen Bil. Enst.
Tarih : ...24.12.1990.....
Fatura :
Fiatı : 40.000 TL
Ayniyat No : 1/38
Kayıt No : 47502
UDC : 72 378.242
Ek : ...3.ktl.plan.....



†

YILDIZ UNIVERSITESI
FEN BILIMLERI ENSTITUSU

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ

D.B. No 45220

1. KENTİN TANIMI (KONULUKLARI VE GELİŞİMİ)

1.1. KENTİN TANIMI

1.2. KENTİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.2.1. Kentin Tarihi

1.2.2. Kentin Tarihi

1.2.3. Kentin Tarihi

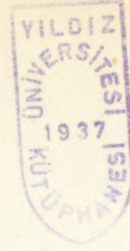
1.2.4. Kentin Tarihi

1.2.5. Kentin Tarihi

**METROPOLİTEN ALANDA, BİR YERLEŞİM
İÇİN PLANLAMA ÖNERİLERİ
"KOCAELİ-UZUNTARLA"**

SEHIR PLANLAMA YUKSEK LISANS TEZI

Hazırlayan Mim. Ali KILIC



İÇİNDEKİLER

Sayfa

GİRİŞ: KENTLERİN DOĞUŞU	1
1. KENTİN TANIMI ÖZELLİKLERİ VE GELİŞİMİ	4
1.1. KENTİN TANIMI	4
1.2. KENTLERİN TARİHSEL GELİŞİMİ (19. yüzyıla kadar)	6
1.2.1. Antik Çağ Şehirleri	6
1.2.2. Orta Çağ Şehirleri	8
1.2.3. Rönesans şehirleri	9
1.2.4. Barok Şehirleri	9
2. 19.YÜZYILDA VE SONRASINDA KENTLERDE MEYDANA GELEN DEĞİŞİKLİKLER	22
2.1. SANAYİ KENTİ, SORUNLARI VE İLK ÇÖZÜM ARAYIŞLARI	22
2.1.1. Sanayi Kentinin Gelişme Çizgisi Ve Yarattığı Sorunlar	23
2.1.2. İlk Çözüm Arayışları	27
2.2. BAHÇE ŞEHİRDEN METROPOL'E PLANLAMA MODELLERİ	30
2.2.1. Bahçe Şehir ve Yeni Şehirler(New Towns)	31
2.2.1.1. Bahçe Şehir	31
a. İlk Bahçe Şehir "Letchworth"	33
b. Hapstead Bahçe Banliyösü	37
2.2.1.2. Yeni Şehirler(New Towns)	38
a. Stevenage	45
b. Radburn	51
c. Green Belt	56
2.2.1.3. Lineer Şehir	63
2.2.1.4. Molekül Şehir	65
2.2.1.5. Tarak Şehir	66
3. 20.YÜZYIL:METROPOL OLGUSU	84
3.1. METROPOL NEDİR?	84

3.1.1. METROPOLİTEN KAVRAMLAR	
3.1.2. Metropoliten Olgu	85
3.2. METROPOLİTEN TOPLUMUN OLUŞUMU, GELİŞİMİ	85
3.3. GELİŞMİŞ BİR METROPOLİTEN YAPISI	87
3.4. METROPOLİTEN SINIRLARI ÖLÇÜTLERİ	89
3.5. DÜNYA METROPOLLERİNDE GÖZLENEBİLEN SON EĞİLİMLER, DEĞİŞİMLER	90
4. KONURBASYON (BİTİŞİK KENTLER KÜMİSİ) İÇİNDE İSTANBUL VE İZMİT METROPOLLERİ (MEGOPOLİS'E DOĞRU)	97
4.1. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME EĞİLİMLERİ	97
4.2. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI	100
4.2.1. Tarihi Gelişimi (Cumhuriyete Kadar)	100
4.2.2. Cumhuriyet Döneminde İstanbul	102
4.3. İZMİT METROPOLİTEN ALANI	110
4.3.1. İzmit'in Tarihi Gelişimi	111
4.3.2. Nüfus Gelişimi	112
4.3.3. İzmit'te Kentleşme eğilimleri	116
4.3.4. Ekonomik Yapı	117
5. METROPOLİTEN ALANDA BİR YIRLEŞİM İÇİN PLANLAMA ÖNERİLERİ: UZUNTARLA	123
5.1. BÖLGE İÇİNDEKİ YERİ	123
5.2. FİZİKİ VERİLER	123
5.2.2. Topoğrafya	124
5.2.3. Jeolojik Yapı	125
5.3. SOSYAL VE EKONOMİK BULGULAR	126
5.3.1. Nüfusun Gelişimi ve Yapısı	126
5.3.1.1. Nüfus Yapısı	126
5.3.2. Uzuntarla Ekonomik Yapı	130
5.3.3. Sosyal ve Kültürel Yapı	131
5.4. UZUNTARLADA ARAZİ KULLANIŞ FİZİK MEKAN ÖZELLİKLERİ	132
5.4.1. Sosyo Ekonomik Yapının Mekana Yansıması ve Mekandaki Farklılaşmalar	132
5.4.2. Konutların Parsel İçindeki Konumlanmaları	137
5.4.3. Tarım	138
5.4.3. Sanayi	140
5.4.5. Hizmetler	140

	Sayfa
6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	143
EKLER	158
EK 1. TABLOLAR	158
EK 2. GRAFİKLER	175
EK 3. HARİTALAR	193
EK 4. ANKET ÖRNEĞİ	199
KAYNAKÇA	209
KÖY GELİRİ VEDEĞİ	143
EĞİTİM DURUMU	144
KİRENCİLERİN EKİMLİK DURUMU	144
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	145
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	146
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	147
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	148
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	149
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	150
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	150
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	151
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	151
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	152
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	152
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	153
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	154
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	154
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	155
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	155
KURUMA BAĞLI OLAN KİRENCİLERİN DAĞILIMI	156

TABLO LİSTESİ

TABLO 1	— AİLE BÜYÜKLÜKLERİ	140
TABLO 2	— AİLE TİPLERİ	140
TABLO 3	— AİLE'NİN BAĞLI BULUNDUĞU ETNİK GRUP	141
TABLO 4	— NÜFUSUN DOĞUM YERLERİNE GÖRE DAĞILIMI	141
TABLO 5	— NÜFUSUN CİNSİYETE GÖRE DAĞILIMI	141
TABLO 6	— YAŞ GRUPLARI	142
TABLO 7	— KÖYE GELİŞ NEDENİ	143
TABLO 8	— EĞİTİM DURUMU	144
TABLO 9	— ÖĞRENCİLERİN ÖĞRENİM DURUMU	144
TABLO 10	— OKUMAMA NEDENLERİ	145
TABLO 11	— ÇALIŞANLARIN SEKTÖREL DAĞILIMI	146
TABLO 12	— ÇALIŞANLARIN(EK İŞ)SEKTÖREL DAĞILIMI	147
TABLO 13	— HANE BAŞKANININ ŞİMDİKİ İŞİ	148
TABLO 13A	— HANE BAŞKANLARININ ÖNCEKİ İŞİNİN SEKTÖREL DAĞILIMI	149
TABLO 14	— ÇALIŞANLARIN İL VE İLÇE OLARAK DAĞILIMI (ESAS İŞ)	150
TABLO 15	— ARSA VE KONUT MÜLKİYETİ	150
TABLO 16	— TOPRAK EDİNME ŞEKLİ	151
TABLO 17	— BİNAYI ELDE ETME ŞEKLİ	151
TABLO 18	— KONUT KONFOR DURUMU	152
TABLO 18A	— BİNA YAPIM SİSTEMLERİ	152
TABLO 19	— BİNALARIN YAPILIŞ TARİHİ	153
TABLO 20	— TOPRAK KULLANIMI	154
TABLO 21	— TOPRAK BÜYÜKLÜKLERİ (DÖNÜM)	154
TABLO 22	— TOPRAK KULLANIM TÜRLERİ (DÖNÜM)	155
TABLO 23	— TAOPRAKTAN HDE EDİLEN ÜRÜNLER(YILLIK/TON)	155
TABLO 24	— AĞAÇTAN ELDE EDİLEN ÜRÜNLER	156

GRAFİK LİSTESİ

GRAFİK 1_ TÜRKİYE'DE VE İZMİT'TE KENTSEL NÜFUS ARTIŞLARI	157
GRAFİK 2- TÜRKİYE VE İZMİT'TE KENTSEL NÜFUSUN TOPLAM NÜFUSA ORANI	158
GRAFİK 3- KOCAELİ İLİ TOPOGRAFİK DURUM	159
GRAFİK 4- KOCAELİ VE TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERDE ÇALIŞANLARIN TOPLAM ÇALIŞANLARA ORANI	160
GRAFİK 5- ÇALIŞAN NÜFUSA GÖRE SEKTÖREL DAĞILIM	161
GRAFİK 6- 1970-1985 DÖNEMİ NÜFUS ARTIŞ ORANI	162
GRAFİK 7- UZUNTARLA KADIN-ERKEK ORANI	162
GRAFİK 8- AİLE BÜYÜKLÜKLERİ	163
GRAFİK 9- AİLE TİPLERİ	164
GRAFİK10- AİLENİN BAĞLI BULUNDUĞU ETNİK GRUP	164
GRAFİK11- NÜFUSUN DOĞUM YERLERİNE GÖRE DAĞILIMI	165
GRAFİK12- NÜFUSUN 3 ANA YAŞ GRUBUNA DAĞILIMI	165
GRAFİK13- KÖYE GELİŞ SEBEBİ	166
GRAFİK14- EĞİTİM DURUMU	166
GRAFİK15- ÖĞRENCİ DURUMU	167
GRAFİK16- ÇALIŞANLARIN SEKTÖREL DAĞILIMI	167
GRAFİK17- HANE REİSİNİN ŞİMDİKİ İŞİ	168
GRAFİK18- ÇALIŞANLARIN İLLERE GÖRE DAĞILIMI	168
GRAFİK19- ARSA VE KONUTUN MÜLKİYETİ	169
GRAFİK20- TOPRAK EDİNME ŞEKLİ	169
GRAFİK21- BİNA YAPIM SİSTEMLERİ	170
GRAFİK22- TOPRAK BÜYÜKLÜKLERİ	170
GRAFİK23- KONUT KONFOR DURUMU	171
GRAFİK24- BİNAYI ELDE ETME ŞEKLİ	173
GRAFİK25- HANEDEKİ ODA SAYISI	173
GRAFİK26- TOPRAK CİNSLERİ DAĞILIMI	174
GRAFİK27- TOPRAKTAN ELDE EDİLEN ÜRÜNLER	174

ÖZET

Sanayileşmenin beraberinde getirdiği hızlı ve plansız kentleşme bütün dünyayı özellikle az gelişmiş ülkeleri ve ülkemizi etkilemiştir. Ülkemizde 1950 sonrası başlayan ve kalkınma planlarıyla da desteklenen sanayileşme, sanayi ve endüstri kuruluşlarının, nüfus yoğunluğu, altyapı imkanları, ve pazara

HARİTALAR

- o HARİTA 1- DOĞAL COĞRAFYA
- o HARİTA 2- ÇEVRENİN JEOLojİK DURUMU
- o HARİTA 3- EĞİMLER
- o HARİTA 4- MORFOGRAFYA HARİTASI

YERLEŞMEDEN DOKU ÖRNEĞİ

1/25 000 ÇEVRE DÜZENİ PLANI

Harika Bölgesi, özellikle Doğu Marmara Alt bölgesi Türkiye sanayi ve ekonomisinin kalbi, odak noktasıdır. Tekirdağ'dan başlayıp Adapazarı'na kadar olan bölge ile yine İznit-Bursa arasındaki bölge, Türkiye'de en hızlı sanayileşme ve kentleşme görüldüğü bölgedir.

Harika sanayileşmenin beraberinde getirdiği çevre kirliliği özellikle İstanbul ve İzmit'i oldukça etkilemiştir. İzmit ve çevresindeki sanayi tesislerinin yol açtığı çevre kirliliğinin yanında, hızla artan nüfus, yoksulluk, riskli, coğrafi bir takım sıkıntılar ve kentin içinden geçen, doğu ile batıya birbirine bağlayan E-5 karayolu, kentin gelişmesini doğu ve batı yönünde sürüklemiştir. Doğu ve batı yönündeki bu gelişme, buradaki kırsal yerleşmelerde olumsuz yönde etkilenmiş, buradaki verimli tarım arazilerinin ve açık alanların yok olmasına sebep olmuştur.

Çalışmada amaç amaç yukarıda kısaca gelişme eğilimini açık-
lanmıştır. İzmit Metropolitik alanı içinde, E-5 karayolunun İzmit-Sakarya bölümünde İzmit merkezine 22 km mesafede Uzun-
tarla yerleşmesinin ileride potansiyel olarak gelişmesi olası sa-

ÖZET

Sanayileşmenin beraberinde getirdiği hızlı ve plansız kentleşme bütün dünyayı özellikle az gelişmiş ülkeleri ve ülkemizi etkilemiştir. Ülkemizde 1950 sonrası başlayan ve kalkınma planlarıyla da desteklenen sanayileşme, sanayi ve endüstri kuruluşlarının, ucuz işgücü, ulaşım imkanları, ve pazara yakınlığı dolayısıyla kent merkezleri yada yakın çevrelerinde yer almaları, buralarda hızlı bir nüfus artışına sebep olmuş bu da plansız bir kentleşme sürecini başlatmıştır.

Hızlı ve plansız kentleşme, kentlerde ve çevrelerinde onarılması zor derin yaralar açmıştır. Altyapısız, plansız yerleşmenin meydana getirdiği çevre kirliliği, artan nüfus dolayısıyla kentlerin çevresindeki açık alanların, tarım alanlarının yok olması, ekolojik dengenin bozulmasına yol açmış bu durumda insanların da sağlık durumlarını etkilediği kadar psikolojik durumlarında etkilemiştir.

Marmara Bölgesi, özellikle Doğu Marmara alt bölgesi Türkiye sanayi ve ekonomisinin kalbi, odak noktasıdır. Tekirdağ'dan başlayıp Adapazarı'na kadar olan bölge ile yine İzmit Bursa arasındaki bölge, Türkiye'de en hızlı sanayileşme ve kentleşmenin görüldüğü bölgedir.

Plansız sanayileşmenin beraberinde getirdiği çevre kirliliği özellikle İstanbul ve İzmit'i oldukça etkilemiştir. İzmit ve çevresindeki sanayi tesislerinin yol açtığı çevre kirliliğinin yanında, hızla artan nüfusa karşılık, fiziki, coğrafi bir takım eşikler ve kentin içinden geçen, doğu ile batıyı birbirine bağlayan E-5 karayolu, kentin gelişmesini doğu ve batı yönünde sürüklenmiştir. Doğu ve batı yönündeki bu gelişme, buralardaki kırsal yerleşmeleri'de olumsuz yönde etkilemiş, buralardaki verimli tarım arazilerinin ve açık alanların yok olmasına sebep olmuştur.

Çalışmada ana amaç yukarda kısaca gelişme eğilimini açıkladığımız İzmit Metropoliten alanı içinde, E-5 karayolunun İzmit-Sakarya bölümünde İzmit merkezine 22 km mesafede Uzun- tarla yerleşmesinin ileride yoğun biçimde gelişmesi olası sa-

nayi ve beraberinde getireceği nüfus artışı ve gelişmenin tarım alanlarını ve açık alanları yok etmesini önlemek, planlı bir şekilde gelişmesini sağlayacak bir modeli oluşturmaktadır. Bu amaç doğrultusunda:

I. Bölümde sanayi öncesi kentlerin yapısını, özelliklerinin gelişimini;

II. Bölümde ise sanayileşme sonrası kentlerde meydana gelen olumlu ve olumsuz gelişmeleri ve çözüm arayışlarını;

III. Bölümde ise metropol olgusu, yapısı, gelişim özellikleri, dünya metropollerinde gözlenen son eğilimler;

IV. Bölümde ise Türkiye'de 1950 öncesi ve sonrası kentleşme eğilimleri ile İstanbul ve İzmit metropoliten alanlarının özellikleri, yapısı ve gelişme eğilimleri;

V. Bölümde ise İzmit metropoliten alanının en önemli gelişme aksında bulunan Uzuntarla yerleşmesininde, anket ve fizik mekan çalışmaları yapıp, elde edilen sonuçlar değerlendirilip öneri modele yardımcı olacak bir hale getirilmesi;

VI. Bölümde ise V. bölümdeki değerlendirmeler sonucu Uzuntarla, yerleşmesinin sağlıklı gelişimini sağlayacak model için öneriler getirildi.

SUMMARY

Speedy and un-planned urbanization which is together with industrialization has affected the whole world especially under-developed country and our country. In our country, industrialization which had begun after 1950 and has been supported by Development plans, the location of the factories in the city centers or their surrounding area because of providing cheap labour, transportation facilities and close to the market, had caused speedy increasing of population in these areas so it had initiated a process of urbanization without planning.

Speedy and un-planned urbanization had wounded deeply in the city centers and their surrounding area that it's difficult to mend them. The pollution of environment which was created by settling without plan and infrastructure, being annihilated of agricultural areas and open-spaces at the surround of cities, because of imbalance. This evolution had also affected both human's health and their psychological situation.

Marmara Region, especially East Marmara Sub-Region is the focus of Turkish industry and economy. The zone from Tekirdağ to Adapazarı and another zone between İzmit and Bursa is a zone which has the most speedy industrialization and urbanization in Turkey.

Industrialization without plan and the pollution of environment which came after industrialization rather affected Istanbul and İzmit. Beside of the pollution which was a result of the factories in İzmit and its surrounding area, some physical and geographical thresholds in spite of the speedy increasing of population and E-5 highway which goes through the city and connects to the east and west, had caused the expansion of city to east and west direction. This expansion had affected rural settlements negatively and caused to be annihilated of the fertile agricultural areas and open-spaces

Main goal of this study, to avoid being annihilated of agricultural areas and open-spaces in future by the industrial expansion and increasing of population possibilities in Uzuntarla which is in Izmit Metropolitan Area that we explained above its development tendency, in Izmit-Sakarya part of E-5 highway and at a 22 km distance from the center of Izmit. Eventually to make a model that providing the development of Uzuntarla with planning is another part of the main goal.

Paralleling to this goal:

In the first stage, the structure and development features in the cities before industry,

In the second stage, positive and negative development in the cities after industrialization and searching of the solution

In the third stage, the fact of metropol and the structure, development features and recent tendencies in the world metropolis,

In the fourth stage, urbanization tendencies in Turkey before and after 1950 and the structure, characteristics and development tendencies of Izmit and Istanbul Metropolitan Area,

In the fifth stage, evaluating the results of inquiry and survey in Uzuntarla which is settled on the most important development axle of Izmit Metropolitan Area and making them useful for proposal model,

In the sixth stage, at the end of evaluating in the fifth stage, some proposals were produced for the model which will provide the healthy development of Uzuntarla

GİRİŞ- KENTLERİN DOĞUŞU

18. yüzyıla kadar insanoğlu kendi elleri ile yaptığı, yarattığı birtakım olumlu şeylerle, doğanın güzelliğini arttırmış, yapılan gelişmeler doğayla bütünleşmiş, mükemmel bir uyum sağlanmıştı. Ancak endüstri devrimi ile bu uyum, bütünleşme, yerini sağlıklı gelişmeye ve doğayı tüketmeye yöneltmiştir.

İlkçağlarda insanlar doğal çevre ve iklim koşullarına sıkı sıkıya bağlı kalmış, doğayı tanımaya çalışmıştır. Bu dönemlerde genellikle 20-30 kişiyi geçmeyen küçük toplumlar yeteri kadar besin bulabilmek için, dağınık yazarlardı. Yabani bitki türlerini yerinde ve zamanında toplayabilmek ve hayvan sürülerini avlayabilmek için göçebelik zorunlu idi.

Konaklanan çevredeki mevsimlik bitki ürünleri ve hayvanlar azalınca yada tümden tükenince, yer değiştirirlerdi. Besin elde etmek ve barınmak gibi temel biyolojik sorunların çözümünde ortaya çıkan güçlükler, yeni keşif ve buluşların ana kaynağı olmuştur. Bu sayede hayvan ve bitkilerden bazılarını evcilleştirmeyi başarmışlar ve bu sayede avcılığın yerine hayvancılık, toplayıcılığın yerini ise tarım almıştır. Böylece insanoğlu, hayvanların ve bitkilerin türlerinin artmasına, çoğalmasına, çeşitlenmesine yön vermiş egemen olmuştur. Neyin, nerede, nekadardır, ne amaçla üretileceğine karar vermeye başlamıştır.

Özellikle suyun önemi anlaşıldığında insanoğlu nehir deltalarında su kenarlarında yerleşmeye başlamış, sulu tarımın ortaya çıkmasıyla ilk kentlerin temelleri atılmıştır. Sulu tarımın verimi 15-20 kat arttırılmasıyla oluşan artı ürün sonucu oluşan kentlerin nüfus yoğunluğunda önceki döneme oranla 50-60 kat artmıştır. Tarım devriminin en önemli sonucu, kişi ve toplum başına üretimin büyük ölçüde arttırılması olmuştur.

Toprakların ne zaman, nasıl ekileceğini bilen; mevsimleri ve nehir taşmalarını önceden haber verebilen yöneticiler (alim ve bilim adamları) zamanla ve giderek, artı ürünü

kontrol etmeye başlamışlardır. Artı ürünün çoğalması kentlerin genişlemesi, büyümesine sebep olmuştur. Kentlerin büyümesi ve gelişmesi, kentsel işbölümünü güçlendirmiştir. İşbölümü uzmanlaşmayı ve uzmanlaşmada yeni keşif ve icatları beraberinde getirdi.

İnsanoğlunda daha iyi ve daha rahat yaşama amacı, ve bu amacın gerçekleşmesini sağlayan yeni buluşlar, teknolojik gelişmeler, insanoğlunun içinde yaşadığı çevreyi etkilemiştir. İnsanoğlu için daha rahat yaşamayı sağlayan bu teknolojik gelişmelerin olduğu yerlere gitmek en büyük hedef olmuştur.

19. yüzyılda Sanayi ve Endüstri devriminden sonra ulaşım teknolojisinin de gelişmesi kentlerde yaşamayı daha kolay ve cazip hale getiriyordu. İnsanoğlunun teknolojiden faydalanması, iş olanaklarının artması yaşamı kolaylaştırıyordu. Bu yüzden kentler 19. yüzyılda gelişmenin odak noktası olmuşlardır. Kırsal kesimlerdeki iş olanaklarının azalması, tarımda makineleşme gibi sebeplerle kentler kırsal kesimlerin hucumuna uğramıştır. Bu durum kentlerin durumunu etkilemiş ve kentler aşırı şekilde büyümeye başlamıştı. Şehirde büyük ölçüde sosyo-ekonomik ve fiziksel değişimler görülmeye başlamıştı.

"KENT KAVRAMI" 20. yüzyılda gelişerek "METROPOL" kavramının doğmasını sağlıyordu. 21. Yüzyıl şehirciliğinde artık "Metropol"lerin aşırı büyümesiyle "Megopolis", "ECUMONOPOLIS" gibi gelişmiş Metropol yapılarından söz edilmeye başlandı.

Kentlerin büyük ölçüde gelişmesi, sanayi ve endüstrileşme ile çevrenin kirlenmesi, doğanın, su kaynaklarının kirlenmesi, kentlerin gelişmesi sonucunda tarım alanlarını giderek azalması kent planlarını yeni bir takım alanlarını giderek azalması kent planlarını yeni bir takım kent arayışlarına itmiştir. Bunun için şehir plancıları çeşitli kent kurumları geliştirmişler, modeller ortaya koymuşlardır. Bu modellerin temel amacı daha sağlıklı bir büyüme, kentleşme idi. İngilterede ortaya çıkan "BAHÇE ŞEHİR" Amerika'daki "YENİ ŞEHİR" akımı Almanya ve Fransa'da benzeri örnekler bu nedenle ortaya konmuştur.

Sürekli nüfus artışı, şehirlerin giderek büyümesi, çevre kirliliği, kaynakların hızla tükenmesi, konut sorunu, giderek artan nüfusun beslenmesi, 21. yüzyılda insanoğlunun meşgul eden en önemli sorunların başında geleceği kaçınılmazdı.

19. yüzyılda sanayi endüstri hedefleri, amaçların iyi saptanılmaması, kontrol altına alınmaması, plansız gelişmeler 20. yüzyılda büyük sorunların ortaya çıkmasına yol açmıştır. İnsanoğlu giderek kendi kendine şu soruyu sormaya başlıyor: Acaba durumumuz gittikçe iyileşiceğine, daha mı kötüye gidiyoruz? Gelişen teknoloji, bir taraftan ^{hayatı} kolaylaştırıcı yenilikler getirirken diğer taraftan insanın içinde yaşadığı doğal çevreyi gittikçe daha olumsuz yönde etkileceği muhakkak.

Bu yüzden insanoğlu ve şehir plancıları 21. yüzyılın kentleşme sorunlarına çözüm ararken hedeflerin, amaçların iyi tespit edilmesi, amaçlara ulaşılması için kullanılması gereken amaçların iyi tespit edilmesi gerekir. Önceden "utopya" gibi görülen "yeraltı", "denizaltı", "uzay" şehirleri şimlerde kent plancılarının üzerinde önemle durdukları çözümler olarak gündeme geliyorlar.

I. BÖLÜM KENTİN TANIMI ÖZELLİKLERİ VE GELİŞİMİ

1.1. KENTİN TANIMI

Aristo kenti, hayatın gaye ve şartlarını yerine getiren ve aralarında bir görüş birliği ve yaşama armonisi olan nüfus olarak tanımlar. ARİSTO'ya göre ideal şehir büyüklüğü 10.000 kişi olup, askerler, sanatkârlar ve çiftçiler gibi farklı meslek gruplarının bir arada bulunduğu mekanlardır. (BAYHAN I.,1969)

Kentleri rant açısından ele alırsak, kentsel topraklar barınmanın ortaya koyduğu rantla belirlenirken, kırsal topraklarıda tarımsal rant belirler. Kent toprağında kullanım, kır toprağında ürün söz konusudur.

Fiziksel açıdan kent; Barınma, altyapı ve diğer sosyal kültürel donatıları gereği kesitte zedelenmiş topraklardır. Sosyo-ekonomik açıdan; Alman sosyoloğu TOENNIES'e göre kent-in yapısı heterojen olup çıkar ilişkilerine dayanır. Kentler çeşitli etnik grupların bir arada olduğu gibi maddi ve manevi, kültürel öğeleri arasında farklılaşma, üretim türü, araçları ve teknolojisinde çeşitlenme ve farklı biçimlerin bir arada bulunduğu mekanlardır. Kentlerde üretim ilişkileri ve türüne bağlı olarak toplumsal sınıfların sayısı çoğalmış ve aralarında ki farklılaşma netleşmiştir.

İlişkiler açısından kente baktığımızda kentte kişisel çıkar güdüsü hür iradeye bağlı sözleşmeleri, araç ve araçlar yoluyla ilişkiler yaygın ve hakimdir. Kentte çıkan ilişkilerine dayanan ve dolaylı ilişkiler vardır.

Fransız sosyologu DURKHEIM, toplumları "basit ve karmaşık toplumlar" adı altında ayırmakta ve bu ayırımın temelde iş bölümüne dayandırmaktadır. DURKHEIM karmaşık toplum olarak ifade ettiği kent toplumu, fonksiyonel farklılaşma ve işbölümüne dayanan organik dayanışmanın geçerli olduğu, formel idareli topluluklarıdır. Fonksiyonel farklılaşma, insan gereksinimlerinin karşılanmasına dönük farklı üretim biçimleridir. Aslında işbölümü, beraberinde çıkar esasına dayanan organik dayanışmayı getirmektedir. Toplumsal sınıflar bunun bir sonu-

çudur.

Amerikalı sosyolog ROBERT REDFIELD ise "folk toplumu-şehir toplumu" diye ikiye ayırıyor. Şehir toplumlarında farklı etnik gruplar ve gelenekler birlikte bulunmakta, haberleşme araçları yaygınlık kazandığından insan ilişkileri dolaylı hale gelmiş akrabalığın yerini kişisel olmayan çıkar ilişkileri almış, toplumsal sınıfları netleşmiş, her sınıfın iç ilişkileri dayanışma anlamında sıklaşmış ve bütün ilişkileri farklılaşmıştır.(SURI L., 1983)

Genel olarak kent tanımına baktığımızda, "nüfusa oranlı coğrafi alanı dar olan aile yapısı, meslek grupları, sosyal sınıfları, din ve mezhep bakımından heterojen, bünyesindeki ekonomik faaliyetler hacmine göre fonksiyonel olan(tüketim-üretim dağıtımı) kendinden daha geniş bir alanı etkileyen sınırlı bir alanda yerleşmiş insanlar topluluğunun oluşturduğu bir büyük toplumdur".

1.2 KENTLERİN TARİHSEL GELİŞİMİ (19. yüzyıla kadar)

1.2.1- ANTİK ÇAĞ KENTLERİ

Antik çağ kentleri daha çok toprak ürünlerinin pazar yeri ve doğu-batı arasında ticari bir bölge oluşturmak amacıyla kurulmuştu. Şehir büyüklüğü ort.3-6km² arasında değişiyordu.(BAYHAN 1,1969)

Antik çağ şehirleri daha çok savunma amaçlı şehirlerdi ve bu yüzden yüksek sur duvarları ile çevrili idi. Tarıma dayalı kentler olduğundan genellikle nehir kenarlarında ki deltalarda kurulmuşlardır. Surların dışında yer alan tarım alanları halkın en önemli geçim kaynağı idi. Daha sonra ki yıllar da el sanatlarıyla ticaretin gelişmesiyle, şehirler de büyüyüp gelişmeye başladı. Antik çağ şehirleri tarıma dayalı olduklarından genellikle nehir deltalarında kurulduklarından nehir boyunca Lineer gelişmeler görülmektedir.

KLASİK ANTİK ÇAĞ KENTLERİ Klasik antik çağ şehirlerini Yunan ve Roma şehirciliği olmak üzere iki başlık altında inceleyeceğiz.

YUNAN ŞEHİRCİLİĞİ Yunan şehirleri genellikle liman şehridir. Ticaretin bu çağlarda gelişmeye başlaması şehirlerin liman etrafında gelişmesinin en büyük nedeni idi. Ticaretin gelişmesiyle artan nüfus, kentin gelişme alanlarının sınırlı olması nedeniyle kentlerin yakınlarında kurulan koloni kentler aktarılmış ve böylece ilk koloni yerleşmeler görülmeye başlamıştır.

Bu çağlar da birtakım düşünür ve mimarlar çeşitli şehir planları öne sürmüşlerdir.HİPPODOMUS birbirin dik kesen dikdörtgen adalardan oluşan bir şehir planı(Castrumu) geliştirdi. Ancak bu modeli topografyanın zorladığı yerlerde uygulamak zor olduğu için bu plan daha çok düz yerlerde kurulan koloni kentlerde uygulandı. (Şekil 1) HİPOKRAT ise şehirlerin yerleşmesinde "yön"ün önemine değinmiş, şehirlerin sadece yumuşak rüzgarların estiği doğuya yönelmeleri gerektiğini öne sürmüştür.Bu çağlarda ARİSTO şehirler hakkında önemli görüşler ortaya atmıştır. ARİSTO'ya

göre ideal şehir büyüklüğü 10.000 kişiliktir, ve askerler, sanatkarlar ve çiftçiler olmak üzere 3 bölgeye ayrılmıştır. ARİSTO şehirlerin formunu, savunma fikri olduğu kadar, politik sistemlerin ve onu doğuran sosyal durumun etkileyeceğini öne sürmüştür. Bütün bunların ışığında Aristo serbest ve dikdörtgen formları birleştirerek, doğal meyillere uyulmasının yollarının dönemeçli olabileceğini ve düzcaddelerin ancak topoğrafyanın imkan verdiği yerlerde yapılmasının doğru olduğu fikrini savunmuştur. (BAYHAN İ. 1969)

ROMA ŞEHİRCİLİĞİ Roma şehirciliği, Yunan şehirciliğini ticaret faktöründen farklı olarak askeri düzen faktörüne dayalıdır. Gelişimi bakımından Roma devletinin askeri ve politik yönden gelişimine tamamen paraleldir. Roma şehirciliği karargah fikri etrafında toplanan Monümantel bir şehircilik ve rijid bir sosyal doku çabasına gelmiştir. (BAYHAN İ. 1969) Roma şehirciliği herşeyden önce askeri bir görüşe göre düzenlenmiş askeri şehir niteliğini taşıyordu.

Roma şehirlerinin eskistrüktürü yeniden düzenlenirken şehrin imarına yönelik bir takım kurallar koymuşlardır:

- . Yolların bakımına ait nizamnameler
- . Şehir meclisinden izinsiz yapı yapma ve yıkma yasası
- . Sahibi tarafından kullanılmayan her arazinin herkes tarafından kullanılabileceğine dair kurallar (BAYHAN İ, 1969).

Bu şekilde konulan kanunlar ve nizamlar bir taraftan şahıs haklarını koruyor diğer taraftan toplum yararına bazı şahıs haklarını sınırlandırarak şehirlerin genişleme ve bunun yanısıra Strüktürünü değiştirmeye yöneltiyordu.

Yunan'lı mimar HİPPODOMUS'un ortaya attığı dikdörtgen adalardan ve birbirini dik kesen yollardan oluşan "Castrum" modelini Roma'lı şehirci Vitruv biraz daha değiştirerek kullanmıştır. VİTRUV dikdörtgen ada sistemi ile diogonal yolları bir arada kullanmış ve şehir çevresini yuvarlak bir forma sokmuştur. VİTRUV'un kullandığı diogonal yollar ortada "Forum"a açılmıştır. (Şekil : 2)

Yunan şehirleri genelde bir ticaret şehri olduğu için "Agora" (Pazaryeri) şehre hakimdi. Liman büyük önem taşıyordu.

Roma şehirleri ise askeri şehirler olduğu için "Forum" şehre hâkindi ve VİTRUV diogonal yollarla foruma bağlanarak önemini ortaya koymaya çabalamıştır.

Roma şehirlerinde liman askeri amaçlarla kullanıldığı için genelde yerleşmenin dışında yer almış herhangi bir saldırıda yerleşme için tehlike oluşturmayacak biçimde konumlanmıştır.

1.2.2- ORTAÇAĞ KENTLERİ

Ortaçağ şehirlerinin biçimlenmesi ve gelişmesinde Savunma kaygısının yanında ticari yolların güzergahında büyük rol oynamıştır. Tarım teknolojisiinden sonra gelişen ulaşım teknolojisi, ticaret ve küçük sanayi bütünleşmesi, kentlerin gelişmesinde ticaretin ve tüccarların önemli rol oynamasına yol açmıştır. Teknolojideki ilerlemeler daha büyük gemilerin yapılmasını sağlamış, büyük gemiler için daha derin ve daha iyi korunmuş limanlar gerekmiştir. Böyle limanlarda ancak belirli yerlerde, az sayıda olması gemiciliğin, eskisine göre daha "merkezileşmiş" bir biçimde, daha örgütlü ve yoğun yürütülmesine yol açmıştır. Bu yoğunlaşma sonucunda küçük limanlar giderek önemsizleşmiş, gelişmiş limanların daha da gelişmesi için yatırımlar yapılmıştır. Bu gelişmeler paralelinde, büyük limanlarla içindeki yerleşmeler arasında mal akımı sağlayacak karayolları ve su yolları sistemi kurulmuştur. 1197-1257 yılları arasında Milano'dan Ticino Nehri'ne kadar kazılan 31 mil uzunluğundaki "Naviglio Grande" kanalı ortaçağdaki ticaretin bir ulaşım ağı kurma çabasının önemli örneklerindendir. (ÖKTEP A, 1986)

Limanlar la öteki yerleşmeler arasındaki mal akımını sağlayan yollar bu kentlerin gelişmesinde önemli rol oynamış ve bu çağlarda genellikle buna bağlı olarak işinsal ve Lineer şehir formları görülmektedir. (Şekil 3-)

Ortaçağ şehirleri nüfusu ile şehir büyüklüğü yaya mesafeleri ile insan ölçüsünde olup insan en uç noktasına yüreyerek ulaşabiliyordu.

Ortaçağ kentlerinde din faktöründe zaman zaman şehir



şehir formlarında ve gelişmesinde etkili olmuştur. Kilise şehrin hakimî ve odak noktası olup yerleşmeyi kilise etrafında toplu bir şehir olmaya yöneltmiştir.(BAYHAN I, 1969)

1.2.3- RÖNESANS KENTLERİ

XV. yüzyıldan başlayarak bitip tükenmeyen büyük keşiflerin, buluşların doğmasını, gelişmesini sağlayan ortamdır.

XVI. yüzyıl, Avrupa krallıklarının deniz aşırı ülkelerde sömürgeler elde etme savaşı, deniz ticaretini ele geçirme çabaları, sömürgelerden gelen çeşitli mallar, ticaret hacmini arttırmış gelişen ticaret hacmini hem liman şehirlerinin daha da büyüüp gelişmesine yol açmış, bu şehirlerde diğer yerleşmelerle ilişkilerini sağlayan yollar gelişmiş ve çoğalmış bu yollar üzerinde ki yerleşmelerde büyümeye başlamıştır.

Rönesans şehir şemalarının doğmasında ticaret olduğu kadar sanat da önemli rol oynamıştır. Bu yüzden şehir şemalarının da "geometri" ön plana çıkmıştır.(Şekil 4 -) Rönesans devrinde ki şehir şemaları geometrik olduğundan Topoğrafya ve çevreye uyum sağlayamamış ve uygulamasında birtakım güçlükler çıkmış ve bu yüzden teoride kalmış ve Ütopya'dan ileri gidememiştir.

Şehir planı SIR CHRISTOPHER WREN merkezden ışınlar şeklinde kenara açılan yolların hakim olduğu şehir planının Londra'nın çekirdek kısmına uygulamaya çalışmış ancak hukuki güçlükler yüzünden başarılı olamamıştır.(Şekil 5) (BAYHAN I, 1969)

1.2.4- BAROK KENTLERİ

XVII. yüzyıl sonunda sömürgelerden gelen maden, pamuk, kahve, ipek, tütün, kakao ve şeker önemli ticaret malları olmuştur. Sömürgelerin Avrupa mallarına sunduğu geniş pazar ve buralarda Avrupa'ya sağlanan ucuz maden ve hammadde-ler sanayi devrimi için gerekli ortam sağlamış ve beslemiştir, teknolojik gelişmeler ve sanayi devrimi ise kentlerin toplum yaşamında oynadığı rolü birden bire değiştirmiştir. Alanın, enerjinin ve emeğin yoğun biçimde kullanılmasıyla

gerçekleştirilen üretim, hem kentleri hem de kırları etkilemiştir. (ÖKTEN A,1986)

XVIII. yüzyılın başlarından itibaren ateşli silahların kullanılması ve su kanalları ve savunma duvarlarının önemi azalmaya başlamış ve dolayısıyla savunma endişesi ortadan kalkmaya başlamıştır. Rönesansta görülen radial (ışınsal) şehir şemaları 18.yüzyılın Mutlakiyetçi rejimine uygun düşmüştür. Bu şemada ışınların odak noktası "saray" olmuştur.(Şekil 6)

Savunmanın önemini kaybetmesi ve şehir etrafında ki surların yıkılması ile çevredeki yeşil dokunun(park,orman)his-sedilmesine olanak sağlamıştır. Böylece şehri çevredeki yeşil dokuyla bütünleşmiş ve çevredeki yeşil doku şehrin içerisinde ki boşluklara'da yansıtılmıştır. Özellikle parkların ve evlerin, sarayların bahçelerinin düzenlenmesi sanatını geliştirmiştir. (BAYHAN İ,1969)

Teknolojik gelişme, coğrafi keşifler ve sermaye birikimi Avrupa'daki kentleri üç aşamada etkilemiştir. İlk aşamada, endüstrî öncesi kentin kırdaki artı-ürünün derleyicisi olması nedeniyle, ticaret ve küçük sanatlar kent içinde gelişmiştir. Atölye üretiminin (manüfaktür) yaygınlaştığı aşamada kentler,kırdaki üretimin örgütleyicisi olmuştur. Kentli tüccar, kırsal alanlarda evlerdeki tezgahlara hammadde vererek üretimi örgütleme yoluna gitmiştir. Daha sonra tarım ürünlerine dayalı olarak büyük ölçekli üretime geçildiğinde sanayi kuruluşları, kent dışında kırsal alanlar da yerleşmiştir. Bu dönemde ki yer seçiminde, özellikle suyun varlığı belirleyici rol oynamıştır. Ancak, sanayinin organik hammaddelere bağımlılığının kalkmasından ve üretim örgütlenmesinde yeni bir aşamaya geçilmesinden sonra sanayi kuruluşları kentlerde yoğunlaşmıştır. Emek, enerji, gerekli hizmetler ve yan sanayi kollarının bir arada bulunmasının sağladığı avantaj işletmeleri bir araya toplamıştır. Bugün dördüncü bir aşamadan söz etmek olanaklıdır. Ulaşım ve iletişim teknolojisinin olağanüstü hızla gelişmesi, taşıma maliyetinin giderek düşmesi, teknik alt-

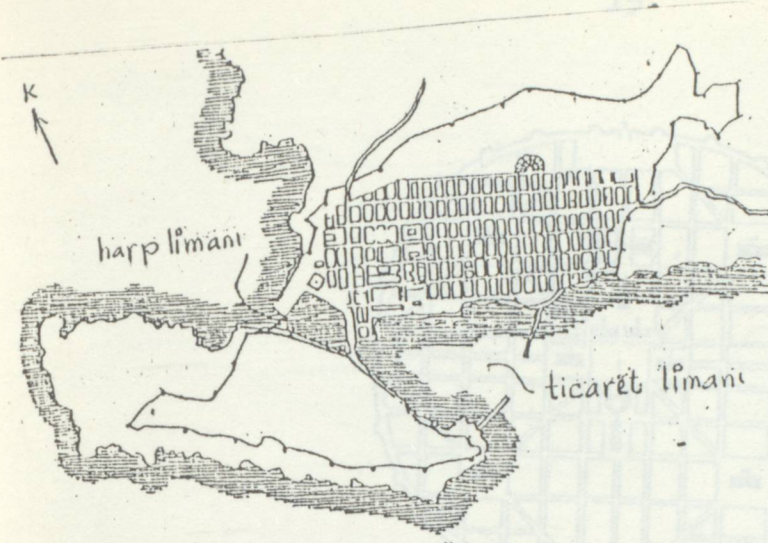
yapı açısından aşırı yığılmanın getirdiği ekşi ekonomiler, şimdi sanayi kuruluşlarının büyük kentler dışında yer seçmesine neden olmaktadır. (ÖKTEN A; 1986)

(Şekil 1)

Klasik Antik Çağ şehirlerinde birbirine dik kesen yollar kare, dikdörtgen adalardan oluşan yerleşmelere (Castrum medietatis) görünür mükündür.

Kaynak: Şehir Planlama

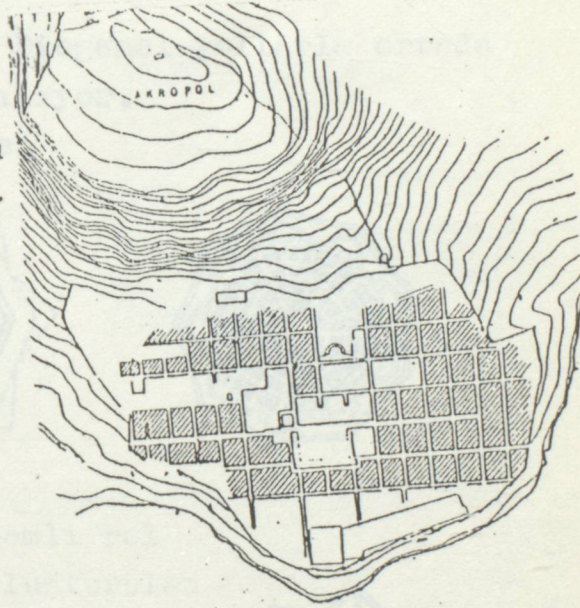


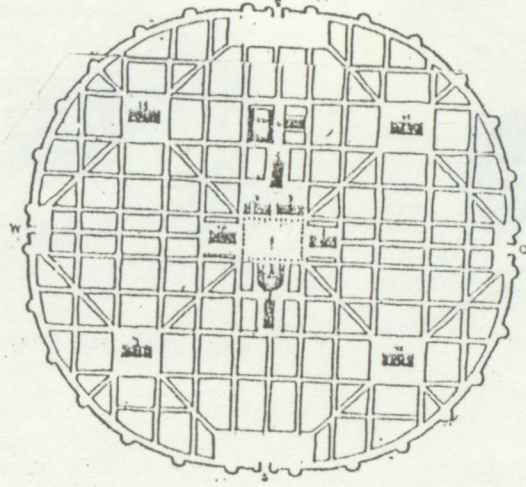


(Şekil 1)

Klasik Antik Çağ şehirlerinde birbirine dik kesen yollar kare, dikdörtgen adalardan oluşan yerleşmelere (Castrum medeli) görmek mümkündür.

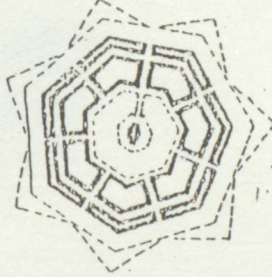
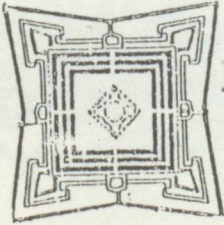
Kaynak: Şehir Planlama





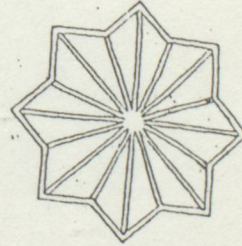
(Şekil 2) Vitruv Planı Diagonal yollarla ortada
"Forum'a" açılıyor.

Kaynak: Şehir Planlaması

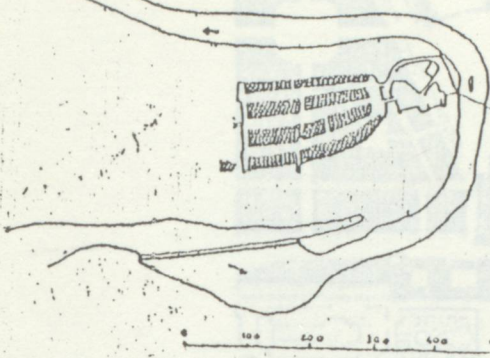


Rönesans devrinde sanat önemli rol
oynamıştır. Bundan dolayı oluşturulan
plan şemaları geometrik idi.

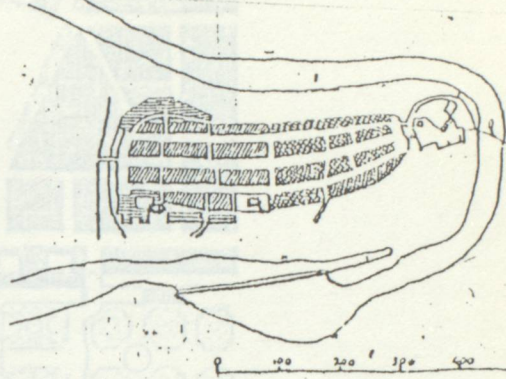
Kaynak: Şehir Planlaması



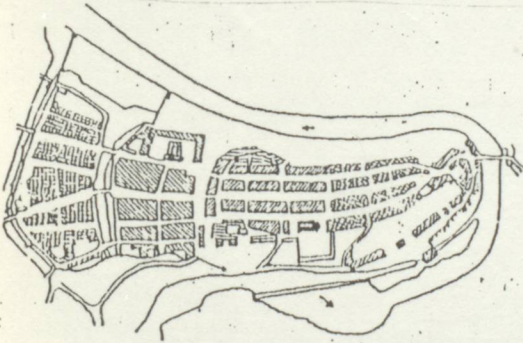
M.S. 1191



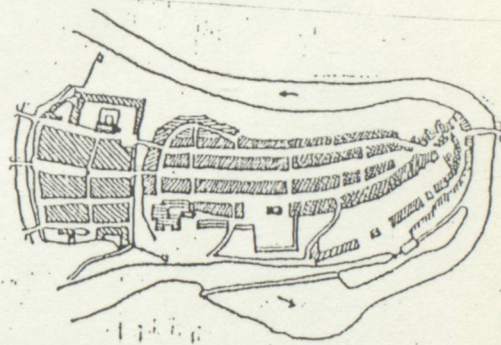
M.S. 1191-1210



M.S. 1344-1346



M.S. 1256-1260

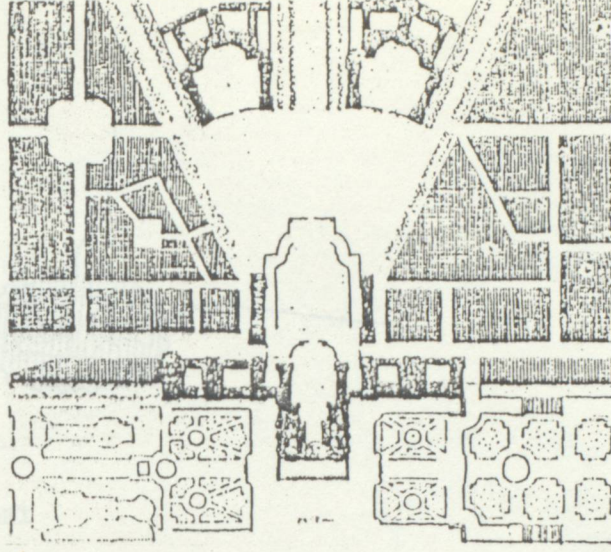


(Şekil 3) Bern isviçre'de bir ortaçağ kenti ve gelişmesi

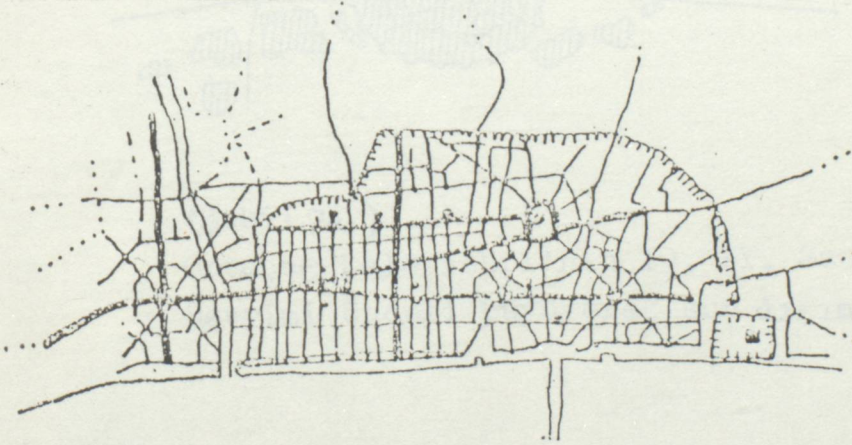
Kaynak: Şehir Planlaması

(Şekil 5) RICHARD CRISTOPHER WYNN'in Londra'nın çekirdek
konusuna uyguladığı 1960'lar Planı

Kaynak: Şehir Planlaması

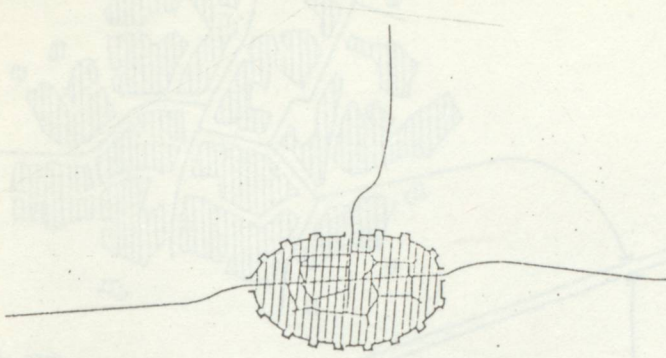


(Şekil 6) 18. yüzyılda görülen radikal(ışınsal) şehir şemaları. Bu şemalarda odak noktası "saraydı"



(Şekil 5) SIR CRISTOPHER WREN'in Londra'nın çekirdek kısmına uyguladığı ışınsal Plan

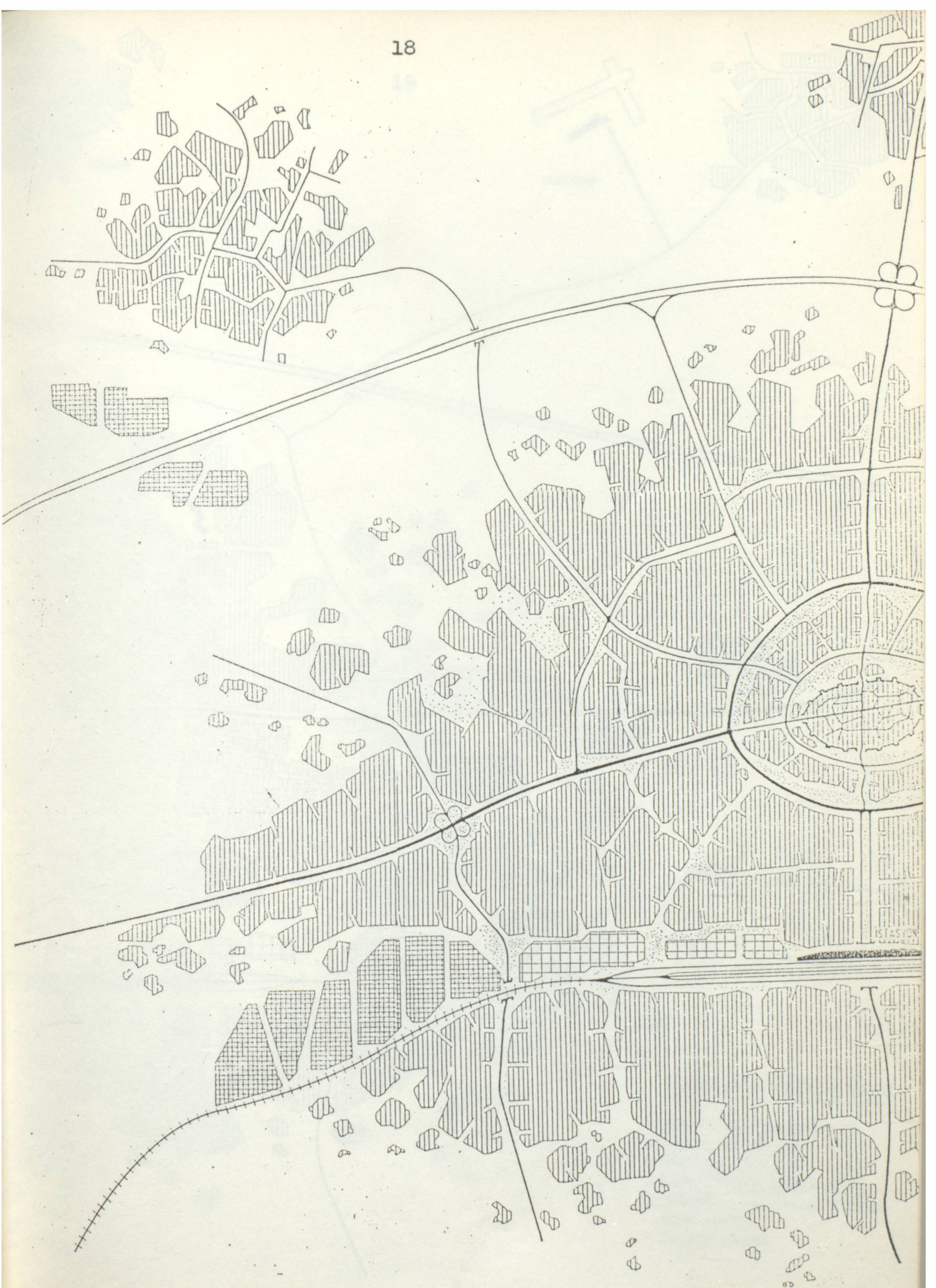
Kaynak: Şehir Planlaması



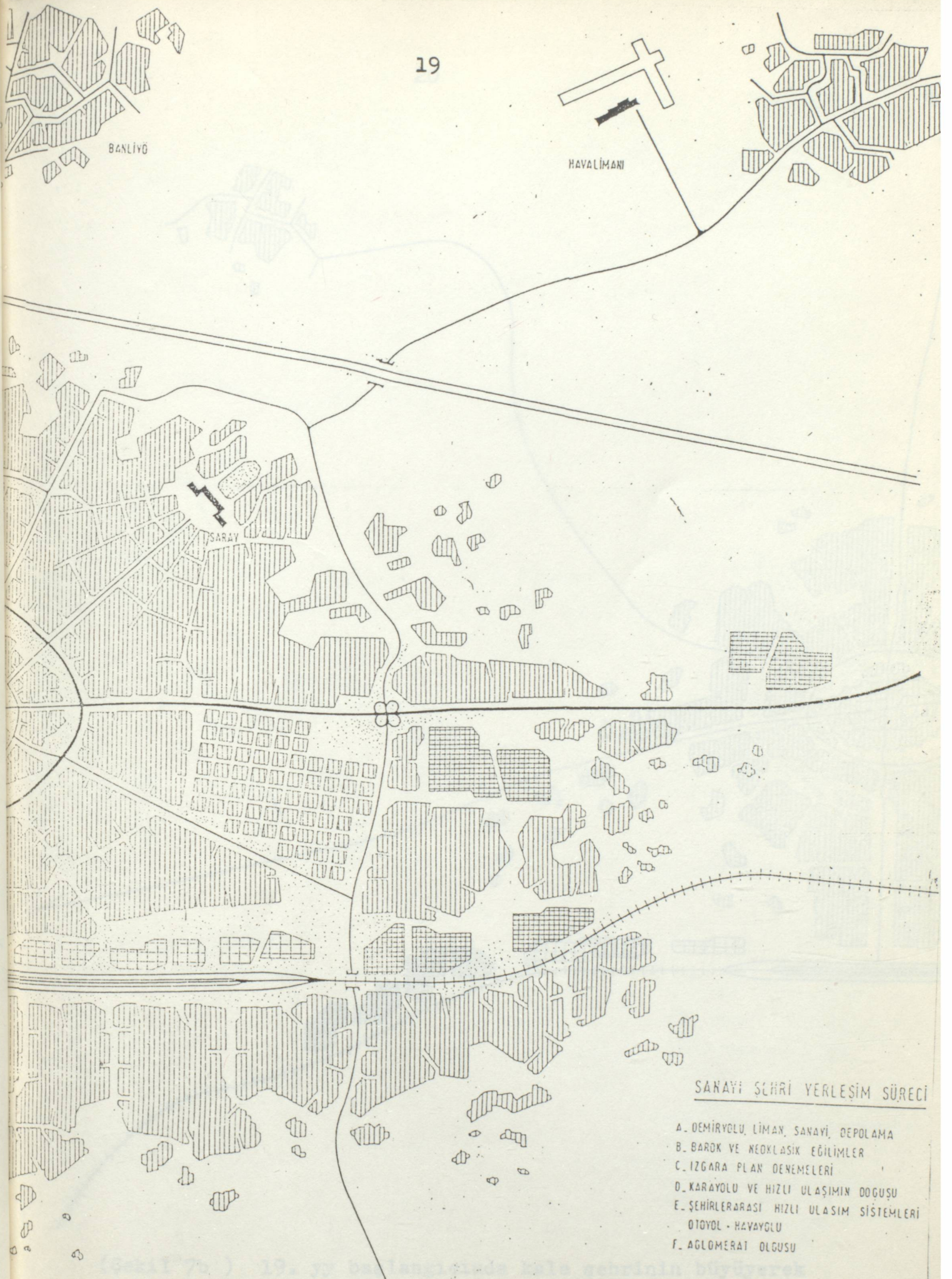
(Şekil 7)
Ortaçağ Yerleşimi
Kale-Şehir



(Şekil 7a)
Ortaçağ Kale şehri'nin 19. YY. Sanayi
Devrimi öncesi büyüyerek sur dışına taşması.

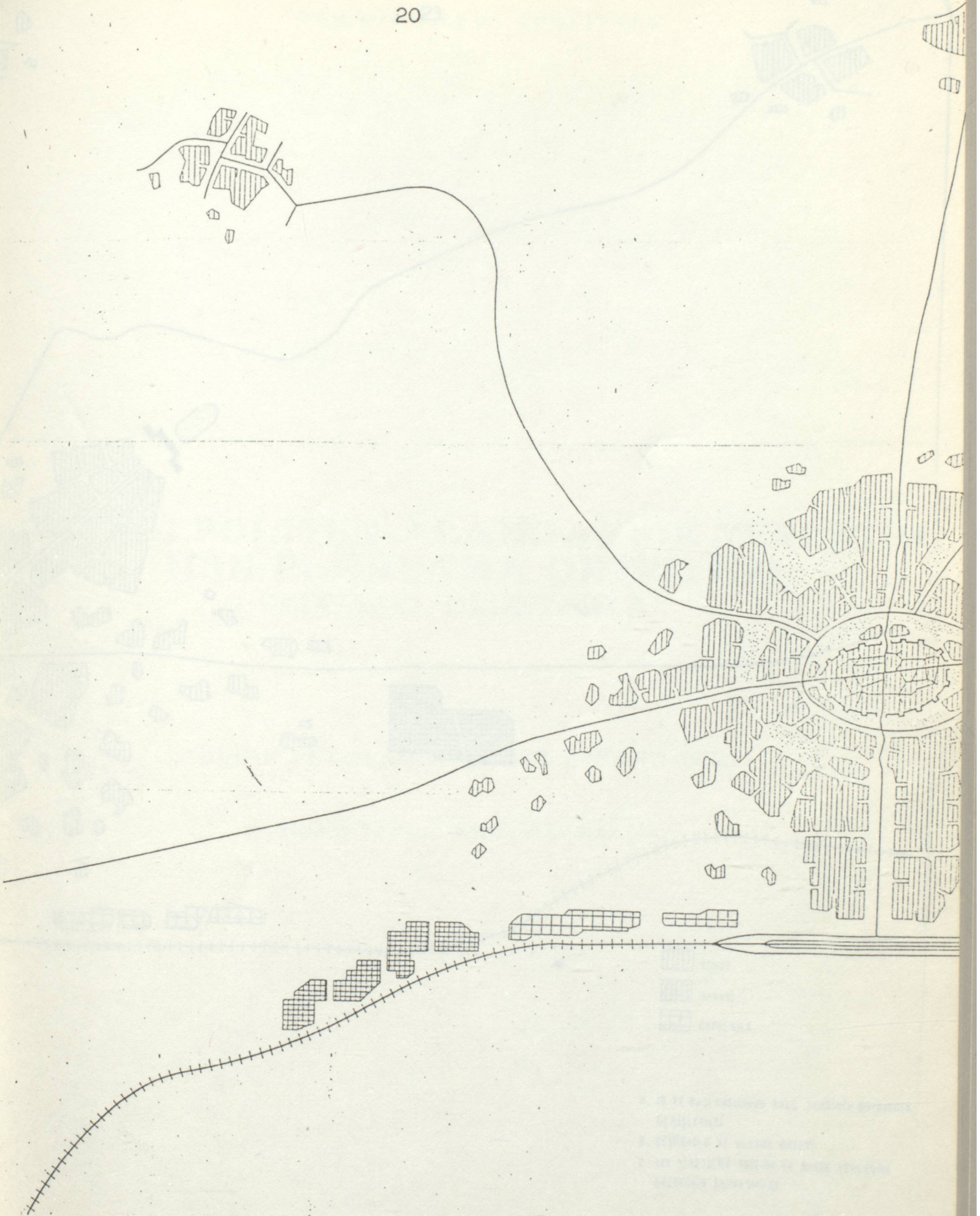


(Şekil 7c) Sanayi Şehri Yerleşim Süreci.



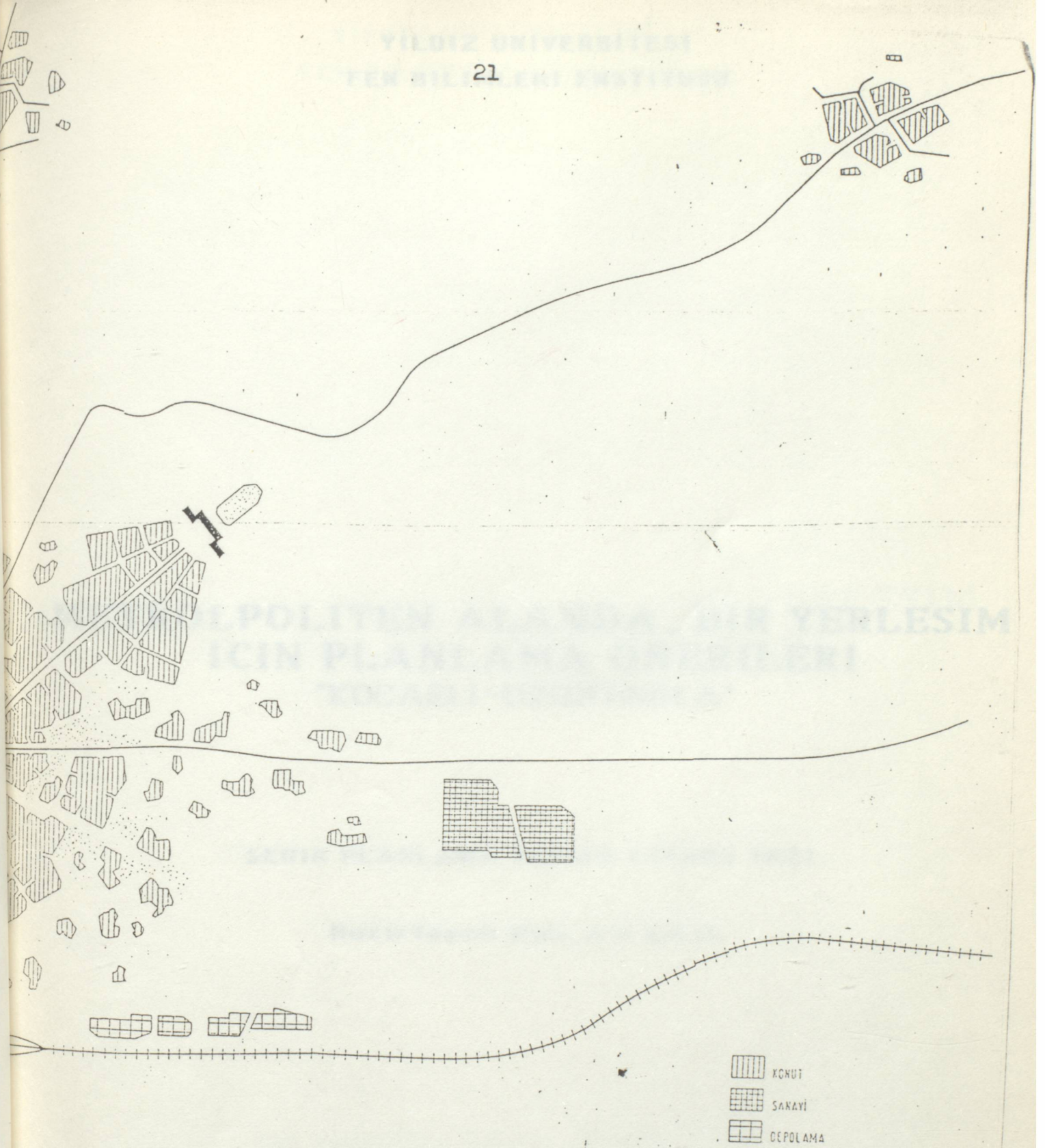
SANAYİ ŞEHİRİ YERLEŞİM SÜRECİ

- A. DEMİRYOLU, LİMAN, SANAYİ, DEPOLAMA
- B. BAROK VE NEOKLASİK EĞİLİMLER
- C. İZGARA PLAN DENEMELERİ
- D. KARAYOLU VE HIZLI ULAŞIMIN DOĞUŞU
- E. ŞEHİRLERARASI HIZLI ULAŞIM SİSTEMLERİ
- F. AGLOMERAT OLGUSU



(Şekil 7b) 19. yy başlangıcında kale şehrinin büyüyerek
genişlemesi

Kaynak: Şehir Planlaması



A_ 19. YY BAŞLANGICIINDA KALE ŞEHİRİNİN BÜYÜYEREK GENİŞLEMESİ

B_ DEMİRYOLU VE ULAŞIM DÜZENİ

C_ TEK YÖNETİCİLİ TOPLUM VE BAROK YERLEŞİM DÜZENİNİN KAYNAKMASI

YILDIZ UNIVERSITESI
FEN BILIMLERI ENSTITUSU

**METROPOLITEN ALANDA, BIR YERLESIM
ICIN PLANLAMA ONERILERI
"KOCAELI-UZUNTARLA"**

SEHIR PLANLAMA YUKSEK LISANS TEZI

Hazirlayan Mim. Ali KILIC

TEZ DANIŞMANI: DOÇ.Dr. AYŞEHİR ÖZGEN

İSTANBUL, 1989

19.Yüzyıl, şehirleri bünye olarak ve sosyal yapı olarak
açısından büyük önem taşıyor. Bu yüzyılın sonlarına
kadar çok defa planlanan ve son olarak 1900 yılında
etkinde ve şekillenmiş.

19.Yüzyıl, şehirleri bünye olarak ve sosyal yapı olarak
açısından büyük önem taşıyor. Bu yüzyılın sonlarına
kadar çok defa planlanan ve son olarak 1900 yılında
etkinde ve şekillenmiş.

19.Yüzyıl, şehirleri bünye olarak ve sosyal yapı olarak
açısından büyük önem taşıyor. Bu yüzyılın sonlarına
kadar çok defa planlanan ve son olarak 1900 yılında
etkinde ve şekillenmiş.

METROPOLİTEN ALANDA, BİR YERLEŞİM İÇİN PLANLAMA ÖNERİLERİ "KOCAELİ-UZUNTARLA"

ŞEHİR PLANLAMA YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan Mim. Ali KILIC

TEZ DANIŞMANI: DOÇ.Dr. AYŞENUR ÖKTEN

II. DÖLÜM- 19.YÜZYILDA VE SONRASINDA KENTLERDE MEYDANA GELEN DEĞİŞİKLİKLER.

19.Yüzyıl, şehirleri bünye değişimi ve deformasyonu açısından büyük önem taşır. Bu yüzyıla kadar olan gelişmeler çok defa plancının ve onu himaye eden devlet teisinin etkisinde ve şekilci idi.

19.Yüzyıl, sanayi devriminin toplumların yaşamasına getirdiği ekonomikve toplumsal değişikliklerle doludur. Sanayileşme, kırsal nüfusu, hızla büyüyen kent özeklerine çekmiş, kentler artan nüfusu barındırmaya yetmediğinden, bir çok sayıda insan barındıracak biçimde değişikliğe uğramıştı. Yeni teknolojinin olanaklı kıldığı ulaşım biçimi, kent biçimini etkilemiş, geçmiş yüzyılların biçim öğeleri, yerlerini yeni öğelere terk etmeye başlamıştır. Ayrıca kentlerde çalışmakta olan işçilerin beden ve ruh sağlığı ve toplumsal güvenliği, kent yaşamına yeni bir düzen getirmeyi gerekli kılmıştır.

Şehirciliğin bir disiplin haline gelmesi ancak 19.yüzyılın sonlarına doğru olmuştur. Kentlerin aşırı şekilde gelişmesi, büyümesi, kent merkezlerinin sağlıksızlaşması, sanayinin beraberinde getirdiği, çevre kirliliği, doğal kaynakların tüketimi, v.b, sorunlar şehirlerin planlı bir şekilde gelişmesinin gerekliliğini ortaya koymuştur. Özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısında ve sonlarına doğru bu konulardaki çalışmalar yoğunlaşmıştır.

2.1. SANAYİ KENTİ, SORUNLARI VE İLK ÇÖZÜM ARAYIŞLARI

Sanayileşme ve beraberinde getirdiği teknolojik yenilikler toplumu derinden etkilemiştir. Bu etkileşim hem olumlu hemde olumsuz yönde olmuştur. Önce sanayileşmenin olumlu yönlerine bakacak olursak,

-16.Yüzyılın sonlarına doğru (17.yüzyılın başlarında) barutun icadı ile şehirleri çevreleyen surlar ortadan kalkmış ve o surlar içinde yaşayan toplum çevresi ile bütünleşmiş, çevresini tanımaya başlamıştır.

-16.Yüzyılın sonlarında 19.yüzyılın başlarında görülen sanayileşme "feodalizmi" ortadan kaldırmış, demokratik kuralların işleyişini sağlamıştır.

-Sanayileşme ve beraberinde getirdiği teknolojik yenilikler ile ulaşım, haberleşme de büyük mesafeler katedilmiştir. Uzak yörelerin birbirleri ile ilişkisi ve bütünleşmesi sağlanmıştır.

-Sanayileşme ve makineleşme üretimde verimi arttırmış, buna karşılık harcanan zaman azaltılmış insanlara dinlenebilecekleri boş zamanlar bırakmıştır.

-Makineleşme, tarımda da verimi yükseltmiş, ulaşımındaki gelişmeler sonucu, (demiryolu, denizyolu, havayolu) ürünlerin pazarlarda değerlendirilebilme olanakları artmıştır.

-Verimin artışı sosyal refahı da yükseltmiştir. Buda toplum içi ve toplumlar arası ilişkileri kuvvetlendirmiştir.

-Sanayileşme ve ulaşım olanakları sosyal ve kültürel gelişmeyi sağlamıştır.

Sanayileşme kentlerde, toplum üzerinde yaptığı olumlu değişikliklerin yanında, çözüm bekliyen sorunlarında beraberinde getirmiştir. Bu sorunlara şöyle bir göz atılacak olursa ki daha sonra ayrıntılı olarak incelenecektir. Enbaşta, hızla artan nüfusun sağlıklı bir biçimde barındırılması gelmektedir.

2.1.1 SANAYİ KENTİNİN GELİŞME ÇİZGİSİ VE YARATTIĞI

SORUNLAR

Sanayi devriminin başlangıcında kent soyluları (burjuvalar) tüccar ve bankacıları. Bununla birlikte, sanayi devrimi yani makineleşmenin ve usallaşmanın sistemli (düzenli) bir biçimde ve geniş ölçüde sanayide uygulanması ve zihniyet ve davranışların bu yeni kapitalist üretim biçiminin isteklerine uyandırılması, geleneksel kent yapısını sarsmaya, değiştirmeye önayak oldu. (KELEŞ Ruşen 1984)

16.Yüzyıldaki, sakin gürültüsüz ve düzenli yaşam, yeni çağla birlikte, gelen radikal değişiklikler, kötülüğün belirtisi olarak ortaya çıkmaya başladı.19.Yüzyılın başında üretimdeki değişiklik ve meteryallerin sınırsızlığı, makinelerin

kullanılması ile kitle üretimi, motorlu taşıtların kullanımı şehir yaşamını üst düzeyde etkilemeye başlamıştır.

Finansörler ve organizatörlerin çalışma alanlarını genişletmeleri ve hızlı bir şekilde yeni fabrika ve sanayi alanlarının inşa edilmesi, bu alanların genellikle eski kentlerin dışında, enerji kaynakları, ulaşım araçları, hammadde kaynakları ve insan sunusunun ucuz ve kolay olduğu yerleşmeyi yeğ tuttular. Bu endüstri alanlarının çevresinde oluşan sağlıklı konut alanları ve bunların yanında ham ve sağlıklı planlar gibi faktörler şekillerin yapısını olumsuz yönde etkiledi. Ticari hırs "barbarlığı" geri getirdi.

19.Yüzyıl öncesi kentlerde yaşayan insanlar ile kent dışındaki doğa arasında insancıl ilişki vardı. Sanayileşme ve beraberinde getirdiği hızlı kentleşme bu koşulları ortadan kaldırdıncı plansız ve politik amaçlı kararlar ile kent çevresindeki doğa, kırsal alanlar hızla yok olmaya başlamış, bu alanların yerine gelişigüzel sanayi kuruluşları ve sağlıklı konutlar oluşmaya başlamıştır.

19.Yüzyıl başlarında sanayileşme ile birlikte kent merkezlerine kırsal kesimden büyük akım başlamıştı. Bu akım kent merkezlerinin ve yakın çevresinin nüfusunun aşırı artmasına, sağlıklı mekanların oluşmasına yol açtı.

Dünya nüfusu 1800'de 990 milyon 1900'de ise 1 milyara çıkmıştı. Buna karşılık kat nüfusu çok daha büyük bir hızla artmaktaydı. Nüfusu 100.000 aşan kentlerde 1800 yılında dünya nüfusunun sadece % 1.7'si yaşarken bu oran 1900'de % 55'e yükselmiş 1970'de %22'ye çıkmıştır.1800 yılında 15 milyon dan kentli nüfus bugün üçmilyara yaklaşmıştır.

Sanayi kuruluşlarının kent merkezlerine çok yakın yerlerde kurulması dolayısıyla burdan kente göçen nüfus kent merkezlerinde ve onlara yakın çevresinde "sulum" denilen sağlıklı yerleşmelerin, çöküntü alanlarının oluşmasına neden oldu.

Sanayileşme ve beraberinde getirdiği aşırı kentleşmenin sonucunda ortaya sağlıklı yerleşmeler çıkmış. Özellikle

aşırı nüfus artışı ile birlikte, plansız gelişmeler sağlıklı ve sihi olmayan bu yerleşmelerin yayılmasına büyümesine yol açmıştır. (Resim 8)

Özellikle sanayi ve endüstride çalışan halk çoğu küçük, hertarafı kapalı, doğal ışık ve havadan mahrum, çou fabrikaların gölgelediği evlerde yaşıyordu. Hatta bir kısım ambar, depo ve ahırlardan bozma evlerde yaşamını sürdürüyordu. Fabrikalardan çıkan zehirli dumanlar, artıklar, halk sağlığını ciddi biçimde tehdit ediyordu. Fabrikalar ve konutlar iç içe yaşıyordu. (Resim 9)

Bu alanlardaki yoğunluk çok fazla idi. (750 k/Ha) Sadece bir odaya sahip, caddeye direkt açılan konutlarda dokuz kişi yaşıyordu. (Şekil 23.)

Liverpool, Mancehester, Leeds gibi hızla bir sanayileşme süreci içindeki kentlerin çöküntü alanlarında yapılan araştırmalarda binaların sağlıksızlığı ortaya konmuştu.

Konutların, büyük bir kısmı 2' odalı idi ve bu konutlarda 20 kişi yaşıyordu. Bir odaya 4 veya 5 yatak düşüyordu. Bodrum katlarında düzenlenen tek odalı konutlar doğal ışık ve havalandırmadan ydsun idiler. Bu konutlarda da 9 kişi yaşıyordu. Yatacak mekan ydıtı.

Bu yerleşim bölgelerinde alt yapı yoktu, tuvalet avluda derme çatma bir kulubeçen ibaretti.

"Slum"larda yaşayan halkın % 50'den fazlası tek odalı konutlarda yaşıyordu. Londra çevresinde yaklaşık 240 "slum" da 10.000 kadar konut derme çatma kulübelerden oluşuyordu.

"Slumlar"da ortalama ölümcüğü % 23, ortalama ölüm yaşı 29 idi. Yeni doğan her 6 çocuktan 1'i daha 1 yaşına girmeden ölüyordu.

Sanayileşme ve beraberinde getirdiği nüfus artışı, kırsal alanlardan kentlere olan geniş ve yaygın göç kent nüfusunun genişlemesine, iş olanaklarının kötüleşmesine yol açtı. Kent merkezlerindeki iş imkânlarının azalması, arazi fiyatlarının artması, genişleme imkânı bulunmaması, ulaşım imkânlarının gelişmesi fabrikaların kentlerin çevrelerine doğru

yayılmasına (desantralizasyon) sebep olmuştur.

Kentlerin dışarıya doğru gelişmesi 2 yolla oluyordu. Birincisi kentle birlikte olan gelişme, ikincisi ise kentten ayrı özdeşlikte, kimlikte gelişmesi. Her iki durumda da kırsal alanlar kaybedilmeye başlamıştır. Önceleri kırlara doğru gelişmeyi durduran insan ile doğa arasındaki insancıl ilişki, fiziki ve ahlâki engeller artadan kalkınca, kırlara doğru tamamen politik amaçlı, plansız bir gelişmeyi başlattı.

Spekülatif inşaatçılar, kooperatifler ile zevksiz patronlar birtakım bağlayıcı kuralların tatsızlaştırdığı sert ve yaratma kabiliyeti olmayan, sırt sırta, yan yana uzun diziler oluşturan yerleşmeler inşa ettiler. Bu yerleşmeler kent merkezlerindeki sağlıklı "slumlara" nazaran daha sağlıklı yerleşmeler olmakla beraber yetersizdi. Ancak bu gelişmeler sağlıklı koşulların iyileştirilmesi düşüncelerini de beraberinde getirdi.

Düzenleyici planların hataları, kontrolsüz büyüme, endüstrinin etkisindeki kentler, kırsal bölgeleri de olumsuz yönde etkilemeye başladı. Endüstrinin etkisindeki gelişmeler, ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ile daha da ötelenmeye başladı, ve buralarda yeni sağlıklı konut alanları (slumlar) yaratıldı. Yayılma temposunun gittikçe artması, ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle daha da ilerilere sıçraması, önceleri kırsal olan yerleşmeleri gittikçe kentsel yığılmaya çevirmesi ve buralarında plansız ve tamamen spekülatif amaçlarla gelişmesi mevcut sorunlara yenilerini ekliyordu.

Endüstrinin getirdiği felaketler çoğu dayanıklı Avrupa ülkelerini de etkiledi. Endüstrinin etki alanı parçacı değildi. Aşırı şekilde düzensizlik ve ilgisizlik ve bunlarla rekabet eden "Megalomanik büyük şehir hastalığı" büyüme, seyrek yapılan alanları yatakhane kentleri, kurdela gibi gelişmeleri, köyleri içine çekip doğal güzelliğin yağmalanmasına ve tarımın saptırılmasına yol açmıştır.

Kırsal kuşağın sıkı sıkıya kapanması, yok edilmesi her yerde geleneklerden ayrılımlar, hastalıkların doğmasına yol

açan bu önemli nedenlerden biridir. Kırsal kuşak ve doğa 18. yüzyılın sonuna kadar şehir yaşamının hoş ve vazgeçilmez bir parçası olmuştur.

İngilterede, 19.yüzyıl ortalarına doğru 10 milyon'a yakın kişinin altı büyük kentte yerleşmesi bu kentlerin bölgesel sıçramasına (gelişmesine) sebep oldu. Londra nüfusu 19.yüzyıl başlarında 500.000 kişi idi. Yüzyılın sonlarına doğru Londra'nın sadece merkezinde 4 milyon kişi yaşıyordu, çevresi ile birlikte büyük Londra alanında 9 milyon kişi yaşıyordu. (Şekil 25)

Birmingham kenti 18.yüzyılda çok cazip bir kentti. Endüstrinin gelmesi ile birlikte harap olmaya başladı. Şehrin toplu halde saçaklanması ve sanayinin şehrin etrafını kuşatması kentin harap olmasına neden oldu. Aynı zamanda şehrin dış alanlarında ve daha uzaklarda arazilerin ucuzluğu endüstrinin buralara yerleşmesine teşvik etti. Bu durumda buralardaki seyrek yerleşmelerin gelişmesini teşvit etti ve bu endüstri'nin etrafında yeni birçok "slum"lar oluştu. (Şekil 26) Bununla birlikte kent merkezindeki sağlıklı konutlar kentin dış çeperlerinde alınan bir takım kurallar (Hukuk) nispeten sağlıklı konutlar üretilmeye başlandı. (Şekil 27).

2.1.2 İLK ÇÖZÜM ARAYIŞLARI

Daha çok endüstri ve sanayinin yoğun olduğu kentlerde görülen sağlıklı, tifo, kolera, veba, tüberküloz gibi hastalıkların yoğun olduğu sıhhi olmayan konutların durumu EDWIN CHADWICK, SOUTWOOD SMITH, DOUGLAS GALTON, WARD RICKHARDSON, LORD SHATESBURY gibi bir grup sosyal bilimci, reformcu ve halktan kişileri bu konuyu araştırmaya itti. Bu kişiler halkı bilinçlendirmek, uyandırmak ve daha duyarlı hale getirmek için harekete geçti. Bu alanlarda bir takım araştırmalar yaptılar, bu konuda Parlamento'nun dikkatini çekecek bazı sonuçlar ortaya çıkardılar.

Düzenli caddeler, binalar arasında yeterli havalandırma ve güneşlenmeyi sağlayan teorik bazı formlar ortaya koydular.

Parlamento ise birtakım hukuk kuralları ile yetersiz düzenleme organik olmayan toplumla bütünleşmeyen bir takım düzenlemeler ile kent merkezindeki "slumları" kentin çevresine yaymayı planladı. Ancak bunlar da yetersiz bir planlama ürünü idiler. (Resim 12)

D.B Foster 1897'de "LEEDS SHUMDOM" adlı teşebbüsünde kent merkezinde ki ve yakın çevresindeki slumların mülkiyetini tamamen satın alınmasını, ve buralardaki evleri yıkıp yeniden düzenli, planlı, belirli kurallar çerçevesinde yapılaşmasını önermiştir.

"CHAPLAIN OF PRESTON GOAL" komisyonu hazırladığı bir raporda, özellikle sağlıksız ve kötü alanların iyileştirilmesini, ıslahını burada yaşayan kişilere tutumuna bağlıyor ve şöyle diyor..."Kişilerin temizliği ve daha bilinçli davranışları buraları (slumları)daha yaşanılır hale getirecektir. Eğer şayet hastalıkları ve sefaleti yaşadığımız bu yerlerden uzaklaştırmak istiyosak, kafamızdan cahilliği çürümüşlüğü atmamız lazım." diyerek halkınbu konuda daha duyarlı olmasını istiyor. (

Hızla sanayileşen şehirlerin şaşırtıcı boyutlara ulaşması merkez kesiminde zaten sınırlı olan yeşil alanları dışarıya doğru öteleyerek mevcut şartları daha da kötüleştirmiştir. Bunun için İngiltere'de ve Amerika'da özellikle sanayi kentleri çevresinde, (Londra, Birmingham, Liverpool, Manchester v.b) kentin nefes almasını sağlayan daha konforlu ve rahat bir yaşam tarzı sunan, kır ile kent arasında karşılıklı bilinçli bir ilişkiyi sağlayan "Green Belt" (yeşil kuşak) planı teklif edildi. "Green Belt" (yeşil Kuşak) toplumsal ünitelerinin birbirine bağlaması yanında, toplumla bütünleşen organik düzenlemelere olanak sağlıyordu. Bütün bu imkânlarının yanında kentlerin sınırsız ve plansız gelişmelerine engel oluyordu. (Şekil 28-29)

CHADWINCK tarafından başlatılan kentlerin sağlıklaştırılması, ve sağlıklı gelişmesi, JEREMY, ve BENTHAM, ve ROBERT OWEN tarafından bir sisteme, sosyal gelişme modeline dönüştürüldü.

JEREMY BENTHAM ve ROBERT OWEN'a daha sonra bir takım sosyal bilimcilerde katıldı.

Bunlardan JOHN RUSKIN, orta çağın teknik ve mükemmel mimarisi, heykeltraşlığı, resim sanatı insanları daha verimli, daha mutlu çalışmalarını için elverişli bir ortam sağladığını belirten bir teori öne sürdü.

WILLIAM MORRIS'de RUSKIN'in bu teorisini geliştirerek mekanik çalışmanın insanın yaşamındaki, fiziksel çevresindeki olumlu etkileri azaltacağını, insan makineleştirileceğini, bunun neticesinde de sefalet ve yoksulluğun geleceğini öne sürerek bunun önüne geçilmesinde sanat ile birlikte tabiatın önemli bir eleman olduğunu öne sürdü.

WILLIAM MORRIS pratikte kentlerin yeniden canlandırılmasında sanat ve doğanın önemini vurguluyordu. Çağa dikkatle bakıldığında geçmişin aydınlık kentleri ve mimarisi ihtiyaçların değişimi ile çirkinleştirildi ve kenti güzelleştiren yapılar yıkıldı ya da büyük değişime uğradı. William Morris eski binaları korumak ve geleceğe aktarmak için çok değerli çalışmalar yaptı.

Sanat kırları ve doğayı korumanın yanında, doğru ve yararlı bir gelişmeyi, çalışma yöntemlerini ve daha ileride aktarılmasını, kişi değerinin yerleşmesini, müşterek yaşama biçiminin alabildiğince araştırılması, insanlar için faydalı yaratıcı çalışma koşullarının oluşturulmasını kısaca sanat yaşamının içine giren en önemli elemanlardan biridir.

Feodalizmin getirdiği sınırlamalardan kurtulan modern dünyanın, hızla ilerleyen süreçleri içinde, planlı yaşam geri dönüş için destek gördü.

LETHABT ise RUSKIN ve MORRIS'in teorilerini takip etmekle beraber yaşamda bilimsel metod ve makinaların

uygum biçimde ve insanca kullanılması gerektiğini savunan liberal bir tavır takınıyordu.

LETHABY..."Bilim düşman değildir ancak tabiatı ikinci elden yapmacık olarak gösteren bayağılıktır. Bilim ancak sanatla bu bayağılıktan arınabilir."diyordu.

Makineleşme çağındaki, hatalı kullanım ve ihmal, yardım esirgeyen, dayanışmayı ortadan kaldıran bencil bir çağı ortaya çıkardı. Halbuki makineleşme de amaç en iyi en yararlı üretim için zorlamak, dürüst iş, çalışma imkânı basit yalın, sağlıklı bir yaşam olmalıydı. Buyüzden Morris tarafından temelleri atılan, öğretmenler, yazarlar, ressam ve diğer meslek grupları tarafından destek gören "ARTS AND CRAFTS" karakteri, 1884 yıllarından LETHABY'nin çabalarıyla, mimar, ressam, heykeltıraş gibi sanat grupları birleşerek güzellik ve tabiatı, kentteki çalışma ve iş hayatına uyarlamaya çalışmışlardır. "ARTS and CRAFTS"akımına göre.

Eski mekanlar ve binalar, toplum yaşamında etkili ve cazip bir form ile tabiatı desteklemişler ve onu yaşamın en önemli bir elemanı olarak görmüşlerdir. (Resim 14) Bunun için MORRIS'le başlayan, Lethaby'le olgunlaşan ARTS and CRAFTS akımı şekilleri sağlıklı bir hale getirilmesi ve geliştirilmesi sanat vasıtası ile mümkündür. Endüstrinin tabiatla yol açtığı tahribatı da ancak sanat önler. Bu yüzden kent merkezlerindeki eski binaların canlandırılmasını ve bunların çağa uyarlanmasıyla kent merkezlerindeki "Slumlar"ın ortadan kalkacağını öne sürmüşlerdir.

2.2 BAHÇE ŞEHİRDEN METROPOL'E PLANLAMA MODELLERİ

18.Yüzyılın sonlarıyla 19.yüzyılın başlarında gelişmeye başlayan sanayileşme ilerleyen süreçlerde, önce şehirlerin özerklerini daha sonra da özellikle ulaşım ve iletişimdeki büyük gelişmelerle birlikte şehirlerin çevresinide etkilemiştir.

19.Yüzyılda başlayan kent ve çevresindeki yüzyılın ortalarına doğru ve 20. yüzyılda daha geniş bir çevreye yayıl-

miş, kentlerde ve çevresinde yaşayanları olumsuz biçimde etkilemiştir. Kentler ve yakın çevresinde ki olumsuz gelişmeleri önlemek için yeni planlama modelleri geliştirilmiştir. Özellikle EBENEZERHOWARD'ın gerçekleştirdiği "Bahçeşehri" modeli geleceğin kentleri için önemli bir örnek oluştuyordu.

EBENEZER HOWARD'ın ilkesi kentlerdeki artan nüfusun ve sanayinin planlı bir şekilde desentralizasyonu ilkesine dayanıyordu. HOWARD'ın "bahçe şehir" modeli İngiltere ve Amerikada "New Town " (Yeni şehir) modeline öncülük etti. İngiltere'de ikinci dünya savaşından sonra ortaya çıkan konut sorunu için EBENEZER HOWARD'ın "Bahçe şehir" modeli önemli bir örnek teşkil etmiştir.

2.2.1 BAHÇE ŞEHİR VE YENİ ŞEHİRLER(NEW TOWN'S)

19.Yüzyılın başında sadece yerleşme ilkelerini ıslah ederek yerleşmenin içindeki ve etrafındaki düzenli durumdaki boş alanları geliştirerek, uygun silli oluşunu korumakdan ibaret plânlamanın 20. yüzyılda, bununla beraber fiziksel yerleşmenin ıslahını sağlamaktır. İşe daha kolay gidebilme, yerleşme, çalışma alanı ve şehir merkezi arasında sağlıklı ilişki, yaya ve taşıt yolları ile açık alanlar arasında emin kullanışlı, hoş ilişkiler sağlama yerleşme planlarında ana amaçtır.

2.2.1.1 BAHÇE ŞEHİR

Hükümetin kentleri ve onların çevrelerindeki kırsal alanları ihmal etmesi kusurlu idare etmesi, kişisel bir takım iyileştirme denemelerine zorunlu hale getirmiştir. Sanayi devriminden sonra özellikle sanayi alanları ile ilgili gelişmeler yanında, sanayi alanlarının konut bölgeleri dışında tutmayı yeğleyen, fakat sanayi ile birlikte artmakta olan hizmetler sektörünün şehir merkezinde yaratacağı problemleri ortadan kaldırmayı amaçlayan modeller geliştirdi. (KELİŞ Fuşen 1984)

Bu modellerin öncüsü EBENEZER HOWARD , endüstrinin yarattığı aşırı yoğunluğa sağlıksız, yeşil ve çekicilikten

yoksun gelişme biçimlerine karşı koymak için "Bahçe Şehir" modelini önermiştir. Howard'ın fikirlerinin temelini tabiatla iç içe yaşamak oluşturunuyordu.

HOWARD'a göre ideal yaşam biçimi ne köylerde nede kentlerde bulmak olanağı vardır. Her ikisinin sakıncalarını gideren, erdemlerini içeren yaşam ancak yarı kentsel yerleşme birimlerinde bulabilir. Şuhalde, köylerle kentleri bir anlamda "evlendirmeyi" sağlayan bahçe kentler ideal yaşamı gerçekleştirecek yenilikler olarak sürülmüştür. (KELEŞ Ruşen 1984)

EBENEZER HOWARD'ın en önemli özelliği sağlıklı yaşamın odak noktası yapıp, onu zaruru olarak uygun bir biçim içine koydu. Aslında bu özellik yeni değildi, o geçmişteki iyi ve mükemmel kentlerin temel esasını oluşturunuyordu. Ortaçağ-Rönesans kentlerinin bilinçli planlamaları Howard için önemli bir model teşkil ediyordu. Ancak mülkiyet konusu farklıydı. HOWARD planlamanın daha etkili olması için devlet elinde olmasını öneriyordu.

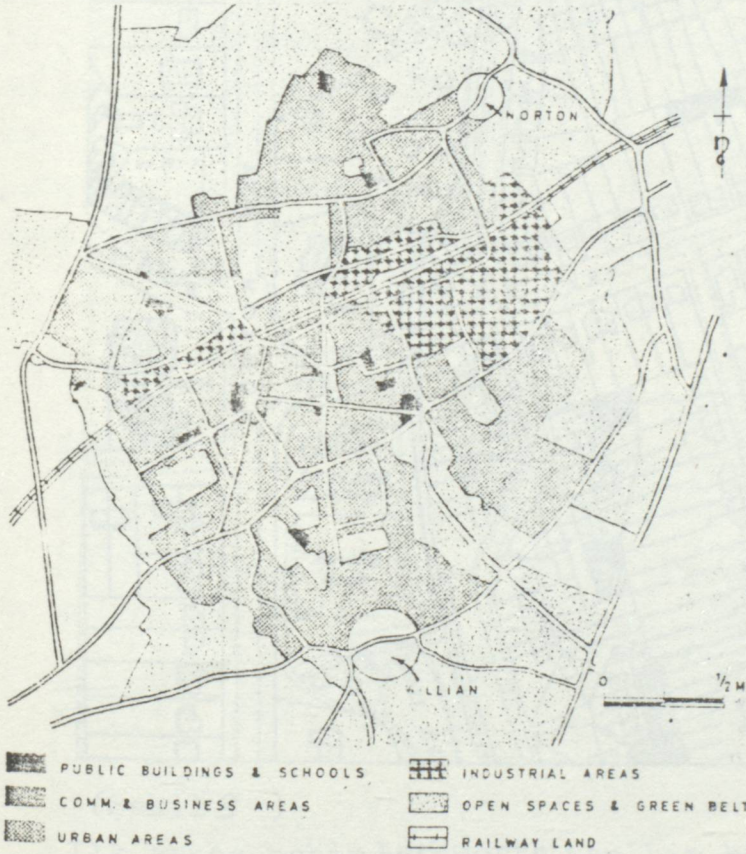
EBENEZER HOWARD'ın yeni düşünceleri LEWIS MUMFORD'la birlikte şöylece özetlemek olanağı vardır: Kentin ayrılmaz bir parçası olarak, tarıma ayrılmış sürekli bir yeşil kuşak bulundurulacak; Bu kuşak, kentin içten dışa doğru yayılmasını ya da kent çevresinde yer alan düzensiz kentsel gelişmeleri denetim altına almakta kullanılacak; Kent topraklarının tümü belediyenin sahipliliği ve denetimi altında bulunacak ve kiralama yolu ile özel girişimcilere devredilebilecek; kent nüfusunun başlangıçta, planlanmış olan büyüklüğü aşmaması sağlanacak; kentin büyümesi ve gönencin artması sonucunda elde edilecek hak edilmemiş kazançlar topluma mal edilecek; nüfusun büyük bir kesiminin geçimini sağlayan sanayi kuruluşları, yeni kentlere taşınacak. (MUMFORD, L. 1965)

HOWARD, herbiri 32.000 nüfuslu altı bahçe şehrin ortasında 58.000 nüfuslu bir merkez şehri düşündü. (Şekil.30) Endüstri tesisleri, bahçe şehirleri dışında yerleşecek, her bahçe şehri 400 hektarlık bir arazi üzerine oturacak ve çevresinde 2000 hektarlık tarım arazisi bulunacaktı. (Şekil.31)

1903 yılında "LETCWORTH", kısa bir süre sonra da WELNYN bu ilkelere göre inşaa edilmeye başlandı.

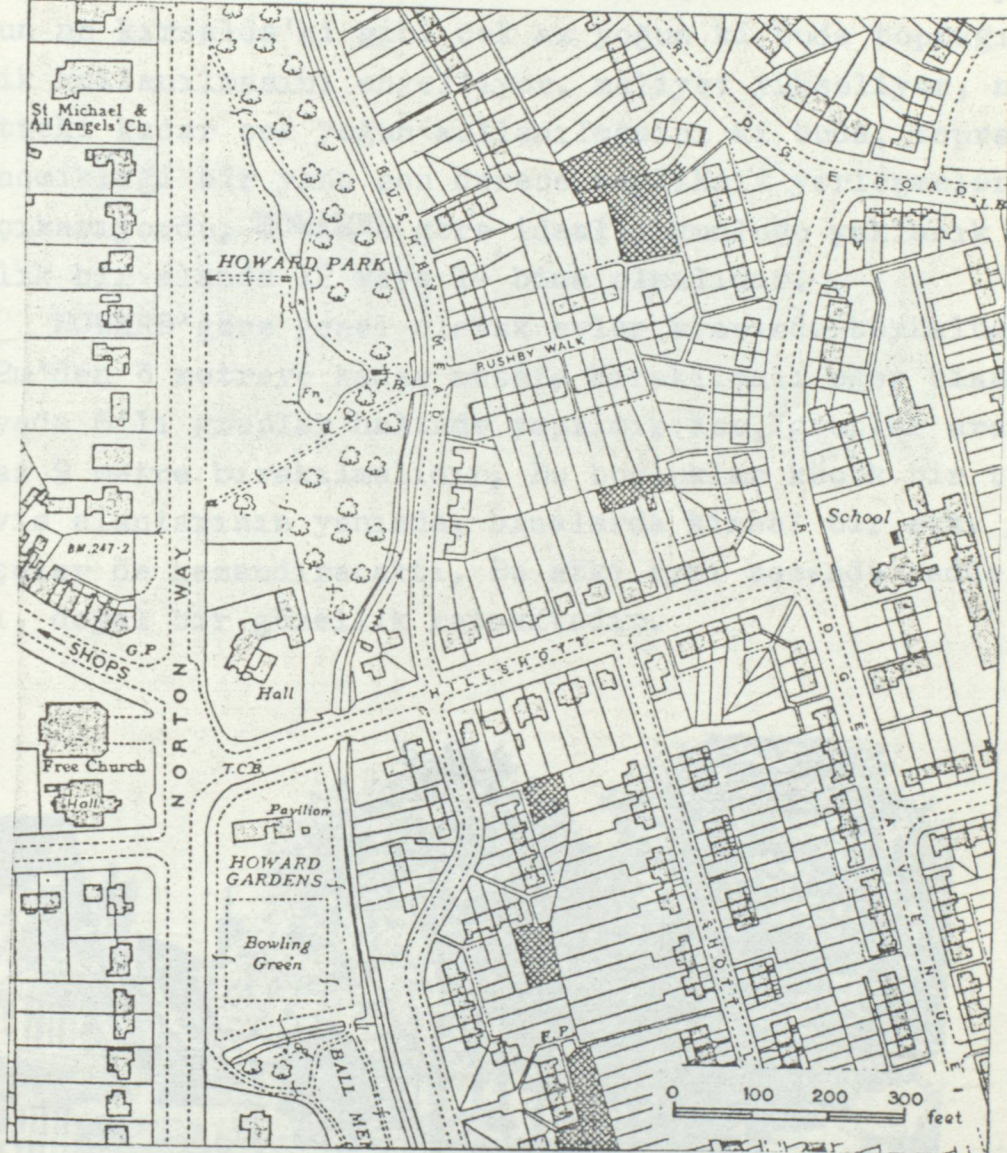
a). İLK BAHÇE ŞEHİR LETCWORTH:

1898'de EBENEZER HOWARD tarafından konulan ilkelere göre 1903 yılında yapılmaya başlanan LETCWORTH, sağlıklı yaşam ve endüstrî için planlanmıştır. Kentte sağlıklı bir sosyal yaşamın gerektirdiği bütün donatılara yer verilmiştir. Kentin aşırı şekilde büyümesini engellemek için kent dışın- da tarımsal faali,etleri içeren bir yeşil kuşak yer almıştır.



(Şekil.)

RAYMOND U.ve BARRY. F tarafından planlanan LETCWORTH Londranın 35 mîl kuzeyinde 2424 hektarlık (5.029 km²)lik bir alana sahipti. Nüfusu 30.000 ila 35.000 arasında olacağı hesaplanmıştı. 1961 yılına kadar yeşil alanlarda dahil alan 1979 Ha idi. Nüfus'de 25.000 idi.



(Şekil 9.)

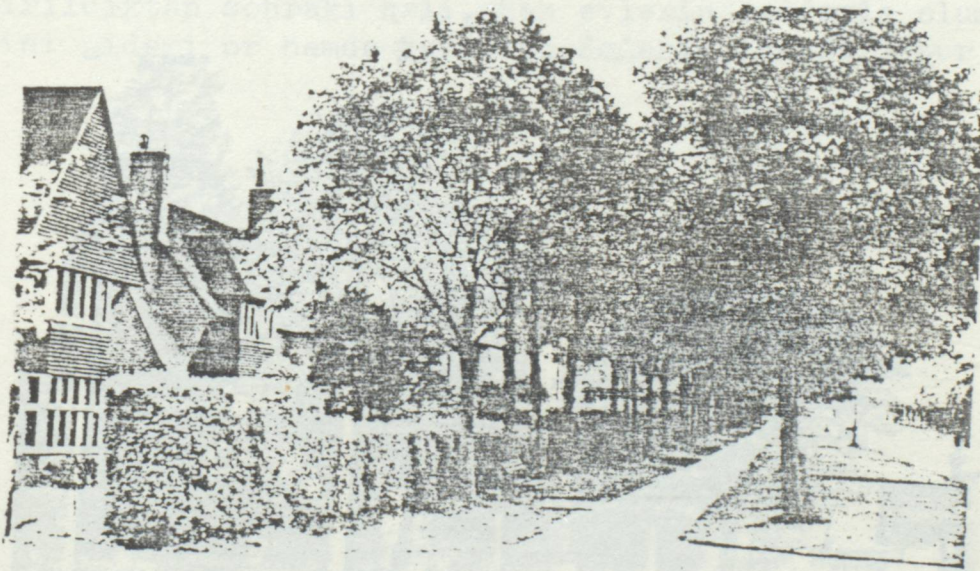
İlk bahçe şehir Letchworth'tan bir bölüm.

Bina yoğunluğu genelde 0.40.4 Ha.(acre)(10-12-14) olacak şekilde planlanmış, binaların arasında ve yer yer arkalarında parklara ulaşan yaya yolları oluşturulmuştur.

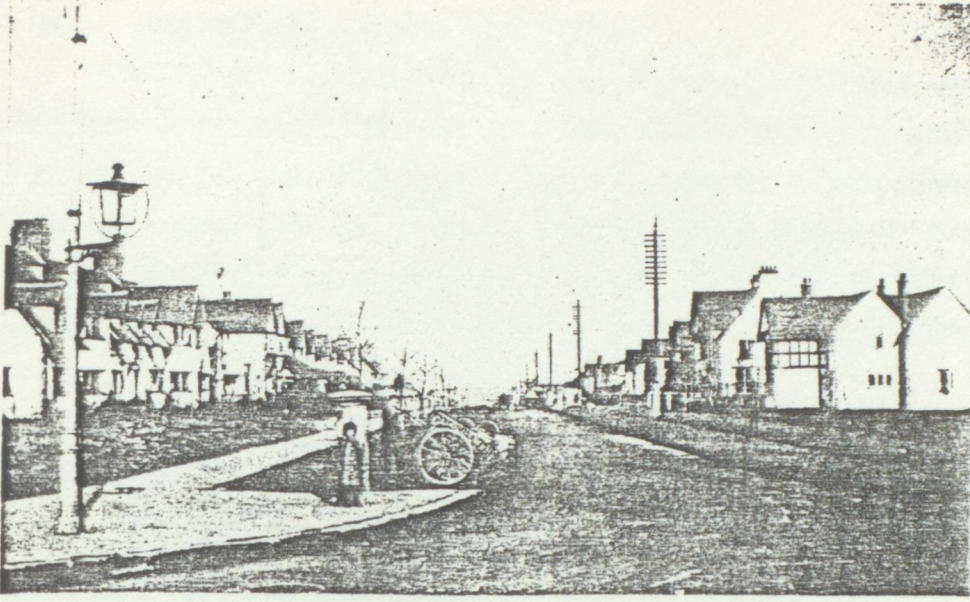
Kaynak: The New Towns the Answer to Megopolis.

HOWARD mümkün olduğunca kırsal ve kentsel yaşamın avantajlarından faydalanarak insanlara huzurlu, rahat ve mutlu bir yaşam sağlamak istiyordu. Bunun için HOWARD bina yoğunluğunun ne kırsalda'ki gibi çok az yoğun ki buda toprağın ekonomik kullanılmasını engelliyor, maliyet yükseliyor, nede kentteki kadar çok yoğun kullanılmasını ki buda, toprağın ekonomikliği bir yana son derece sağlıklı yerleşmeler ortaya çıkarıyordu. HOWARD'a göre ideal yoğunluğu yaklaşık 0.404-Ha'lık bir alanda 12 veya 14 bina olmalıdır.

HOWARD'göre genel olarak evler arasında büyüklüğüne göre 2m'den 3 metreye kadar mesafe bırakılmalı eğer binalar 4'lü yada 6'lı gruplar halinde yapılmış ise, gruplar arasında en az 9 metre bırakılmalıdır. Bu boşluklar küçük bir takım servis alanlarının yanında, binalarda kırsal bir etki yaratan bahçeler de kazandıracaktı. Bu etki aynı zamanda caddelerde ayrı, doğal bir güzellik katmaktadır.



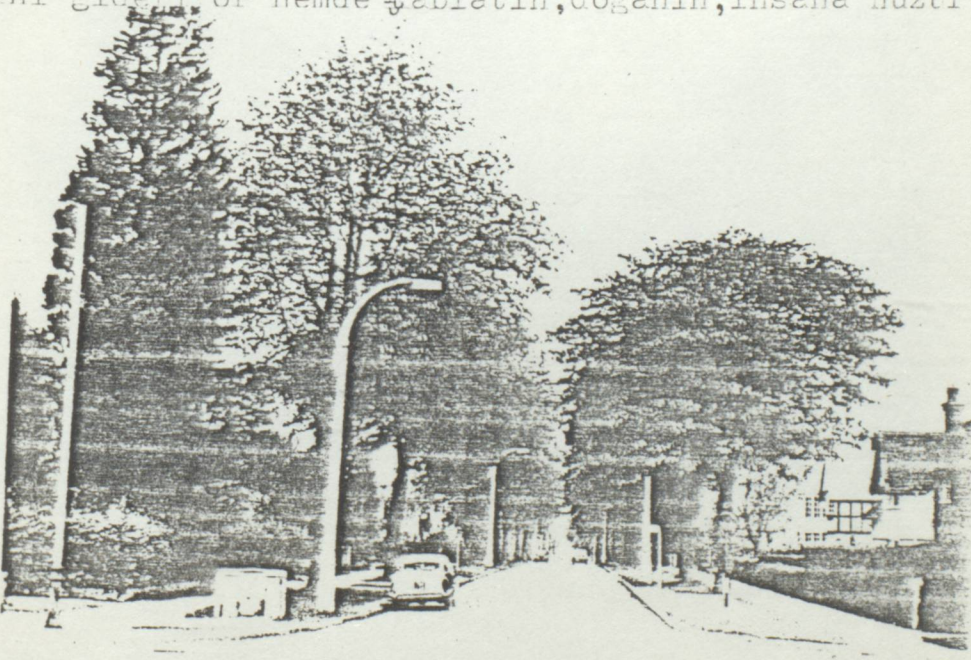
(Resim 1) LETCWORTH' da bir yaya yolu



(Resim 2.)

Norton Way South Letcworth 1910.

Yukardaki resimde Letcworth'da Norton Way South cad. 1910 yılındaki görünüşü. Caddenin her iki tarafında sıralanmış evler. Aşağıdaki resimde ise yolun her iki tarafı ağaçlandırıldıktan sonraki hali. Hem evlerin caddeyle olumsuz etkisini gideriyor hemde tabiatın, doğanın, insana huzur veren, olumlu etkisini izleyebiliyor



(Resim 3)

Kaynak: The New Towns the Answer to Megopolis.

b) HAMPSTEAD BAHÇE BANLİYÖSÜ

RAYMOND U. ve BARRY P. tarafından çizilen ve 1906 yılında inşasına başlanan "HAMPSTEAD BAHÇE BANLİYÖSÜ" Bir çeşit bahçe şeklidir. Başlıca farkı insanların iş için kısa bir seyahat yapmaları gerekliydi. Banliyö kendi içinde bir küçük kasabanın bütün konforuna sahipti, fakat kent içinde sanayi yoktu, Banliyö iş konusunda kente bağlıydı.



(Şekil 1c)

1906... HAMPSTEAD GARDEN SUBURB

HAMPSTEAD banliyösünde amaç her tabakadan insana ev sağlanmasıdır. Burada oturanlar Londra'ya çalışmaya gittiklerinden burada diğer bir önemli amaç çalışanların iş yerlerine kolay ulaşabilmelerini sağlamaktır.

Bu yüzden o tarihlerde tasarlanan "HAMPSTEAD" Tüneline-Banliyösüne yakın kırsal alanlara komşuydu.

2.2.1.2 YENİ ŞEHİRLER (NEW TOWNS)

İngiltere'de, STAUANEGE, (ilk örnek) HAMPSTEAD, Amerika da RADBURN, GREEN BELT, HILLSIDE gibi örnekler her ne kadar yeni şehir değilse de, yeni şehirleri yaratmaya doğru atılan adımlar oldu. Hepsi sınırlıdır, fakat zengin fikirleri içerirler. Bunlar kesin çözüm olmamakla birlikte doğru yolu göstermek için atılmış bir adımdır. (MUMFORD. L.)

Gelişmelerin hepsi kendilerine has birtakım özelliklere sahiptir. Bunlar yirmi yılda benzeri görülmemiş periyotlar halinde yapıldı. Plânlar farklı büyüklüklere sahipti ve farkı tipte yerleşim alanlarını içeriyorlardı. Apartman, sıra ev, ayırık ev. Bu yerleşmeler, özel şirketler, kurumlar ya da federal hükümet tarafından farklı gelir grupları için inşa edildi ve işletildi, konutlar ya satıldı ya da kiralandı.

Bütün bu farklılıklara rağmen ana hedefleri birdir, üç temel kavram Bahçe Şehri (Garden City), Radburn, düşünce ve komşuluk ünitesinin planlamaya yol göstermesi özünde birdiler. Bazıları organize edilen alanda, satışı, artışı sağlıyan unsurlar plân, inşaat ve işletme de, bağzılarda diğer şeylerde olan gelişmenin habercileridir, fakat bunların hepsi yeni şehirlere doğru giden deneylerdir.

Yeni kentler çağdaştır. Bu kesinlikle yeni bir görünüş, farklı mimarisi, şekiller ya da gösterişli olmak değildir. Çağdaş şehirlerle demek istediğimiz, günün ihtiyaçlarına ve durumlarına uygun hizmeti sunacak şekilde planlanmış, inşaa edilmiş ve halka sunulmuş şehirlerdendir.

1898 yılında FREDERICK HOWARD'ın ilkeleri doğrultusunda 1903 yılında başlanılan ilk Bahçe Şehri LETCHWORTH ve 1905 yılında başlanılan "WELWYN" bahçe şehirleri yeni şehirlerin (New Town) başlangıcı olmuştur. Geriye dönecek olursak daha 19. yüzyılın ilk yarısında "Yeni Kent" kavramı gelişmeye başlamıştı.

JAMES SILK BULKINGHAM'ım Victoria (1850-1880) çağında önerdiği yeni kentlerden 6 yıl kadar önce yorumcu T.J. MASLEN bir yazısında "İngiltere'de yeni şehirlerin inşasının bazı politikacı ve ekonomistlerini ürküttüğünü, ancak gelişmenin ve büyümenin, sağlıklı bir şekilde olabilmesi için Yeni Şehirlerin planlanması gerektiğini ve İngiltere'nin, bu alternatiften kaçamayacağını"...belirtmiştir.

MASLEN 1843 yılında bahçelerin ve parkların insanlara mutluluk verdiğini, ancak insanların müstakil bahçelerine sahip olma sınırı onları daha mutlu edeceğini öne sürmüştü.

MASLEN böylece kısaca "Yeni kentlerin" karakterini açıklamış ve bu görüşler doğrultusunda 1843 yılında Avustralya'da yeni kentler önermiştir.

Özellikle I. Dünya Savaşından sonra "Bahçe Şehri"nin temellerini attığı "Yeni Kent" teorileri gelişmeye başladı. II. Dünya Savaşından sonra özellikle İngiltere, Amerika başta olmak üzere Almanya ve Fransa, İsveç gibi ülkelerde de "Yeni Şehir"akımı izlenmeye başladı.

"OSBORN F." ve arkadaşları 1918 yıllarında savaş sonrası Bahçe Şehre akımını canlı tutmak için 100 adet yeni kent teklif eden bir kitap yayınlamak istediler. Bu kitap 1940 yılında yayınlandı. OSBORN zaman içinde "Bahçe Şehri" ve "Yeni Şehirleri"ni birbirlerinin yerine konulabileceğini ifade etmiştir.

Yine 1932 yılında A. TRYSTANT EDWARDS "BEAUX-ARTS"(1) Prensiplerinin, şihur düzenlemelerine kazandırdığı "Saygınlık ve güç"olgularıyla 100 adet "Yeni Kent" tavsiye etmiştir. "Yeni Kent" çalışmalarını RAYMOND U. ile hız kazandı. URWIN 1905 yılında yapılmaya başlanan "WELMEYN" Bahçe Şehir projelerini de hazırlamıştır.

RAYMOND URWIN 1929'dan 1933'e kadar GREATER LONDON REGIONAL PLANNING COMMITTEE'de teknik danışman olarak çalıştı.

(1)(BEAUX-ARTS= Kentlerin doğa, ve sanalla iç içe geliştirilmesi ve iyileştirilmesi prensibi)

UNWIN'in yeni kentler hakkındaki düşünceleri daha sonraları SIR PATRICK ABERCROMBIE ve SIB.FORSHAW tarafından, II.Dünya savaşının büyük baskısı altında hazırlanan "GREATER LONDON PLAN" büyük ölçüde etkiledi.

II.Dünya Savaşının ilk yıllarında PARLOW'un başkanlığındaki Krallık komisyonunun raporunda, nüfusu 10 milyonu bulan Londra'da nüfus yoğunluğunun ekonomik, toplumsal ve stratejik sakıncaları ortaya kunduğunda, nüfusu ve sanayii dengeli bir biçimde ülke yüzeyine yaymak, büyük Londra'nın yükünü hafifletmek, ekonomik durgunluk ve işsizlik içine gömmülme olan bölgeleri o durumdan kurtarmak için, Londra'nın çevresinde kendisine yeterli küçük kentler kurmak ve geliştirmek düşüncesi "GREATER LONDON PLAN" etkiledi. Plan Londra'nın 60 millik çevresi içinde "18" yeni kent önerdi. (Şekil 34)

Bu düşünceler, İngiliz işçi partisine sevimli gelmişti. Bu nedenledir ki, 1945 yılında bu parti iktidara gelince, yeni kentler kurma düşüncesini, bir politika olarak benimsemiş ve parlamantodan geçirdiği yasa ile (New Town Act), Londra çevresinde 10'u geçen, yeni kentin temelini atmıştır. Bundan kısa bir süre sonra Mayıs 1946'da İngiltere'de ilk "Yeni Kent" STENEAGE'nin inşasına başlandı.

Yeni Kentlerin yeterli olmasını sağlamak üzere bu yerleşmelerin Londra'nın sanayinin belli ölçülerde çekmesine, yeni kurulacak sanayi kuruluşlarının bu kentlere gitmek üzere özendirilmesine önem verilmiştir. Yeni kentlerin kurulması ve geliştirilmesi görevi, yerel yönetimlerle işbirliği yapmak zorunda olan karma şirketlere (Development corporations) Oluşturulan komiteler "Yeni Kentlerin" yoğunluk, büyüklük gibi bir takım değerleri içeren bazı kurallar belirlemeye çabaladılar.

"THE REITH COMMITTEE" 1946'da yeni kentler için nüfus sınırları belirledi. Bu sınırlarda alt nüfus sınırı 30.000 kişi üst nüfus sınırı 50.000 kişi idi. Ancak yerleşme çapı 15 km'ye çıkarılması ile üst nüfus sınırının 80.000'e çekilebileceğini belirttiler.

"THE NEW TOWN COMMITTEE"de öncelikle en uygun "yoğunluk"

sınırını saptamaya çalıştı.

MAKSİMUM EV YOĞUNLUĞU: "THE NEW TOWNS COMMITTEE" yoğunlukla birlikte rahat ve konforlu yaşamın sürebileceği bir takım kurallar belirlemiştir. Bu kurallar içinde 1 hektar'a düşen konut veya aile sayısı, kişi sayısı, bina cepheleri, yol genişlikleri, bahçe mesafeleri gibi bir takım ayrıntıları belirlemiştir. Maksimum yöresel yoğunluk 34-36 konut-aile / Ha. ve net yoğunluğu da 120-130 k /Ha olarak belirlemiştir. "COMITTEE" binalarının cephesi yaklaşık 7 metre, ön bahçeleri 5 metre, yol genişliklerinin ortalama 12 metre olarak belirlemiştir.

"THE NEW TOWNS COMMITTEE" sonuçları kent bütününde alan büyümesi ve yoğunluk ilişkilerini içeren birtakım kuralları geliştirerek bir cetvel haline getirdi.

Verilen bir alan içinde, nüfusun büyümesi ve yoğunluğunun yükselmesi bir çap ile belirlenebilir. 50.000 nüfuslu ve 120-130 k/Ha yoğunluklu bir alanın büyüklüğü 1346 Ha'dır. O alana yaklaşık 1 mil çap (merkezden kenara yaklaşık 2km). Eğer şayet yoğunluk $1\frac{1}{2}$ oranında artarak 200kişi/Ha çıktığında nüfus da hemen hemen $1\frac{1}{3}$ oranında büyüyerek 66.666'ya ulaşacak ancak o esnada çap tamamıyla büyümeyecek.

Bu konuda RAYMOND U'de Londra için dairesel diyagramlar oluşturdu, ve çap arttığında ne kadar nüfus barındırabileceğini in formül haline getirdi. (Şekil 32)

Eğer şayet nüfus 50.000 de durursa, yoğunluk 15'ten 20 ye yükselir ve ev yoğunluğu 2 misline çıkar, çap ise yaklaşık %13.5 azalır. (1/6 mil'den az)

Nüfus	130k/Ha		200 k/Ha	
	Alan (Ha)	Çap (Metre)	Alan (Ha)	Çap (Metre)
30.000	8.08	1519	606	0864-1317
50.000	1346-3393	1961	1010	1.115-1699
60.000	1616	2149	1212	1.221-1861
100.000	2693	2775	2020	1.577-2403

Kaynak: The new Towns the Answer to Megopolis

- 1) Çap 2 misli olduğunda nüfus ve alan 4 misli artıyor
- 2) Alan veya nüfus 2misli büyüdüğünde (Yoğunluk aynı) çap $\%40 \frac{1}{2}$ büyüyor.
- 3) Yoğunluk büyüdüğünde çap $\frac{1}{3}$ oranında azalıyor (sadece $\%13 \frac{1}{2}$). Fakat bina yoğunluğu $\frac{1}{3}$ 'ten daha fazla azalıyor. Yaklaşık 2 misli azalıyor.

Yeni şehirlerin hizmet edeceği ana ihtiyaçları şöyle sıralıya biliriz:

- 1-Artan boş vakit zamanı'nın anlamı daha kısa bir çalışma günü ve eğlence için daha fazla zaman demektir. Boş vakitler, oyun alanlarında, spor alanlarında eğlenmeye yeşil alanlarda gezinmeğe, ayrıca toplumsal konularda, konferanslarda, eğlence yerlerinde vakit harcamaya izin verir. Boş hafta sonu yeşil alanlarda uzun yürüyüşler yapmak için hayvan ve bitki yetiştirmek için fırsat verir.
- 2-Dünya güzellikleri ile ilgilenmek için Arten fırsat eşitliği gittikçe büyüyor. Orta gelirli ve fakir kişilerin evleri (Halk evleri sayesinde) sıhhi ve mekanik kolaylıklarla donatılıyorlar. Banyo, merkezi ısıtma, çamaşırhaneler, sosyal kolaylıklar, okul, sinema, kütüphane gibi şeyler işveren (patron), işçi, ve diğer bütün gruplar için aynıdır. İyi bir yaşam için fırsat daima genişlemektedir. Halkı en iyi şekilde yerleştirmek ve organize etmenin ihtiyaç duyduğu şeyleri yeni şehirleri sağlayabilir.
- 3-Makineleşme yeni şehirlerimizin düzeni ve şekli, makina bizim medeniyetimize yardımcı mı olacak, yönetecekmi, ya da yok mu edecek buna karar verecektir.
- 4-Yok olan eve ait hizmet Annenin ev ve çocuk bakım yükünü azaltmak için, toplumun bölümleri ve ev nasıl organize edilir ve plan nasıl sadeleştirilir, bunu araştırmak lazım. Ana okulları aileye daha fazla boş vakit sağlamak için hizmetin birleştirilmesi veya düzenlemeye doğru atılmış ilk adımdır. Merkezi mutfaklar ve çamaşırhaneler, makineleşme ve örgütleşme sayesinde sadeleşmenin artmasına küçük bir örnektir.

5-Şimdiki büyüme ve değişme periyodu- Teknik, sosyal, ekonomik ve politik yönden sürekli değişen safhalar.

NEDEN YENİ ŞEHİR Gelişmiş kültüre, yukarıda birkaç özelliğini belirttiğimiz medeniyete hizmet etmek için yeni kentler gereklidir. Bunun için mevcut şehirler, yeniden inşa edilmeden, ihtiyaçlara cevap veremezler. Bu durumda kentin gelişme alanının dışında açık alan üzerine kurulması demektir. Şu ana kadar yapmamız gereken şey yeterince ortaya koyduğumuz gibi, eski kentlerin eski şekillerinin ne kadar kullanışsız ve harap olduklarını ve tümüyle yenilenmeleri gerektiğini kesin olarak ortaya koymaktadır. Bunu, küçük ve parça parça durumda çalışmak anlamsızdır. Aynı zamanda eski şehirlerimizi yeniden geliştirmek için çalışmaların yapıldığı (alan), yer, yeni yerleşmeler düzenlemek yada en azından eski yerleşmelerin içindeki komşuluk ünitelerini yenilemek için uygun ölçekte olmalıdır, fakat bu asla parça parça olmamalıdır. Yeniden gelişme eğer eninde sonunda yeni yerleşmenin içinde eski şehirleri oluşturacak bir metot olacaksa zararlıdır.

Eski şehirlerin zararları aşağıda belirtilmiştir.

Sağlık ve Yaşam için Tehlikeler Sınırlerin gerilmesi, gerilim psikolojik bozukluklar, intaharlar, ruhsal çöküntüler ve delilikler şehir hayatının sonuçlarıdır. Güneşsizlik, pis havasız, kalabalık gecekondu şehirlerin dışına doğru yayılmaktadır. Yiyecek, su, yakıt, araçların hareketliliğini sağlanamaması daima karşılaşılan felaketlerdir.

Kalabalık Yaşam ve hareketlilik okul, iş yeri, konutlar arasında düzenlenen ara ve ana yollarla sınırlandırılmıştır. Güneş ışığı ve hava akımı kesilmiştir, kişinin özel hayatının başarı durumu azalmıştır. Otobüsler ve diğer toplu taşıma araçları artan ihtiyaca cevap veremeyecek durumdadır. Araçlar karışık trafik içinde çok yavaş gitmektedir.

Yalnızlık İnsan büyük halk kitlesi içinde yok olmaktadır, kişiliğini yitirmektedir, bir çok şey yeteneklerini aşmaktadır. İnsanların birçok değerleri toplumun bir üyesi olmanın kaybolmaktadır.

Doğa Eksikliği Şehirdeki doğal güzellikler, yeşiller hızlı yapılanma ile yok edilmektedir. İnsan taş ve beton yığınları içinde kaybolmaktadır. İnsanlar ile, kırlar ve tabiat arasındaki mesafe giderek artmakta, gökyüzünü, denize dağları ve kırları görmek giderek zorlaşmaktadır.

Zaman, Para ve Enerji İsrafı İnsanlar, artan kalabalık nedeni ile işleriyle ilgilenebilecekleri ve üretken olabilecekleri, saatlerini, paralarını iş ve diğer etkinlikler arasında gidip gelirken harcamaktadırlar. Büyük şehirler buyüzdün hem belediyelerin, hem de kişilerin gelirlerinin büyük bir oranını yutmaktadır.

Çirkinlik Monotonluk, sürekli tekrarlanan dikdörtgen bloklar eski düzensiz ve harap olmuş doku yüzünden olmaktadır. Görüş berbat yüksek duvarlarla sınırlanmıştır. Şehirde tek düzelik çöman ve pislik vardı.

Eski şehir alanlarının en önemli kusurlarından biri günümüzün kültürü ile fiziksel çevrenin uyumunu sağlamaktır. NASIL BİR "YENİ KENT"?

Yeni şehirler sadece günümüz yaşam ve medeniyetini değil aynı zamanda geleceğin tohumunu da içermelidir. Ya da en azından geleceğe uyum göstermek için değişme ve yetiştirme kolaylığı olmalıdır. Dinamik olmalıdır.

-Bunun için yeni şehirler, bizim eski şehirlerimiz olmak istemiyorsa, esnek olmalıdır. Bunun için kentlerin etrafında esnekliği sağlayacak geniş yeşil alanlar bulunmalıdır.

-Komşuluk ünitelerini içermesi gerekir. Şehirler belirli alanlara, bir merkezi toplantı yerine, arkadaşları ile oturacakları mekanlara, ve bu mekanları birlikte yapabilecekleri aktivitelere olanak sağlamalıdır.

-Eğer yaya ve otomobil trafiği, şehrin her ayrıntısına girilerek düzenlenmezse tehlikeli boyutlar doğurur.

-Yayılan blok merkezler ve yeşil bantlar, açık yeşil alanlar ve binalar arasındaki dolaşımla düzgün bir ilişki kurulduğunda karışıklık ortadan kaldırılacaktır.

-Kırlar, doğal çün alanları, tarım alanları ve her bloğun kalbindeki yeşiller ile her şehri yeşil olacak şehirde doğa

hakim olacaktır.

-Binaların renkleri, formları, onların birbirleriyle ve doğa ile ilişkilerinden, güzellik meydana gelecek.

-Para, zaman ve enerjinin ekonomik kullanım güzel sanatlarla diğer şeylerle ilgilenmeye izin verecektir.

.Spekülasyona izin vermeyecek biçimde yeterli plan yapma,

.Büyük ölçekli yapılanma ve çalışma,

.Daha yeterli hükümet ve halk organizasyonu, iyi bir planı tarafından yapılan belirli ölçülerdeki yerleşme,

.Mahalledeki evler, resmi binalar ve çalışma yerleri arasında emin ve uygun yürüme ve bisikletle dolaşmayı sağlamak, kolaylaştırmak,

.İş yada diğer aktiviteler için yapılan seyahati azaltmak, (% 10'dan fazla Amerika'lı ulaşım için yapılan harcamayı ortadan kaldırmıştır. Çalışanların işyerlerine uygun mesafede yerleştirilen iş yerleri ve endüstri, daha az yolculuğa imkân sağlayacaktır.)

Yeni şehirlerin anlamı yeni planlar ve farklı fiziksel karışımlardan, yeşil bantlar ve blokların içindeki (merkez) yeşiller, komşuluk üniteleri ve süper Bloklar, yönetim merkezleri ve yaya araba yollarının ayrılmasıdır.

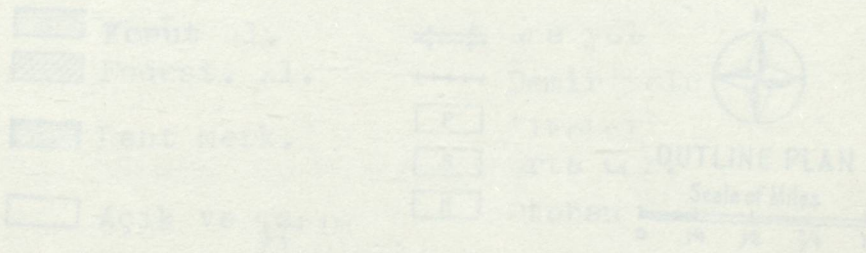
"STEVENEGE" planında amaç hem II. Dünya savaşı sonrası olumsuz koşulları ortadan kaldırmak hem de çalışma alanlarından, ticaret alanlarına, ikamet alanlarından yeşil alanlara, tarım alanlarına kadar bir kent bütünü yaratmaktır. Bu amaçlar doğrultusunda kentin güney batısında demiryolu ve anayol arasındaki bir şeritte etrafı yeşil alanlarla çevrili demiryolu ve karayolu arasında lineer şekilde gelişecek olan, ulaşım kolay, (hem karayolu, hem demiryolu.) bir endüstri alanı düşünüldü.

Kent çevresini saran açık alanlar ve tarım alanları burada yaşayanların rekreatif amaçlarının karşılanmaması yanında, yer yer kent içine girerek, hem kent merkezlerinin havasını sağlıyor, hem de kentin organik gelişmesine olanak sağlıyordu.

Halkın ihtiyaçlarını sağladığı çarşı, ilk etapta her

alt birimde ufak dükkan birimlerinden oluşuyordu. Ancak, daha sonra nüfusun artması ihtiyaçların çeşitlenmesi, yerleşmenin merkezi olan BEONELL'de büyük çapta bir ticaret merkezi ihtiyacını doğurdu ve burada büyük bir merkez düzenlendi. (Şekil 13) Bu merkezde halkın kültürel ihtiyaçlarından, eğlence ve alışverişe kadar her türlü ihtiyaçları karşılandı. Bu merkez tamamen yayalara yayalara hizmet ediyordu ve taşıtlar bu ticaret merkezlerinin etrafındaki otoparklarda bırakılıyordu.

1949 yılında merkezde inşasına başlanılan konutlar 3-4 katlı ve yüksek yoğunluklu bir doku teşkil ediyordu. Buralarda genellikle ortasınıf halk oturuyordu. Ancak gerek burada oturanların hoşnutsuzluğu gerekse hedeflenen amaçlara ters düşmesi nedeniyle SHEPHALL, BROADWATER, ELM GREEN, FIN GREEN gibi alk bölgelerindeki konut alanlarında 2 katlı düşük yoğunluklu bir yerleşme dokusu oluşturulmaya çalışıldı. Bu konut alanlarında "RADBURN" ilkesi esas alındı. Kendi içinde komşuluk birimleri, otoparklarla biten çıkmaz sokakları, parkları, spor alanları ve oyun alanları ile yaya ve araç trafiğini ayıran düzenlemesiyle değişik bir anlayışta düzenlediler.

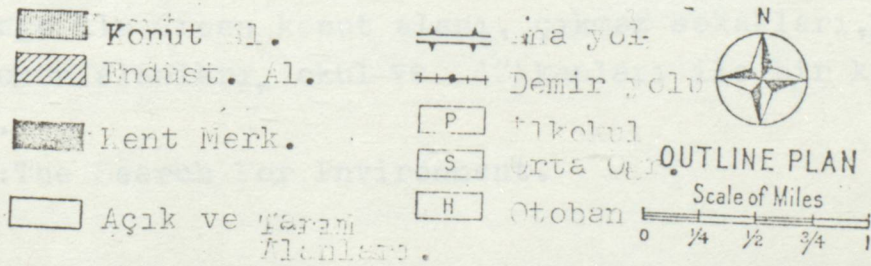
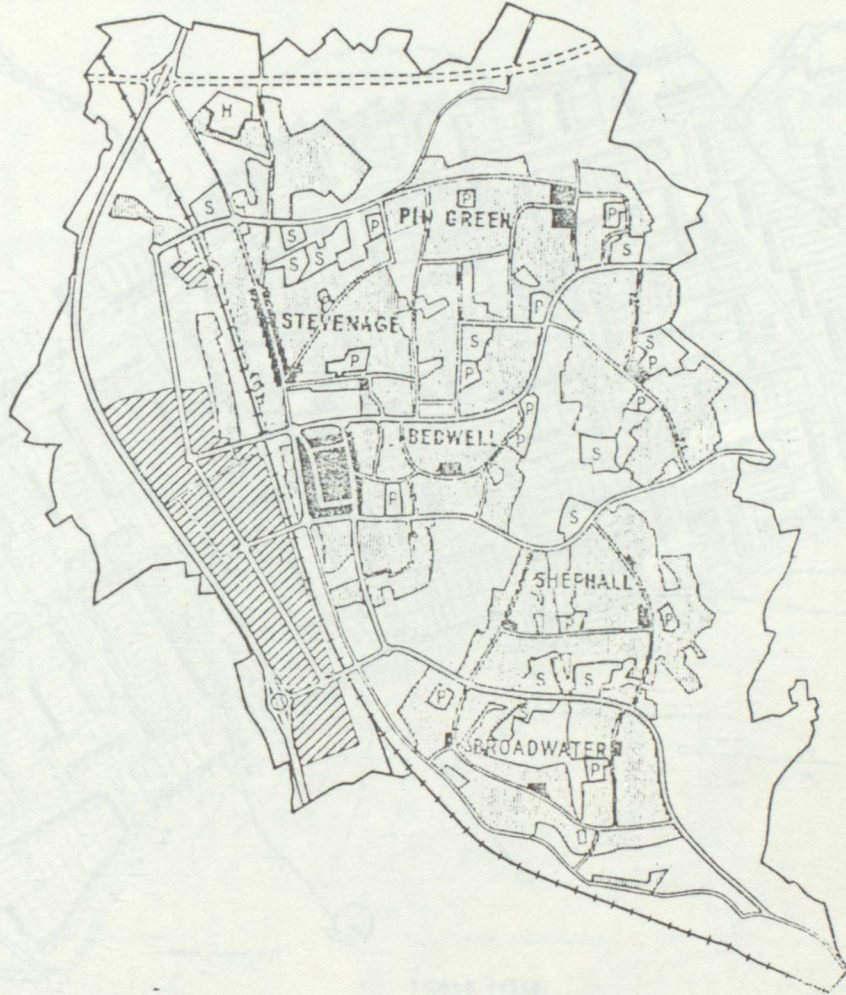


(Şekil 13)

Site Plan

Kaynak: The Search For Environment.

STEVENAGE



(Şekil 11.)

Stevenage Planı

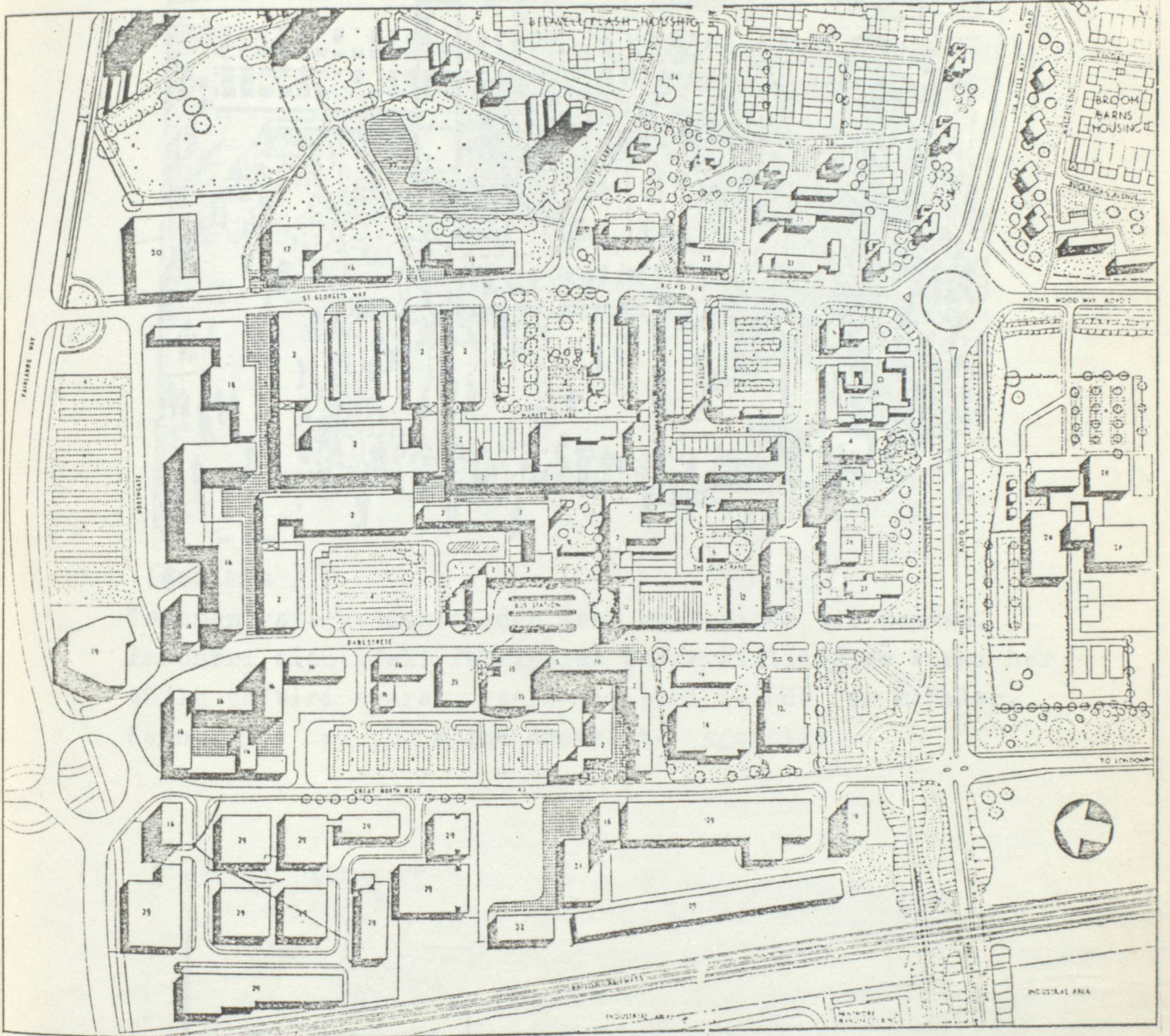
Kaynak: The Search For Environment.



(Şekil 112)

Stevenage Elm Green konut alanı, çıkmaz sokakları, yaya yolları, oyun alanları, okul ve dükkanları ile bir komşuluk birimi.

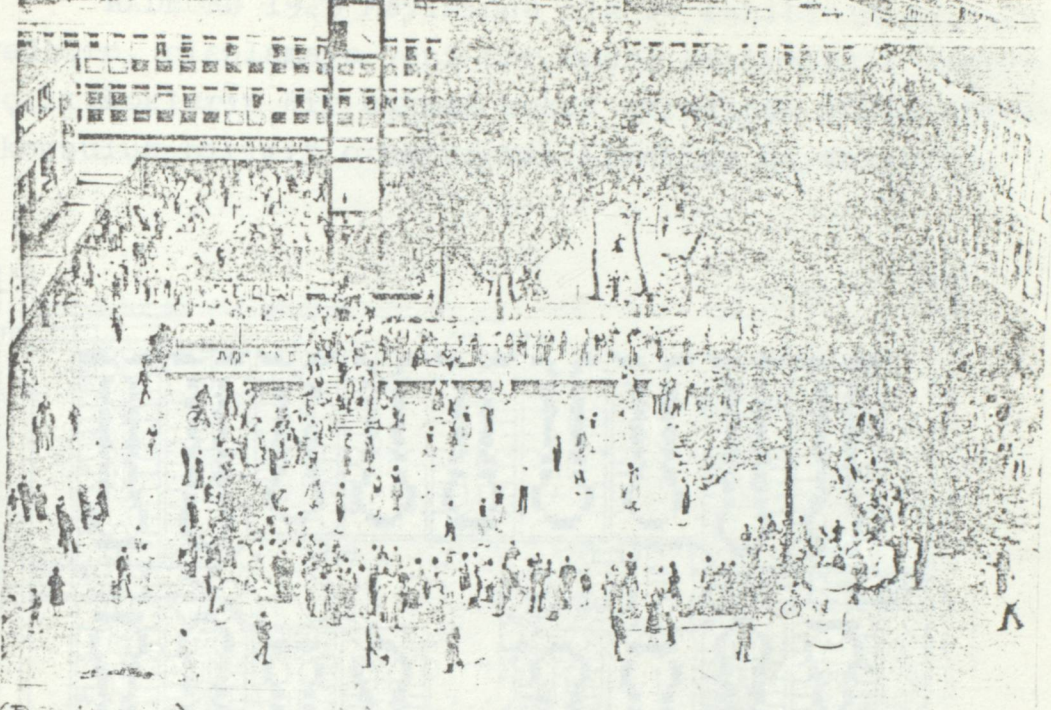
Kaynak: The Search For Environment.



(Şekil 13)

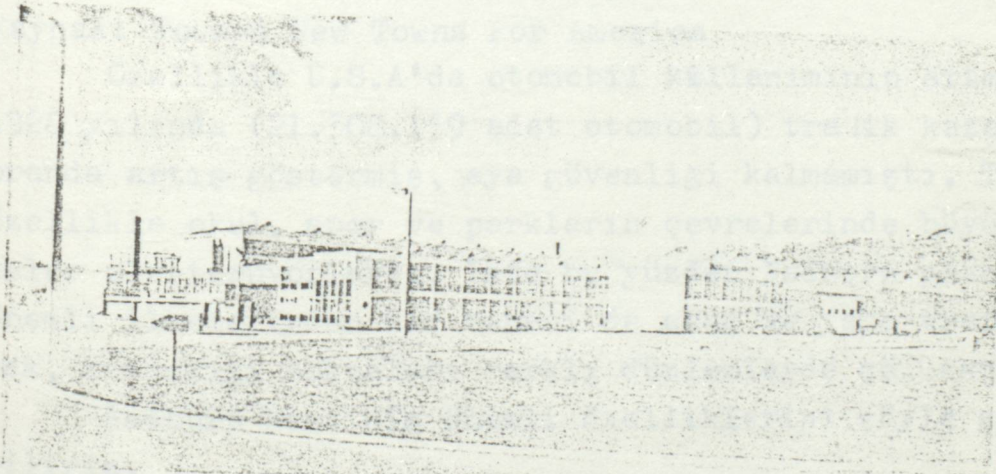
Stevenage Kent Merkezi kentin bütününün her türlü temel, sosyo-kültürel eğlence ve dinlenme imkanlarının sağlandığı tamamen yayalaştırılmış bir kent merkezi..

Kaynak: The Search For Environment.



(Resim 4)

Tamamen yaya ya hizmet eden kent merkezinde bir meydan.
Endüstri alanındaki fabrikalar çevre kirliliğine karşı her
türlü tedbiri alarak, yeşil bir bant içinde yer aldılar.
Kaynak: The New towns the Answer to Megopolis.



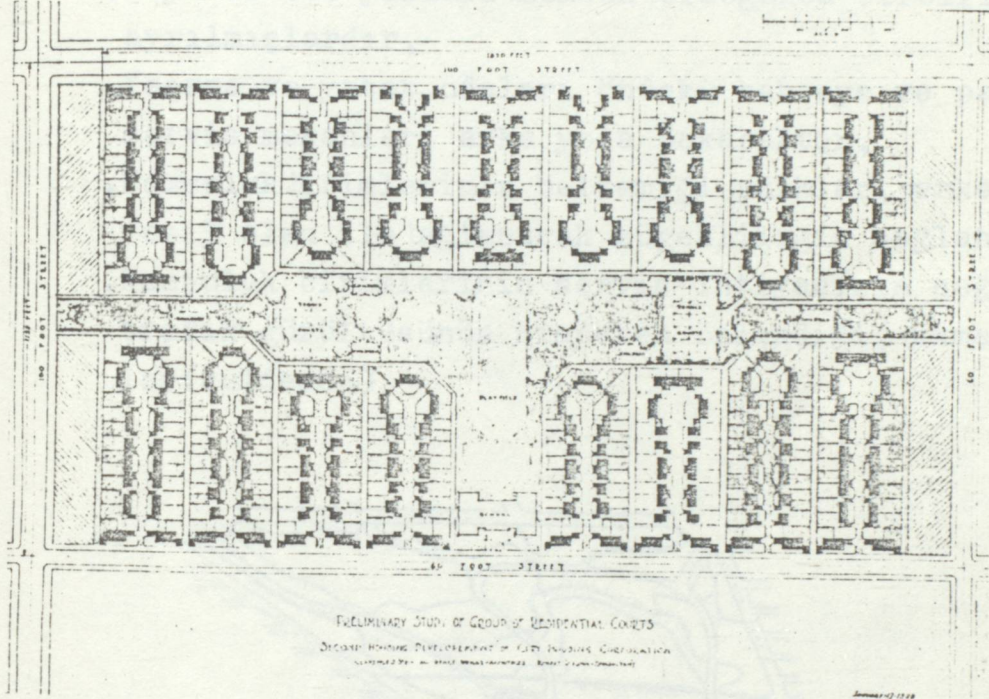
(Resim 5)

British Viski Fabrikası.
Kaynak: The New towns the Answer to Megopolis.

"RADBURN"

51

RADBURN 1929 Mayıs'ında ilk ev sahibinin geldiği Radburn, planlamaya yeni bir model getirmişti. Radburn dik açılı blokların bir çıkmaz sokak etrafında düzenlenerek "komşuluk birimi" oluşturması ilkesine dayanıyordu.



(Resim 14) 17 Ocak 1928 yılında yapılan bir teorik çalışma.

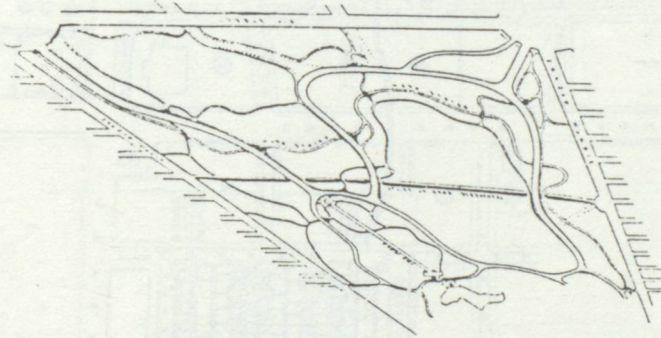
Kaynak: Toward New Towns For America

Özellikle U.S.A'da otomobil kullanımının artmasıyla 1928 yılında (21.308.159 adet otomobil) trafik kazaları büyük oranda artış göstermiş, yaya güvenliği kalmamıştı. Taşıtlar özellikle okul, spor ve parkların çevrelerinde büyük tehlikeler oluşturmuyorlardı. İşte bu yüzden Radburn planlamasının önemli ilkelerinden bir tanesi de araç ve yaya trafiğini ayırmak, kesiştiği noktaları farklı düzlemlerde çözmektir. (Resim 7.)

Radburn kentinin önemli özelliklerini şöyle sıralayabiliriz.

- .Karakteristik dar alanlar (komşuluk birimleri) içinde dik açılı Bloklar oluşturmak,
- .Radburn kentinin en önemli özelliklerinden birisi de

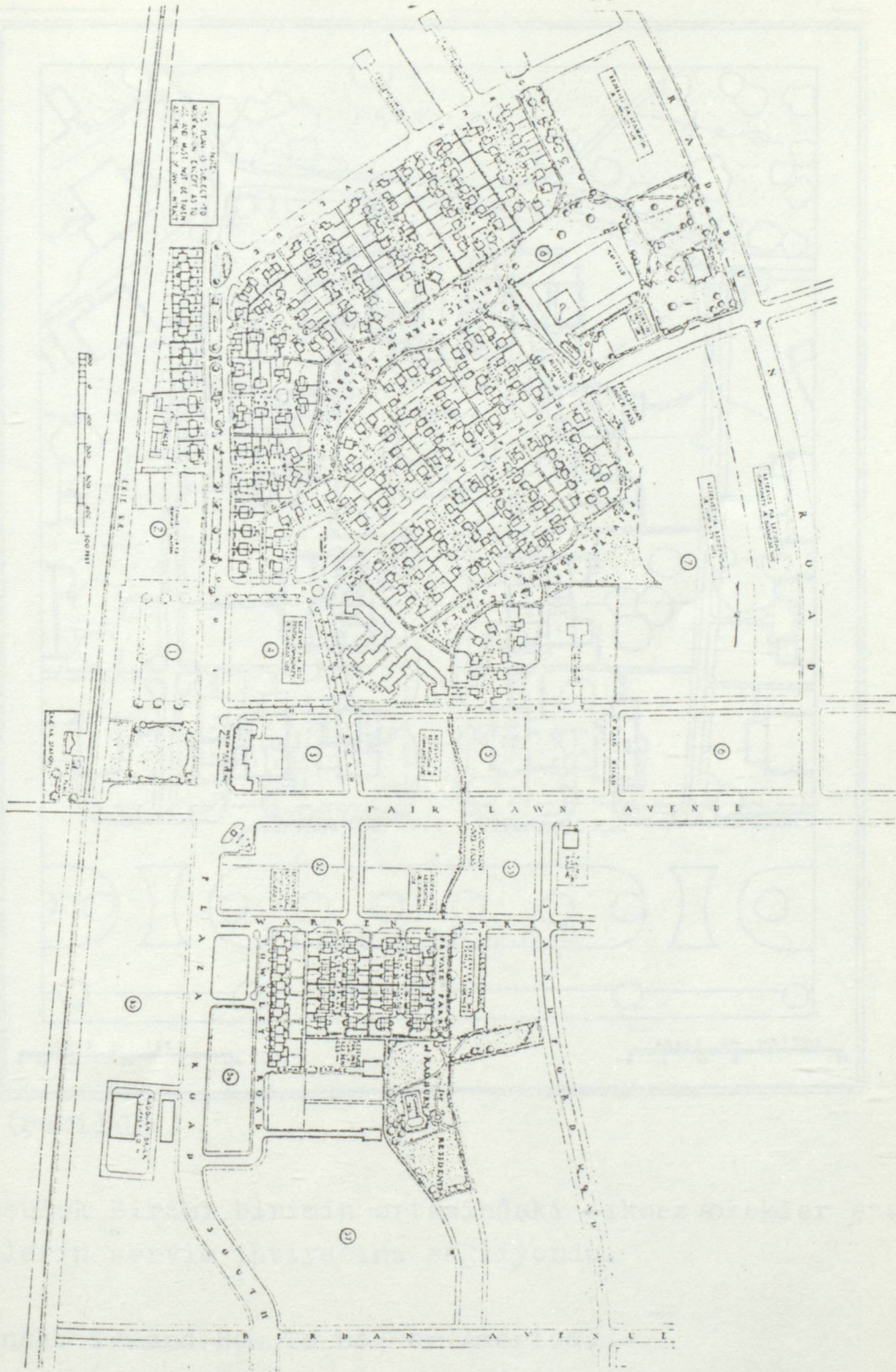
- .yaya ve trafik yollarını ayırması, yol kademelenmesini gerçekleştirmesi, bloklarla direkt ilişkiyi sağlayan servis yolları(culdesac) ana yol(ekspres)dan olarak diğer ünitelere bölgelere aktaran 2.derecede yol, dışarıdaki ünitelerle bağlantının sağlandığı ekspres yol,
- .Yaya ve oto yolları mümkün olduğunca birbirlerinden ayrılmışlardır,
- .Yaşama ve yatak odaları öndeki bahçeye ve parklara, servis mekanları arka yola bakacaktır,
- .Komşuluk birimlerinin belkemiği parklar, merkezdeki ana yeşil alan ile bağlanarak sürekliliğin sağlanması,
- .Komşuluk birimlerinin servis ihtiyacının sağlandığı trafik gürültüsünün nispeten önlendiği, çıkmaz sokaklar(culdesac)



(Resim.6)

Radburn planlama ilkelerinin önemli elementlerinden bir tanesinde yol kademelenmesi idi. Ekspres yollardan ikinci derecede yollara, servis yollarına kadar, çok önemli aşamaları geçirdi.

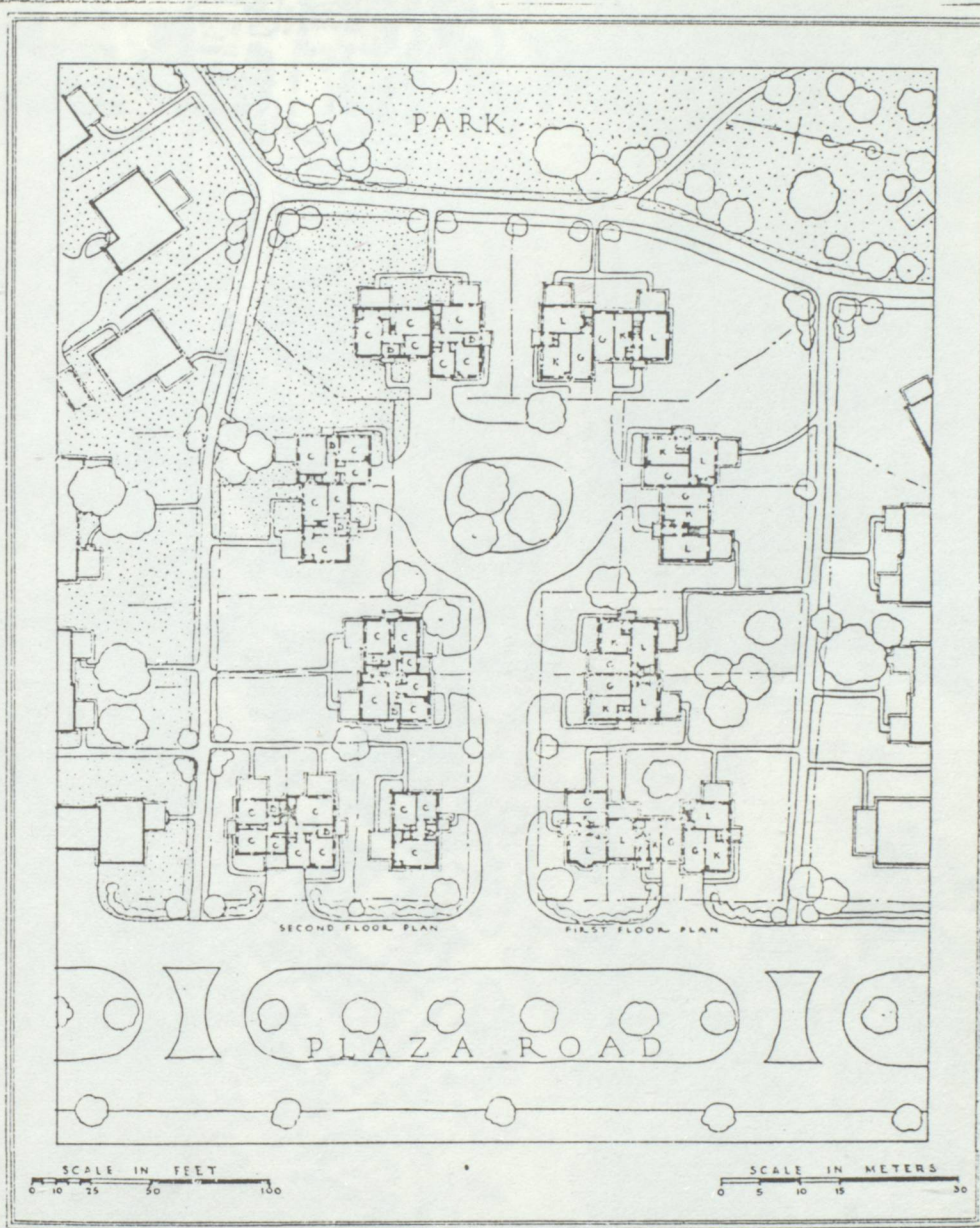
Kaynak: TOWARD NEW TOWNS FOR AMERICA



(Şekil 15)

Kaynak: Toward New Towns For America

Radburn 1930 yılındaki gelişmesi, komşuluk birimlerini, komşuluk birimlerinin oluşturduğu ünitelerin bir araya gelmesiyle oluşan yerleşme bütünü bunların birbirleriyle ilişkisi.

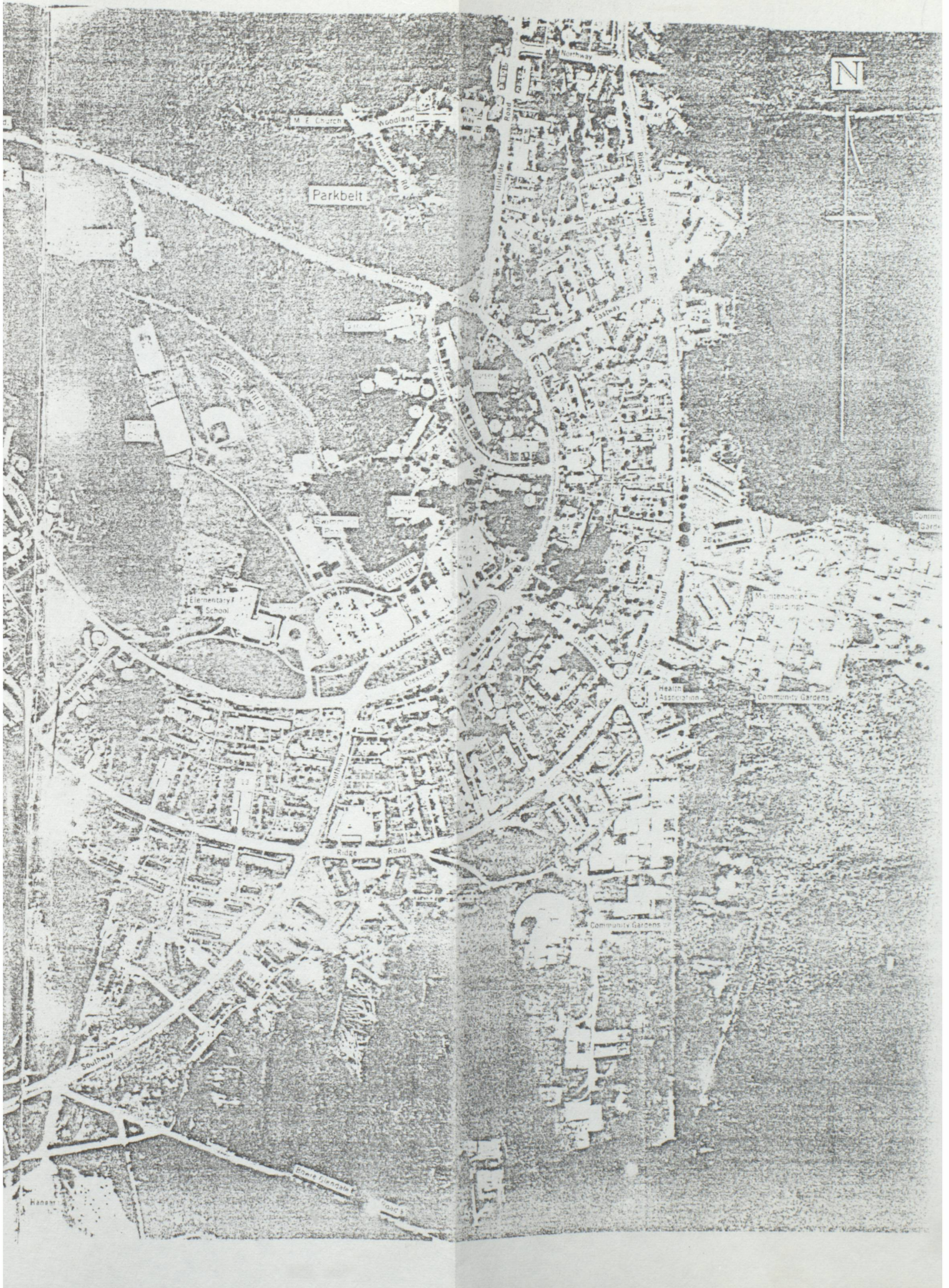


(Şekil-16)

Komşuluk Birimi birimin ortasındaki çıkmaz sokaklar apartmanların servis ihtiyacını sağlıyordu.

Kaynak: Toward New Towns For America.





GREEN BELT(YEŞİL KUŞAK) (YATAKHANE KENT)

Green Belt uygulaması,1935'lerden sonra Amerika'da geliştirilen etrafındaki yeşil dokuyu korumasının yanında:

-Bahçe şehir prensipleriyle uyum sağlayan sıhhatli kentler meydana getirmek

-Düşük gelirli aileler için sosyal ve fiziksel açıdan sıhhatli ve sağlıklı yararlı bir yerleşim oluşturmak ucuz binalar yapmak

-Green Belt kentleri,fabrikaları ve ofisleri çekecek birkapasiteye sahip değildi.Onlar sürekli banliyö rolü üstleneceklerdi.

-Green Belt kasabalarında nüfusu 3000 ila 7000 arasında sınırlandırılması uygun görüldü.

Green Belt kentleri,üç temel modelin kombinasyonu yoluyla kuruldu.Bunlar:Garden City,Radburn İdea ve Neighborhood Unit modelleridir.Ancak bu modellerde eksik olan taraf toplum düşünceleri idi.Burada yaşayacak olan toplum fikri ve düşüncesi Green Belt modelinin en önemli elementlerinden birtanesidir.Green Belt Modelinin formunun belirlenmesinde insan reaksiyonlarının çok önemli rolü oldu.

Toplum düşünce ve fikirlerinin yanısıra plancılardan deney ve tecrübeleri,topoğrafya,iklim,doğa,nüfusun karakteri,gelenek ve görenekler formda etkin rol oynadılar.

Washingtona hizmet için önerilen Green Belt modeli Maryland,Greenendale,Greenhills adında üç yatakhane kenti içeriyordu.

Bu kentlerin aynı vasıfta kalmasının,formunu,biçimini sürekliliğini sağlayan en önemli sebep bu kentlerin etrafını kuşatan ve modele adını veren "Green Belt(Yeşil Kuşak)"tır.

Kentlerin etrafını çeviren yeşil kuşak,tarım kullanımını yanında rekreasyon amacına da hizmet etmektedir.

Maryland'da toprak tarıma müsait olmadığından dolayı,burada yeşil kuşak kendi ihtiyaçları dışında tamamen rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir.Öyleki burada 500 aile yakyaşık 50x50 feetlik bğralanda kendi ihtiya-

cını karşılamaya yönelik üretimde bulunmaktaydılar. Green Belt'in diğer kentleri olan Greenhills ve Greendale'de, yeşil kuşağın büyük bir kısmı tarısal amaçlı kullanılmaktaydı. (Yaklaşık 1600 Ha'lık kısmı)

Greenhills'te herbiri yaklaşık 8 Ha büyüklüğünde 34 eski çiftlik vardı. Bunların çoğunluğu mandıra ürünleri üretip bunları daha büyük merkez olan Cincinnati'de değerlendiriyorlardı.

Greendale'de ise yaklaşık 1200 Ha'lık bir alan için 18 çiftlik vardı.

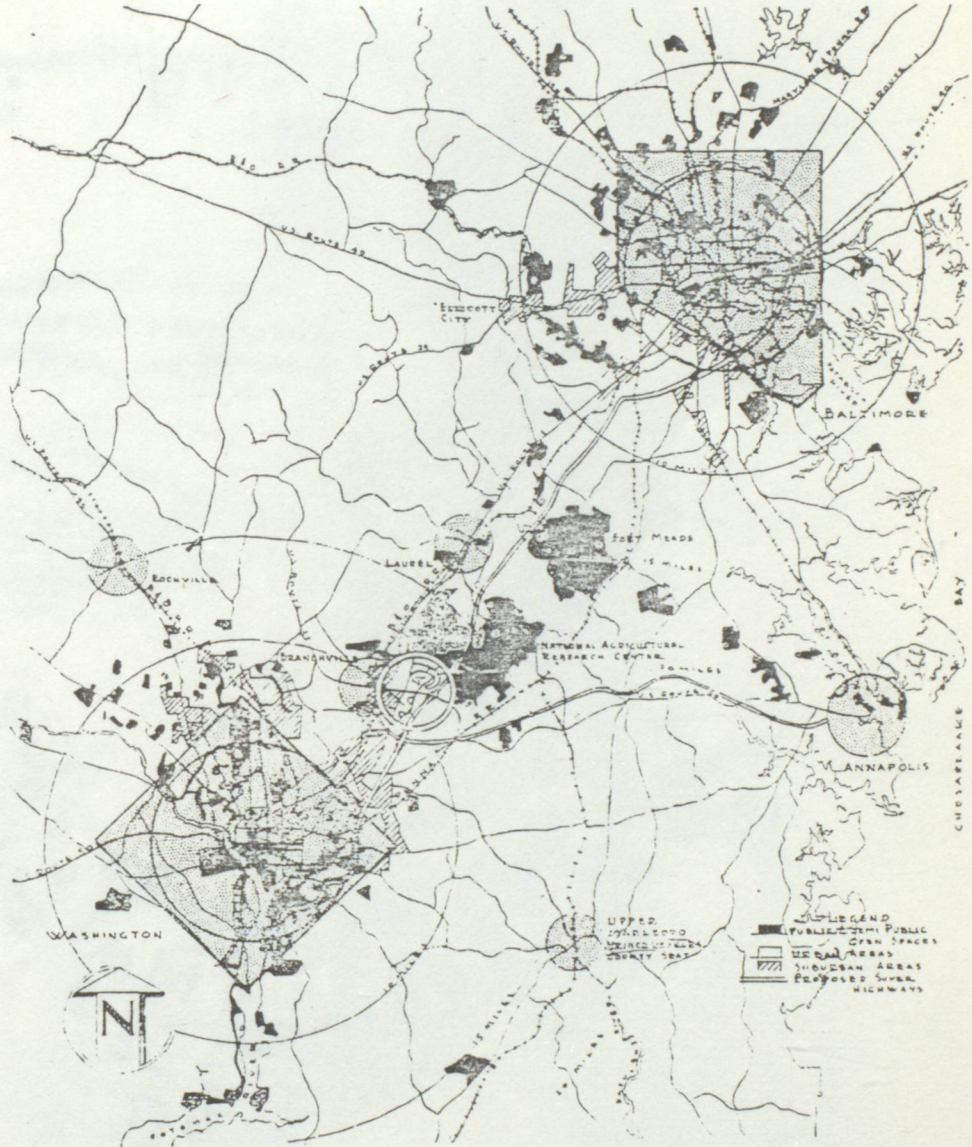
Yeşil kuşak kentlerinde komşuluk ilişkileri, arkadaşlık dayanışma diğer kentlere oranla daha ileri düzeydedir. Kilise, alışveriş merkezleri, tavernalar, yüzme havuzları klüpler, çiftçilerle sanayide ve diğer keside çalışanların arasındaki engelleri kaldırıp, toplumlar arası ilişkileri kuvvetlendirmekteydi.

Green Belt'te büyük ve açık alanlar, tarım dışında rekreasyon ve dışarıyla hür ilişkilerin kurulduğu, hafta sonlarında tüm ailenin bir araya geldiği, piknik yapıp koştugu, avlandığı alanlar olarak değerlendirilmektedir.

Green Belt kentlerinde burada yaşayanların diğer temel ihtiyaçlarını sağlayan, güçlü yaya bağlantılarının kurulduğu bir alışveriş merkezi, eğitim ihtiyacının sağlandığı okullar ve üniversite (Maryland'da) sağlık ihtiyaçlarının sağlandığı sağlık merkezi, eğlence ihtiyaçlarının karşılandığı bir tiyatro binasında yer almaktaydı.

Washington yakınılarında tasarlanan Greenbelt modeli çerçevesinde oluşturulan kentlerin görsel haritası

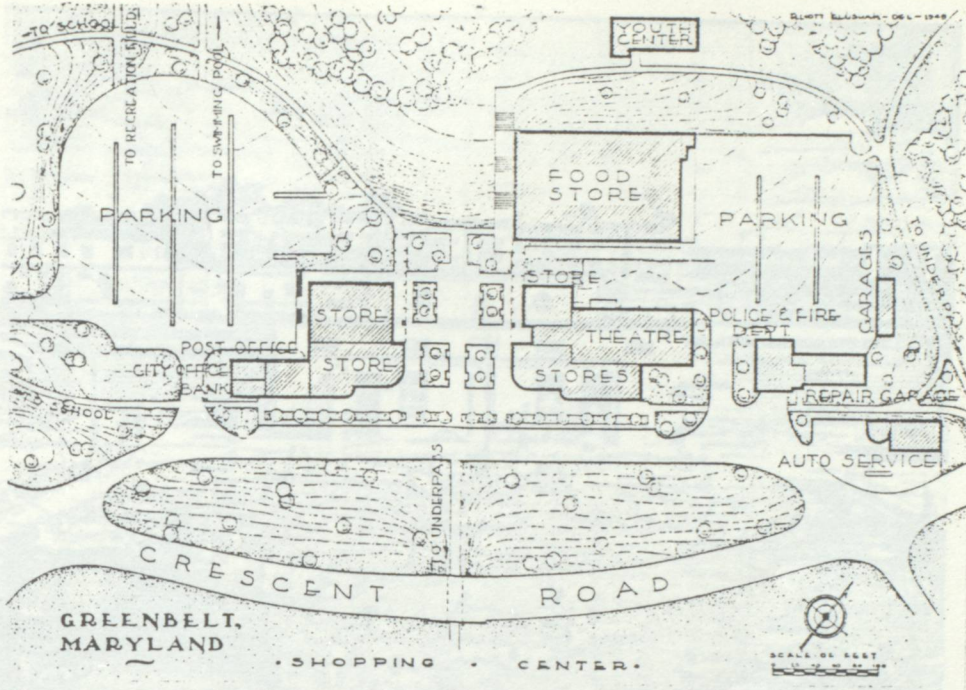
Kaynak: Toward New Towns For America



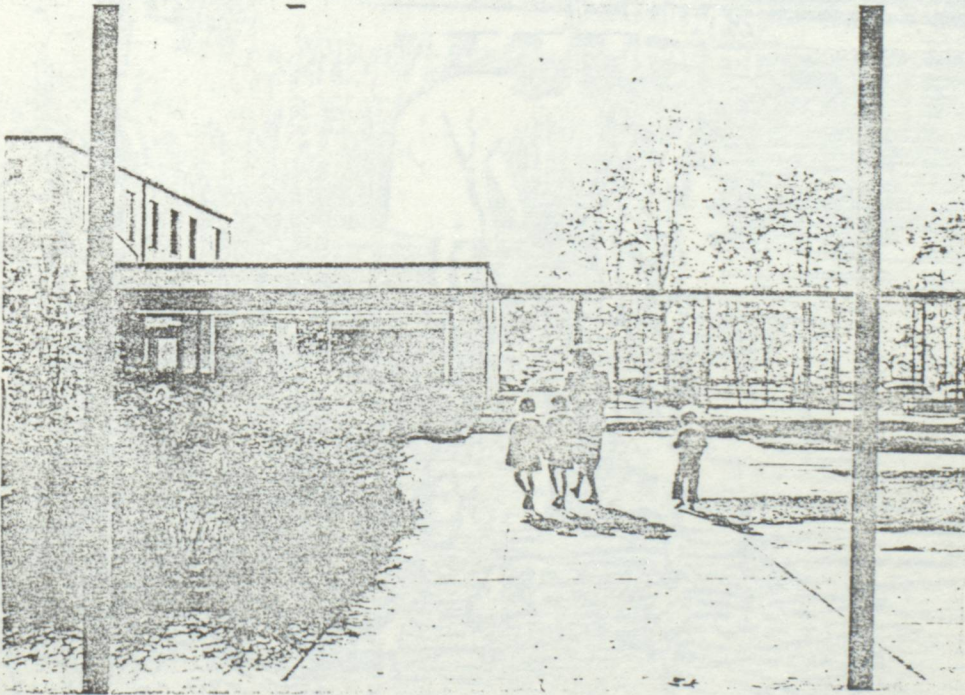
Washington yakınlarında tasarlanan Greenbelt modeli çerçevesinde oluşturulan kentlerin gösterildiği harita

Kaynak: Toward New Towns For America

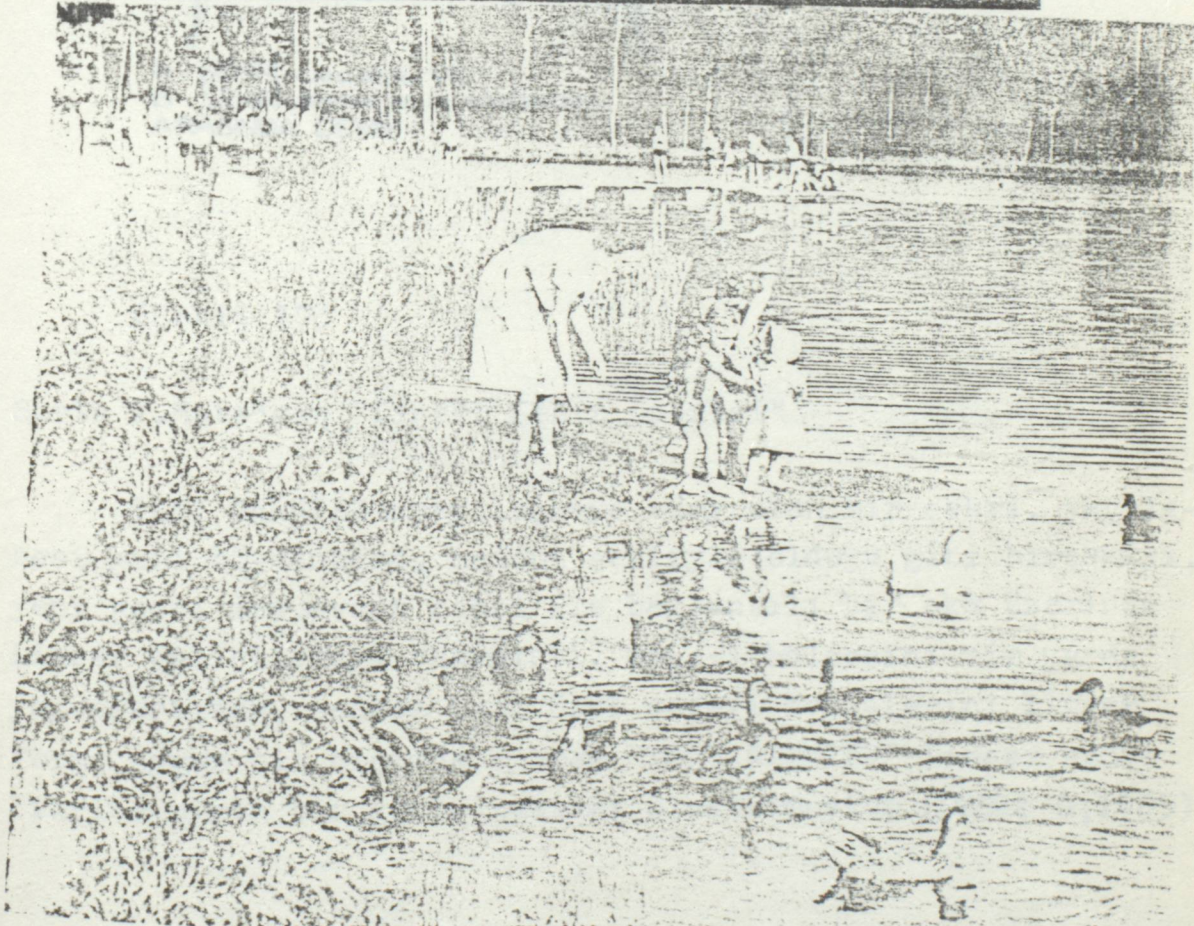
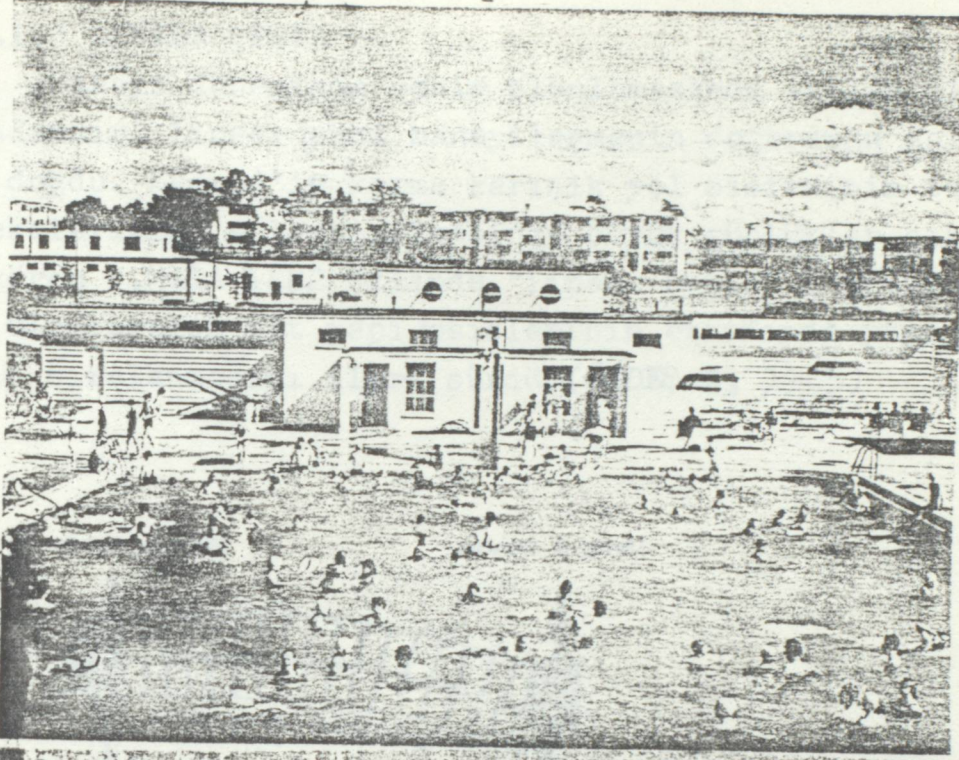
Kaynak: Towards New Towns For America



Maryland'da ticaret merkezi ve tiyatro
Kaynak: Towards New Towns For America



Ticaret merkezi ile konut arasında direkt ilişkiyi
sağlayan yaya yolları
Kaynak: Towards New Towns For America

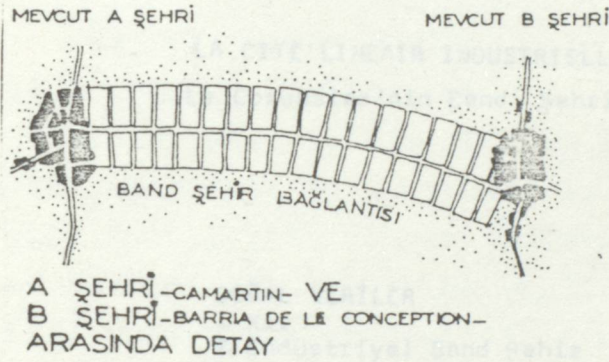


Greenbelt'te yaşayanların dinlenme ihtiyacının yanında aralarındaki ilişkilerin güçlenmesinde sağlayan, dinlenme alanları

Kaynak: Toward New Towns For America

2.2.1.3 LINEER ŞEHİR

Sanayi döneminde şehir planlamasında atılan ilk önemli adımdır. Lineer şehri sanayileşmenin doğurduğu sorunlardan doğdu. Madrid'in karma karışık yol sisteminin tesisat şebekelerinin yerleştirilmesinde büyük güçlükler çıkardığını gören Y.MATA 1882 yılında "Lineer şehir" önerisini yaptı. Oluşturulan alt yapı tesislerinin etrafında yapı odalarının sıralanmasını ileri sürdü. (ÖZDEŞ G, 1985)



(Şekil 17)

Soria Y.Mata'nın "Lineer Şehir Önerisi"

TONY GARNIER sanayileşmeye aday olan bir şehri, yağ lekesi gibi büyütmeden, mevcut şekliyle olduğu gibi bırakmayı, yeni şehri ise mevcut şehri ile bağlantılı bir aks üzerinde Lineer geliştirmeyi önermişti. Sanayi bölgesini bir yerde yoğunlaştıran, sadece bazı özel sanayi tesislerini lineer forma uygun bir biçimde ayıran "TONY GARNIER" Lineer şehri fikrine uygun bir geçiş noktası oluşturmuştur (ÖZDEŞ G, 1985)

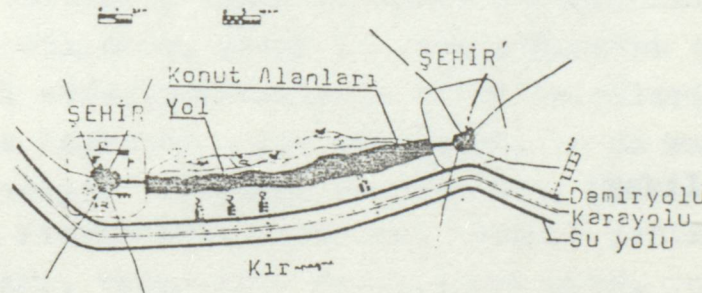
Le CORBUSIER'de Lineer şehrin sanayi şehri için en uygun model olduğunu, sanayi alanları ile konut alanlarının karşılıklı olarak Lineer bir düzen içinde sıralanmalarını önermişti. (Şekil 18)

CORBUSIER, iş yeri ile kent arasındaki gidiş gelişlerin çok kolay olması amacını güdüyor ve konut alanlarının sanayi alanlarının olumsuz etkilerinden zarar görmemesi için endüstri alanlarını geniş yeşil bantlar içinde önermiştir.

LA CITE LINEAIRE INDUSTRIELLE
Le Corbusier'nin End. Şehri

DOĞAL VERİLER

- 1-Kır
- 2-Endüstriyel Band Şehir
- 3-Şehir



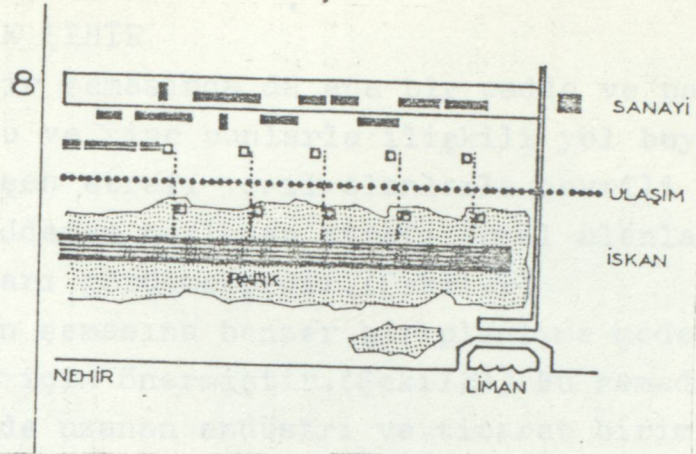
(Şekil 18)

Le Corbusier Lineer End. Şehri

Kaynak: GÖÇER, O. Doğu Marmara Alt Bölgesi

1929 yılında Rus şehirci N.A. MİLYUTİN bütün fonksiyonlarda devamlılığı öngören "Lineer Sanayi şehri" planını geliştirdi ve 1930 yılında da STALİNGRAD için önerdi.

Lineer şehirler bir su yolu, deniz önemli bir karayolu kenarında gelişirler. (Şekil 19.)



(Şekil 19.) Milyutin'e göre Lineer Şehir Modeli

Kaynak: Orhan GÖÇER

2.2.1.4 MOLEKÜL ŞEHİR

Alman şehirci ERIC GLOEDEN 1932 yılında yazdığı "Büyük Şehirlerin Enflasyonu" adlı kitabında her biri 100.000 nüfuslu ünitelerden oluşan "Molekül Şehir" önerisinde bulundu. Sürat yolları ile birbirine bağlı olan bu şehirlerin mutlaka yeşil alanları ile birbirinden ayrılması gerektiğini savundu. Ancak aradaki yeşil alanları az tutması, ünitelerin birleşmeleri, beraberce şehir bütünü (Metropoliten) oluşturması ilkesi yatıyordu. Ancak bu şemada Gloeden ortak bir merkez kabul etmeyip merkezlerin bütün işlevlerini çekirdek merkezlerine dağıtmayı uygun görmüştür. Bu da tamamen merkezin "desantralizasyon" ilkesine dayanıyordu. (Şekil 20)

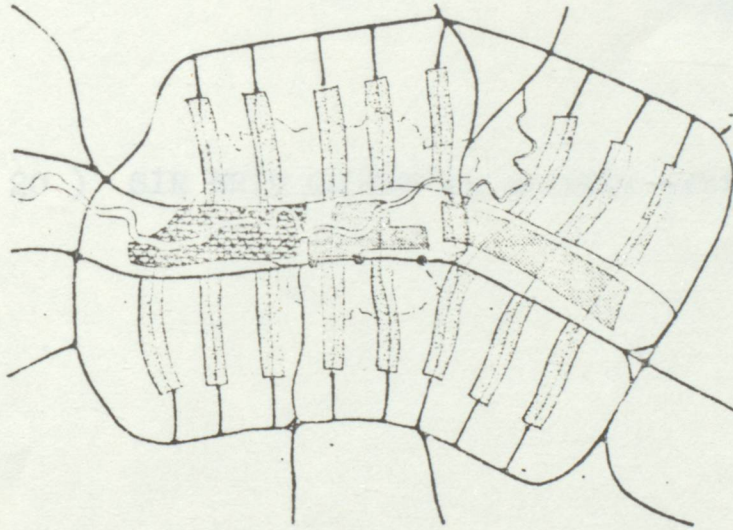
"Pierre Sur Pierre" adlı kitabında Fransız şehirci GASTON BARDET coğrafi, topoğrafik özelliklere uyan, yoğunluk farklılıklarını belirten organik ve daha gerçekçi olan "SALKIM ŞEHİR" şemasını oluşturdu.

Mevcut bir yerleşmeyi orta çekirdek olarak, şehrin gelişmesini organik bir yayılma ile çeşitli büyüklük ve özellikteki yeni çekirdek ve bunların etrafındaki iskan bölgeleri ile sağlamaktadır. Bu çözümde de merkezdeki yoğunlukların dışarıya kaydırılması ile ilgili desantralizasyon düşüncesi vardı ve diğer çekirdeklerin birbirinden farklı oluşu planlamanın esnekliğinin bir işaretidir. (Bayhan 1969)

2.2.1.5 TARAK ŞEHİR

Bu şehir şemasında da ana bir cadde ve paralel uzanan bir demiryolu ve yine bunlarla ilişkili yol boyunca lineer şekilde gelişen etrafı yeşil alanlarla çevrili endüstri beldesi ve ana caddeden beslenen etrafı yeşil alanlarla çevrili ikamet alanları görülmektedir.(Şekil22)

Bu plan şemasına benzer bir planlama modelini M.A.R.S grubu Londra için önermiştir.(Şekil21) Bu şemada da ortada lineer biçimde uzanan endüstri ve ticaret birimleri ve bunlara da bir demiryolu şebekesi ile bağlanan uzun sıralar halindeki ikamet alanları izlenmektedir.



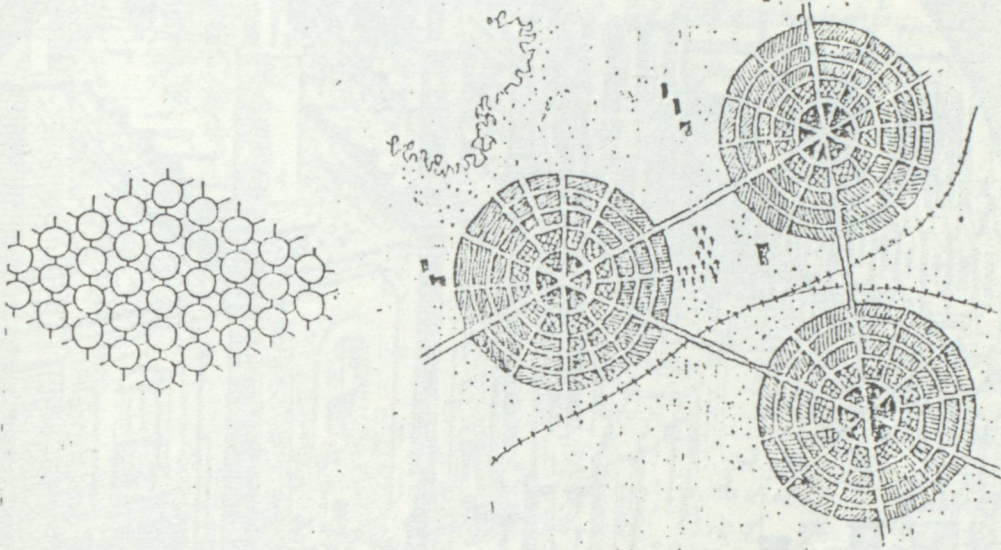
(Şekil 21)

(M.A.R.S grubunun Londra için hazırladığı plan şeması)

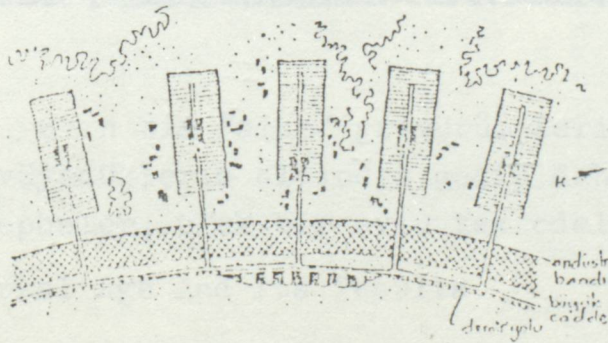
Kaynak: LAND USE IN AN URBAN ENVIRONMENT

(Şekil 22)

Kaynak: Şekil 22

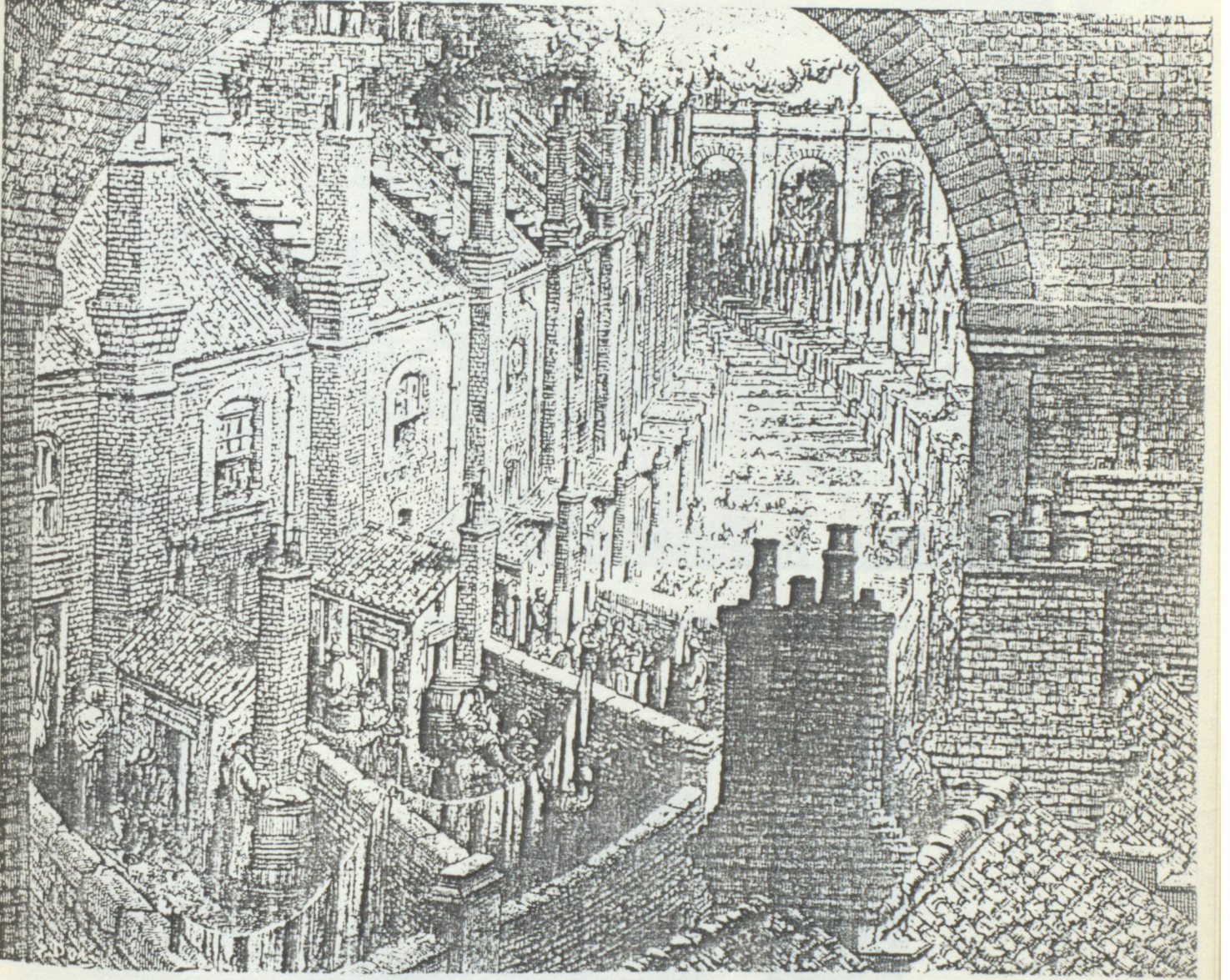


(Şekil 20) SIR ERIC GLODEN'in molekül şehir şeması



(Şekil 22) Tarak şehir şeması

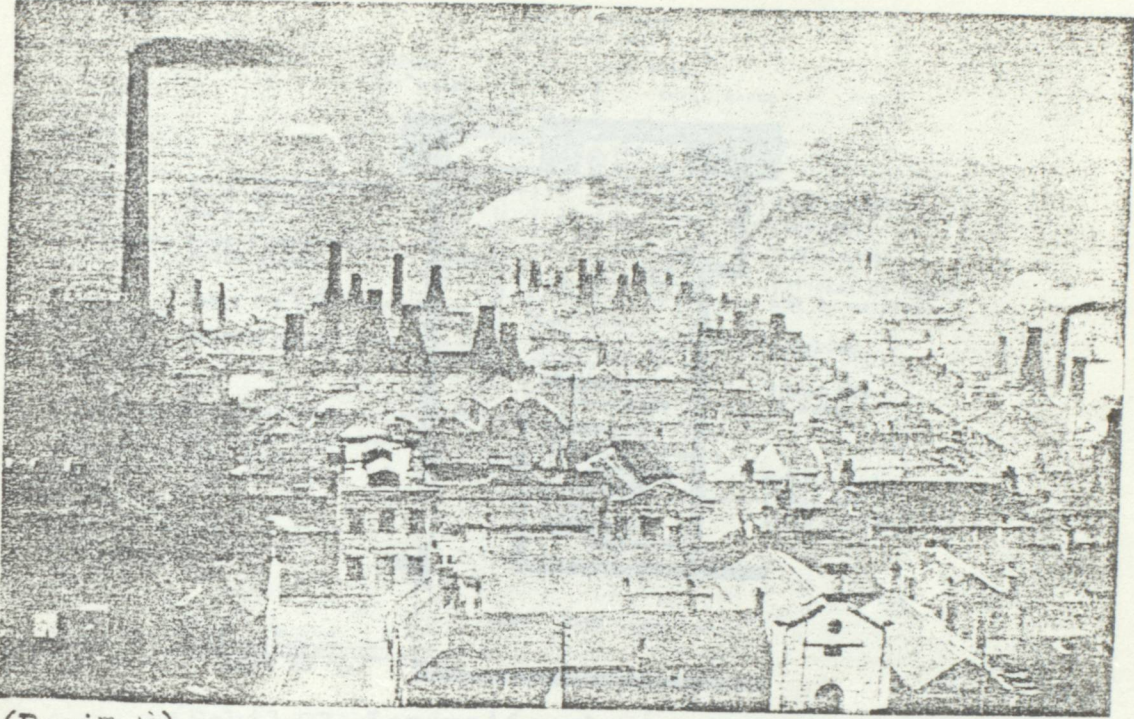
Kaynak: Şehir Planlaması



(Resim 8)

Londra'da merkez'e yakın bir "slum" gravürü. İeride Vümadükler üzerindeki demiryolu ve vüyadüklerin altından geçip dahada ilerilere uzanan konutlar, darack cepheler, ufak bir avlu tek odalı konutlar ve duman.

Kaynak: The Industrial Age And Its Results



(Resim 9)

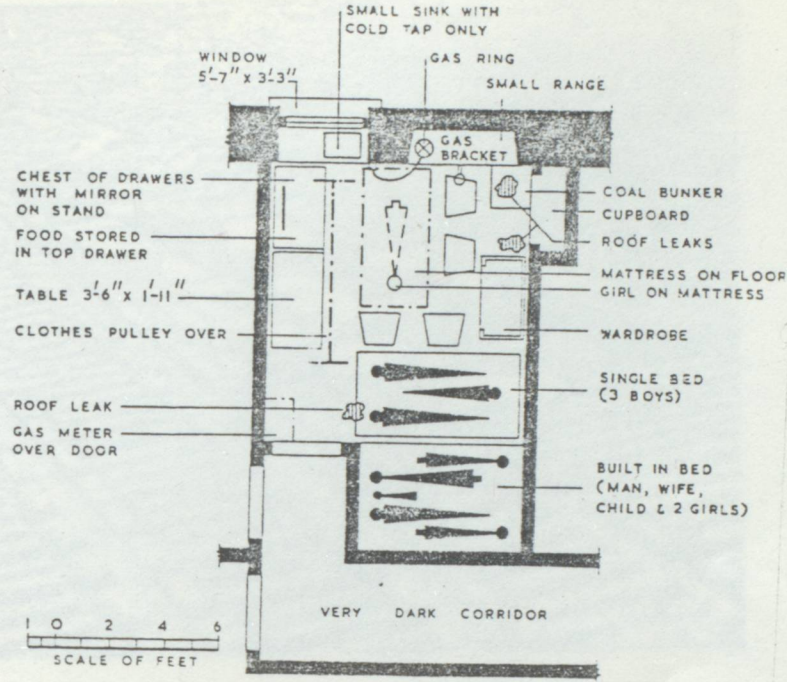
Sanayi ve konut iç içe. Duman konutlarda yaşayanları zehirliyor.



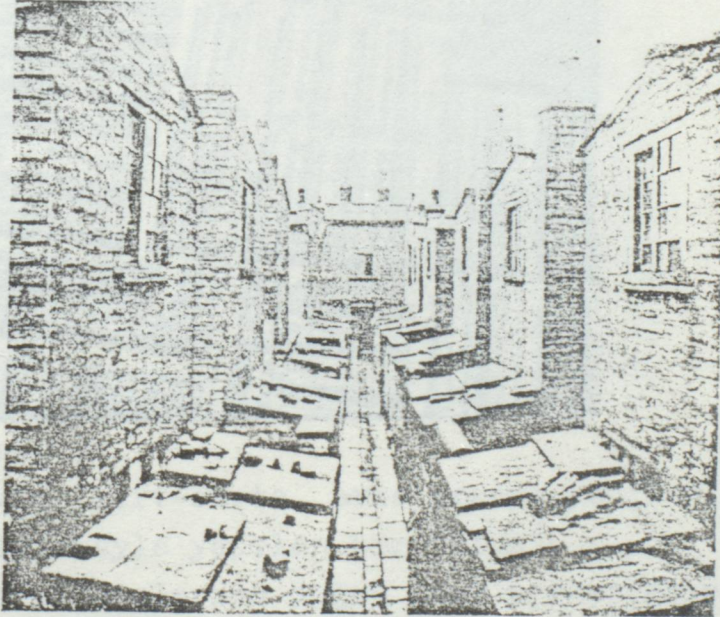
(Resim 10)

Leeds kentinde "Slum Avlusu"

Kaynak: The Industrial Age And Its Results

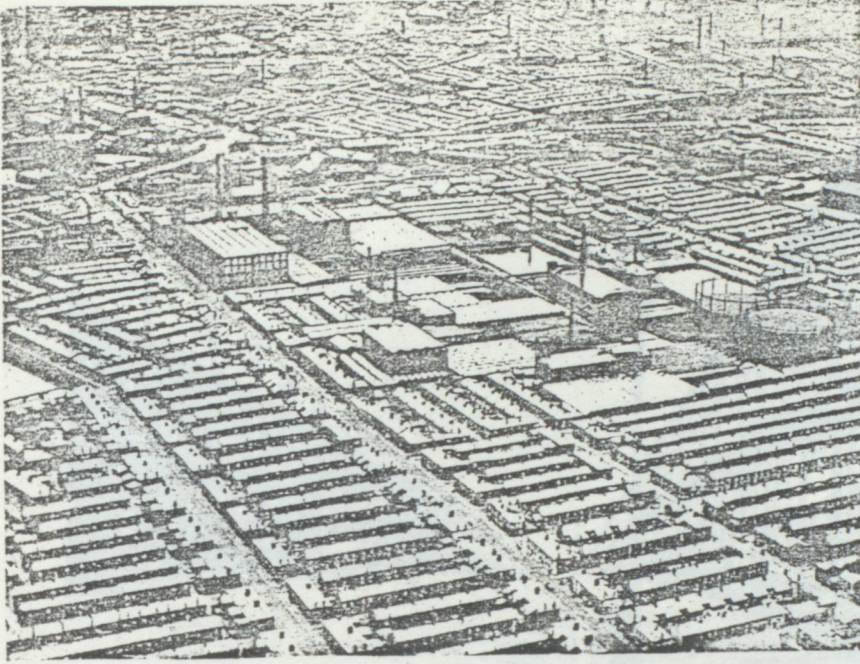


(Şekil 23) Londra'da slumlar sağlıklı konutlar:
1 odada 9 kişi yaşıyordu.



(Resim 11) Londra'da bir "slum"

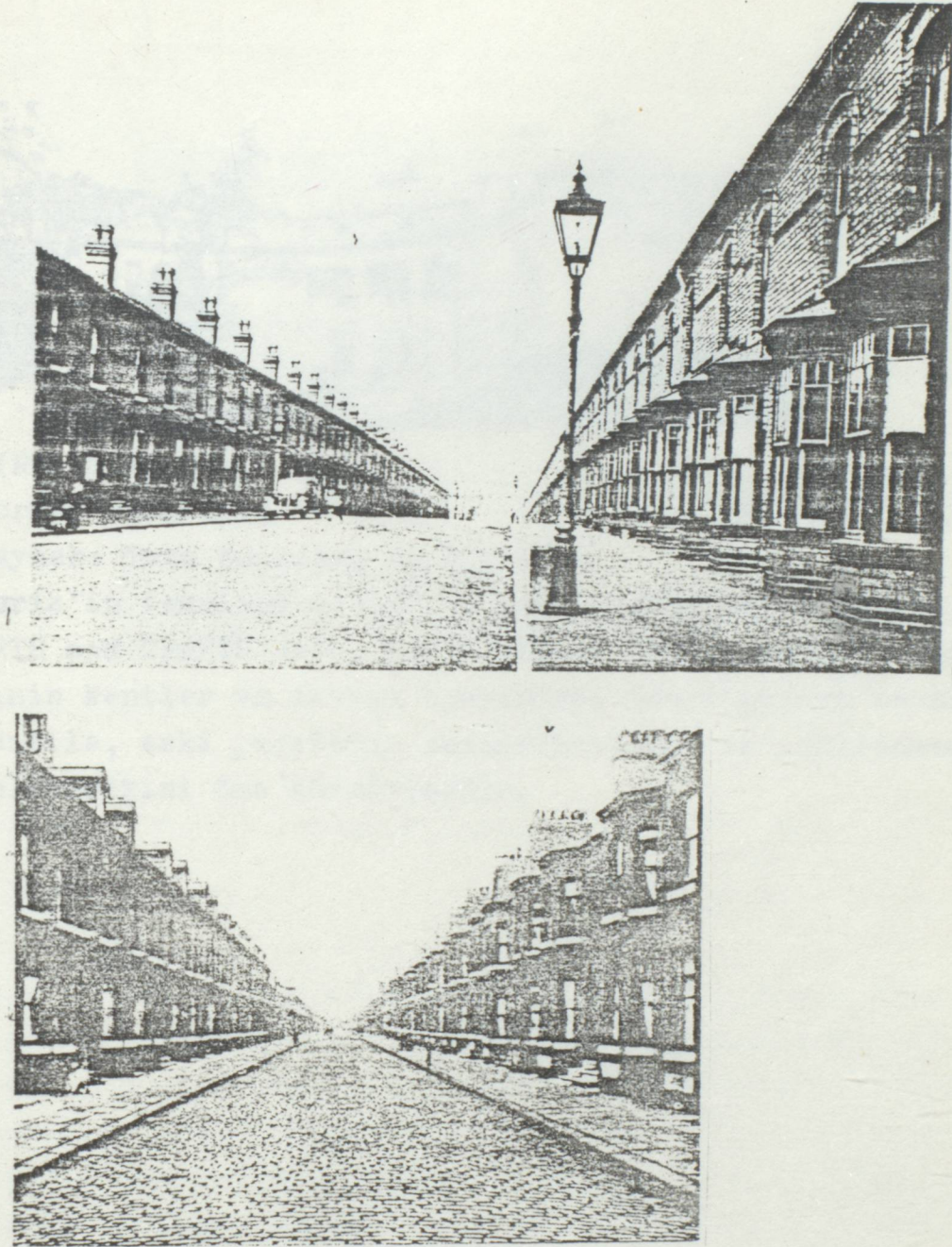
Kaynak: The Industrial Age And Its Results



(Resim12)

Burnley'de sırt-sırta, arka arkaya yapılan, esnek olmayan bir planlamayla yapılan bir "Slum".

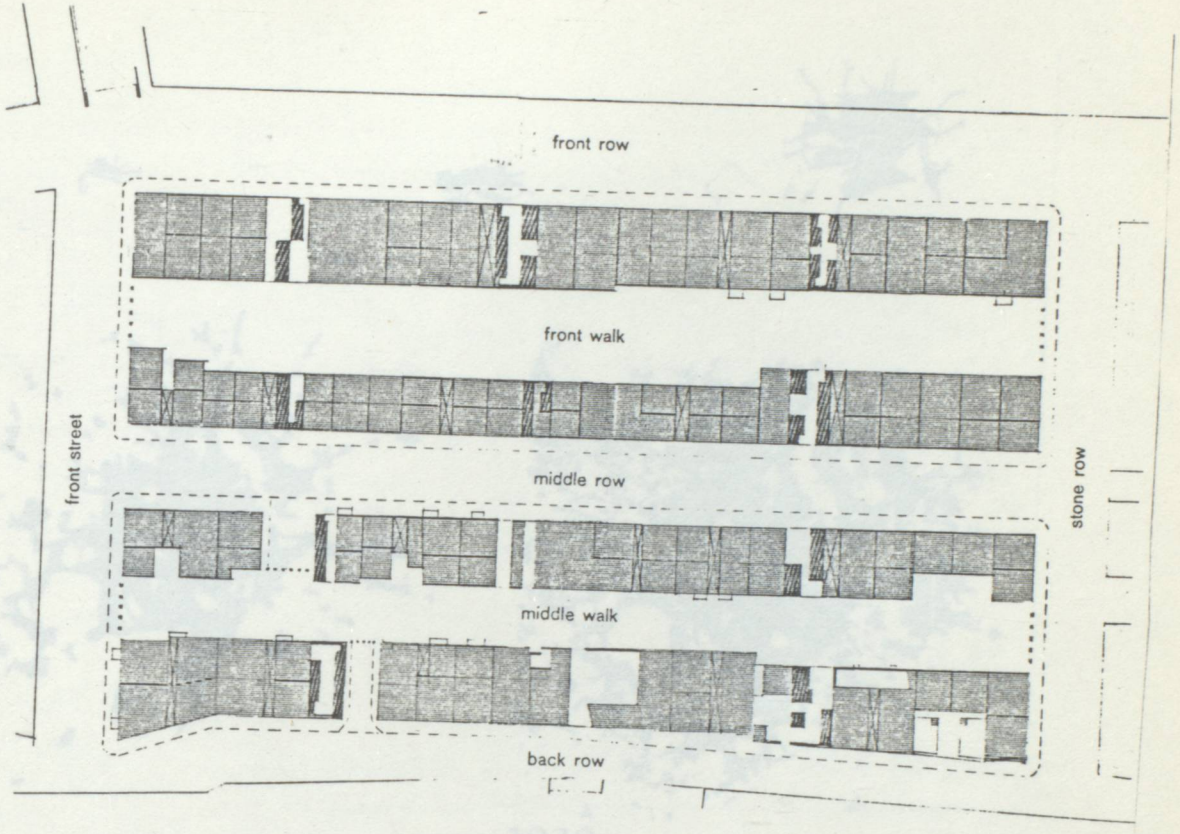
19. Yüzyıl otalarına doğru kent merkezlerindeki, sağlıksız konut alanlarını ve artan nüfusu, ulaşım imkanlarının gelişmesiyle kentin yakın çevresinde, daha sağlıklı binalara aktarılması imkanlarını aradılar. Esnekliği olmayan bir takım hukuk kuralları ile mekan anlayışından yoksun monoton birtakım binalar oluşturdular. Kaynak: Town Building in History.



(Resim 13)

Kent merkezlerindeki kalabalığı önlemek ayrıca sağlıksız mekanlarda yaşayanlara daha sağlıklı konutlarda yaşamak olanağı sağlamak için kent çevresinde yeni birtakım konutlar oluşturuldu. Ancak bu konutlarda istenilen şartları sağlamaktan uzaktı. Yeni oluşturulan bu mahalleler esnek bir planlamaya sahip olmayan, dizi gibi sürekli, monoton mekanlar burada yaşayan insanları sıkıyordu.

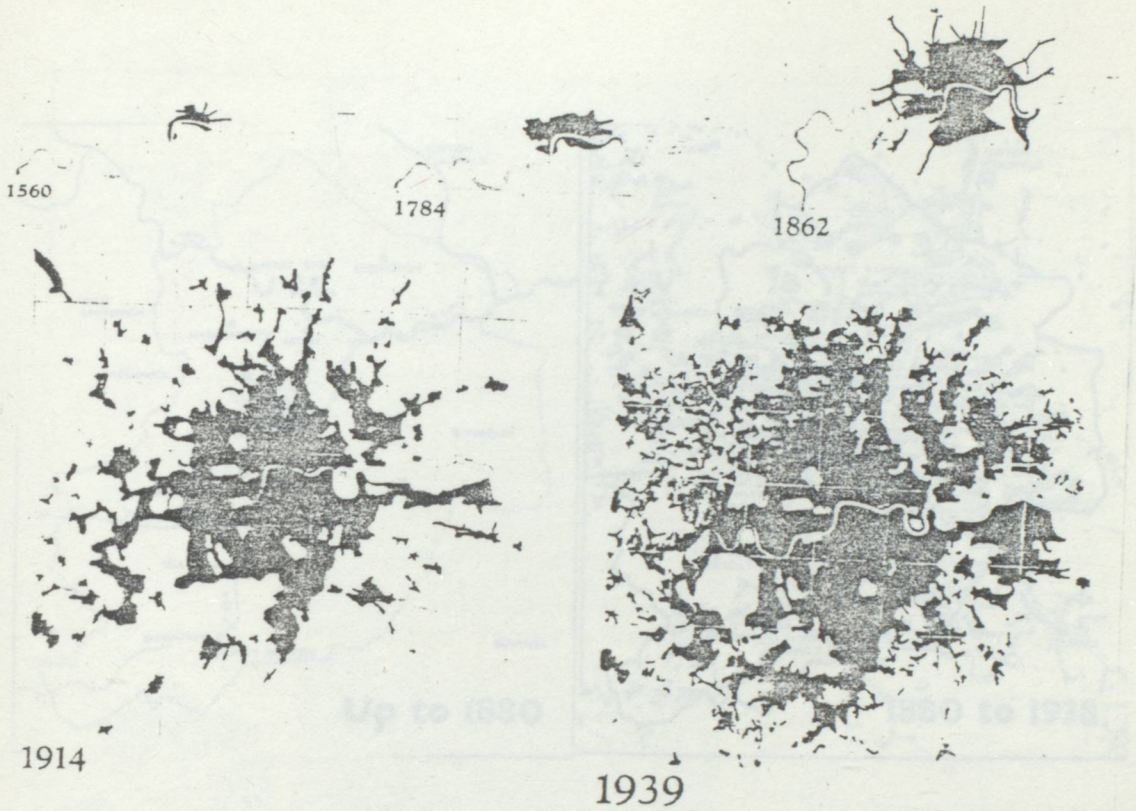
Kaynak: Town Building In History.



(Şekil 24)

Kaynak: Town Building In History.

Champ Field, Leeds sanayinin, endüstrinin sağlıksızlaştırdığı kenlerde, Chadwick ve arkadaşlarının, araştırmaları sonucunda parlamento kenlerdeki "Slumların" ıslahı için birtakım planlar geliştirildi. Ancak bunlar, organik planlamadan yoksun, arka arkaya uzun diziler oluşturan, yeşil dokudan yoksun, ancak daha önce yapılanlara nazaran daha sağlıklı mekanlar oluştu.

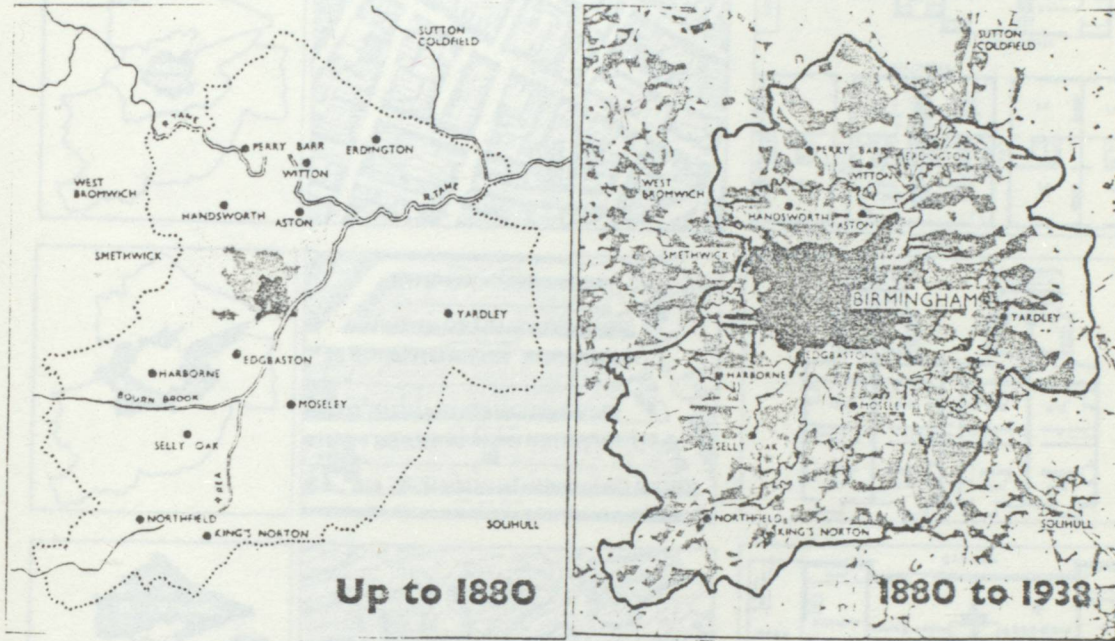


LONDON SPRAWL—THE SUPREME EXAMPLE OF UNCONTROLLED DRIFT
"Journal" of the R.I.B.A., 1943

(Şekil 25)

Londra'nın Yayılması... Kenti 18. yüzyıl öncesi çevresindeki doğa ile bir-
 Özellikle sanayi devriminden sonra Londra'nın yerleşim
 lekesi oldukça büyümeye başlamıştır. Hızla artan nüfus
 ve ulaşım teknoloji'nin gelişmesiyle Londra ve çevresi
 çok hızlı bir değişim süreci geçirmiştir.

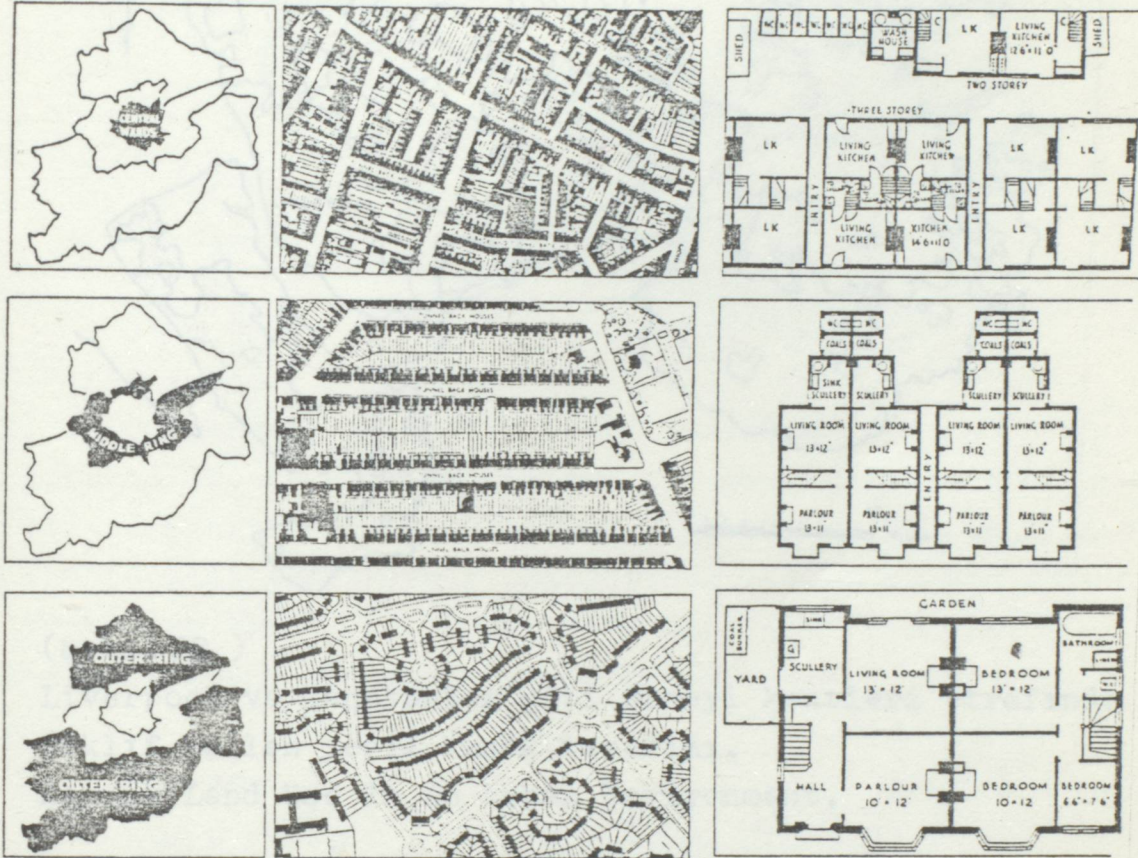
Kaynak: The Industrial Age And Its Results



(Şekil26)

Birmingham kenti 18. yüzyıl öncesi çevresindeki doğa ile birlikte yaşayan şirin bir kentti. Ancak 19. yüzyıldan itibaren endüstrinin etkisiyle kent çevresine doğru, sağlıksız biçimde doğayı tahrip ederek yayılmaya başladı.

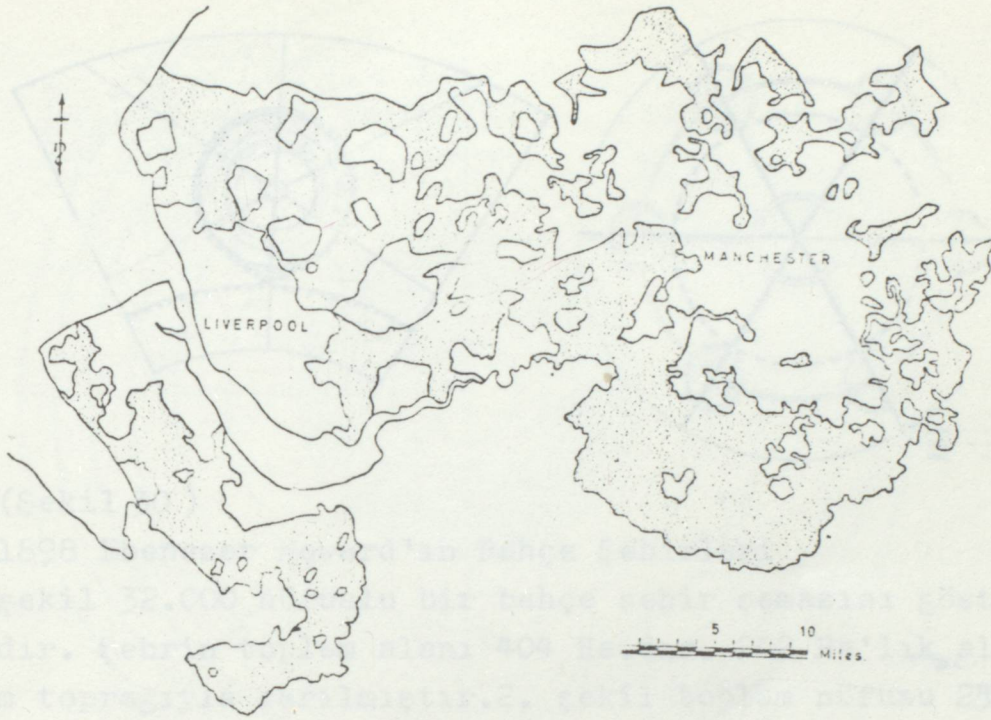
Kaynak: Land Use In An Urban Environment



(Şekil 27.)

Endüstrileşmenin başlamasıyla, kent özelliklerinde çok sağlıklı konutlar oluşmaya başladı. Artan nüfus kent özelliklerinden dışarıya doğru nispeten daha gelişmiş, daha sağlıklı binalara doğru kaymaya başladı.

Kaynak: Land Use In An Urban Environment



(Şekil 28)

Liverpool ve Manckester gibi sanayi kentleri etrafında teklif edilen yeşil kuşak tasarımı.

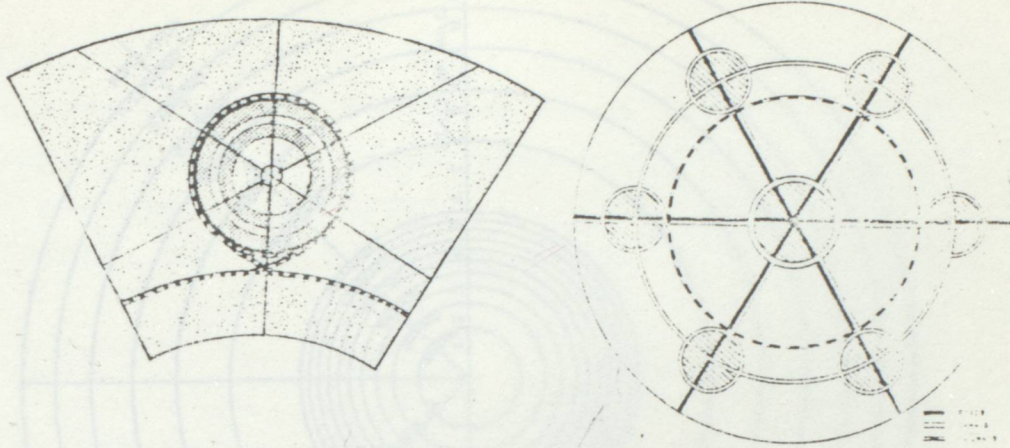
Kaynak: Land Use In An Urban Environment.



(Şekil 29)

Birmingham kenti ve çevresindeki kasa'aların gelişmesini sınırlandıran "Green Belt" teklifi.

Kaynak: Land Use In An Urban Environment.

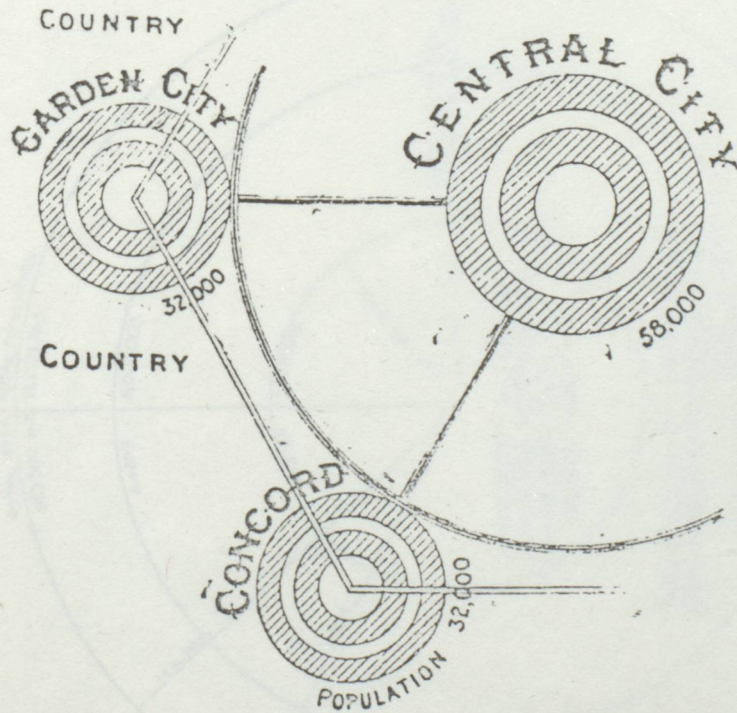


(Şekil 30.)

1898 Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehirleri

1.şekil 32.000 nüfuslu bir bahçe şehir şemasını göstermektedir. Şehrin toplam alanı 404 Ha'dır. 202 Ha'lık alan tarım toprağıyla sarılmıştır. 2. şekil toplam nüfusu 250.000 ve toplam alanı 26.664 Ha. olan bir şehir salkımı.

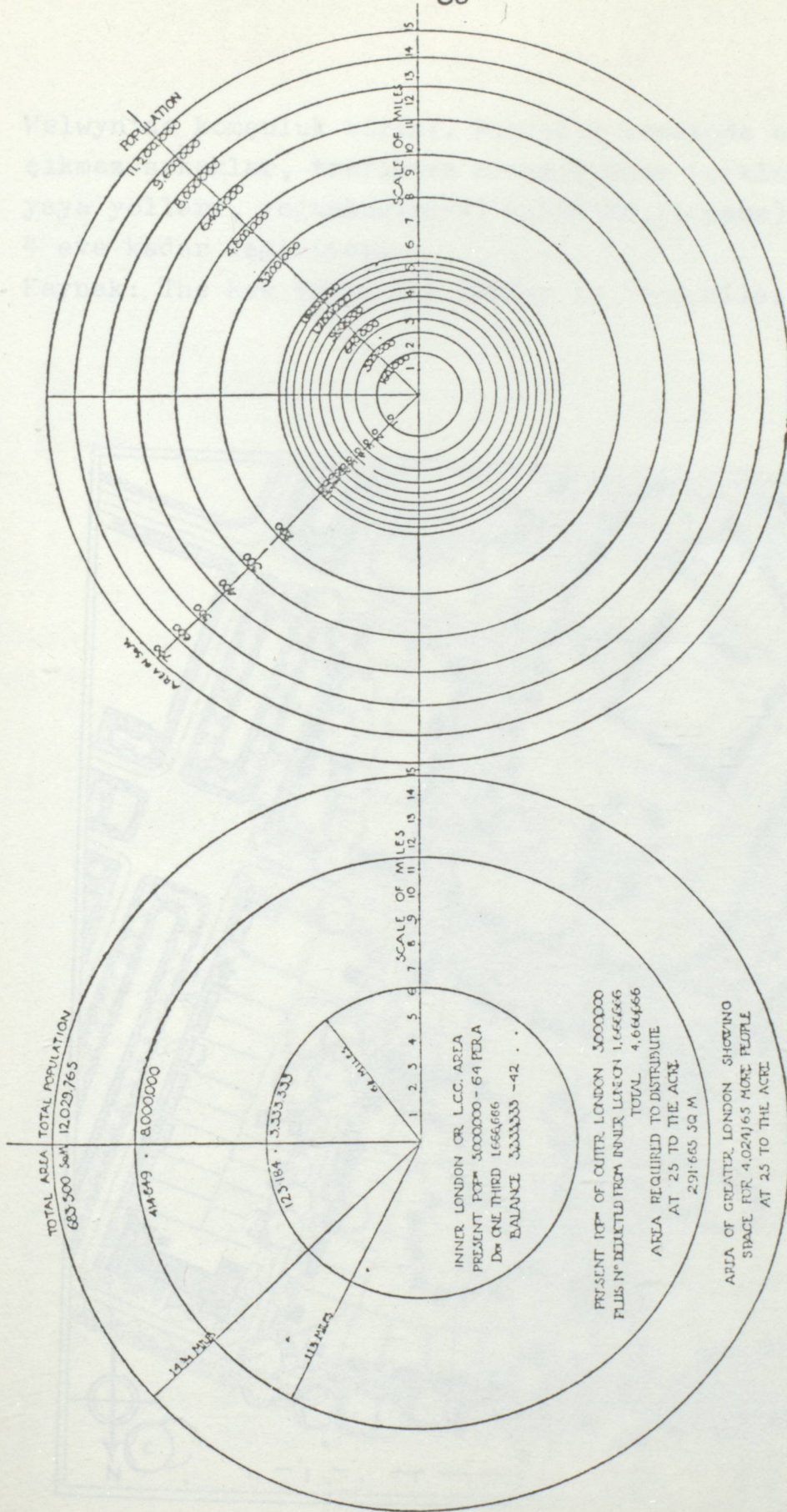
Kaynak: Land Use In An Urban Environment.



(Şekil 31)

Bahçe şehir modelini gösteren ayrıntı planı.

Kaynak: The Search For Environment.



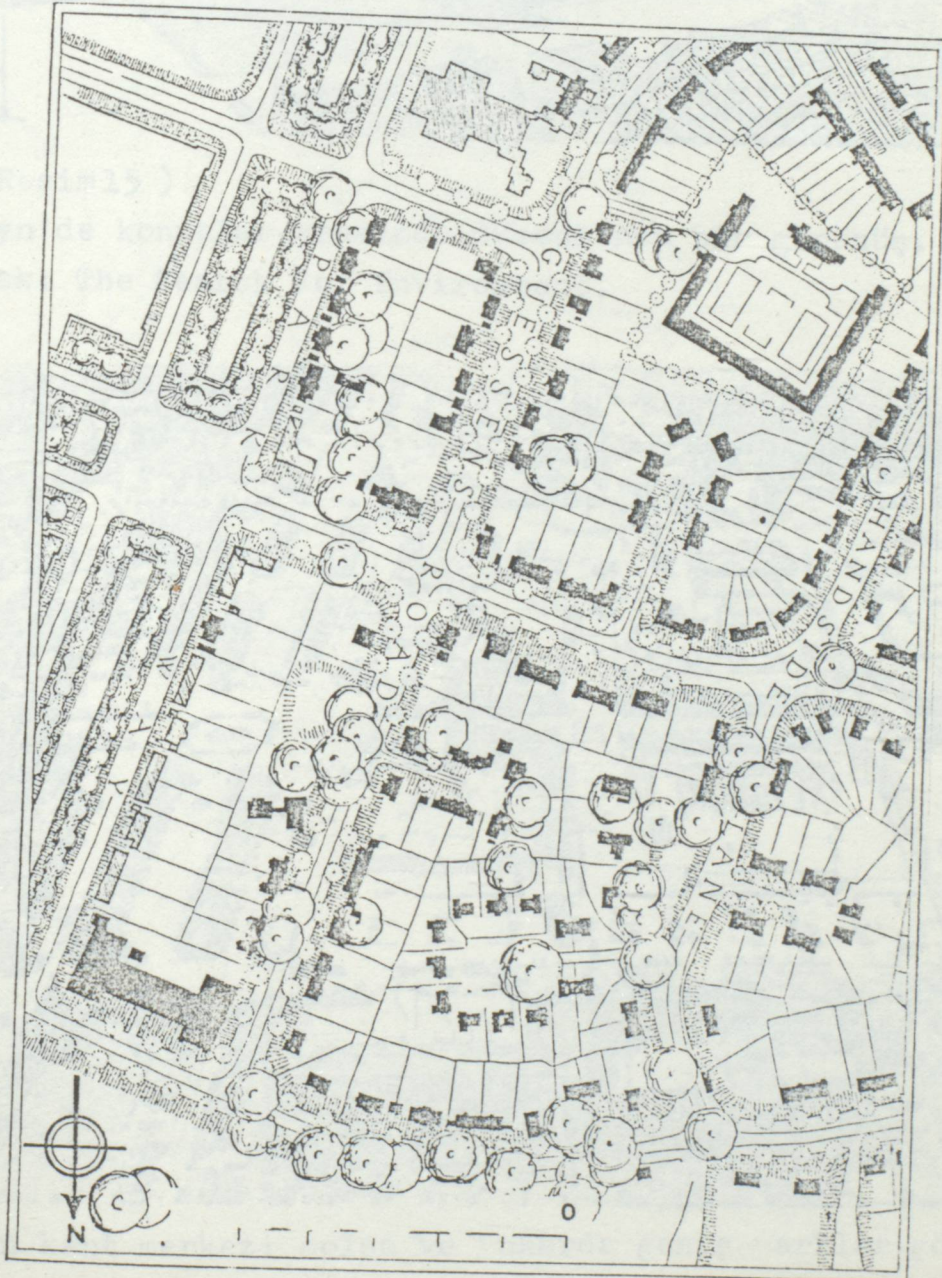
(Şekil 32)

Raymond Unwin'in 1912'de Londra için oluşturdugu dairresel diyag-
ramlar.

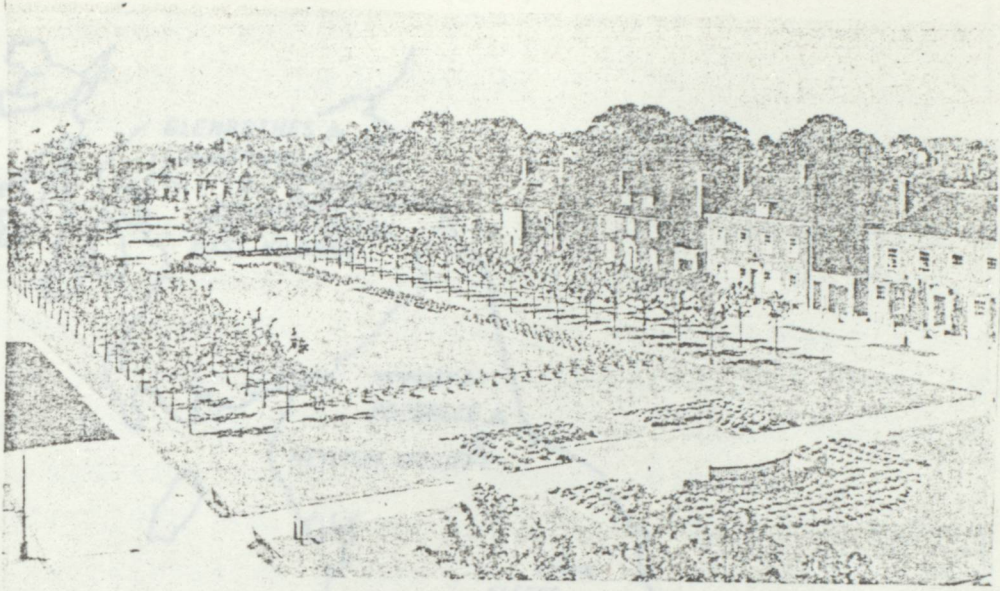
Kayna: The Search For Environment

Welwyn'de komşuluk birimi. Birimler arasında oluşturulan çıkamaz sokaklar, trafikten arındırılmış parklara uzanan yaya yolları, yoğunluk(bina) 0.404 Ha.(1 care) 12 evden 4 eve kadar değişiyor.

Kaynak: The New Towns the Answer to Megopolis.



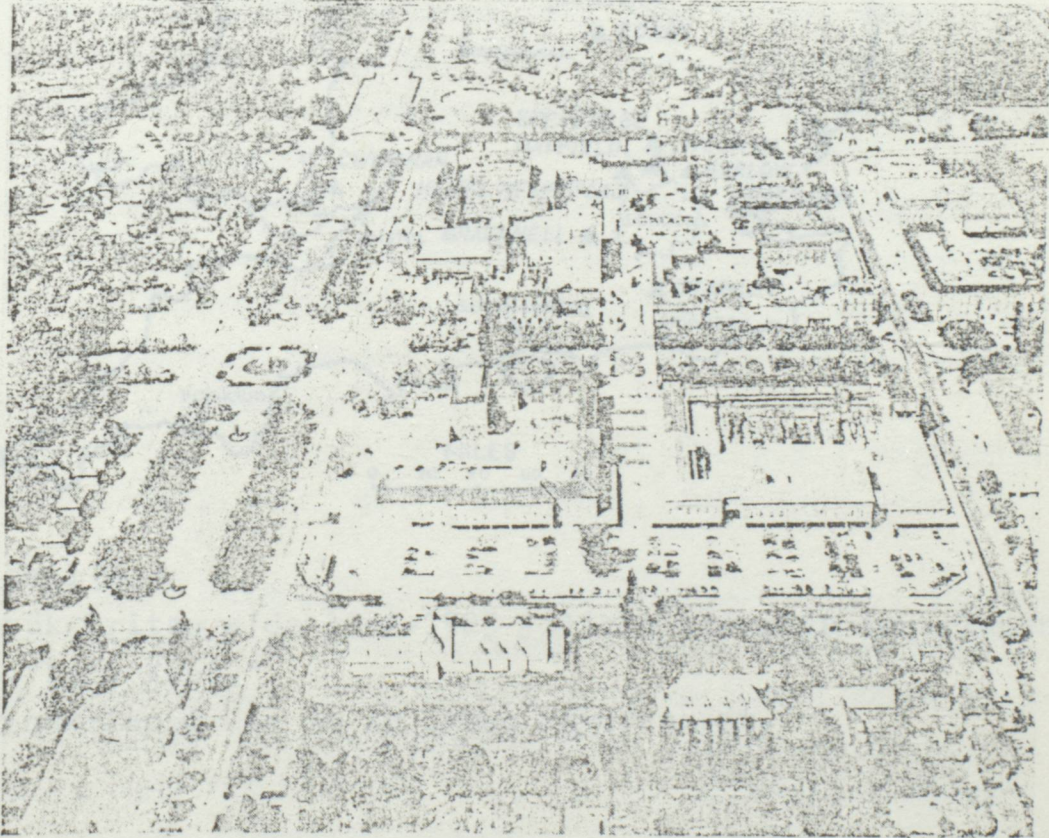
(Şekil 33)



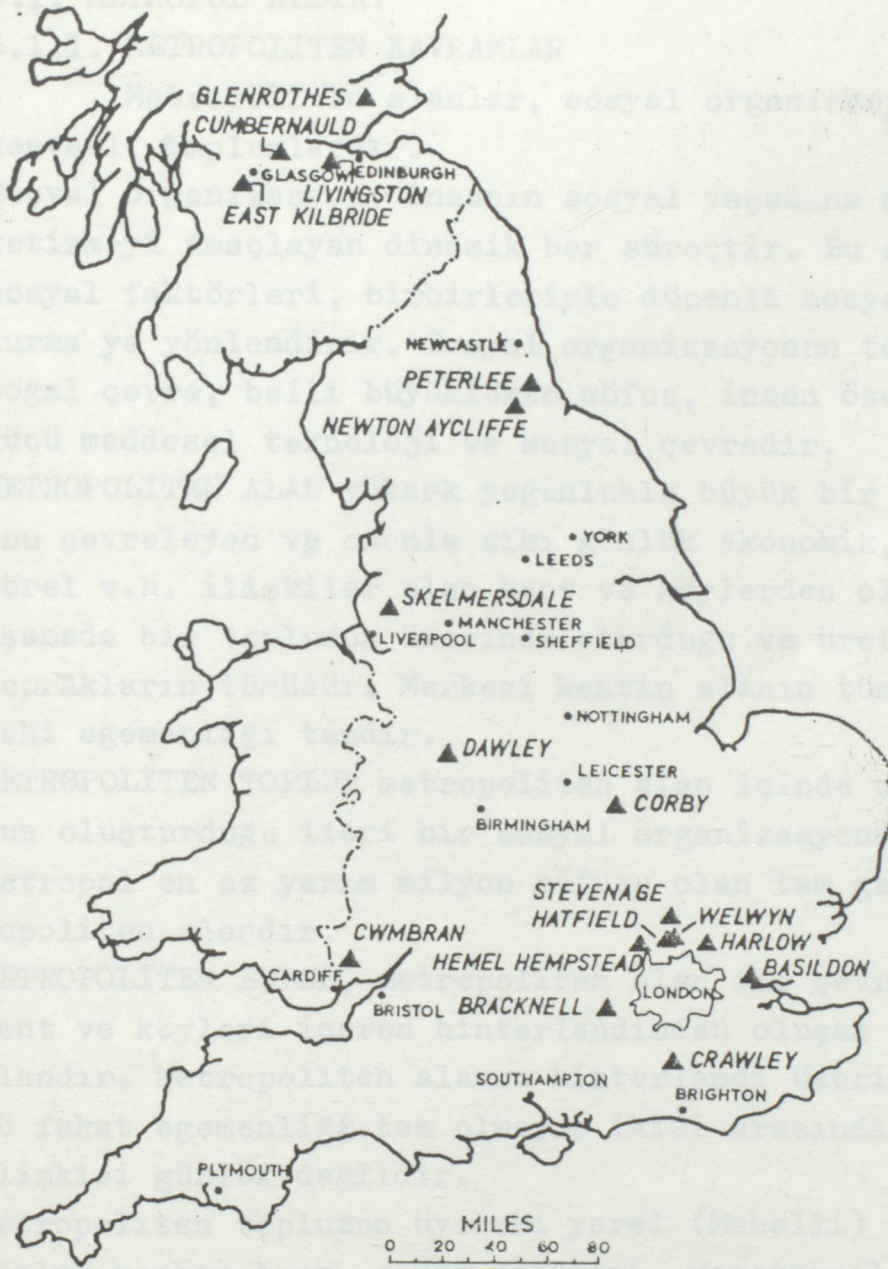
(Resim15)

Welwyn'de konutlar arasında düzenlenen bir görünüş.

Kaynak: The Search For Environment.



Welwyn kent merkezi solda ve yukarda geniş parklar görölüyor.



(Şekil 34)

Büyük Britanya'da 1946-1963 yılları arasında tasarlanan
18. "Yeni Kent."

Kaynak: Land Use In An Urban Environment.

III. BÖLÜM- 20. YUZYIL: METROPOL OLGUSU

3.1. METROPOL NEDİR?

3.1.1. METROPOLİTEN KAVRAMLAR

Metropoliten alanlar, sosyal organizasyonlar dan ileri kentsel, toplumlardır.

Sosyal organizasyon, insanın sosyal yaşamına düzen ve anlam getirmeyi amaçlayan dinamik bir süreçtir. Bu süreç, çeşitli sosyal faktörleri, birbirleriyle düzenli sosyal ilişkiler kurma ya yönlendirir. Sosyal organizasyonun temel öğeleri: Doğal çevre, belli büyüklükte nüfus, insan özellikle beyin gücü maddesel teknoloji ve sosyal çevredir.

METROPOLİTEN ALAN yüksek yoğunluklu büyük bir merkez ile onu çevreleyen ve onunla sıkı günlük ekonomik, sosyal, kültürel v.b. ilişkiler olan kent ve köylerden oluşan, ileri aşamada bir toplumun üzerinde oturduğu ve üretim yaptığı toprakların tümüdür. Merkezi kentin alanın tümü üzerindeki egemenliği tamdır.

METROPOLİTEN TOPLUM metropoliten alan içinde oturan nüfusun oluşturduğu ileri bir sosyal organizasyondur.

Metropol en az yarım milyon nüfusu olan tam gelişmiş metropoliten alandır.

METROPOLİTEN BÖLGE, metropoliten alan ile çevresindeki ayırık kent ve köyleri içeren hinterlandından oluşan daha büyük bir alandır. Metropoliten alanın hinterlandı üzerinde etkisi güçlü fakat egemenliği tam olmayıp ikisi arasındaki gidiş-geliş ilişkisi günlük değildir.

Metropoliten toplumun üyeleri yerel (Mahalli) toplumlardır. Bunlar merkez kent, çevre kentleri, vemetropoliten köylerdir.

MERKEZ KENT (MERKEZ) metropoliten alanın merkezi durumundaki en büyük ve en yoğun kentidir. ÇEVRE KENTLER metropolün diğer kentleridir. İç kısımdaki merkeze yakın çevre kentler, dış kısımdaki kentlere nazaran daha yoğundur. Ayrıca dış kısımdaki METROPOLİTEN KÖY'ler, günlük ilişkileri nedeniyle metropoliten alanın bir parçası olan belediyeleşmemiş yerleşmelerdir.

(TURAK Esat, 1985) Sosyal ekonomik ve kültürel açılardan merkeze bağlı, "kentsel" nüfus barındıran yerleşmeler olan MENLİYÖLER, tarımın yapılmadığı, yada çok az yapıldığı, köy yada mahalle bazındaki yerleşmelerdir.

Yerleşmeler her büyüklük ve aşamadaki insan topluluklarıdır. Bunlar mezra, ayrık mahalle, köy, kent ya da metropoliten alan gibi YEREL BİRİM kademelenmesi gösterir.

3.1.2. METROPOLİTEN OLGU

Metropoliten olgu 100.000 nüfusla başlayabilir. Ancak 500.000'den küçük metropoliten alanlar oluşmakta olan metropoliten toplumlardır. Bunlar 500.000'e ulaştıktan sonra tam yetişkin metropol (Metropolis) olurlar.

Metropoliten ekonomi geniş bir alan ticaretinin büyük bir kentsel alana yığılmasıdır. Böyle bir kentsel alan sadece egemen olduğu geniş çevre ticaretini değil bu çevre ile diğer metropoliten birimler arasındaki ticaretinde merkezidir. Metropoliten ekonomi bir üretim birimi olarak verimli olduğu için vardır, ve kent ekonomisinin yerini almıştır.

Metropolitenizmin öncülerinden GRAS'a göre genel ekonomik organizasyonun son aşaması metropoliten ekonomidir. Ancak metropoliten ekonomi milli ekonomiden bağımsız değildir. Metropoliten ekonomi bir iç üretim güçler organizasyonu ve aynı kademede ya da ilkel formdaki diğer birimlerle kurulmuş bir dış ilişkiler sisteminden oluşur. Birim fiziki olarak merkez durumundaki büyük bir kent ya da kentler kümesi ile çevresindeki hinterlanddan oluşur. Merkez ve hinterland birbirine bağımlıdır. Merkez tüm grubun alış verişini yürüten ihtisaslaşmış kurumları aracılığıyla dış dünya ile ilişkilerini sürdürür. Nasıl kent ekonomisinde köyler yok olamıyorsa metropoliten dönemde de kentler yaşamaya devam ederler, ancak yaşamları merkezin egemenliğaltında sürer. (Turak Esat 1985)

3.2. METROPOLİTEN TOPLUMUN OLUŞUMU, GELİŞİMİ

Metropolis 19. yüzyılın ikinci yarısında doğdu ve 20. yüzyılın başında gücü anlaşılmaya başladı. Tarih boyunca ve özellikle 20. yüzyılda ulaşım ve haberleşme teknolo-

jisindeki daha çok nüfusun, merkezle olan geli mesini ak-satmadan, çok geniş alanlara yayılmasına olanak hazırlanmış hatta bu yayılmayı teşvik etmiştir.

Ozellikle 20. yüzyılda yaygınlaşan motorlu araçlar günlük ilişki alınını genişletirken büyük kenti çevreleyen çok geniş bir alandaki yerleşmeleri bükünleştirerek onları yeni metropoliten toplumun elemanları durumuna sokmuştur. Bu koşullar altında, nüfusun artması, çevre üzerinde kontrol kurulması, teknolojik başarı ve karmaşık bir sosyal organizasyonun geliştirilmesi, kentleşmeyi ilerleten birbirine bağlı süreçler, olmuştur. İçinde başka kentlerde bulunan bir çevre üzerinde egemenlik kurulduktan sonra ekonomik ve demografik büyüme iyice hızlanmış metropolitenleşme süreci işlemeye başlamıştır. (TURAK Esat 1985)

Kırsal alandan kentlere çok sayıda insanın akmasıyla kentleşme hızlanır. İnsanlar ve kurumlar kent içine yığılırlar. Büyük ölçüde yoğunlaşmış kentsel topluluklar oluşunca yeni bir yer değiştirmek hareketi belirir. İnsanlar ve kurumlar kentin ortalarından kenarlarına dağılırlar. Gerçek bu dağılma metropoliten alanları böyle oluşur.

Kent kümelerinden oluşan bu yeni süper toplumda özellikle iki eğilim göze çarpar: Birinci eğilim büyük çapta ve devamlı nüfus artışı ve ortak yerel aktivitelerin yürütüldüğü alanın devamlı olarak genişleyerek çok büyük ölçülere ulaşmasıdır. İkinci eğilim ise bireylerin seçme olanaklarının artması, yerel hizmetlerde daha ileri ihtisaslaşma ve daha sıkı örülmüş bir toplum yapısı sonucu mal ve insan hareketliliğinde görülen büyük artıştır.

Metropoliten alanı oluşturan merkez kent dışındaki kentlerden bir bölümü yukarda sözü edilen "desantralizasyon" (yayılma) sonucu ortaya çıkmıştır. Diğer bir bölümü ise daha önce bağımsız kentler olup şimdi merkez kentini egemenliği altına girmiş ve onunla ekonomik-sosyal yönden bütünleşmiş kentlerdir.

(TURAK Esat 1985)

Metropoliten alanı bölgesel bir dağılım olarak içinde yığılmış olan bankacılık, ulaşım öbür hizmetleri sayesinde bölgeye yapılacak her yeni yatırım bu alana kayacak

bu kayma ise beraberinde yeni bir büyüme ivmesi yaratır.

Öte yandan merkezin çekiciliğini kaybetmesi, belli tabakalarda merkeze yığılma eğilimini azaltmış ve çevreye yayılma eğilimi güçlenmiştir. Bunlar bazı yerel kurum ve belediye hizmetlerinin gittikleri yerlere çekmişlerdir. Bu durumda bazı ciddi sosyal ve ekonomik sorunlar yaratmıştır. Bu gün metropoliten alan içinde çok sayıda belediyenin bulunması ortak sorunların çözümünde bir takım ciddi sorunlar doğurmaktadır.

Metropoliten alan içindeki birimler arasında gittikçe gelişen işgücü ortak yarar bağları oluşturmuş, kentlerin birbirlerine bağımlılık artmıştır. Nüfus ve alanın büyümesi, ulaşım ve haberleşme sistemlerinde yeni gelişmeleri zorlamış buda daha çok büyümeyi körüklemiştir. Gelişen ulaşım sayesinde metropoliten alanların sınırları daha genişlemiştir.

Oluşan yeni süper toplum bir yandan bütünleştirici birim olarak, içerdiği yerel toplumların kendi ekonomik ve kültürel organizasyonu içinde eritmiş, öbür yandan da etki alanını gittikçe nişletmiştir. Bu etki merkezden uzaklaştıkça azalmakta belli bir sınırdan yerini komşu metropoliten alanın etkisine bırakmaktadır. (TUHAK Esat 1985)

Metropoliten alanların hepsini içinde bulundukları bölgeler yaratmaz, bazı metropollerin milli ekonomisinin çok güçlü faktörleri yaratır.

Metropoliten alanlarda alan içi çeşitlenmesinin artmasına paralel olarak alanlar arasında üniformlayma eğilimi görülür. Bunun sonucu olarak da her alan zamanla daha çok kendi kendine yeter duruma gelmektedir. Öte yandan ülkenin metropoliten alanları arasında daha yakın ilişkiler oluşmakta, metropoliten alan birimleri bir taraftan bağımsızlaşırken, öbür yandan ulusal ve uluslararası ekonominin parçalar haline gelmektedir.

3.3. GELİŞMİŞ BİR METROPOLÜN YAPISI

Günlük gidiş-gelişi sağlayan kamu ulaşımı ile merkezden en çok 45 dakikalık uzaklıkta oturulan en az yarım milyon nüfusun oluşturduğu bir toplumdur.

Kent uzun ve ağır bir evrimden sonra devrimsel bir aşamaya girerek modern metropolisi oluşturmuştur. Niteliksel değişimi sonucu olan metropol artık geleneksel kentin bir türü değil, bütünüyle bir yerleşme türüdür. Bu değişim önemli bir yön değiştirmedir. Binlerce yıl süresince üretimin çoğu kırdan olurken, kent geniş ölçüde tüketim yeri olmuştur. Şimdi ise toprağın ekim dışındaki bütün faaliyetler ihtisaslaşarak kentsel faaliyetlere dönüşmüştür. Sonuç olarak metropol kırsal alanların üretim görevini de yüklenmiştir. (TURAK Esat 1985)

Metropoliten alan, kentin klasik emmanı olan kentsel toprak yanında, geniş açık alanlar, kurmaların kampüsleri, hava meydanları hatta çiftlikler ve ormanları içerir. İş yerleri ve konutlar ayrı ayrı yerlerdedir. Konut alanları oturanların sınıf ve gelirlerine göre ayrıcalıklarıdır.

Günümüzde artık yeni değişimler görüyoruz. Artan verimlilik ve ihtisaslaşma sonucu kitle hizmetleri çok büyük ölçüde artmıştır. Şimdilerde sanayi işçilerinin büyük çoğunluğu daha çok metropoliten bölge içindeki uydu kentlerdendir. Metropol içindeki imalatteki işgücü bazen görece bazen de mutlak olarak azalmaktadır. Genellikle metropollerde iş gücünün 2/3'si yada daha çoğu hizmet sektöründe çalışır. Modern metropolün temel oluş nedeni, iş bölümünden doğan iş birliği ve haberleşme-ulaşım ihtiyacıdır.

Metropol herşeyden önce bir işgücü pazarı, geçimini sağladığı yerdir. Bu önemli faktör, metropolün sınırının günlük gidiş-geliş uzaklığında şaptar. Yüksek işbölümü ve ihtisaslaşma nedeniyle metropoliten toplumun bütün parçaları birbirine bağımlı olup, karşılıklı ulaşılabilirlik başta gelen ihtiyaçtır, ve alanın sınırlarını tayin eder. (TURAK Esat 1985) Mümkün olan en iyi ulaşılabilirlik imkanı sağlamak ulaşım da zaman ve maliyeti minimize etmek için, çevre yerleşmelerden merkeze günlük gidiş-geliş ihtiyacı en az, olanağı ise en çok olmalıdır.

Bu yüzden sanayi, metropoliten alan içinde, her bölüm iş gücü ile istihdam olanakları arasında yaklaşık bir denge

Sağlanacak biçimde dağılmalıdır. Metropol bir iş yeri kompleksi olma yanında, kendini çevreleyen bölgenin bir merkezi olma durumundadır. Metropolitan alan ve bölgesindeki nüfus ve sanayilere hizmet eden bu merkezi fonksiyonlar herkes için kolay ulaşılabilir olmalıdır. Bu nedenle de alanın merkezinde, çekirdeğinde toplanırlar.

Önceleri kentle kırsal arasında bölüşülmüş olan önderlik ve üretim görevlerinin birleştirilmesi sonucu metropolitan alan yapısında, yoğun yapılaşmış kent ile açık kırsal alan arasındaki gibi kesin bölüşmeyi göstermez. Farklı yoğunluklu alanları yer yer rekreasyon, tarım ve başka amaçlarla kullanılan geniş açık alanlarla kesilir.

3.4. METROPOLİTEN SINIRLARI-ÖLÇÜTLERİ

Büyük bir kentsel yığılmaya ne zaman "metropol denir?" Bir görüş büyüklük ölçütünü vurgular. Bu görüşe göre kentsel alanlarda, nüfus büyüklüğü ile hem yüklenilen ekonomik-sosyal yapı hem de etki alanının büyüklüğü arasında sıkı bir fonksiyonel ilişki vardır. Böyle olunca metropolitanlik ölçülü belli bir eşik nüfus yeterlidir.

Bu görüşten giderek yapılan ve fonksiyonel yapının öneminde yansıtan bir tanımlamaya göre metropolitan alan, hem toplam nüfusu hem de merkez kentin nüfusu belli eşiklerin üstünde olan bir kentsel alandır. Yığılma tek yada birkaç kentten oluşabilir. Eşik nüfuslar olarak çeşitli nüfus büyüklükleri alınabilir. Alt ölçüt 50.000 nüfuslu merkez kent nüfusu ve 100.000 toplam yığılma nüfusudur.

Sınıflama için eşiklere bakacak olursak 1/2 milyona kadar olanlar küçük, 1/2 milyon-1 milyon arasında olanlar orta metropolitan, 1 milyonu geçen metropoller, metropolis'tir. 2 milyona kadar olan Metropolisler genç, 2-4 milyon arasında olanlar yetişkin, 4-6 milyon arasında olanlar büyük 6 milyondan büyük olanlar ise süper Metropolislerdir.

Nüfus büyüklüğünün önemli görmekle beraber, fonksiyonel yapıyı temel olarak benimseyen görüşe göre, metropoller fonksiyonel egemenlik düzeyi kaynak varlığı ve ekonomik-organizasyonel gelişmişlik düzeyini içermelidir.

Bu yaklaşım doğrultusunda GRAS'ın önerdiği Metropolislik (METROPOL) ölçütlerini verebiliriz:

- .Bölgedeki diğer kentlerin nüfuslarını aşan ve oldukça büyük bir nüfus
- .Çevredeki büyük kentlere göre daha büyük toptan ticaret çalışanlar oranı daha az, imalatçı çalışanlar oranı daha fazla
- .Ticaret ve ulaşım için komşu merkezlere bağımlı olmama
- .Çevreye çok miktarda kredi dağıtımı
- .Kaynakları bol, üretici nüfusu olan ve ulaşım sistemi kurulmuş bir hinterlanda sahip olunması

Metropoliten alanların sınırlandırılması, metropoliten toplumun tümünü içerecek bir alan belirlemek üzere kullanılacak saptama ve uygulama da çeşitli güçlükler vardır. Metropoliten sınırlama sorununun başlıca boyutları:

Maksat : Sınırlandırma sorunu, en çok hizmet edeceği temel maksada değişik biçimlerde tanımlanabilir.

Vurgu : Sınırlandırma ölçütlerinin seçimi, vurgulanmak istenen özellik ve ilişkilere de hayli bağlı olacaktır.

Sayısal Bilgi Varlığı : Bu konunun iki temel boyutu vardır: Kısa vadede, var olan bilginin çeşit ve durumu kullanılacak ölçütleri sınırlandıracaktır. Uzun vadede ise daha yaklaşık sınırlandırmaya olanak verecek sayısal bilginin üretilmesi sorunu vardır.

Tamamın Alan İçinde Getireceği Değişmeler : Mekan organizasyonu dinamik niteliği nedeniyle metropoliten alan ve çevresi zamanla değişir. Dünyanın bütün metropoliten alanları devamlı olarak genişlemektedir. Durum böyle oluncada yapılacak her çeşit sınırlamanın belirli bir süre sonra gözden geçirilmesi gerekecektir. (TURAK Esat 1985)

3.5. DÜNYA METROPOLLERİNDE GÖZLENEN SON DEĞİŞMELER, EĞİLİMLER

Şehirlerin yapısı yüzyıllar boyunca değişmemiştir. Değişme şehir devletlerinin, Feodolite düzeninin Milli devletler şekline girmesi ile başlamıştır. Yerleşmeler yayılmış ve araziler binalarla örtülmüştür. Böylece şehri, insan

yerleşmesinin yeni biçimine dinamik gelişen bir yerleşme düzenine girmiştir. "Dynopolis" adı verilen bu yerleşmeler büyük endüstri ve demiryolu etkisi ile daha fazla gelişme hızı göstermiş ve şehirler her yöne doğru genişleyerek yakın köyleri sınırları içine almışlar ve köyler yavaş yavaş şehirlleşmeye başlamıştır.

Bu devamlı büyüme Dynopolis'i eski sınırlarının dışına taşımış ve kırsal yerler büyüyen şehirlerin etkisinde kalarak aynı ortama girmiştir. Dynapolisin bu gelişimi Metropolü doğurmuştur. (BAYHAN. İ. 1969)

Evveyce Dynapolis köy ve kasabaları, nasıl kapsadıysa Metropol'de şimdiye kadar görülen insan yerleşmelerinin(köy, şehir Dynapolis) hepsini içine almıştır. Metropol'ünde devamlı büyümesi ve yayılması zincirleme olarak birbirlerine eklenen Metropollerin meydana gelmesine yol açmaktadır. İlk olarak Amerika'da Boston ile Washington arasında görülen Megalepolis adı verilen bu eğilim, sonraları Belçika, Hollanda Çin'in doğu sahillerinde, İngiltere'de Londra-Birmingham, Manchester ve Liverpool gibi sanayi kentlerinin çevrelerinde ve son yıllarda Türkiye'de İstanbul, İzmit, Adapazarı, metropoliten alanlarında görülmeye başlandı. (Şekil 35)

Her insan yerleşmesinin başlıca özelliği gelişmek, yayılmak ve büyümek olduğundan, bu şekilde yerleşmelerinbüyüyerek dünyamız üzerinde devamlı yayılacağını ve sonuçta bütün dünyayı kapsayacak olan universal bir yerleşme elde edileceğini kabul edebiliriz. Böylece en son yerleşme birimi olan "ECUMENOPOLIS"e ulaşacağız. (Şekil 36)

Söz konusu bu gelişme eğilimleri Amerika'da bir grup araştırmacı tarafından da görülmüş ve kuzeydoğudaki Megopolis'in Pittsburg çevresindeki Megalopolis ile birleşeceğini açıklamıştır. Oluşmaya başlayan diğer "Ecumeropolis"de Londra Birmingham-Manchester ve Liverpool güzergahındadır. Avrupada da Belçika-Hollanda kuzeybatı Almanya arasında benzer gelişmeler görülmekte ve ortak pazar çabasının da bu yayılmayı destekleyeceği sanılmaktadır.

Sürekli artan nüfus ve gelişen teknoloji, makineleşmenin artması ve bugünkü şehirlerin çağımızın gerektirdiği

koşulları sağlayamayacak olması Ecumenopolis'i istesek de istemesek de gelecekte var olacaktır.

Doxiades'in Ecumenopolis görüşüne karşı Leven geleceğin metropolleri ile ilgili Ecumenopolis görüşüne ters 4 kestirimde bulunmuştur.

1- Geçmişte küçük, yalıtılmış kentlerin ortadan kalkması gibi, gelecek te de dev metropoller yok olacak, metropollerin çoğunun nüfusu 2-10 milyon arasında kalacaktır.

2- Yeni Metropol geniş bir coğrafi alana yayılacaktır. Bir metropoliten alanın çapı yaklaşık 100-300 mil (150-450 km) olacaktır.

3- Yeni Metropoliten alanda mekanda yerleşmeler kesintili olacaktır.

4- İnsanlar yaşamlarının çeşitli ölçekteki yerleşmeler de ise gidecek, günlük alış-verişlerini yapacak, her zamanki toplumsal ilişkilerini gerçekleştireceklerdir. Kısacası günlük yaşamların bu yerleşmeler de sürdürecektir.

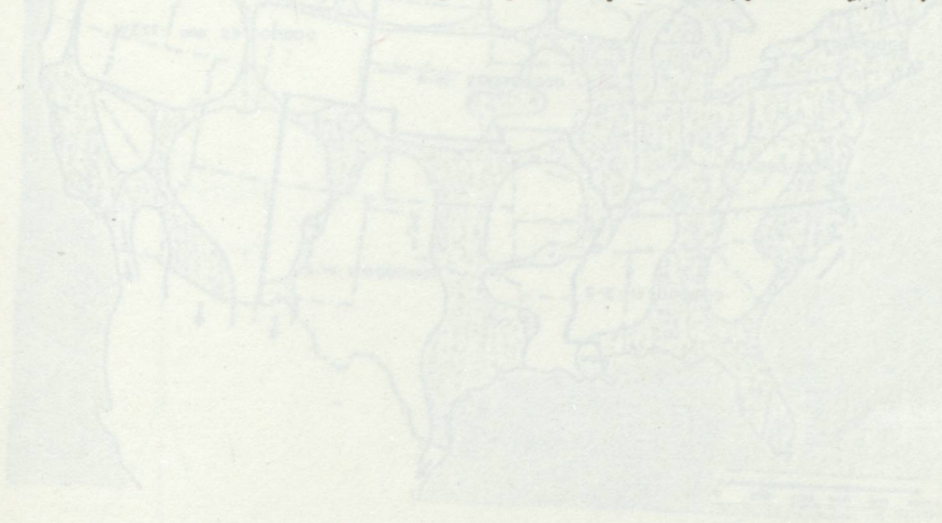
Amerika'daki nüfus ve yerleşme eğilimleri değerlendirilirken ve geleceğe yönelik kestirimler, ulaşım ve iletişim teknolojisi ile yerleşme yoğunlukları arasındaki ilişki vurgulanmıştır. (Şekil-37) Leven'in ulaşım öncesi adını verdiği (Pre-transport) geleneksel taşımacılık döneminde kent, sanayi öneesi kentlerdeki sınırlamalar içindedir. Kentsel nüfus genellikle gününbirlik ulaşılabilirlik mesafesi içinde yoğunlaşmıştır. İkinci aşamada demiryollarının sağladığı hızlı ulaşım, nüfusun daha geniş bir alana yayılmasına olanak vermiştir.

Üçüncü aşamada, yük taşımacılığının motorlu araçlarla karadan yapılması, bir demiryolu istasyonu çevresinde yerleşme zorunluluğunu ortadan kaldırmıştır. Böylece, yerleşmelerde kademelenme ortaya çıkmış, kentin çevresindeki alt merkezlerde de yoğunluk noktaları oluşmuştur.

Dördüncü aşamada, binek otomobilinin yaygınlaşması, gerek iş yerlerinin gerekse konutların tek merkez çevresinde yoğunlaşması gerektiğini ortadan kaldırmıştır.

Beşinci aşamada ise yeni "metropol- bölge" sistemi gö-

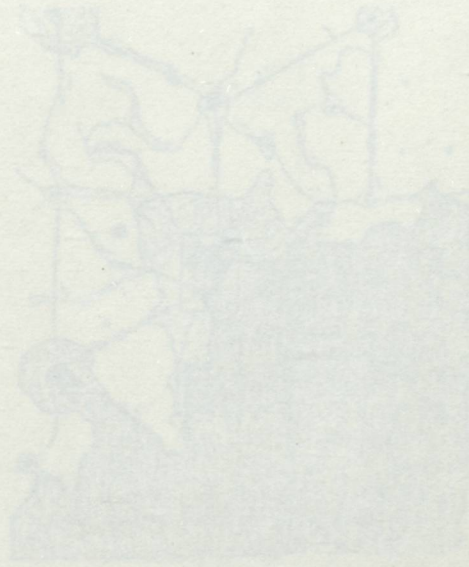
rülmektedir. Metropol kent küçülmüştür, ancak daha küçük ölçekli yerleşmelerden oluşan, eskiye oranla çok daha büyük bir metropoliten alan ortaya çıkmıştır. (Şekil 38/) (ÖKTEN 4, 1986)

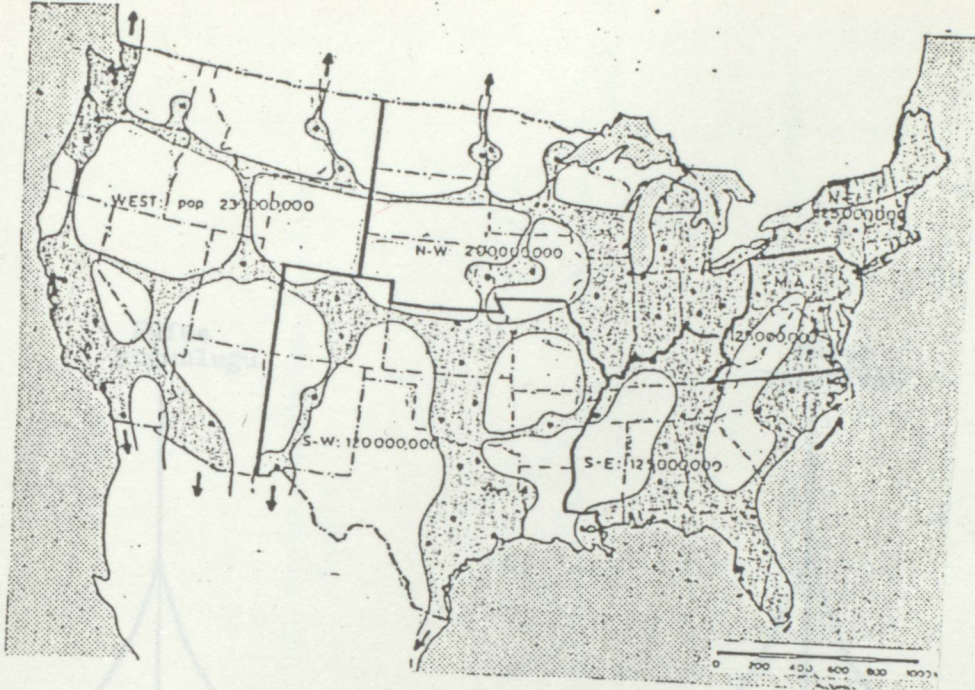


(Şekil 38) Eassanopolis. Geleceğin birleşmiş metropolleri. Metropollerin birleşmesi ile meydana gelen durum.

Kaynak: Şehir Planlaması

(Şekil 39) Megalopolis Gelişmiş Metropol.





(Şekil 36) Ecemenopolis. Geleceğin birleşmiş metropolleri. Metropollerin birleşmesi ile meydana gelen durum.

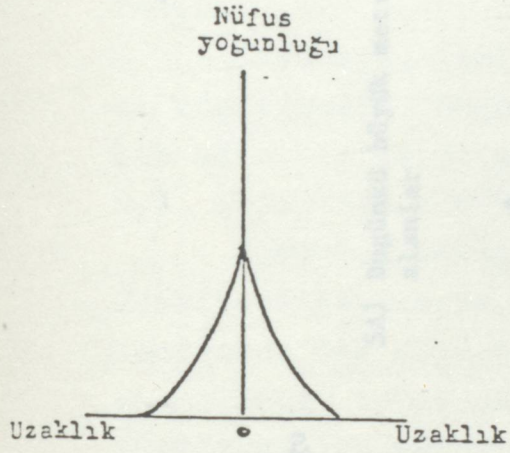
Kaynak: Şehir Planlaması

(Şekil 35) Megolopolis
Gelişmiş Metropolis.

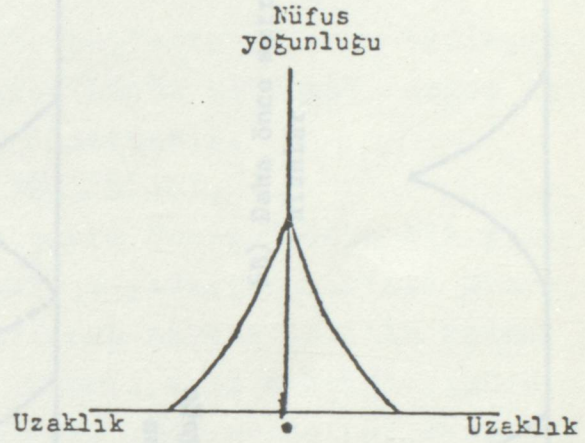


(Şekil 37) Ulaşım ve iletişim teknolojileri ile yerleşme yoğunlukları arasındaki ilişki

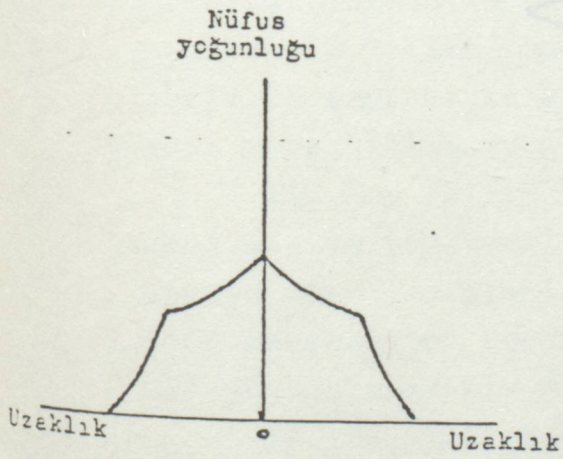
Kaynak: Metropollerdeki Kır



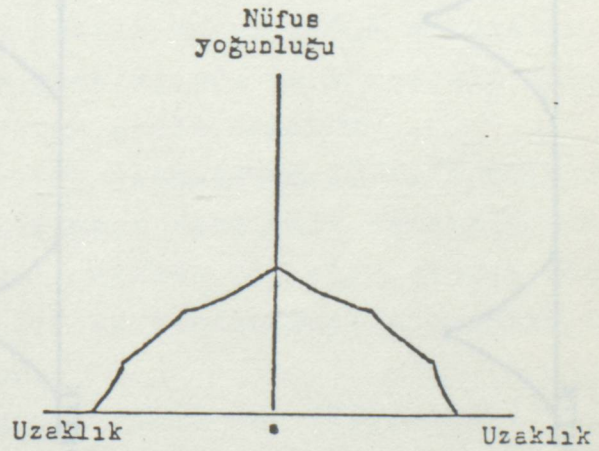
Ulaşım öncesi kent



Demiryolu kenti



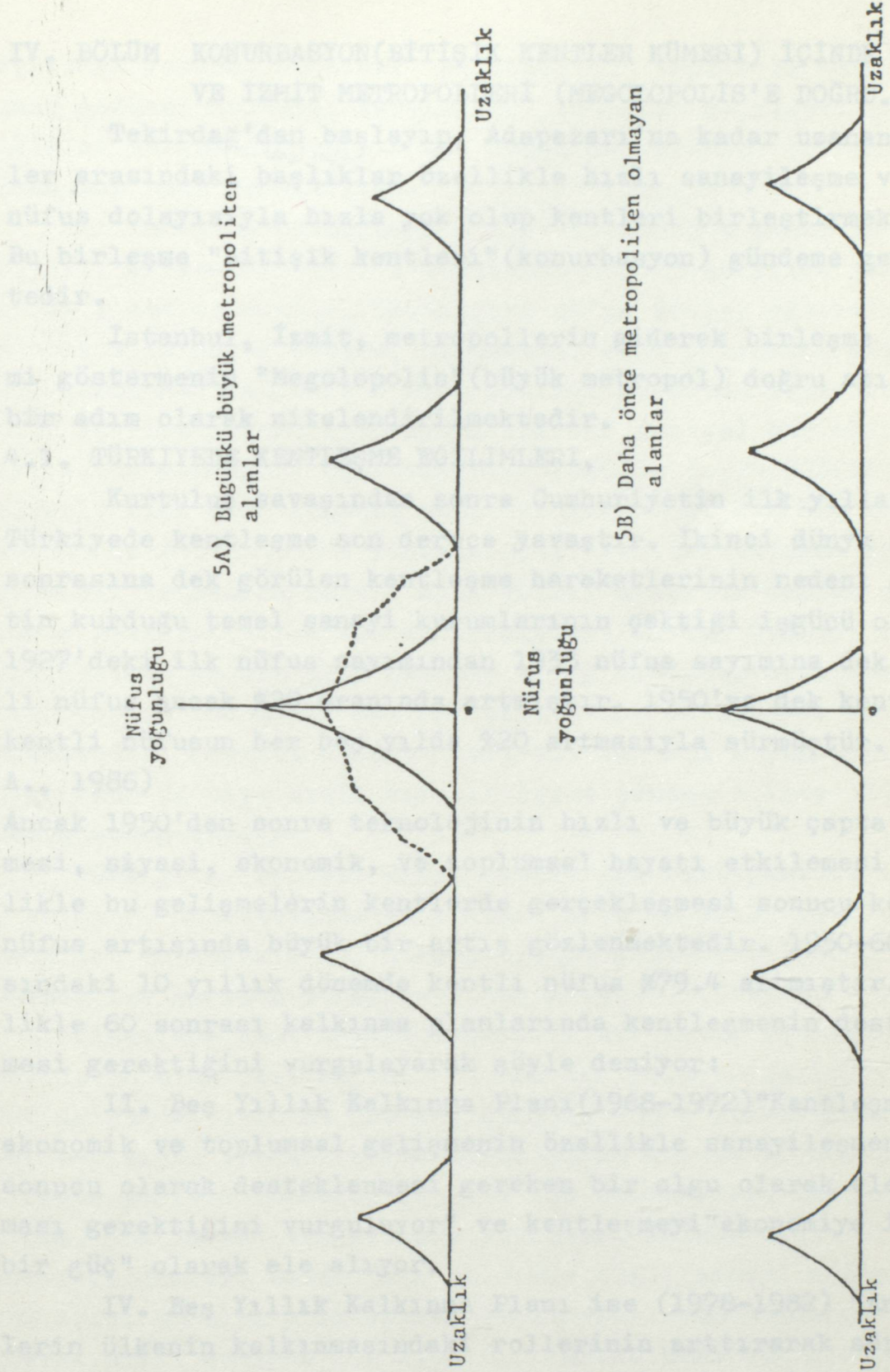
Motorlu taşıt metropol alanı



Binek otomobili SMSA

(Şekil 37) Ulaşım ve iletişim teknolojisi ile yerleşme yoğunlukları arasındaki ilişki

Kaynak: Metropoldeki Kır



(Şekil 38) Küçük ölçekte yerleşmelerden oluşan, eskiye oranla çok daha büyük ölçekte oluşan Metropoliten alan.

Kaynak: Metropolde'ki Kır.

IV. BÖLÜM KONURBASYON(BİTİŞİK KENTLER KÜMESİ) İÇİNDE İSTANBUL VE İZMİT METROPOLLERİ (MEGOLOPOLİS'E DOĞRU...)

Tekirdağ'dan başlayıp, Adapazarı'na kadar uzanan kentler arasındaki başlıklar özellikle hızlı sanayileşme ve artan nüfus dolayısıyla hızla yok olup kentleri birleştirmektedir. Bu birleşme "bitişik kentleri"(konurbasyon) gündeme getirmektedir.

İstanbul, İzmit, metropollerin giderek birleşme eğilimi göstermenin "Megolopolis"(büyük metropol) doğru atılmış bir adım olarak nitelendirilmektedir.

4.1. TÜRKİYEDE KENTLEŞME EĞİLİMLERİ,

Kurtuluş savaşından sonra Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'de kentleşme son derece yavaştır. İkinci dünya savaşı sonrasına dek görülen kentleşme hareketlerinin nedeni devletin kurduğu temel sanayi kurumlarının çektiği işgücü olmuştur. 1927'deki ilk nüfus sayımından 1935 nüfus sayımına dek kentli nüfus ancak %20 oranında artmıştır. 1950'ye dek kentleşme kentli nüfusun her beş yılda %20 artmasıyla sürmüştür.(ÖKTEN A., 1986)

Ancak 1950'den sonra teknolojinin hızlı ve büyük çapta gelişmesi, siyasi, ekonomik, ve toplumsal hayatı etkilemesi özellikle bu gelişmelerin kentlerde gerçekleşmesi sonucu kentli nüfus artışında büyük bir artış gözlenmektedir. 1950-60 arasındaki 10 yıllık dönemde kentli nüfus %79.4 artmıştır. Özellikle 60 sonrası kalkınma planlarında kentleşmenin desteklenmesi gerektiğini vurgulayarak şöyle deniyor:

II. Beş Yıllık Kalkınma Planı(1968-1972)"Kentleşmenin , ekonomik ve toplumsal gelişmenin özellikle sanayileşmenin bir sonucu olarak desteklenmesi gereken bir olgu olarak ele alınması gerektiğini vurguluyor" ve kentleşmeyi"ekonomiye iten bir güç" olarak ele alıyor.

IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı ise (1978-1982) "Anakentlerin ülkenin kalkınmasındaki rollerinin arttırarak sürdürülmesi gerektiği, anakentlerin çevrelerinin ekonomik ve toplumsal gelişmesinide sağlayacağı, bununla birlikte kentleri ya-

vaşlatmak yerine, kentleri "yaşanabilir" yapmak ve kent halkının gereksinmelerini karşılayan planların yapılması gerekliliğini vurgulamış ve ilk kez doğal ve tarihsel çevrenin korunmasına önem verilmiştir.

Bilindiği gibi nüfusumuz 1927'den 1985'e kadar 58 yılda, 37.7 milyon artmıştır. Nüfusumuz her 25-30 yılda yaklaşık olarak 2 kat artmıştır. Geçmişteki nüfus artışı eğilimleri, gelecekte de devam ederse, ülkemizin, 2000 yılındaki nüfusu, 1975 nüfusunun yaklaşık 2 katı olacağı bugünden söylenebilir.

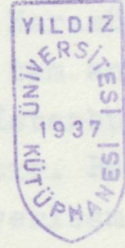
Türkiye nüfusu 1950'den itibaren, kentsel bir nüfus artışı içine girdiğini belirtmiştik. 1950'de 3.974.708(10.000 kriteri) kişi alan kentsel nüfus yıllık %15.7 lik bir artışla 1985'de 25.885.933'e yükselmiştir. Kentsel nüfusun bu kadar hızlı artmasına karşın aynı yıllar arasında toplam nüfus sadece %4.1'lik bir artış göstermiştir. Kırsal kesimde ise aynı dönemde sadece %1.3'lük bir artış olmuştur ve kırsal kesimin toplam nüfustaki %81'lik payı(1950)'de 1985'de %48.8'e düşmektedir. Kentsel nüfusun payı %19'dan %51'e yükselmiştir. Bu veriler de bize hızlı bir kentleşme süreci içinde olduğumuzu göstermektedir.

Türkiye'de kentsel artış oranlarına baktığımızda 1950-55 ve 65-70 dönemlerinde en yüksek (%7.6 ve %7.2) 75-80 döneminde ise en düşük(%4.3) dönemi olduğu gözlenir. 1980-85 döneminde ise yeniden yükselmeye başlamıştır. (Grafik 1)

Ülkemizde kent sayısında sürekli bir artış içindedir. 1927'de 66 olan kent sayısı 1950'de 102'ye, 1960'da 147'ye, 1970'de 238'e, 1980'de 320'ye, 1985'de 400'e yükselmiştir. Kent sayısının artması küçük kasabaların nüfusu 10.000 aşmış yerleşim yerleri kümesine geçmesi ile olmaktadır. Bunlara bir bölümü, çok yavaş olan gelişme süreçleri içinde uzun süre kent haline geldikleri halde, bir bölümünde türlü sanayi etkinlikleri için, kuruluş yeri olarak seçilmeleri sonucunda gösterdikleri hızlı gelişme ile kısa bir sürede kent olmaktadır. (KELEŞ R., 1984)

4.2. Kentsel nüfus, kent sayısından hızlı artmakta olduğu için kent büyüklüğüde artmaktadır. 1935'de 33.000 olan ortalama kent büyüklüğü 1960'da 47.612'ye, 1970'de 49.312'ki, 1980'de ise 63.532'ye, 1985'de 67.715'e yükselmiştir. 1950-85 döneminde artan kentsel nüfusun %73'ü 50.000 kentlere yerleşmişlerdir.

İstanbul, Marmara bölgesinin, Doğu Marmara Kentsel yoğunluk bölgesini içine alan, Türkiye'nin kentleşmiş nüfusunun 1/3'ünün yaşadığı bir şehir bölgesidir. Bölgenin omurgası batı-doğu doğrultusundadır; Çorlu-Tekirdağ, Silivri-Çekmece, İstanbul-Gebze, İzmit-Sapanca, Adapazarı-Bandırma yönünde gelişmektedir. Bir koldan da, Güneydoğuda, Karsel-Yalova-Bursa doğrultusunda uzanır. Kentin bölgesinde bir köprü konumunda olması, çevrede illeri de birleştiren bir dizi yerleşme doğmasına yol açmıştır. Silivri, Çatalca, Boğazda Eskişehir, Gebze gibi yerleşmeler, eskiden İstanbul kentinde kopuk yerler iken bu gün Metropoliten alanın sınırları içindedirler.



Büyük İstanbul metropoliteni Silivri'den Gebze'ye doğru Marmara kıyıları boyunca 100 km'yi aşan bir çerit hatrinde merkeze uzaklaştıkça yoğunluğu azalan, genişletilebilir bir alan biçiminde hızla gelişip yaygınlaşmaktadır.

Büyük İstanbul olarak da anılan İstanbul metropoliten bölgesi, taban ve yüksekliği 100 km x 40 km olan bir çakana benzetilebilir. (Şekil 39)

4.2.1. TARİHİ GELİŞİMİ (GÖRÜŞÜMÜZ KADAR)

İstanbul'daki ilk yerleşmeler Kadıköy ve Moda burunları arasındaki Kolkedon Marmara ve Haliç'e hakim tepelerde kurulan Byzantion'dur.

İstanbul'un geçirdiği ilk önemli bayındırlık hareketi 324-336 arasında gerçekleşmiştir. 330'da imparatorluk yöneticileri kente yerleştikten sonra, kente, çevreden getirilen halk da yerleştirilmeye başlandı. V. yüzyılda kentin durumu Roma'ninkini aştı.

İstanbul'un fethinden sonra yabancı bir kültürle tanışmış olan kentin önemine ve uzarlamasına başlamıştır.

4.2. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI

İstanbul, 1980'lerde Tekirdağ, İzmit, Adapazarı arasında oluşmakta olan "bitişik kentler kümesinin" (konurbasyon) odak merkezidir. Türkiye'nin ilk metropolleşen ve giderek bir dünya metropoline dönüşmektedir.

İstanbul, Marmara bölgesinin, Doğu Marmara Kentsel yoğunluk bölgesini içine alan, Türkiye'nin kentleşmiş nüfusunun 1/3'ünün yaşadığı bir alt bölgedir. Bölgenin omurgası batı-doğu doğrultusunda; Çorlu-Tekirdağ, Silivri-Çekmece, İstanbul Gebze, İzmit-Sapanca, Adapazarı-Hendek yönünde gelişmektedir. Bir kolu da, Güneydoğuda, Karamürsel-Yalova-Bursa doğrultusunda uzanır. Kentin bölgede tam anlamıyla bir köprü konumunda olması, çevrede ileri'de İstanbulla birleşecek bir dizi yerleşme doğmasına yol açmıştır. Batıda Silivri, Çatalca; Doğuda Eskihisar, Gebze gibi yerleşmeler, eskiden İstanbul kentinde kopuk yerler iken bu gün Metropoliten alanın sınırları içindedirler.

Büyük İstanbul metropoliteni Silivri'den Gebze'ye doğru Marmara kıyıları boyunca 100 km'yi aşan bir şerit üzerinde merkezden uzaklaştıkça yoğunluğu azalan, çizgisel bir alan biçiminde hızla gelişip yaygınlaşmaktadır.

Büyük İstanbul olarak da anılan İstanbul metropoliten bölgesi, taban ve yüksekliği 100 km x 40 km olan bir eşkenar üçgene benzetilebilir. (Şekil 39)

4.2.1. TARİHİ GELİŞİMİ (CUMHURİYETE KADAR)

İstanbul'daki ilk yerleşmeler Kadıköy ve Moda burnu üzerindeki Kolkeon Marmara ve Haliç'e hakim tepelerde kurulan Byzantion'dur.

İstanbul'un geçirdiği ilk önemli bayındırlık hareketi 324-336 arasında gerçekleşmiştir. 330'da imparatorluk yöneticileri kente yerleştikten sonra, kente, çevreden getirilen halk da yerleştirilmeye başlandı. V. yüzyılda kentin nüfusu Roma'ninkini aştı.

İstanbul'un fethinden sonra yabancı bir kültürle biçimlenmiş olan kentin onarımına ve uyarlanmasına başlanmıştır.

Daha sonra da azınlıklar kente yerleştirildi. Azınlıklarla beraber Anadolu'dan getirtilen zanaatkarlar, çoğunlukla Haliç yamaçlarında Beyazıt ve Aksaray çevresinde yerleştirilmiştir. Bu dönemde sur dışında yaşayanlarla birlikte İstanbul'un nüfusu 120.000 kişiyi bulduğu sanılmaktadır. Ticaret aynı yerde kalmış İç Bedesten önemli bir ticaret odağı olmuştur.

XVI. Yüzyılda İstanbul'da anıtsal yapılar kurulmuş, gelişme eksenleri ve yeni gelişme alanları belirlenmiştir. Bu biçimlenme günümüz İstanbul'ununda temel eksenlerinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu dönemde kentin gelişmesi batı yönünde olmamış, Beyoğlu, Galata, Üsküdar, Kadıköy, ve Boğaz boyunca yaygınlaşmıştır. 500.000'e varan nüfusun 1/3'ü sur dışında yaşıyordu. XVII. yüzyılın sonunda nüfus 800.000'e ulaştı. Bu nüfus varlığıyla İstanbul dönemin Londra, Paris gibi büyük kentlerinin tümünden daha kalabalık bir nüfus teşkil ediyordu.

XVIII. yüzyılda sur dışında yoğunlaşma artmıştı. Yeni askeri kışlalar(Selimiye) ve çevrelerinde dik açılardan oluşan mahalleler oluşuyordu.

XIX. yüzyılın ilk yarısında askeri kışlalar ve çevrelerinde Rami, Maltepe, Halıcıoğlu, Maçka, Gümüşsuyu, Taksim, Taşkışla, Harbiye gibi yeni yerleşmeler oluştu. Bunlar yeni bir aksı oluşturuyordu. 1874'de açılan Sirkeci-Edirne demiryolu'da bu yöndeki gelişmeyi güçlendirmiştir. Ayrıca 1838'de Unkapanı-Azapkapı arasında açılan yaya köprüsü ve 1845'de açılan Karaköy-Eminönü(Galata) köprüsüyle kentin iki ana ticaret bölgesiyle birleşmişti. 1853'ten itibaren yönetici sınıfta boğaza yaptırılan saraylarla eski İstanbul'dan uzaklaşıyordu. Bu arada, klasik dönemin İstanbul merkezi çevresinde bütünleşmiş sosyo-ekonomik yapıları çözülmekteydi ve İstanbul, batı etkisinde bir ticaret kenti olma yoluna girmiştir.

Özellikle altyapı da, ulaşım da, sanayide ki modernleşme XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında yerleşmeler Kuzeyde Şişli'ye, Doğuda Bostancı'ya uzanmış, Edirne karayolu geliştirilmişti ve Haliçte sanayi hızla gelişmekteydi.

Merkezde ise bürokratların terkettikleri konaklara Anadolu ve Balkanlardan gelen azınlıklar yerleşiyordu. XIX. yüzyılın sonunda nüfus 900.000'i aşmaktaydı.

4.2.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL

Cumhuriyet dönemi, İstanbul'a tarihsel dönüşümün etkenleri yanında, iki önemli belirleyici daha getirdi. Birincisi Başkent'in Ankara'ya taşınması, ikincisi'de ardı ardına bir çok plan yapılmasıdır.

1923'de İstanbul, başkentliğin Ankara'ya taşınmasıyla sosyo-ekonomik ve kültürel bakımdan bir önemini yitirme dönemi yaşadı. Kentin öneminin azalmasının en iyi göstergesi nüfusun gerilenmesidir. Yüzyılın başında 1 milyonu aşmış olan kent nüfusu, 1927'de 690.000'e düşmüş, 1935'te 740.000'e düşükten sonra 1945'de 900.000'e ulaşılabilirdi.

Cumhuriyet döneminde İstanbul'da güzelleştirme çabaları etkin oldu. Fransa'dan gelen AGECHE, LAMBERT, PROST, Almanya'dan gelen Elgötz, bu çabalara katkıda bulunan mimar ve şehirçilerdi. Bunlardan özellikle Prost Planı İstanbul'a önemli özellikler kazandıran bir plandır. Bu plana uygun olarak yapılan geometrik dokulu yollar, Beyazıt, Aksaray, Eminönü meydanları, bitişik düzen yüksek apartmanlar, Taksim ve Dolmabahçe'de yapılan düzenlemeler bunlardan birkaçıdır. İstanbulun sayfiye yeri Kadıköy'de Acıbadem ve Bostancı'ya kadar plan kapsamına alındı. Beyoğlu'da alışveriş ve ticaret merkezi olmaya başlamıştır.

PROST'un düştüğü en önemli yanlış Haliç içini sanayi bölgesi ilan etmesidir. Belediye imar müdürlüğünün 1947'de yayınlanan bir kararnamesi "Eyüp Silahtar-Edirnekapı-Yeşilkule-Zeytinburnu-Kazlıçeşme-Bakırköy" arasına ağır ve orta sanayinin yerleşmesini öngörmüştür.

4.2.3. METROPOLİTENLEŞME SÜRECİ(1950 ve sonrası)

1950'lerde Türkiye'nin, sosyo ekonomik yapısında ortaya çıkmaya başlayan dönüşüm süreci, İstanbul kentini ayrıcalıklı bir biçimde etkilenmiş, İstanbul, metropoliten bir merkez olma sürecine bu yıllarda girmiştir. Süreci yaratan etmen-

ler şöyle sıralanabilir:

1. Ulusal karayolu ağının hızla gelişmesi, ve bunun kapalı bölgeleri pazara açması, pazarların birleştirilmesi
 2. 1948'de uygulamaya konan MARSHALL PLANI çevresinde kırsal alana çok sayıda traktörün girmesiyle, önemli bir işgücü fazlalığının ortaya çıkması
 3. Benzer nedenle, kırsal alanda mülkiyet ve işletme dokusunda değişmiş ve bir yandan toprakların büyük mülk sahipleri elinde toplanması, öte yandan topraksızlaşma, kırdan kente göçü hızlandıran bir başka etmen oluşmuştur.
 4. Aynı yıllarda, doğal nüfus artış hızının artmasında iş göçü başlatan etmenlerden biriydi.
 5. Kentlerde varolan görece yeterli sağlık, kültür, sanayi donatım ve altyapı, göç etmeye hazır nüfus üzerinde bir çekici güç etkisi yapıyordu.
 6. Sanayi, kuruluş yeri olarak, bölgesel merkezlerdeki yetersizliklere karşılık, sunduğu kolaylıklar dolayısıyla büyük ulusal merkezleri seçmekteydi.
- İşte bu nedenlerden dolayı İstanbul ekonomik kültürel ve hatta politik kaynakların aktığı başlıca odak noktası olmuştur.
- 1950-1960 DÖNEMİ:** Yukarıda açıklanan bu süreçler neticesinde İstanbul önemli ölçüde bir göçe hedef olmuştur. Öyleki 1965'de, göç eden tüm nüfustan İstanbul'un aldığı pay %22 idi.
- 1950-60 döneminde kurulan şirketlerin %60 kadar, imalat sanayi yatırımlarının yaklaşık %65'i İstanbul'da gerçekleşmiştir. 1950-60 döneminde İstanbul ve çevresinde bu nedenle bir yapısal dönüşüm süreci yaşanırken, kentte ve yakın çevresinde önemli mekansal değişiklikler olmuştur. Bu yıllarda sanayileşme, gecekondulaşma, apartmanlaşma sürecinin doğuşu ve kent içi bayındırlık-kamulaştırma hareketleriyle İstanbul'un doğal ve tarihsel çevresi bir daha geri dönülemez biçimde değişmeye başladı.
- 1950 yılında İstanbul'un nüfusu 1.166.447 idi. Bu nüf-

us 1960 yılında 10 yılda 0.61.3. lük bir artış göstererek 1. 882.029'a ulaşmıştır. Aynı dönemde Türkiye nüfusu ise 0.32 oranında artış göstermiştir. İstanbul'da 1945-50 döneminde nüfus artışı yılda %1.6 iken 1950-55 yılında bu oran %6.3'e yükselmiştir. Bu nüfus artışında göçün ve doğal nüfus artışının yanında Balkanlardan gelen görüşmelerin de büyük rolü vardı.

İstanbul'da gecekondu-lardan ilk 1947'de söz edilmeye başlandı. İlk gecekondu-lar Haliç ve sur dışındaki sanayi kuruluşlarından kaynaklanmıştı. Kağıthane ve Zeytinburnu, gecekondu bölgelerinin çekirdekleridir. 1950'lerde İstanbul'da kentsel yerleşmeler Eminönü, Karaköy merkezinden 30 km'lik bir uzaklık içinde yoğunlaşıyordu. Merkeze en uzak yerleşmeler Bakırköy, Eyüp, Sarıyer, Beykoz idi.

1955-60 dönemlerinde Halkalı, Topkapı, Maltepe(Topkapı) Kağıthane plan dışı gelişmeye başladı, Gültepe, Kuştepe, Çağlayan, Hürriyet gibi mahalleler kuruldu. Topkapı, Bakırköy, Bakırköy-Küçükçekmece arasında kooperatiflerce çok sayıda konut yapılmış, yine aynı aylarda Emlak Kredi Bankası'nca Ataköy ve Leventte yeni konutlar kurma girişimleri başlamıştı.

1950 yılı başlarında ulaşım sistemine bağlı olarak Ticaret ve Sanayi gibi fonksiyonlar en çok batı yakasında, Eminönü ve Galata çevresine yığılmıştır. Doğu yakasında Üsküdar ve Kadıköy 2. derecede merkez fonksiyonlarını kapsamaktadır.

1950-60 Döneminde Zeytinburnu, ağır ve orta sanayinin yer aldığı Eyüp-Rami, Topkapı dışında, Florya asfaltı çevresinde Leventte, Bomonti ve Doğu yakasında Kartal ve çevresinde gelişti.

1960-70 DÖNEMİ: Bu dönemde nüfus yılda %6.2 artarak (Türkiye'deki nüfus artışının 2.5 katı %2.8) 1970'de 3.019.032'ye ulaştı.

Yerleşmeler kent merkezinden 40 km uzaklıktaki bir çember içine yayılmıştı. Nüfusun ağırlığı ise, giderek dış hal-kalara doğru kaymaktaydı. Kent merkezine 7 km uzaklıktaki çember içinde nüfus kent nüfusunun 1960 %7 iken bu oran 1970'de

iken bu oran 1970'de %55'e düşmüştü.

Bu dönemde merkezde yükselen rantı ödeyemeyen, mekanda sıkışan, konut ve öbür kullanışlarla çevrelendiğinden ötürü başka sanayilerle bir arada bulunmaktan doğacak dışsal ekonomilerden yararlanamayan sanayi, kente gelen ana karayolları boyunca yerleşmeye başladı. Bu durumda yerleşmeleri etkilemiş ve sanayi alanları çevresinde yerleşmeler bu dönemde artmaya başlamıştır. Bu dönemden itibaren Doğu yakasında da sanayinin etkisiyle önemli ölçüde gelişmeler olmaktadır. 1960 yıllarında Üsküdar ve Kadıköy merkezlerinin yanısıra Kartal kesimlerinde önemli bir artış gözlenmektedir. 1970'e doğru ise Doğu yakasındaki gelişme Üsküdar-eski Ankara asfaltı yönünde olup Ümraniye yerleşmesi ortaya çıkmıştır. Doğu yakası metropoliten nüfusun %28 ini barındırır hale gelmiştir.

Batı yakasında Eyüp-Rami-Gaziosmanpaşa yöresindeki kentleşme olgusu Küçükköy-Alibeyköy-Kağıthane'yi de kapsayarak kuzeyde bir kentleşme yönü oluşturdu.

Merkez tarihi yarımada içinde ağırlığını sürdürmekle beraber, Sirkeci, Eminönü, Küçükpazar ve Beyazıt yönetici iş merkezi olarak gelişmesini devam ettirmiştir. Galata ve Beyoğlu kesimi ise konut özelliğini ağır ağır yitirerek ticaret ve iş merkezine dönüşmektedir.

1960-70 döneminde İstanbul sanayinin belli başlı yerleşme yöreleri daha önceki yerleşmelerin yoğunlaşması ve uzantıları şeklinde olmuştur. Eyüp-Rami-Gaziosmanpaşa yöresi, Küçükköy-Alibeyköy-Kağıthane şeklinde kuzey ve kuzeybatıya doğru bir gelişme yönü göstermiştir. Öte yandan Zeytinburnu-Bakırköy yöresi Londra Asfaltına paralel olarak kuzey ve güneyde Halkalı-Sefaköy-Firüzköy yönünde gelişmiştir. Beyoğlu yakasında Şişli ilçesi önemini sürdürmüş, Haliç-Bomanti-Büyükdere Asfaltının batısı daha da yoğunlaşmıştır. Anadolu yakasında daha önce başlayan Kartal ve Maltepe kesimlerinin yanısıra Tuzla-Yakacık-Çayirova-Gebze aksı yeni sanayi alanı olarak ortaya çıkmıştır.

1970-80 DÖNEMİ: 1970-80 dönemi yıllık %57'lik bir artışla 3.019.032'den 4.741.890'a ulaştı. Aynı dönemde Türkiye nüfusu %2.6'lık bir artış kaydetmiştir. 1970lere kadar İstanbul'da toplanma eğilimi gösteren sanayi bu tarihten sonra Kocaeli, Bursa, Tekirdağ gibi çevre illere yayılmış ve bu illerde İstanbul'a yönelen göçlerin bir bölümünü çekmişler, bu durumda nüfus artış hızının azalmasına yol açmıştır. Nüfus artış hızı Türkiye ortalamasının üstünde olmakla beraber bu dönemde bir azalma görülmüştür.

Bu dönemdeki en önemli özellik Doğu yakasındaki gelişmedir. Doğu yakasındaki gelişme hızı Batı yakasındaki gelişme hızının üzerinde olup nüfusun %28'i Doğuda, %72'si Batıda yer almıştır. Metropoliten gelişme Batıda Bakırköy ilçesinde Doğuda Kartal ilçesinde yoğunlaşmıştır. Yine aynı dönemde Haliç, Eyüp, Gaziosmanpaşa sanayi nüvesi çevresinde kurulan Kağıthane, Küçükköy, Alibeyköy ve Bayrampaşa Londra Asfaltı kuzeyinde ise Avcılar, Güngören, Kocasınan, Sefaköy ve Esenlerde hızlı gelişmeler görüldü. Doğu yakasında ise Maltepe, Kartal, Küçükyalı, Ümraniye ve Soğanlıkta büyük gelişmeler görüldü. 1950 döneminden başlayarak Merkez belediyelerde nüfus oranında büyük düşüş gözlenmiştir. 1950'yalında metropoliten alan içinde, merkez nüfusun, metropoliten nüfusa oranı %84 iken bu oran 1980'de %63'ye düşmüştür. Bu oranda merkezdeki nüfusun, ve yeni gelen nüfusu merkez dışına kayma eğilimini gösteriyor.

Kentin doğu-batı doğrultulu gelişimi sırasında önemli bir çizgiyi'de Marmara Kıyıları üzerindeki yazlık evler(II. Konut) oluşturmaktadır. Bu yapılar, büyük bir hızla tüm metropol kıyılarında denize bakan yüksek bir duvar oluşturdu. Doğuda Darıca, Bayramoğlu başlayarak, Tuzla, Pendik (sonra bu özelliğini kaybetmiştir) kıyı siteleri, yazlıklar gelişmiştir. Batıda ise Yeşilköy, Yeşilyurttan başlayarak Florya, Kumburgaz, Celaliye, Kamiloba ve Silivriye dek uzanan II. konut alanları, verimli tarım alanlarını hızla yok etmekteydi.

Bu dönemde tarihi yarımada Eminönü ilçesinin büyük bir

kesimi ile Fatih ilçesinin sınırlı bir kesiminde, Beyoğlu ilçesinin merkezi kısmında yoğunlaşan ve Şişli, Zincirlikuyu ve Beşiktaş Barboros Bulvarına saçaklanan Merkezi İş Alanı giderek yoğunlaşan fonksiyon kargaşası kentin önemli bir olgusu olma özelliğini korumaktadır.

Bu dönemde sanayi işgücü 61.600'ü Doğu yakasında 330.136'sı Batı yakasında olmak üzere Metropolde 391.706'ya ulaşmıştır. İstanbul'da bu dönemde sanayi kuruluşlarının metropol'ün dışına doğru çıkma eğilimleri belirgin hale gelmiştir.

Sanayi "aşırı, dengesiz" hızlı ve sağlıklı gelişti. Bunlardan Kuzey eksenini Perşembepazarı, Bomanti, Salıpazarı, Mecidiyeköy, Maslak, İstinye, Paşabahçe Kuzeybatı eksenini Haliç Kağıthane, Alibeyköy, Okmeydanı, Bayrampaşa, Davutpaşa, Batı eksenini Yenikapı, Kazlıçeşme, Topkapı, Halkalı, Çengelköy Doğu eksenini Ümraniye, Kartal, Pendik, Kurtköy, Tuzla, Gebze, Hereke, Darıca, İzmit, Adapazarı yönünde ilerlemektedir.

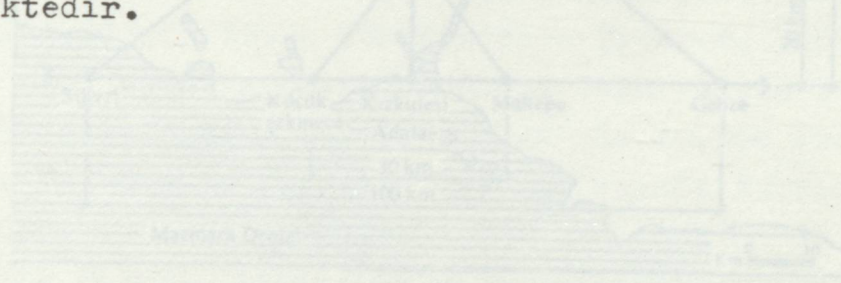
1980 SONRASI GELİŞMELER: 1980-85 döneminde İstanbul'daki nüfus artış oranı Türkiye'deki nüfus artış oranından yüksek olmasına rağmen önceki dönemlere nazaran bir azalma görülmektedir. Bu dönemlerde yerleşim alanları Batı yakasında Silivri, Mimar Sinan, Avcılar orta yoğunluklu yerler olarak, Gümüşyaka'dan Avcılara dek kıyıdaki az yoğunluklu dinlenme amaçlı yerler olarak öngörülmelerine rağmen Avcılar'da, Büyük ve Küçükçekmece arasındaki yola ve kıyıya dik yerleşim bantları oluşmuştur. Kentin merkezine yakın Halkalı, Sefaköy, Yenibosna, Kocasinan, Bağcılar, Güngören, Esenler, Bayrampaşa, Küçükçekmece, Alibeyköy, Kağıthane gibi sanayi alanlarının bulunduğu yerler daha da yoğunlaşmıştır. Doğu yakasında ise Ümraniye, Dudullu, Soğanlık ve Kartal, Pendik, Gebze yoğun yerleşme yerleri olarak gelişmiş. Bunun yanı sıra Tuzla, Darıca, Eskihisar gibi yerleşmeler daha az yoğunluklu yerleşmeler olarak göze çarpar.

Merkezler ise İstanbul suriçi ile Beyoğlu yakasında Boğaz köprüsü güneyinde kalan bölge, ve Okmeydanı çevresi (Perşembepazarı) merkezi iş alanı olarak gelişme göstermiş Mecidiyeköy, Zincirlikuyu'dan kuzeye doğru gelişen Maslak anayolu

üzerinde yer yer ticaret ve iş merkezleri oluşmuş. Bunun yanında Bakırköy ve Kadıköy'de I. derecede Merkez olarak gelişmiştir.

Bunun yanısıra organize sanayi bölgeleri, batı da Ortaköy, Maslak, Küçükköy, Okmeydanı, kuzeyi; Doğuda ise Dudullu, Kurtköy, Gebze'de gelişme göstermiştir. 1980'de onanan 1/50.000'lik (BİNP' da), Silivri'den Gebzeye kadar 7100 Ha.'lık bir sanayi alanına girmektedir.

1981 plan sonrası İstanbul'un doğu-batı doğrultusunda çok merkezli çizgisel gelişimini sağlayıcı kararları içeriyor. Yukarıda sayılan merkezlerin bu doğrultuda, var olan Edirne-Ankara Asfalt ile bu yolun yaklaşık 5-10 km.'lik kuzeyinden geçecek olan doğu-batı otoyolu arasındaki kanalda gelişmesi öngörülmektedir.



(Şekil 39) İstanbul Metropoliten Alanı

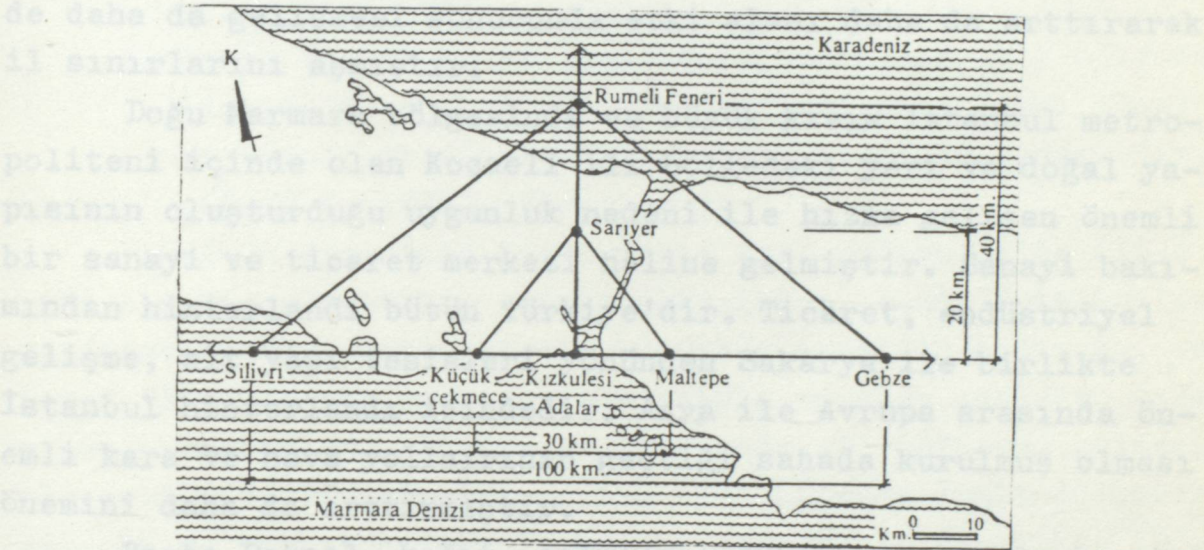
geniş bir ügen olmaktadır.

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi.

4.3. İZMİT METROPOLİTEN ALANI

Izmit metropolü, Doğu Marmara Şehirsel Yoğunluk Bölgesinin İstanbul'dan sonra ikinci büyük metropolüdür. Hem endüstriyel gelişmesinin çoğaldığı merkez, hem şehirsel hizmet donatımlarıyla bölge için bir çekim merkezidir.

1970 yıllarında 30 km etki alanı olan İzmit metropoliten alanı 1970'li yıllardan sonra anaayının İzmit ve çevresinde daha da genişletilmiştir.



(Şekil 39) İstanbul Metropoliten alanı geniş bir üçgen oluşturur.

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi.

Doğu Marmara Kentisel yoğunluk bölgesindeki kentlerin yerleşme düzeninin belirleyen başlıca unsurların alanı olarak olduğu saptanmıştır. (GÖRER Ö., 1971)

Doğu Marmara Şehirsel Yoğunluk Bölgesi'ndeki (1970 nüfus sayımına göre) 10.000'den fazla nüfuslu şehirlerle, 2.000-10.000 arası kasabaların bölgeye dağılışı bir rastlantı değildir. Bu yerleşmeler, şehirler arası ana ulaşım aksları üzerinde toplanmışlardır. Bölgenin en önemli karayolu İstanbul-İzmit Adapazarı-Hendek uluslararası (E-5) karayoludur. Bu yolun üzerinde İstanbul'dan sonra, Küçükçekmece, Maltepe, Kartal, Söğütözü, Yakarık, Fındık, Dolayoba, Tuzla, Gebze, Darica, Ereke, Yarıca, Tütüncüoğlu, İzmit, Sarıyer, Beşiktaş, Adapazarı ve Hendek'in bulunduğu ana Doğu Marmara şehirsel yoğunluk

4.3. İZMİT METROPOLİTEN ALANI

İzmit metropolü, Doğu Marmara Şehirsel Yoğunluk Bölgesinin İstanbul'dan sonra ikinci büyük metropolüdür. Hem endüstriyel gelişmesinin çoğaldığı merkez, hem şehirsel hizmet donatımlarıyla bölge için bir çekim merkezidir.

1970 yıllarında 30 km etki alanı olan İzmit metropoliten alanı 1970'li yıllardan sonra sanayinin İzmit ve çevresinde daha da gelişmesi sonucunda etki alanı daha da arttırarak il sınırlarını aşmıştır.

Doğu Marmara bölgesinde ve büyük kısım İstanbul metropoliteni içinde olan Kocaeli ili bölgedeki yeri ve doğal yapısının oluşturduğu uygunluk nedeni ile hızla gelişen önemli bir sanayi ve ticaret merkezi haline gelmiştir. Sanayi bakımından hinterlandı bütün Türkiye'dir. Ticaret, endüstriyel gelişme, alt yapı tesisleri yönünden Sakarya ile birlikte İstanbul hinterlandı içindedir. Asya ile Avrupa arasında önemli kara ve hava yollarının geçtiği sahada kurulmuş olması önemini daha da arttırmıştır.

Başta Petrol, kağıt, selülöz endüstrisi olmakla beraber metal, kimya ve diğer çeşitli sanayi kollarının işçi ihtiyacı nedeni ile kırdan kente göçte İzmit İstanbul'un tampon şehri görevini yüklenmiştir.

Doğu Marmara Kentsel yoğunluk bölgesindeki kentlerin yerleşme düzeninin belirleyen başlıca etmeninin ulaşım aksları olduğu saptanmıştır. (GÖÇER O., 1971)

Doğu Marmara Şehirsel Yoğunluk Bölgesi"deki (1970 nüfus sayımına göre) 10,000'den fazla nüfuslu şehirlerle, 2.000-10,000 arası kasabaların bölgeye dağılışı bir rastlantı değildir. Bu yerleşmeler, şehirler arası ana ulaşım aksları üzerinde toplanmışlardır. Bölgenin en önemli karayolu İstanbul-İzmit Adapazarı-Hendek uluslararası (E-5) karayoludur. Bu yolun üzerinde İstanbul'dan sonra, Küçükyalı, Maltepe, Kartal, Soğanlık, Yakacık, Pendik, Dolayoba, Tuzla, Gebze, Darıca, Hereke, Yarımca, Tütünçiftlik, İzmit, Serdivan, Erenler, Adapazarı ve Hendek'in bulunduğu aks Doğu Marmara Şehirsel yoğunluk

Bölgesel Şehirsel Bandını meydana getirmektedir. İstanbul-İzmit arası, bandın birinci kısmını meydana getirir.

İzmit-Yalova Körfez Karayolu'da Doğu Marmara Şehirsel yoğunluk bölgesinde oldukça önemli ağırlığı olan bir akstır.

- İzmit metropolünde ulaşım aksları üzerinde nüfus genellikle artmaktadır. Ana akslar üzerindeki nüfusun metropoldeki toplam diğer yerleşmelerdeki oranı 1970 yılında %47.7'dir.

- Genel olarak bu yerleşmelerin yoğunlaşması 1 nolu Aks (İzmit-Gebze Aksı) 7 nolu Aks (İzmit-Adapazarı Aksı) ve 9 nolu Aks (İzmit-Yalova Aksı) üzerinde olmaktadır. (GÖÇER O., 1971) (Şekil 40)

1965-70 döneminde İzmit-Gebze Aksı nüfusu yılda %15.2 gibi oldukça yüksek bir oranla gelişirken, bunda İstanbul'da sanayinin yerleşeceği yeterli büyüklük arazinin azalması, ve arazi fiyatlarının artması dolayısıyla bu aksa yerleşen sanayinin, beraberinde oldukça büyük oranda göç nüfusunu çekmesinin rolü büyüktür. Buna karşılık aynı dönemde İzmit-Adapazarı aksında da bir artış görülmekle beraber (%2.3) özellikle 1980-85 döneminde İzmit-Gebze aksında eşikler sonucu oluşan Lineer gelişme, yoğunluğu İzmit-Adapazarı aksına kaydırmıştır. Bu nedenle bu aks üzerindeki nüfus artış oranı %2.3'ten %5'e yükselirken İzmit-Gebze aksındaki nüfus artış oranı %15.2'den %7'ye gerilemiştir.

Metropoliten, alanın diğer önemli bir gelişme aksını oluşturan İzmit-Yalova aksında özellikle askeri tesislerin etkisi ile önemli bir gelişme izlenmiştir. 1965-70 dönemindeki yılda %5 oranındaki nüfus artış oranı 1980-85 döneminde de önemli değişme göstermemiştir (%4.2)

4.3.1. İZMİTİN TARİHİ GELİŞİMİ

Milattan önce VIII. asrın sonlarında Yunan kolonisi Megarililer tarafından kurularak, Astokos ismi verilen şehir bugünkü İzmit'in 6 km kadar güneydoğusunda Körfezin ucunday-

di. 26 asır evvelki topoğrafyanın bugünküne göre farklı olabileceği ve doğuya doğru uzanan verimli bir ovanın başlangıcında olan şehrin ilk kurulduğu alan, bu yer hakkındaki iddiaları haklı göstermektedir.

Astokos şehri, M.Ö III. asrın ilk yıllarında Trakya Kralı LYSİMACHOS tarafından tahrib edildi. M.Ö. 262'de BİTHYNIA kralı NİKOMED I. hemen hemen bugünkü İzmit'in olduğu yerde, kendi adını verdiği yeni bir şehir kurdu ve bu şehri başkent yaptı. Roma'ya sadık bir müttefik olan NİKOMED III. İzmit'i Roma'ya hibe etti ve ölümünden (M.Ö. 74) sonra da şehir Roma'nın bir eyalet merkezi haline getirdi. Romalılar, krallık devrinde gelişmiş olan NIKOMEDIA'nın daha da gelişmesine yardımcı oldular.

İmparator TRAIANUS zamanında vali olan küçük PLİNİUS şehre su getirtti, zamanında su yolları ve sarnıçlar inşa etti. DİOCLETIANUS, NİKOMEDİA'yı kendine başkent yapmak üzere büyük inşaatlar başlatmıştır.

XI. asrın sonlarında NİKOMEDİA Anadolu Selçukluları tarafından zaptolundu. 1097 yılında I. haçlı seferleri sırasında imparator ALEXIOS KAMNENOS tarafından geri alınan şehri, daha sonra Bizans'ta kurulan Latin imparatorluğu(1204-1207) hakimiyetinde kalmıştır. İznik hükümdarları tarafından yeniden zaptolunan şehri, Osmanlı hükümdarı ORHAN GAZİ'nin komutanlarından AKÇAKOCA tarafından(1330-1331) de muhasara edilecek alındı. Timur'un askerlerinin yağmalarına da uğrayan şehir bundan sonra devamlı olarak Osmanlılarda kalmıştır.

XVI. asırda Anadolu eyaletine bağlı bir sancak iken bir müddet Bursa ve İstanbul'a tabi olan Kocaeli, 1888'de bağımsız bir sancak haline gelmiş ve Cumhuriyet Devrinde idari bölge olarak Kocaeli adını alan ilin merkezi de İzmit şehri olmuştur.

4.3.2. NÜFUS, GELİŞİMİ

Türkiye'nin en büyük metropoliteninin, yakın etki alanının meydana getiren bölge içindeki nüfus dağılımı, bölgenin Türkiye içindeki göreceli üstünlükleri tarafından etkilendiği

kadar, metropoliten alandaki yığılma(merkeze çeker) ve dağılma(merkezden iten) kuvvetlerin dengesinden de etkilenmektedir.

Kocaeli nüfus varlığı açısından Türkiye'nin görece önemli illerinden biridir. İlde km^2 ye düşen kişi sayısı bütün dönemlerde Türkiye genelinin çok üzerinde olmuştur. 1985'te Türkiye'de km^2 ye 65 kişi düşerken Kocaeli'nde bu oran 205 kişi idi.

Kocaeli bölgede İstanbul ve Bursa'dan sonra üçüncü büyük ildir. Kocaeli ili 1985 nüfusu 742.245 di. Doğu Marmara bölge nüfusunun %9'nun teşkil eder. İl nüfusunun %68 kentlerde %32'si kırlarda yaşamaktadır. Doğu Marmara alt bölgesi sınırları içinde bulunan Kocaeli, Adapazarı, Bolu, Bilecik illeri arasında 742.245 kişilik nüfusu ile en büyük kentidir ve bu oran Doğu Marmara alt bölgesinin %36.77 sini kapsamaktadır.

Kocaeli ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılından, kentleşme hareketlerinin başladığı 1950 dönemine kadar yılda %2.5 luk bir nüfus artışı göstererek 299.093 den 474.644'e ulaşmıştır. Ancak 1950'den 1965'e kadar ise %1.6 lık bir artış oranı göstermiştir. Ancak 1954'de Sakarya ili oluşturulurken yönetsel değişikliklerden dolayı kent nüfusu azalmıştır. Bu yüzden 1950'den sonra nüfus artış oranı ülke düzeyinin altına düşmüştür. 1965'den sonra ise Kocaeli ili nüfus artış hızı Türkiye nüfus artış hızının üzerine çıkmıştır. (Tablo 1)

Ancak nüfus artış hızının yükselmesine neden doğurganlık düzeyi ile ilgili değildir. İl nüfusunda özellikle 1970'den sonra görülen ülke genelinde aşan gelişme ilin önemli göç olmasına neden olmuştur. Kocaeli 1960'dan sonra göç hareketleri de önemli bir çekim merkezi olmuştur. İl sanayinin bu yıllarda başlayan gelişimi kısa sürede çok büyük bir hız kazanmış ve 1975'te Kocaeli imalat sanayinde ülkenin İstanbul'dan sonra gelen ikinci büyük merkezi durumuna gelmiştir.

Özellikle 1970-75, 1975-80, 1980-85 dönemlerinde yıllık nüfus artış oranları %4.88'i üzerinde olmuştur ki aynı dönem-

de Türkiye'deki nüfus artış oranı %2.6'dır. Bu artış hızındaki en önemli faktör buradaki sanayinin gelişimidir. Özellikle İstanbul'a yakınlığı nedeniyle körfezin kuzeyinde kalan yerleşmeler gelişmiştir. İlçeleri incelediğimizde en büyük nüfus artış hızını Gebze ilçesinde görüyoruz. Gebze'yi sırasıyla merkez ve Gölcük ilçeleri izliyor.

NÜFUS BÜYÜKLÜK GRUPLARI İlin topoğrafik yapısı, ulaşım güzergahları ve yerleşmeleri için fazla seçenek tanımamaktadır. Kocaeli'nin doğu-batı doğrultulu ana ulaşım eksenleri (İstanbul-İzmit-Ankara demiryolu ve İstanbul-İzmit-Adapazarı-Ankara karayolu) dar kıyı şeridini izler. 1960 sonrasında gelişen sanayide bu dar şerit üzerinde yer seçmiştir. Bu üç etmen topoğrafik sınırlamalar ile ana ulaşım kanallarının ve sanayinin yarattığı çekim, nüfusu yerleşmesini belirlemiştir. Kocaeli nüfusunun büyük bir bölümünü körfezin kuzey ve güney kıyılarında dar bir şerit üzerinde yoğunlaşmıştır.

Kocaeli, çekirdeği İstanbul elan Doğu Marmara Kentsel Yoğunluk Bölgesin'de yer alır. Bölgenin gelişme eksenleri, doğu-batı doğrultulu İstanbul-Gebze-İzmit-Sapanca-Adapazarı Hendek koridoru ve Güneydoğuda Gölcük-Karamürsel-Yalova-Bursa koridorudur.

İstanbul-Gebze-İzmit-Sapanca-Adapazarı-Hendek karayolunun (E-5) Kocaeli sınırları içinde kalan bölümünde 5 kentsel yerleşme birbirine çok yakın bir biçimde sınırlanmıştır. Yaklaşık 60 km'lik bu şerit üzerindeki 5 kentin 1985'teki nüfusları Darıca 33551, Gebze 12592, Hereke 11061, Yarımca 48420 ve İzmit Merkez 233338'dir. Bu şeritte yer alan nüfus toplam il nüfusunu %56.4'ünü teşkil etmektedir.

Körfezin güney kıyısı boyunca uzanan Gölcük-Karamürsel Yalova-Bursa ekseninin yaklaşık 50 km'si Kocaeli sınırları içinde kalır. Bu eksen üzerinde 3 kent sıralanmaktadır. Bu kentlerin 1985 yılındaki nüfuslaşma baktığımızda Gölcük 56087 Yalıdeğirmendere 13162 (Gölcük sınırları içine alınmıştır) ve Karamürsel 20571'dir. Bu kentlerin toplamı il nüfusundeki payı ise %12.1'dir.

NÜFUS YOĞUNLUKLARI Kocaeli ilinde hızlı sanayileşme sonucunda özellikle 1970 yılından sonra nüfus yoğunluğu sanayileşmeye paralel bir şekilde artarak 1985 yılında 205 k/km^2 ye ulaşmıştır. Bu oran ile Türkiye içinde İstanbul'dan sonra 2. sıradadır. Ancak Kocaeli yüzölçümü bakımından Türkiye'nin en küçük ilidir. (Tablo 2) İlçeler ölçeğinde yoğunluk bakımından Gölcük ilk sırayı almaktadır. Yüzölçümü bakımından ilin en küçük ilçesi olan Gölcük nüfus büyüklüğü açısından 3. sıradadır. Gölcük'te kıyı boyunca gelişen sanayi alanları, askeri kuruluşlar, ve merkeze bağlı olan yakınlık nüfusu buraya çekmiştir. (Tablo 3)

GÖÇ HAREKETLERİ 1960 yılından sonra hızlanan sanayileşme kırsal kesimden çok sayıda kişiyi kentlere çekmiştir. Kocaeli'de yönelen göçün büyük bir bölümü çevre illerden, Doğu Karadeniz illerinden ve Doğu Anadolu illerinden kaynaklanmaktadır.

Kocaelin'de göç İzmit ve Gebze arasındaki kıyı şeridinde yoğunlaşan sanayinin etkisiyle, bu bölgedeki kırsal alanlara yerleşmiştir. Göç edenlerin yoğunlaştığı kesimler sanayi, imalat ve hizmetler sektörleridir. Göç edenlerin sektörlerine göre dağılımı imalat %34, Sanayi %39, ve hizmetler %27 idi.

Bölgeleri etkilemiş, dolayısıyla kentsel artış oranını düşürmüş ve kırsal artış oranı bu dönemde özellikle Kocaelin'de bir artış göstermiş ve Türkiye kırsal artış oranının üzerine çıkmıştır.

Bes Yıllık Kalkınma Planında(1972-77) bu konuya yer verilmiş ve büyük kentlerde yaratılan iş olanakları dışındaki nüfusta yığılmasını önlemek istenmiştir.

Kocaeli'nin 1990 yılında Türkiye'deki kentsel nüfus payı %0.91 iken 1985'de bu oran 3 maddi artarak %2.9'a yükselmiştir. Kocaeli'nin 1990'da toplam nüfustaki payı %1 iken 1985'de bu oran %1.5'e yükselmiştir. Görüldüğü gibi Kocaeli'nin Türkiye'deki kentsel nüfustaki payı toplam nüfustaki payından daha fazla artıyor. Bu da ildeki kentleşmenin Kocaeli'de göçten önce arttığına bir göstergedir.

Kocaeli ilçelerinde de en yüksek kentsel oranı gösteren

4.3.3. KOCAELİ'NDE KENTLEŞME EĞİLİMLERİ

Kocaeli özellikle 1965-70 dönemlerinde kentsel artış oranı Türkiye kentsel artış oranının üstüne çıkarak, o dönemden sonra Türkiye kentsel artış oranının üstünde seyretmiştir. Özellikle 1965-70 ve 1970'den sonra görülen sanayileşme hareketleri kentin önemli göç almasına yol açmıştır. Özellikle 1975'de Kocaeli imalat sanayinde ülkenin İstanbul'dan sonra gelen ikinci büyük merkezi durumuna gelmiştir. Kocaeli'nin İstanbul ile komşu bulunması en önemli ulaşım akslarından E-5 vasıtası ile birbirlerine bağlanmaları, ulaşım imkanlarının kolaylığı, enerji kaynaklarına yakın olması İstanbul gibi pazara sahip olması arazi fiyatlarının uygunluğu, sanayiye teşvik etmiş özellikle 1960'lı yıllardan sonra, İzmit'te sanayi büyük ölçüde gelişme göstermeye başlamıştır. Bu da kente büyük ölçüde bir göç olayını başlatmıştır. Özellikle 1965-70 döneminde kentsel artış oranı %12.7'lik en yüksek düzeyine çıkarken, kırsal nüfus büyük ölçüde bir düşüş göstermiştir. 1975-80 döneminde ise Türkiye genelinde gözlemlendiği gibi kentsel nüfus artış oranında bir düşme görülmüş özellikle kentlerde olan yığılmalar, konut yetersizliği, kat çevresindeki kırsal bölgeleri etkilemiş, dolayısıyla kentsel artış oranını düşürmüş ve kırsal artış oranı bu dönemde özellikle Kocaelin'de bir artış göstermiş ve Türkiye kırsal artış oranının üzerine çıkmıştır.

Beş Yıllık Kalkınma Planında(1972-77) bu konuya yer verilmiş ve büyük kentlerde yaratılan iş olanakları düzeyinin üstünde yığılmasına önlemek istenmiştir.

Kocaeli'nin 1950 yılında Türkiyede'ki kentsel nüfus payı %0.91 iken 1985'de bu oran 3 misli artarak %2.9'a yükselmiştir. Kocaeli'nin 1950'de toplam nüfustaki payı %1 iken 1985 de bu oran %1.5'a yükselmiştir. Görüldüğü gibi Kocaeli'nin Türkiyede'ki kentsel nüfustaki payı toplam nüfustaki payından daha fazla artıyor. Buda ildeki kentleşmenin Kocaelin'de git-tikçe arttığının bir göstergesidir.

Kocaeli ilçelerinde de en yüksek kentsel oranı gösteren

ilçe Gölcük(%61.32) yine 60.51 ile Merkez İlçedir. Özellikle Gölcükteki askeri sanayi ve merkezdeki büyük sanayi kuruluşları Merkez ve Gölcükte'ki kentleşmede önemli rol oynamıştır.

Kocaeli kentsel nüfusunun, yapılan projeksiyonlarda 2010 yılında %13.33'lük bir artışla 2.204.960'a ulaşması tahmin edilmektedir.

4.3.4. EKONOMİK YAPI

Kocaeli ekonomisinde özellikle imalat sanayinde 1960'lardan bir yapısal değişim yaşanmıştır. Bu değişim sonucu ilin nüfus bileşimide değişmiştir.

Kocaeli, Türkiye'nin yüzölçümü açısından en küçük illerinden biri olmasına karşın ekonomideki yeri bakımından ülkenin önde gelen illeri arasında yer almaktadır. Kocaeli'nin bir başka özelliği'de Avrupa-Ortadoğu-Asya'yı birbirine bağlayan transit yolların odak noktası olmasıdır.

İl sanayinin gelişimi 1936'da Seka kağıt fabrikasının açılması ile olmuştur. Özellikle 1960'lı yıllardan sonra başlayan kentleşme ve sanayileşme hareketleri II. Kalkınma Planlarıyla desteklenmiş sanayi özellikle İstanbul ile olan yoğun ilişkiler ve arazinin daha ucuz olması dolayısıyla İzmit ve çevresinde gelişmeye başlamıştır. Bu gelişmenin odağında 1961'de işletmeye açılan ipraş ve çevresi olmuştur. Petrol ürünleri elden anlamında giderek genişleyen Kocaelin'de ara ve yatırım malları üretimini başlatmıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak imalat sanayinde çalışanların sayısı artarken tarım sektöründe çalışan faal nüfusun potansiyeli azalmıştır.

İl ekonomisindeki hızlı gelişim ve iş olanaklarının artması karşın, genel katılma oranının düşmesi tarım kesimlerindeki gelişmenin bir sonucudur. Bu süreç, içinde özellikle tarım kesiminde yoğunlaşan ve aile reisini ya da toplu olarak ailenin ekonomik etkinliğine bir ücret olmaksızın katılan, yani "Ücretsiz aile işçisi" konumunda olan "Yardımcı aile bireyleri" nin oranı önemli ölçüde azalmıştır. Nitekim, tarım kesiminde yardımcı aile bireyi konumunda çalışanların bir bölümü giderek sanayi işçisi ve çocuklar çalışmayanlar konumuna geçmiştir.

1960'lara değin, kadın emeğinin yoğunlaştığı ana alanlar tarım ve dokumacılık iken 1960 sonrası, özellikle gıda dalında kurulan büyük ölçekli kuruluşlarda, ucuz olması nedeniyle kadın işgücü çalıştırılması ücretli çalışanların payını %3.3'den %19.1'e yükseltmiştir.

Kocaelin'de imalat sanayi giderek gelişirken, tarım kesiminin ağırlığı gerilemektedir. Bu nedenle, ilde yardımcı aile bireyleriyle, kendi hesabına çalışanların payları giderek daralırken ücretlilerin oranı hızla büyümektedir. Başta imalat sanayi olmak üzere, sanayi ve hizmetler sektöründe çalışanlar il faal nüfusun içinde ağırlıklı bir payı vardır. Bu nedenle 1975'de faal nüfus içinde ücretlilerin payı (%50) ülke ortalamasını (%27.7) çok aşmaktaydı. İlde ücretlilerin oranı 20 yıllık dönemde 4 katına çıkmıştır. 1985'de tarım kesimi önemini büyük ölçüde kaybetmiştir. Bu nedenle, faal nüfusun içinde kendi hesabına ve ücretsiz aile işçisi olarak çalışanların payı da görece düşüktür. 1980'lerde Kocaelin'de faal nüfusun %17.3'ünü kendi hesabına çalışanların %25.1'ini ise ücretsiz aile işçileri oluşturmuyordu.

SEKTÖREL DAĞILIM

Kocaelin'deki sektörel dağılıma bir göz atacak olursak Sanayi %33, Tarım %33, ve Hizmetlerin %32'lik bir pay aldığını görürüz. Kocaelin'de özellikle 1970 sonrası götürülen hızlı sanayileşme ve kentleşme tarım sektörünün payının azalmasına yol açarken özellikle sanayinin payının artmasına yol açmıştır.

TARIM Oldukça verimli tarım topraklarına sahip Kocaeli hızlı sanayileşme ve kentleşme sonucu verimli, tarım toprakların payı giderek azalmıştır. 1958 yılında 134.400 Ha olan ekili alanların 1962 yıllarında 129.250 Ha indiği gözlenmektedir. 1970'lerin başında yine azalmaya devam ederek 95.350 Ha'a indi. 1970'lerde artış göstererek 102400 Ha'a çıkan ekili alanlar 1985 yılında 91982 Ha'a düşmüştür. Ekilen alanların oranı 1960 yılından 1985'e kadar geçen sürede %30 oranında azalmıştır.

Ekili alanların payına baktığımızda en büyük payı tahıllar alıyor. Tahılların toplam alandaki payı(%81). Bunun nedeni'de Kocaelin'de toprak yapısının az eğimli yerlerde kuru tarıma müsait olmasıdır.

Kocaeli'nin oldukça eğimli toprak yapısı ve dolayısıyla erozyona müsait olması ağaçtan elde edilen ürünlerin yetiştirilmesine imkan sağlamıştır ve Kocaelin'de meyvalık gelişmiştir. 1985 yılı itibarı ile Meyve üretimi 90368 ton olup bu miktar Marmara bölgesinden %13.5'lük bir orana sahiptir. SANAYİ Kocaeli sanayi üretim değerleri açısından ülkemizin 2. büyük sanayi potansiyelidir.

Kocaeli Türkiye'nin yüzölçümü açısından en küçük ili olmasına karşın ekonomideki yeri ve önemi başlarda gelmektedir. Bunun nedeni ise kuşkusuz Türkiye'nin 2. büyük sanayi potansiyeli olmasından ileri gelmektedir.

İstanbul'da yoğunlaşan sanayinin, yayılma gereksinimi duyduğunda, ilk atladığı yer Kocaeli'dir. İlin İstanbul'a yakınlığı ve gelişmiş altyapı olanakları, bu atlamaya yol açan başlıca çekici özellikler olmuştur. Avrupayı Orta Doğu'ya bağlayan karayolu ve demiryolu üzerinde bulunması, tüketici pazarına, kaliteye ve işgücüne yakın olması sanayinin buralara yerleşmesinde en büyük rolü oynamıştır.

Yukardaki faktörlerin yanında kamu yatırımları da sanayinin gelişiminde çekici rolü olmuştur.

Kocaelin'de Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılan He-reke dokuma fabrikaları, Cumhuriyet döneminde yapılan Kağıt fab. Özellikle Yarımca'da kurulan Petrokimya sanayi diğer sanayi kuruluşların'da teşvik etmiştir.

Kocaeli imalat sanayinde ana ve yatırım malları üretimi eskiden beri önde gelmektedir. Bununla birlikte, 1960'ların ortalarına değin önceliği olan kağıt sanayinin yerini, kimya, metal sanayi almıştır. 1970'lerin başına kadar, Kocaeli imalat sanayinde kamu kesimi ağırlık durumunda iken, 1970'lerden sonra ardı ardına kurulan özel işletmelerle, özel işletmelerle, özel kesim ağırlıklı duruma yükselmiştir.

İzmit'te ilk sanayileşme hareketleri Hereke'de 1843 yılında kurulan Hereke dokuma fabrikasıyla başlamıştır. Sonraları İzmit'te 1930 yılında kurulan Sümerbank'a bağlanan bu fabrikayla başlayan sanayileşme E-5 aksında, 1936 yılında kurulan İseka kağıt fabrikasıyla devam etmiştir. Sanayileşme 1965 yılında Yarımca'da kurulan Petrokimya tesisleri batıya doğru gelişmeye başlamış 1970 sonrası özellikle Diliskelesi mevkiinde kurulan petrokimya ve metal sanayi ile bu civarlar da yoğunlaşarak daha batıya Gebze yönüne gelişmesini sürdürmüştür.

İzmit-Adapazarı aksındaki gelişme yine petrokimya'ya dayalı sanayinin(özellikle lastik fabrikaları) bu yörelere sıçraması dolayısıyla bu yörelerde devam etmiş, özellikle Köseköy ve çevresinde yoğunlaşmıştır.

1924'de Gölcük'teki askeri tersanenin kurulmasıyla İzmit-Yalova aksında da sanayi gelişmeye başlamıştır. Daha sonraları bu gelişme Karamürsel'de ipek kağıt fabrikasının kurulmasıyla güneye doğru gelişmesini sürdürmüştür. HİZMETLER Kocaeli, sanayideki gelişkinliğine karşılık, yeterince gelişmemesinin en büyük nedeni İstanbul'a olan yakınlığıdır. İlde üretilen mallar için İstanbul iyi bir pazar olmaktadır.

1980 genel sanayi ve işyeri sayımına göre, Kocaelin'de 4369 ticaret işyeri vardı. Bunların 100'ü toptancı, 4269'u da parekendecâ işletmelerdir. Kocaeli'nde ana uğraş alanı sanayi olduğu için, dış alımlar ve satımlar sanayi ürünlerine petrole dayanmaktadır. Bu yapılar dış alım ve satımlar genelinde Derince ve İzmit limanlarından yapılmaktadır. Son yıllarda İzmit limanının geliştirme çabaları sürmekte, bu konuda yapılan çalışmalar sonuçlanmak üzeredir.

Kocaelin'de 1908 yılında Ziraat Bankası ile başlayan bankacılık hareketleri özellikle sanayinin gelişmesine paralel olarak gelişmiştir. Bugün Kocaeli, Marmara Bölgesinde İstanbul ve Bursa'dan sonra en çok kredi kullanan ildir.

Kocaeli'nde turizm özellikle Karadeniz kıyılarında Kan-

dıra, Kefken ve Sapanca gölü kıyılarında gelişmiştir. Bunun yanında Samanlı dağlarının ve İzmit'in en yüksek noktası Kel-tepe'de kış sporları merkezi olmaya adaydır.

Sanayi'nin beraberinde getirdiği Çevre kirliliği İzmit ve çevresini olumsuz yönde etkilemiş özellikle körfez ve çevresinin aşırı kirlenmesi, hem buralarda yaşayanları, hem de turizm'i olumsuz yönde etkilemiştir. Sanayi gittikçe Sapanca gölü ve çevresini etkilemeye başlamış bu konuda gerekli önlemler alınmadığı takdirde yakın gelecekte Sapanca ve çevresi'de aşırı kirlenmeye maruz kalacaktır.

Karadeniz kıyılarındaki Kefke ve Kandıra yöreleri sanayi'den uzak kalması nedeniyle sanayinin olumsuz etkileri buralar da görülüyor. Bu yöreler doğal güzelliği ile ilerisi için önemli bir turizm potansiyeli oluşturmaktadır.

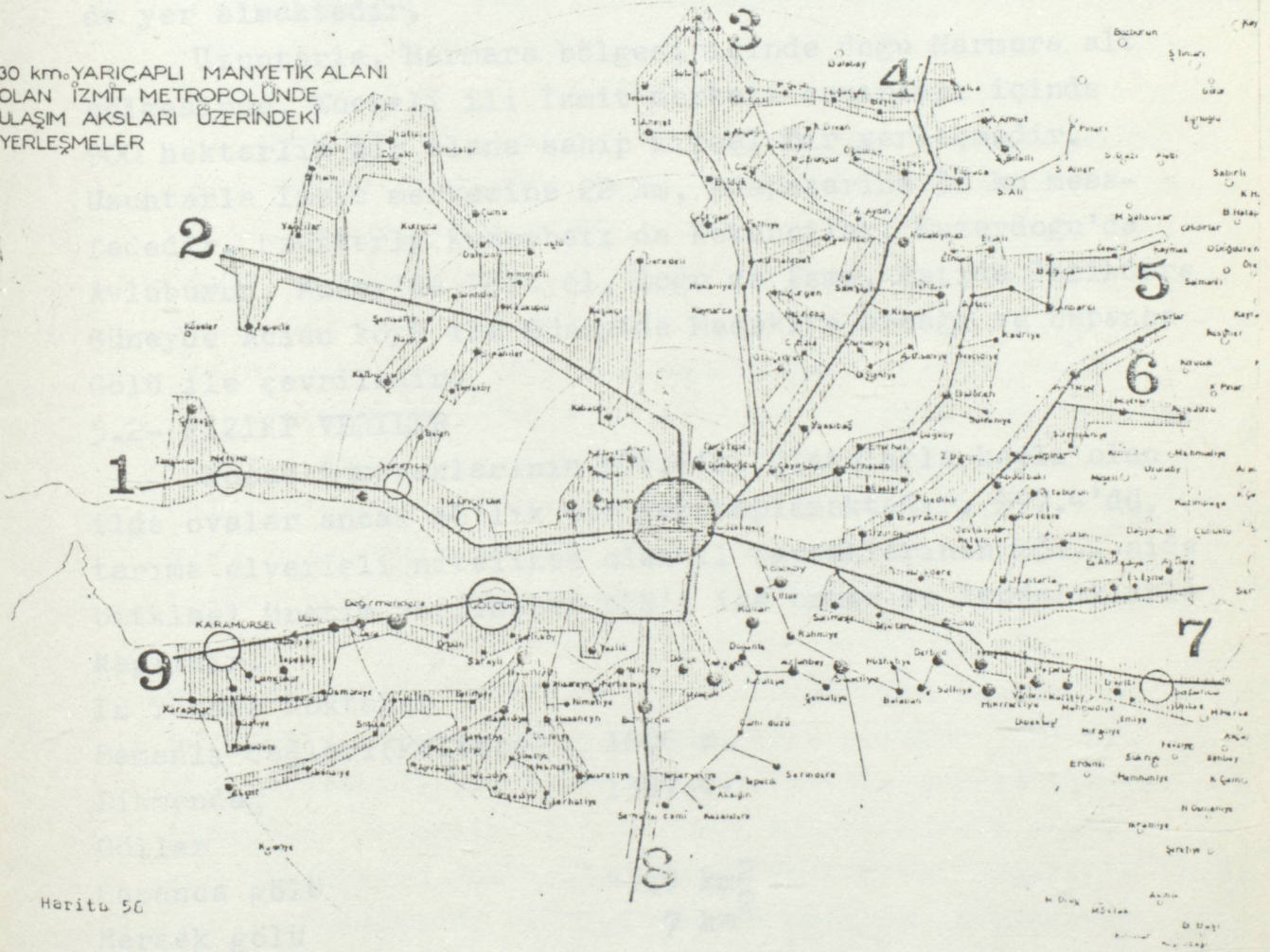
V. BÖLÜM METROPOLİTEN ALANDA BİR YERLEŞİM İÇİN PLANLAMA

VERİLERİ: UZUNYATIA

5.1- BÖLGE İÇİNDKİ YERLEŞİMLER

Uzunyayla, Bilecik'ten deniz seviyesine Hendek'e kadar devam eden Türk ekonomisinin en önemli bölümünü oluşturan metropoliten alan içinde, yine metropoliten alanın önemli bir gelişme alanı oluşturan E-5 karayolu üzerindeki yerleşimler

30 km. YARIÇAPLI MANYETİK ALANI OLAN İZMİT METROPOLÜNDE ULAŞIM AKSLARI ÜZERİNDEKİ YERLEŞİMLER



(Şekil 40)

İzmit Metropolitan alanda gelişme aksları.

Kaynak: Orhan GÖÇER

V.BÖLÜM METROPOLİTEN ALANDA BİR YERLEŞİM İÇİN PLANLAMA

ÖNERİLERİ:UZUNTARLA

5.1- BÖLGE İÇİNDEKİ YERİ

Uzuntarla, Büyükçekmece'den başlayıp Hendek'e kadar devam eden Türk ekonomisinin en önemli bölümünü oluşturan metropoliten alan içinde, yine metropoliten alanın önemli bir gelişme aksını oluşturan E-5 karayolu üzerinde yer almaktadır.

Uzuntarla, Marmara bölgesi içinde doğu Marmara alt bölgesinde, Kocaeli ili İzmit merkezi sınırları içinde 900 hektarlık bir alana sahip kırsal bir yerleşmedir. Uzuntarla İzmit merkezine 22 km, Adapazarına 30 km mesafededir. Uzuntarla Kuzeybatı da Ketenciler, Kuzeydoğu'da Avluburun, Kuzey'de Dört Yol, Doğu da Eşme, Batıda İbrikdere Güneyde Acısu köyü ile Güneyde Maşukiye bucağı ve Sapanca Gölü ile çevrilidir.

5.2- FİZİKİ VERİLER

Kocaeli topraklarının %74.6'sı platolarla kaplı olan ilde ovalar ancak %6'lık bir yer kaplamaktadır. %97.4'dü tarıma elverişli nitelikte olan il topraklarının %31.1'inde bitkisel üretim yapılmakta %58'i ise orman ve fundalıklarla kaplıdır.

En Yüksek Noktalar

Samanlı dağları(keltepe) 1606m.

Dikmen Dağı 1387m.

Göller

Sapanca gölü 45,9 km²

Hersek gölü 7 km²

5.2.1- COĞRAFİ YAPI

Uzuntarla Doğal güzellikler açısından oldukça şanslı bir yerleşmedir. Kuzey, Kuzey doğu ve Doğusunda yer alan orman alanları Güneyinde yine önemli bir doğal güzellik Sapanca gölünün yaklaşık 2.2km süz Uzuntarla köyü sınırları içinde kalmaktadır.

OVALAR- Uzuntarlada da İzmit'in genelinde olduğu gibi ovalar geniş yer kaplamamakla beraber E-5 karayolu ile Sapanca gölü arasında yer alan düzlükler tarım yapabilen verimli arazilerdir. Ancak bu alanlar, sonraları başlayan 2.Konut akımının tehdidi altındadır.

DAĞLAR- Uzuntarla'nın sınırları içinde yer alan önemli dağ ve tepe yer almamakla beraber Kocaeli'nin en önemli dağlarından Samanlı dağları ve en yüksek tepesi Kartepe(1606 m) Uzuntarla'nın oldukça net bir görüş alanı içinde olup Uzuntarla'ya mesafesi(20km) Uzuntarla'nın su ihtiyacının karşılanması da önemli bir kaynakteşkil etmektedir.

PLATOLAR- Kocaelin'de yayla özelliğinde düzlükler olmamakla beraber, platolar %74.6 sını kapsar. Vadilerle derince yarılmış düzlüklerin ve bunların arasında yükselmiş tepelerin bulunduğu dalgalı, dik meyilli yerler geniş yer kaplarlar. Kocaelin'de rastlanan bu özelliğe Uzuntarlada da rastlanmaktadır. Yerleşme merkezinin hemen kuzeybatısının da güneybatıdan güneydoğuya doğru uzanan bir vadi'nin kuzeybatısının'da Muhacirler, güneydoğusun'da Çerkezler yerleşmiştir. Bu vadinin her iki yamacında yer alan ağaç ve bitki örtüsü erozyonu engellemekle birlikte vadinin az meyilli eteklerinde tarıma elverişli alanları koruyordu.

GÖLLER- İzmit körfezinin 17 km doğusundan başlayarak 16 km boyunca doğuya doğru uzanan Sapanca gölünün yaklaşık 2.2 km lik bir şeridi Uzuntarla sınırları içinde kalmaktadır.

AKARSULAR- Kocaeli il sınırları içinde önemli sayılabilecek bir akarsu yoktur. Ancak il toprakları özellikle Kocaeli yarımadasında bir çok çay ve dereyle yarılmıştır.

Bu dereler den bir tanesi de yerleşmenin kuzeyinde'ki tepelerden doğan ve Uzuntarla'nın içinden geçip İzmit körfezine dökülen Uzuntarla deresidir. Uzuntarla deresi sel karakterlidir ve yağışlı aylarda su taşıdığı yatakların da yazın su bulunmaz.

5.2.2- TOPOĞRAFYA

Kocaeli, IV. jeolojik devirde meydana gelen çöküntü

ler alanı içindedir. İzmit Körfezi, izmit ovası, Sapanca, Sakarya, Hendek ve Düzce bu çökme alanı içindedir,

Uzuntarla'da E-5 karayolu ile Sapanca gölü arasında kalan alanlar %10 ile %5 arasında değişmektedir. Buna karşılık E-5 karayolu üstünde yer alan kesimlerde eğim %5 ile %15 oranında değişen eğim güneybatıdan kuzeydoğuya doğru uzanan vadi boyunca ve Uzuntarla deresinin yamaçları boyunca yer yer %40'ın üzerine çıkmaktadır.

5.2.3- JEOLojİK YAPI

Uzuntarla'nın büyük bir kısmı Kuaterner(IV zaman) oluşumudur. Yerleşmenin toprak yapısını oluşturan Alüvyon özellikleri bakımından yeraltı suyunun yüksek olması ve zemininin henüz oturmamış olmaması sebebiyle problem teşkil eder. Ancak eski alüvyon yeni alüvyona kıyasla daha elverişli görülmektedir.

Yerleşmenin konutların bulunduğu kısmı tersiver III. zaman oluşumudur. Bu oluşumun önemli bir bölümünü oluşturan Eosen Filiş formasyonlarından meydana gelen arazi çok engebeli olduğundan heyelana müsaittir. Ancak daha az engebeli bölgelerde inkişaf düşünülebilir.

5.2.4- TOPRAK ÖRTÜSÜ VE TOPRAK KABİLİYETİ

Uzuntarla'da toprak örtüsünü kalkersiz kahverengi ormantoprakları oluşturur. Toprak kabiliyetine bakacak olursak Sapanca gölü kenarında III.sınıf toprakları E.5 karayolu üst kısmında da II.sınıf topraklara rastlanır. Sapanca gölü kenarındaki III.sınıf topraklar kuru tarıma müsaittir ve orta şiddette erezyona maruz kalabilirler. II.sınıf topraklar ise çayır ve mera olarak kullanılmaya müsait olup drenaj yetersizdi. Ancak meyilli olmalarından dolayı meyva ağaçlarının yetiştirilmesine olanak verir.

5.3- SOSYAL VE EKONOMİK BÜLGUAR

5.3.1- NÜFUSUN GELİŞİMİ VE YAPISI

Uzuntarla'nın 1970 sonrası nüfus gelişimini incelediğimizde 1970'de 1007 olan nüfus yılda %7.4'lük bir artışla 1985'te 2124'e ulaşmıştır. Bu oran Türkiye ve İzmit'in nüfus artış oranlarının oldukça üzerindedir. Uzuntarla'nın çevresinde ki köylerin nüfus artış oranlarına baktığımızda Uzuntarla ile beraber E-5 karayolu üzerinde yer alan Acısu ve İbrikdere köylerindeki nüfus artış oranlarında oldukça yüksek olduğu gözlenmektedir. Buradan da anladığımız kadar ile İzmit'e yakınlığı ve E-5 karayolu üzerinde olmaları nedeniyle bu yerleşmelerdeki nüfus artış oranları diğer yerleşmelere nazaran oldukça hızlıdır. (Grafik)

Uzuntarla nüfusunun artış hızına göre yapılan projeksiyonda 2010 yılı nüfusunun 11315 kişi olacağı tahmin edilmektedir.

5.3.1.1- NÜFUS YAPISI

NÜFUSUN MEKANSAL DAĞILIMI, Uzuntarla'da 1988 yılında %15 örnekleme ile yapılan anket çalışması sonucu 50 hane de toplam 223 kişinin yaşadığı belirlenmiştir. (ort.aile büyüklüğü 4.46) Bu nüfusun 111'i (%49.8) kadın, 112(%50.2)'si ise erkek nüfustur. Bu değerler ülke ve bölge alt bölge ölçeğinde kadın ve erkek nüfus arasında paralellik göstermektedir. (Tablo 5).

Uzuntarla yerleşmesinde sosyo-kültürel yapı ve ekonomik faaliyetler açısından birbirinden farklı özellikleri olan 3 etnik grup izlenmektedir. Çerkezler, Muhacırlar ve Lazlar. Etnik gruplar yaşamları gelenekleri ve bu özelliklerin bir yansıması olarak mekanda da farklılaşmaktadır. Bunda en büyük etken ailelerin geleneksel değer yargıları ve yaşama biçimlerine bağlılığından kaynaklanmaktadır.

YAŞ GRUPLARI VE POTANSİYEL FAAL NÜFUS VE AKTİVİTE ORANLARI, Uzuntarla'da %15 örnekleme ile yapılan anket çalışması sonucunda yerleşmede 65 yaş grubu (yaşlı nüfus) toplamda

%12,55'lik bir oran gösterirken, yerleşme içinde Lazla'rın yoğun olduğu kesimlerde %15,38'e yükseldiği gözlenmiştir. (Tablo 6)

Bunun en büyük nedenide geniş aile tipinin yaygın olarak görüldüğü etnik grupta geleneksel aile yapısında korunan değer yargıları nedeniyle, aile yapısındaki çözümlerin yavaşlığı lazlarda aile büyüklüklerin'de çocukları ile birlikte kente göç etmelerinden kaynaklanmaktadır. Doğurganlık oranının düşük eğitim ve gelir durumunun yüksek olduğu Muhacırlarda 0-14 yaş grubu çocuk nüfus oranı Çerkez ve Laz etnik gruplarından çok daha düşüktür. Çerkez ve Laz ailelerin sosyal yapı ve gelenek özelliklerine bağlı olarak çok çocuğa sahip olmaları 0-14 yaş grubunun yüksek olmasına neden olmaktadır.

Çalışma çağı nüfusu olan 15-64 yaş grubundaki potansiyel faal nüfus oranı ise %69,95'tir. Uzuntarla yerleşim bütününde faal nüfus ağırlıklıdır. Etnik gruplar da birbirine yakın oranlar gösterirken Muhacırlar içinde faal nüfus oranı %88,46'lık bir oran ile dikkati çekmektedir. Bunun nedeni, bu etnik gruba mensup ailelerin az çocuğu sahip olmasıdır. 55-59 yaş grubunun ağırlığının (%19) gözlemlendiği Muhacırlarda 1930'lu yıllarda mübadele yoluyla gelen çocuk nüfusun olgunluğa ulaştığı, dolayısıyla Faal nüfus oranını yukarıya çektiği gözlenmektedir. 1930'lardan sonra kurulan bir etnik grup oldukları için o dönemlerin faal nüfusu yaşlanıp ölmüş ve genç nüfus faal nüfus haline gelmişlerdir. Bu nedenledir'ki yaşlı nüfus oranı çok düşüktür. Ancak faal nüfus içinde 55-59 yaş grubunun hayli yüksek oluşu birkaç yıl sonra yapılabilecek olan örneklem çalışmasını etkileyecektir.

Uzuntarla yerleşmesinde potansiyel Aktivite oranı: 0,34 Gerçek Aktivite:0,24'tür. Faal nüfusun fazla olduğu Muhacırlar etnik grubunda Potansiyel Aktivite Oranı:0,39, Gerçek Aktivite:0,34 tür. Bunun en önemli nedeni 0-14 yaş ve 65+ yaş grubu nüfus oranının düşük olmasıdır.

Çerkez etnik grubu Uzuntarla genelinde paralel özellikler gösterirken Laz etnik grubunda farklılıklar izlenmektedir. Lazlar'da Potansiyel Aktivite:0.44, Gerçek Aktivite:0.24'tür. %61.54'lük bir orana sahip olan faal nüfus içinde ancak %43.75'i çalışmaktadır. Yine etnik ve geleneksel özelliklerin bir yansıması olarak kadın nüfusun çalışmaması potansiyel olarak yüksek olan aktiviteyi gerçekte aşağıya çekmektedir.

Yerleşmedeki bağımlılık ise potansiyel Aktivite:0.42 Gerçek Aktivite:1.26'lık bir oran göstermektedir. İki oran arasındaki farklılık kadın nüfusun çalışmaması ve işsizlik olayından kaynaklanmaktadır. Laz ve Çerkez ailelerde bu oran benzer karakterler (ancak potansiyel bağımlılık yüksektir buda çocuk ve yaşlı nüfus fazlalığından kaynaklanmaktadır.) göstermesine rağmen, Muhacırlar arasında faal nüfusun yüksekliği ve yaşlı + çocuk nüfusun azlığı potansiyel bağımlılığı aşağıya çekmiştir. Buna karşın kadın nüfusun çalışmaması gerçek bağımlılık oranını (potansiyele oranla) bir miktar yükseltmesine rağmen yukarıda anlatılan paralel olarak gerçek bağımlılık orandan düşüktür.

HANE HALKI- AİLE BÜYÜKLÜĞÜ- AİLE TİPİ Uzuntarla'da %15 örnekleme ile yapılan hane halkı anketi sonuçlarına göre yerleşme genelinde ortalama hane halkı büyüklüğü 4.46'dır. Etnik grupların sosyo-kültürel özelliklerinin bir yansıması olarak hane büyüklüğünde bir takım farklılaşmalar göstermektedir. Çerkezler de ortalama hane büyüklüğü paralellik gösterirken çocuk sayısının az olduğu ve çekirdek ailelerden oluşan Muhacırlar'da bu oran 3.71'ye düşmektedir. Lazlar da ise çocuk sayısındaki fazlalık ve aile büyüklerinin hane içinde bulunması hane büyüklüğünün 6.50'ye yükselmesine neden olmuştur. (Tablo 1)

Uzuntarla'da ekonomik ve sosyal yapıda meydana gelen değişmelere, bağlı olarak çekirdek aile oranı %64.00'tür. Etnik gruplar genelinde ise geleneksel aile yapısının devam ettiği Laz gruplarında bu oran %50'ye düşmektedir. Buna karşın Muhacir gruplarda yine sosyal yapının yansıması olarak

çekirdek aile oranı %71'lik bir oran ile yerleşme bütünü-
nün üzerine çıkmaktadır. Evlenen çocukların aile dışına
çıkıp kendi ailelerini oluşturmaları nedeni ile çekirdek
aile oranı yüksektir. (Tablo 2)

Ülke içinde özellikle kentsel alanlarda ekonomik ve
sosyal yapıda meydana gelen değişimler sonucu geniş aile
yapısında izlenen çözümler kavramı hızla yerini çekir-
dek aileye bırakmaktadır. Uzuntarla bütününde de bu olguya
bağlı olarak aile yapısındaki çözümler sonucu geniş aile
kavramı yerini çekirdek aileye bırakmaktadır. Etnik grup-
lar bazın yine birtakım farklılıklar vardır. Laz gruplar
içinde geleneksellikten kaynaklanan aile büyükleri ile
birlikte oturma olayı nedeniyle geniş aile oranı %50'ye
ulaşmaktadır. Yine geleneksel yapıya bağlı olarak Muhacır-
lar arasında bu oran çok düşüktür. (%29)

Geniş aile yapısında meydana gelen çözümlerle or-
taya çıkan çekirdek aile yapısının bir sonucu olarak or-
talama aile büyüklüklerinde de farklılıklar izlenmektedir.
Özellikle ekonomik koşullar aile büyüklüğünü etkilerken
yerleşmenin %50'si 4 ve 5 kişilik ailelerden oluşmaktadır.
6 ve 7 kişilik aile oranları ise bu değişmelere bağlı ola-
rak hızla düşmektedir.

GÖÇ VE NÜFUS HAREKETLERİ Uzuntarla'da 1988 yılında %15
örnekleme ile yapılan hane halkı anketleri sonucunda nü-
fusun %62'si Uzuntarla doğumlu iken %23'ü yerleşme dışı
(kent) %14'dü de Uzuntarla kırsalı ve yurtdışı doğumludur.
Etnik gruplar bazında inceleyecek olursak Çerkez ailelerir
%72'si Uzuntarla doğumludur. Buna karşın Laz ailelerin %23'ü
Uzuntarla %50'si Doğu Karadeniz bölgesinden buraya göçle
gelmiştir. Muhacir gruplarda ise %38 Uzuntarla %38 Yurt-
dışı (Romanya) ağırlıklıdır. Bunda en büyük etken Romanya-
dan nübadele yolu ile gelen aile büyükleri ve onların
Türkiye'de (Uzuntarlada) doğan çocukları oluşturmaktadır.
Yaş grupları bazında incelendiğinde ağırlıklı olarak 55-
59 yaş grubunun Yurtdışı (Romanya) doğumlu olması bu konu-
da dikkat çekici bir olgudur. Yurt dışı doğumluların ora-

nının giderek azalması ve yerleşme içinde doğan çocukların artmasından kaynaklanmaktadır.(Tablo 4)

Laz ailelerin %50'si iş edinmek amacı ile Uzuntarla'ya gelmişlerdir. İstanbul'un yakınında ve sanayi sektörünün çok gelişmiş olduğu yerleşimi birinci derecede iş bulmak amacı ile gelmişlerdir. İkinci grup aileler ise (%37) akrabalık ilişkileri açısından Uzuntarla'yı seçmişlerdir.(Tablo 7)

5.3.2- UZUN TARLA EKONOMİK YAPI

1988 yılında Uzuntarla'da %15 örnekleme ile yapılan hane halkı anketleri sonucunda çalışanların üç ana sektöre dağılımı şöyledir,

- I. Sektör %26
- II. Sektör %41
- III. Sektör %33

Sektör arasında diğerine üstünlük sağlama yada ağırlıklı olma sözkonusu değildir. Birbirine yakın oranlar göstermektedir. Ancak Kocaeli metropoliten alanı içinde ve İzmit'e çok yakın olması Uzuntarlanın sektörel dağılımını etkilemiştir. Bu nedenle son yıllarda sanayi sektöründe çalışan sayısı hızla artmaktadır. Hane başkalarının bir önceki işinin sektörel dağılımı incelendiğinde %38 I.sektör %32 II.sektör,%40 III.sektör.(Tablo 13A)

Hane başkanlarının şimdiki işlerine baktığımızda ise I. sektör %32 II.sektör %36 III.Sektör%32 (Tablo 13) Bu tablodan da gözlemlendiği üzere İzmit sanayinin etkisi ile insanlar tarım sektöründe elde edilen geliri yeterli bulmayıp II. sektöre kayma göstermektedir. Çalışmak üzere gidilen yer %90 oranında merkez ilçe İzmit'tir. Bu durumda da merkezin sanayi ve hizmet işgücünü çektiği açıkça görülmektedir. (Tablo 14)

Uzuntarla bütününde hemen hemen tüm ailelerin toprak sahibi olması kişilerin %91 oranında ek iş olarak tarım ile uğraşmalarına neden olmuştur. Ancak, II. sektörde daha fazla ve düzenli gelir elde eden kişiler tarım toprakları olduğu halde toprakları işlememişlerdir. Ailelerin diğer üyeleri ve eşler kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere

bahçe tarımı yapmaktadırlar.

Hane başkanlığının sektörel dağılımını etnik gruplar açısından inceleyecek olursak; Çerkez ailelerde çalışanların %30'u I.sektör, %39'u II.sektör, %31'i III. sektörde çalışmaktadır. Bu oran itibarıyla yerleşme bütününe paralel özellikler göstermektedirler. Muhacirlerde ise I.sektör (tarım sektörü) ön plana çıkmaktadır. Muhacirler gerek Romanya'dan, gerek Bulgaristan veya Yunanistan olsun toprağa çiger gruplara nazaran daha bağlı oluyor. Bu yüzden Muhacirler'de I.sektör daha ağırlık kazanıyor. Lazlarda hizmetler sektörü ağırlık kazanıyor. Özellikle Lazlar E-5 karayolunda lokanta, kahvehane işletmelerde yoğunlaşıyor.

5.3.3- SOSYAL VE KÜLTÜREL YAPI

EĞİTİM Uzuntarla'da %15 örnekleme ile yapılan hane halkı anketi sonucunda okuryazar olmayanların oranı %8 ile düşük sayılabilecek bir orana sahiptir. İlkokul mezunlarının oranı %56 ile en yüksek değere sahip iken ortaokul mezunu olanların oranı %12 ile II.sırayı almaktadır. Lise ve dengi okul mezunları da %11'lik bir oran göstermektedir. Uzuntarla bütününde eğitim durumunun değerlendirmesini yapacak olursak; nüfusun %75'i ilkokul mezunu okuryazar ve okuryazar olmayan %25'de orta-lise ve yüksek okul mezunudur. Nüfusun yarısından fazlası(%56) ilkokul eğitimini tamamlayıp tarım yada sanayide çalışmaya başlamışlardır. Özellikle kadın nüfus'un ilköğretim sonrası eğitime devam oranı çok düşüktür. (Tablo 8)

Aile işletmesi şeklinde her aile tarım ile uğraştığı için çocukların eğitim görmek yerine tarımda yada imalatıda çalışması tercih edilmektedir. Lise ve yüksek okul düzeyinde ise bu oran çok daha düşüktür. Ancak şunuda unutmamak gerekir ki göç ve mübadele ile gelen bu insanlar ekonomik yeterliliklerine bağlı olarak kentlileşme ve eğitim, derecelerini yükseltme eğilimleri göstermektedirler. İlkamaç ekonomik olarak kendine bakar hale gelmek daha sonra ekonomik gücün kendileri sağladığı sosyal ve kültürel ihtiyaçları karşılamayı amaçlamaktadırlar. Bunun bir süreç olduğu açıktır ve genç

nüfus içinde eğitim yüzdesi giderek yükselmektedir. Yine okumama nedeni için %44 oranında ekonomik nedenler şeklinde cevap verenlerin büyük bir çoğunluğu 40 yaş grubudur. Buda yukarıdaki sonuçları açıklamaktadır. Etnik grupların eğitim düzeyleri arasında da pek fazla fark gözlenememektedir. Ancak Muhacirler arasında okuma yazma bilmezlerin oranı (%28) daha yüksektir. Ancak okuma yazma bilmezlerin büyük çoğunluğu yaşlı nüfustur. Bunda en büyük etken savaş ve mübadele yıllarının etkisidir.

5.4- UZUNTARLA'DA ARAZİ KULLANIŞ FİZİK MEKAN ÖZELLİKLERİ

5.4.1- SOSYO EKONOMİK YAPININ MEKANA YANSIMASI VE MEKANDAKİ FARKLILAŞMALAR

Uzuntarla fizik mekanın oluşumunda en önemli öge 3 farklı etnik grubun belirli dönemlerde buraya yerleşmeleridir. Mübadele sonucu öncelikle Kafkasya'dan gelen, Uzuntarla'ya yerleşen Çerkezler en büyük demografik yapıyı oluştururlar. Yerleşme de Çerkezler yerleşmenin merkez kesimine yerleşmişlerdir. Nüfusun artmasıyla beraber Çerkez mahallesi fiziksel eşikler merkezden geçen ve kuzeydoğuda Avluburuna ulaşan yol boyunca ve yine merkezden güneybatıya uzanan ve E-5'e bağlanan yol boyunca gelişme göstermeye başlamıştır. Muhacirler ise Çerkezlerden sonra yerleşmeye gelmeleri dolayısıyla, Çerkezlerden tamamen kopuk merkezin kuzeybatısında bir tepe üzerinde adeta ayrı bir yerleşme (mahalle) oluşturarak konumlanmışlardır. Yerleşmenin fiziksel durumu farklı konumlanmayı otaya çıkaran en büyük nedenlerden biridir.

Artan nüfusla beraber yerleşmede fiziksel eşikler dolayısıyla kuzeye doğru gelişmeye başlamıştır. Lazlar ise Muhacir ve Çerkezlerin geliş nedeni dışında yerleşmeye süreç içinde göçle gelen grup olması, fakat yerleşmede etnik grupların, gruplaşmalar sonucu farklı mekanlarda toplanmaları nedeniyle, Çerkezlerin ve Muhacirlerin heyelan ve E-5 karayolunun olumsuz etkisi nedeniyle yerleşmediği alanlara yerleşmişlerdir. Lazlar'dan ellerinde toplu para olanlar E-5 karayolu kenarında arazi alarak burada kahvehane, lokanta,

dükkan gibi işletmeler açmışlar ve hemen yakınında konutlarını yapmışlardır. Elllerinde yeterli parası olmayanlar ise doğuda daha önceden Çerkezlerin oturduğu, kötü nitelikteki konutlara yerleşmişlerdir.

Lazların yerliştikleri mekanda genellikle E-5 karayolunun kuzey kesimi boyunca doğu-batı kesiminde yer yer içerilere girerek gelişmektedir. Uzuntarla'da fiziksel koşulların zorlayıcı etkisi nedeniyle bağımsız 3 yerleşme birimi şeklinde gelişme gösterirken Topoğrafya'nın elverişli olması dolayısıyla tarım alanları genelde güney de E-5 karayolu ile Sapanca gölü arasında yer alırken E-5'in üstündeki alanlarda eğim yüzdesinin fazla olması nedeniyle çoğunlukla meyva bahçeleri yer almaktadır. Ancak son zamanlarda Sapanca gölü kenarında II.Konut gelişmeye başlamıştır.

Uzuntarla'da ikili toplumsal ve ekonomik yapı egemen durumdadır. Yerleşme içinde bir yanda yüksek ve düşük gelir grubu ile birlikte, buna bağlı farklı kültürel yapıdaki insanlar yaşamaktadır. Bu farklılaşma sonucunda da konutlar hem içerik hem de yapı biçimi olarak farklılaşmaktadır.

Yerleşme içinde izlenen bu farklı kültürel ve ekonomik yapı konutun içeriğini mekansal yapısını, oda sayısını ve düzeyini belirler. Bu belirleme içinde merkez ve merkeze yakın kesimlerde Çerkezler konumlanırken, Çerkezlerin konumlandığı bu kesimler daha nitelikli binaların yer aldığı, üst gelir grubu ailelerin tercih ettikleri prestij alanları olmuşlardır. Bu kesimde binaların taban kullanımları, parsel büyüklükleri, parsel içinde konumlanmaları, kullanılan malzemeler, cinsleri, daha niteliklidir. Ayrıca geniş parseller içindeki geniş ağaç grupları merkez kesimi daha cazip hale getiriyor. Muhacirlerin oturduğu kesimde ise bina nitelikleri, konumlanmaları açısından bir düşme gözleniyor. Yerleşmenin dış kısımlarında E-5 karayoluna paralel olarak yerleşen Lazlar ise, çoğunlukla yeni

yapılan bina'ların B.Arme olmasına rağmen bakımsız tamamlanmamış binalarolduğu için, oldukça olumsuz izlenimler yaratmaktadır.

Sapanca gölü kenarında yer alan II.Konutlar ise nitelikli ve sağlıklı konutlar olmalarına rağmen parsel içinde konumlanmaları son derece kötü bir görünüm teşkil etmektedir. Bunda en büyük etkende binaların oturdukları parsellerin son derece küçük olmasıdır.

KONUT Uzuntarla'da %15 örnekleme ile yapılan hane hâkı anketi sonucu elde edilen bulgular kentteki sosyal yapıyı yansıtan konutların fiziksel özellikleri hakkında şu sonuçları vermektedir.

Yerleşme'de %75'i 1 katlı %23'ü 2 katlı ve %2 oranında 3 katlı binalara rastlanmaktadır.

Yerleşmede 1 katlı bina kullanımı oldukça fazladır. (%75).Ancak son yıllarda yapılan inşaatlarda 2 katlı bina oranları da bir artış göstermektedir. (%23).Buna karşılık 3 katlı binalar hemen hemen yok denecek kadar azdır. (%2). Çerkezlerin oturduğu mahallede binaların kat adetleri genel yerleşime paralel bir eğilim göstermektedir.(Grafik 1) (1 katlı %71, 2 katlı %26, 3 katlı %3)

Muhacirler'de ise tek katlı binaların oranında bir artış gözlenmektedir.%81.Buna karşılık 2 katlı binaların oranında bir düşme görülmekle beraber (%19) son yıllarda 2 katlı binaların oranlarında bir artış gözlenmektedir. Muhacirler'de 3 katlı binalara rastlanmamaktadır.

Yerleşmenin fiziksel mekan gelişim sürecini izlemek açısından konut yapım yılı ve cinslerine baktığımız zaman ise nüfus artışı ve etnik grupların yerleşmeye geliş yılları ile bir paralellik göstermektedir. Uzuntarla'da nüfusta göç ve mübadele sonucu izlenen çıkışlar konut yapım yıllarında gözükmemektedir. Bina yapımında genel bir artış söz konusu olmakla birlikte alt dönemlerde de bir artış söz konusudur.(Tablo 19)

Konut yapımında en büyük artış 1965-80 dönemlerinde

gözlendiği görülmektedir. (%50) Bu dönemde özellikle artan nüfusun ve konutların yetersizliği artan ihtiyaca cevap verememesi, niteliklerini yitirmeleri dolayısıyla konut yapımında artış görülmüştür.

Özellikle Çerkezlerde 1965-80 dönemlerinde bu eğilim izlenmektedir. (%49)

Muhacirler'de ise aynı dönemlerde bina yapma eğilimi yerleşme paralelinde düşüş göstermektedir. (%25) Bunun nedeni ise Muhacirlerin genelde konutlarını yeterli gelmemesi yanında ekonomik yetersizliklerinde rolü vardır.

Lazlar'da ise özellikle 1970'den sonraki dönemlerde (%75) bir artış gözlenmektedir. Bunda 1970 sonrası genelde İzmit ve çevresinde olan göçün dolü büyüktür.

Uzuntarla yerleşmesinde konutların yapım sistemlerini incelediğimizde geleneksel yapım sistemleri ağırlıkta olmakla beraber (%66) son yıllarda Betonarme yapım sistemlerinde bir artış gözlenmektedir. (%34) (Tablo 18A) Yerleşmenin I. derecede deprem kuşağında olması, bunun yanında heyelan bölgesinde olması yeni yapılan konutlarda belli niteliklerin aranması koşulu son zamanlarda yapılan konutların niteliklerini etkilemiştir.

Çerkezler'de ve Muhacirler'da yapım sistemlerini incelediğimizde genelde yerleşmeye paralel bir eğilim görülmektedir. Buna karşılık Lazlar'da ise B.Arme sistemi ağırlık Çerkezlere ve Muhacirlara nazaran ağırlık kazanır. (%50) B.Arme eğilimi T-Ş alanına yerleşen Lazlar da daha fazla görülmektedir. Bunun yanında Çerkezler'den satın alınan ve gelir düzeyinin daha düşük olduğu kesim ise geleneksel yapım sistemlerinin görüldüğü kesimdir.

KONUT İYELİĞİ Uzuntarla'da 1988 yılında %15 örnekleme ile yapılan hane halkı toplam 50 hanede kiracıya rastlanmamıştır. Ancak bunun yanında Akraba yada yakınları ile hisseli alanlara çok önemli bir pay teşkil etmese de rastlanmaktadır. (%10)

Hisseli olma durumuna Çerkezler'de ve Muhacirler'da

rastlanmakla beraber Lazlar'da rastlanmamaktadır. Bunun nedeni de Lazların 1970 sonrası göç nedeniyle buraya gelmeleri ve mülkiyet sahipliliğinin de ilk elde olmasıdır. Muhacırlarda ve Çerkezler de ilk elde çıkmış mülkiyetlerde bu duruma rastlanmaktadır.

Yerleşme'de konut edinme şekline baktığımız zaman Çerkezler'de arsa miras kalıp konutunu kendi yaptıranların oranı Çerkezler'de oldukça fazla olmasına rağmen(%49) Muhacır ve Lazlar da görülmemektedir. Bunun enbüyük nedeni de Çerkezlerin sahip olduğu büyük arazileri çocukların evlenmeleri nedeniyle yada aile reisinin ölümünden dolayı parçalanmasından kaynaklanıyor.

Muhacırlar'da ise konut sahipliliği devlet eliyle verilen arazilere kendilerine konut yapanların oranı oldukça büyük bir oran tutmaktadır.(%71)

Lazlarda ise göç nedeniyle geldiklerinden dolayı konutlarını arsa satın alıp kendileri yapanların oranı oldukça büyük bir oran tutmaktadır.(%75) (Tablo 17)

KONUT KONFOR DURUMU Uzuntarla'da izlenen yapılaşma süreci içinde konutların konfor durumuna baktığımızda konutların %94'ünde su, %98'inde elektrik vardır. Bununla beraber kanalizasyonu olmaması yerleşmenin henüz yeterli bir alt yapıya sahip olmadığını göstermektedir. Örneklemeye giren 50 hanenin %96'tısında mutfak birimi ayrı ayrı olup sadece %4'ünde ayrı bir mutfak birimi olmayıp mutfak yaşama bölümünün içindedir. Yine konutların %96'sında ayrı bir banyo birimi vardır. Sadece %2'sinde oda içinde banyo nişi olup %2'sinde de banyo dışıdadır. Yine %92'sinde tuvalet konut içindeyken sadece %4'ünde tuvalet konut dışıdadır.

Uzuntarla'da yapılan anket sonucu oda başına düşen insan sayısı 1.12'dir ki bu oran da oldukça yüksek bir orandır.Çerkezler'de odaya düşen kişi sayısı yerleşmeye paralel eğilim göstermektedir. (1.11)

Muhacırlarda'ki oranda yerleşmeye paralel bir eğilim göstermekle beraber (1.04) Lazlar'da bu oran 2'ye çıkmaktadır. Yerleşmece 3 ve 4 odalı konutlar büyük bir oran teşkil eder-

ler(0.60). Bunun yanında Çerkezler'de özellikle 5 ve 5' .
odalı konutların oranında dikkat çekicidir (%25) (Tablo 18)

Kanalizasyon olmayan köyde konut konfor durumu oldukça yüksek olmasına rağmen Lazlar'daki konut konfor durumu Uzuntarla genelinin oldukça altında kalmaktadır. Konut konfor durumu ile ilgili bütün bu değerleri konfor durumunun kentsel niteliğe yakın olduğunu göstermektedir.

5.4.2- KONUTLARIN PARSEL İÇİNDE KONUMLANMALARI

Uzuntarla yerleşmesini parselleri genelde düzgün biçimde olmayıp, dar cepheli uzun dikdörtgenler oluşturur . Merkezde çalışanların bulunduğu yerleşmelerin parsel derinlikleri genelde oldukça fazla olup, çoğunlukla bu şekildeki parsellere 2'den fazla bina rastgele konumlanmaktadır. Binalarda genelde parsellerin yola cepheli dar yüzlerinde olmaktadır. Cephelerin dar olması nedeniyle binalar arasındaki mesafeler yer yer 1. metreye kadar inmektedir. Ancak parsellerin ön kısımlarında yer yer yoğun olan ağaç dokusu binalar arasındaki bu ilişkileri hissettirmemesinin yanında oldukça güzel bir tablo yaratmaktadır.

Çerkezlerin oturduğu kesimde ise parseller oldukça düzgün dikdörtgenler oluşturmaktadır. Düzgün parsellerin dikdörtgen biçimi birbirlerini hafif açılı kesen yolların sınırladığı odalarada yansımaktadır. Muhacirlarda da yine Çerkezler'de olduğu gibi 1 parselde 2'den fazla bina konumlanmakla beraber, burada ki binaların birbirleriyle ilişkisi, konumlanan Çerkez'lere oranla daha düzenlidir. Bunda hiç kuşkusuz düzgün parsellerin rolü büyüktür. Çerkez mahallesinde yer yer rastlanan çıkmaz sokaklara Muhacirlerde rastlanmamaktadır. Taban kullanımlarına baktığımızda Muhacirlar'da taban kullanımı daha yoğun olduğu gözlenmektedir. Ortalama %12 Muhacir yerleşmesinin merkezinde bu oran yer yer %25-%30'a kadar çıkmaktadır. Binaların genelde bir parselin ön cephesinde birden fazla bina yer alması sokakta dolaşan insanın yoğunluk konusunda tereddüt yaratmaktadır. Oysa, Çerkez mahallesinde ise her ne kadar taban kullanımı Muhacirlar'dan az ise de ort.%6-7 parselin ön cephesinde

yer alan ağaç grupları parselin ön kısmındaki yoğunluğu sokaktan geçen kişiye hissettirmiyor.

Çerkezler genelde binalarını yoldan geriye çekerek konumlanırken Muhacırlar ön bahçe bırakmaksızın parselde konumlanmaktadırlar. Bunun enbüyük nedenlerinden biri de parsel derinliklerinin, büyüklüklerinin Çerkez'lere nazaran daha az olması bu yüzden binalarımümkün olduğunca yola doğru çekip ekebilecekleri bahçe alanı büyütme arzusudur. Binaların genelde parsellerin yola yakın olmasının en önemli sebeplerinden biri de genellikle eğimin fazla olduğu yerlerde heyelan nedeniyle eğimin az olduğu yerde konumlanmak ki bunda genelde yolun geçtiği yer oluyor, eğimli yerlerde ise dikilen meyva ağaçları hemen toprağı tutup toprak kaymasını önlediği gibi, gelir de getirmekteydi..

Lazlar genellikle dağınık bir doku oluşturmakla beraber genellikle E-5 karayolu üzerinde yoğunlaşırlar. E-5 karayolu üzerinde konumlananlar genellikle parsellerin yoldan cephe alan kısımlarında, lokanta, kahvehane, ya da dükkan gibi işletmeler yer alıp, konutlar yer yer bu işletmelerin üzerinde zaman zaman da aynı parsel içinde lokanta, kahvehane, dükkan gibi işletmelerin arkasında yer alır. Bu durumda parsellerde taban kullanımlarının yükselmesine yol açmaktadır.(Bu oran yer yer 0.60 üzerine çıkmaktadır.) Lazların gelir düzeyi daha düşük olan kesimi ise genellikle E-5 karayolunun batıya uzanan kesiminin kuzeyinde yer alır. Buralarda Çerkezlerden aldıkları konut ya da arazilerdeki konumlanmalar Çerkez ve Muhacırlarla benzerlik gösterir.

5.4.3- TARIM

Uzunlarla yerleşmesi sınırları içindeki topraklar genelde tarıma elverişli olan II. ve III.sınıf topraklardır. E-5 karayolu ile Sapanca gölü arasında kalan kısım III.sınıf toprak olup kuru tarım'a müsaittir. E-5 karayolunun üstünde kalan kısım ise II.sınıf toprağına sahip olup hem bayır ve mera hem de meyvalık için müsaittir. Yerleşmede yapılan anket sonucu şu sonuçlar ortaya çıkmıştır.E-5 karayolunun güneyindeki kuru tarıma müsait III.sınıf toprakların potan-

siyele gerektiği gibi kullanılmamaktadır. Yapılan anket çalışmalırında tarım ürünlerinin çok az bir yer tuttuğu görülmüştür.(Yüzde 12)

Yerleşmede yaşayanlar ancak kendi ihtiyaçları kadar ürün yetiştirmekte olup arazilerini boş bırakmaktadırlar. Özellikle Sapanca Gölü kıyısında ve yakın çevresinde başlayan II.konut hareketi Sapanca gölü 2.2km'lik bir kıyısı olan Uzuntarla'yı da etkilemiştir. Özellikle son zamanlarda buralara artan rağbet buradaki arazi fiyatlarını da oldukça yükseltmiş ve bunu gören arazi sahipleri arazi ekmek yerine ya arazilerini oldukça cazip teklifler karşısında elden yada spekülatif amaçlarla ellerinde tutup daha cazip teklifler beklentisi içinde olup arazilerini boş bırakmaktadırlar.

Bütün bunların yanında en önemli sebeplerden biride çevredeki sanayi alanlarıdır. Burada yaşayan halka buradaki fabrikalarda çalışmak daha cazip gelmektedir. Bunun en büyük nedenleride daha az zahmet ve garanti gelirdir. Oysa son zamanlarda uygulanan tarım politikaları sonucu çiftçi emeğinin karşılığını alamamaktadır, hatta çoğu zaman zarar etmektedir. İşte bütün bu sebeplerden dolayı arazi sahiplerine fabrikalarda çalışmak daha cazip gelmekte olup, arazilerinin sürekli değer kazanmasından oluşan rant artışı da bir garanti olarak görüyorlar.

Tarım'da gözlenen bu durgunluğa karşı E-5 karayolunun kuzeyinde kalan III.sınıf arazilerde yapılan meyvacılık üretiminde biraz canlılık göze çarpar.(% 88) Özellikle burada yer alan arazilerin eğimli olması, erezzyona maruz kalması ve drenaj imkanı olmaması, arazinin dikilen ağaçlarla direncinin arttırılması ve toprağın meyve ağaçlarının yetişmesine imkan sağlaması meyvacılığı destekleyen sebebler olmasına rağmen yine de tam verim alındığı söylenemez. Bunda yukarıda sözünü ettiğimiz sanayi faktörünün yanı sıra meyvaların muhafaza edileceği yeterli soğuk hava deposunun olmaması en büyük faktörlerden ikisidir. Bu yüzden meyva yetiştiren köylüler meyva ağaçların üçeşer birer-

makta olup yeterli kazanç elde edememektedir. Bu durumda "meyvacılığın" cazibesini yitirmesine neden olmaktadır. 50 hanede yapılan anket sonuçlarına göre toplam toprak varlığı 110 H. olup hane başına 2.2 H. toprak düşmektedir. Hane büyüklüğünün 4.46 olup kişi başına düşen toprak parçası yaklaşık 0.5 Ha'dır. 110 Ha'lık arazinin 72.5 Ha (%66 sı) verimli arazi olup 37 Ha kiraçtır. 1 Ha Ağaçlık yada koruluktur. Yine verimli arazinin 41.6 Ha'nın meyva ağaçları oluşturmaktadır.

5.4.4- SANAYİ Uzuntarla yerleşmesi sınırları içinde belli başlı 3 sanayi kuruluşu vardır: Bunlar Kocaeli Mobilya sanayi, Botaş Mukavva, Karton fabrikası ve Sirkimya(Serflex) p.v.c esaslı yer Karasu fb.dir. Bunların yanında BRİSA lastik fabrikasının da bir büyük deposu yer almaktadır. Uzuntarla sınırları içinde yer alan sanayi alanlarının toplam alanı 22 Ha. kadardır. Toplam bina alanı ise 22.000 m² olup alanları 10'da birine yerleşmişlerdir.

Sanayi kuruluşlarının yer seçimi nedenlerinin başında hammadde kaynağına olan yakınlık 2. planda arazi fiyatlarının ucuzluğu, ve ulaşım imkanlarının kolaylığı gelmektedir. Yeterli altyapıya sahip olmayan sanayi tesisleri özellikle Sapanca gölü ve çevresi için büyük tehlikeler oluşturmaktadır.

5.4.5- HİZMETLER Yerleşme merkezinde ticaret gelişmemekle birlikte yerleşmenin güneyinden geçen E-5 karayolu çevresinde karayoluna yönelik ticaret oldukça gelişmiştir. Yerleşme merkezinde ticaretin gelişmemesinin en büyük nedeni de İzmit merkezine 20 dakikalık mesafede oluşu ve rahat ve kolay ulaşım imkanlarıdır. Çerkezlerin oturduğu kesimde ticaret 3 bakkal dükkanı ve 2 kahvehaneden ve 1 nalburdan ibarettir. Çerkez mahallesindeki toplam ticaret 375m² dir. Muhacir mahallesinde ise bu oran daha düşmektedir. Muhacir mahallesinde ticaret aktivitesini 1 bakkal dükkanı 1'de kahvehane oluşturmakta toplam alanlar 48m² dir.

Çerkez ve Muhacir yerleşmelerindeki toplam ticaret alanı 423m² olup kişi başına 0.2 m² ticaret alanı düşmektedir.

Eunun yanında yerleşmenin güneyinden geçen E-5 karayolu yerleşme sınırları içinde önemli bir ticaret aktivitesi yaratır. Burada oluşan ticaretin niteliği seyahat edenlere yöneliktir.

E-5 karayolunun Uzunarla sınırları içinde kalan yaklaşık 5 km'lik 5 km'lik mesafe içinde benzin istasyonları, kahvehane ve lokantalar, moteller, büfeler, otomobil tamircileri, hediyelik eşya dükkanları yer almaktadır. E-5 karayolu aksında yer alan ticaret alanları yaklaşık 50 Ha'lık bir alan kaplamaktadır.

Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan bir köprü durumunda ki E-5 karayolu özellikle İstanbul ve İzmit çevresinde gelişen sanayi karşısında daha da önem kazanmış ve yoğunluğu artmıştır. Artan trafik yoğunluğu, karayolun da seyahat edenlere yönelik hizmetlerin gelişmesine neden olmuştur. İzmit-Gebze aksı ile, İzmit-Adapazarı aksı İzmit'e yakın kesimlerdeki sanayi alanları, bu karayolu'na yönelik ticaret alanlarının özellikle Uzunarla ve Çevresinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur.

Yapılan %100 hane anketleri sonucunda Uzunarla sınırları içinde kalan 5 km'lik mesafe içinde 9 adet benzinci, 6 adet lokanta, 11 adet kahvehane, 10 adet bakkaliye, büfe 8 adet oto tamircisi, 3 adet hediyelik eşya, 3 adet berber, 1 adet ekmek fabrikası yer almak ta olup bunların toplam inşaat alanları yaklaşık 5000 m² olup taban kullanım %10'dur. Burada çalışanlara göz attığımız zaman buradaki ticaret alanlarının Uzunarla için büyük bir potansiyel oluşturduğunu görmekteyiz. Öyleki burada çalışanların %62'sini Uzunarla yerleşmesinde oturanlar teşkil ederken %38'ini ise yakın civarda ki diğer yerleşmeler oluşturuyor.

Uzunarla yerleşmesinde toplu taşımacılık gelişmemekle birlikte İzmitle bağlantısını sağlayan E-5 karayolu'nda Sakarya-İstanbul arasında çalışan şehirler arası otobüsler ulaşım ihtiyacının bir bölümünü sağlarken, ulaşımın en büyük bölümünü, İzmit-Avluburun arasında çalışan ve her yarım

saatte bir kalkan münübüsler sağlamaktadır.

VI. Uzuntarla yerleşmesinde yerleşmenin şimdilik ihtiyacı nı karşılayan yakın ve uzak çevresiyle iletişimini sağlayan yaklaşık 60 m²lik bir postahane mevcuttur. Uzuntarla yerleşmesi gerek güneyinde yer alan Sapanca Gölü ve karşı kıyıda yükselen Samanlı dağları ve Kartepe, gerekse yerleşmeyi kuzey ve kuzeydoğu'dan çevreleyen orman alanları yerleşmenin çekiciliğini arttırmış, özellikle İzmit ve çevresinde ki kirlilik, doğal ve turistik yerlerin olmaması yerleşme özelliğini daha da arttırmaktadır. ve planlı bir yapılaşmaya EĞİTİM Yerleşme'de 1 adet Çerkez mahallesinde, 1 adet'te Muhacir mahallesinde olmak üzere 2 adet ilkokul mevcuttur. Bu iki ilkokul'da 105 kız 121 erkek, toplam 226 öğrenci olup okulların toplam alanları 0.95 Ha'dır. Yerleşme de ayrıca 3 derslikli 19 kız ve 34 erkek'ten oluşan toplam 53 öğrencisi olan 1 adet de ortaokul mevcut olup alanı 0.23 Ha'dır. SAĞLIK Yerleşmede bir sağlık ocağı olmamakla beraber, 2 ebesi vardır. Yerleşmede genellikle acil durumlar'da İzmit'e olan yakınlığı ve ulaşım kolaylığı dolayısıyla İzmit'e gidilmektedir. ve çevresindeki doğa ve tarım alanları yok edilmiştir.

Doğa önceleri bu gelişmelere karşı zaman zaman direnmiş, ancak gelişen teknoloji ve gelişen beklentileri karşısında, doğanın bu direnci kaybolmuştur.

18. yüzyılın ikinci yarısında başlayan bu sağlıklı gelişmeler karşısında bazı mimar ve kent plançıları sağlıklı gelişmeler için çeşitli araştırmalar yapmış modeller önermişlerdir. Önerilen bu modelleri II. bölümde ele alacağız.

Önerilen modellerin temel ilkesi, Kent merkezlerinin decentralizasyonu ve kent çevrelerinin sağlıklı gelişmesi ilkelere dayanmaktadır.

E. HOWARD'ın ortaya koyduğu "Bahçe Şehiri" modeli, bu konuda yapılan çalışmaların en örneklerinden olup endüstrinin içinde yer aldığı planlı ve sağlıklı bir yaşam için gerekli olan bütün standartların sağlandığı

VI. BÖLÜM- DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Endüstri çağından önce kentlerin yakın çevresinde yer alan açık alanlar, kentlerin nefes almasını, doğayla kucaklaşmasını sağlıyordu. Ancak sanayi devrimiyle birlikte, kırlardan, kentlere göç hızlanmış, bununla birlikte artan nüfusun, barınma ihtiyacını zaten sınırlı olan kent merkezindeki topraklar karşılayamaz olmuş, bu durum hem kent merkezlerinde sağlıklı ve plansız bir yapılanmaya neden olmuş, hemde kent merkezlerinde rant artışına sebep olmuştur. Kent merkezlerindeki sınırlı toprak ve artan rant kırdan, kente göçenleri ve sanayii önceleri kentin yakın çevresindeki daha ucuz olan açık alanlara ve tarım alanlarına ötelemiş, ulaşım ve teknolojiye gelişmeler bu yayılmayı daha da genişletmiş, başka bir deyişle çember gittikçe büyüyerek kentlerin uzak çevrelerindeki açık alanları ve tarım alanlarının da olumsuz bir biçimde etkilemiştir. Sağlıklı ve plansız bu gelişmeler sonucu kentlerin çevrelerindeki doğa ve tarım alanları yok edilmiştir.

Doğa önceleri bu gelişmelere karşı zaman zaman direnebilmiş, ancak gelişen teknoloji ve gelişme baskıları karşısında, doğanın bu direnci kaybolmuştur.

18. yüzyılın ikinci yarısında başlayan bu sağlıklı gelişmeler karşısında bazı mimar ve kent planıcıları sağlıklı gelişmeler için çeşitli araştırmalar yapmış modeller önermişlerdir. Önerilen bu modelleri II. bölümde ele almıştık.

Önerilen modellerin temel ilkesi, kent merkezlerinin desantralizasyonu ve kent çevrelerinin sağlıklı gelişmesi ilkelerine dayanıyordu.

E. HOWARD'ın ortaya koyduğu "Bahçe Şehir" modeli, bu konuda yapılan çalışmaların en önemlilerinden olup endüstrisinde içinde yer aldığı planlı ve sağlıklı bir yaşam için gerekli olan bütün standartların sağlandığı

yoğun olmayan,nüfusu 30.000 ila 50.000 arasında değişen bir kent modeli önerdi.

Kentlerin etrafını saran yeşil kuşak,hem tarımın yapıldığı,rekreasyon ve dinlenme ihtiyacının karşılanması yanında,kentin organik bir biçimde gelişmesinide sağlıyordu.

"Bahçe Şehir"akımının öncülüğünü yaptığı "Yeni Şehir modeli,özellikle "Bahçe Şehir"ilkeleri doğrultusunda 1930'lardan sonra Amerika'da,II.Dünya savaşı sonrasında ise İngiltere'de kendini göstermeye başladı.

Amerika'da "Bahçe Şehir" ilkelerinden hareketle planlanan "Radburn",yaya ve araç yollarının ayrılması kesişen noktalarda farklı düzlemlerdeki çözümleriyle komşuluk birimleri,çıkma sokaklarıyla yeni bir model ortaya koyuyordu.

1935'li yıllardan sonra,yine Amerika'da yeni şehir akımlarından "Green Belt"(Yeşil Kuşak) modeli,Bahçe Şehir ve Radburn ilkeleri doğrultusunda,Maryland,Greenhill Greendale gibi nüfusu 3000 ila 7000 arasındadeğişen başkent Washington çevresinde "Yatakhane Kentler" kuruldu."Greenbelt" uygulamasındaki en önemli özelliklerinden bir taneside ki bu özellik "Yatakhane Kentlerin"en belirgin özelliğidir,"Green Belt" sınırları içinde endüstri v.b çalışma alanlarına yer verilmemesidir.Burada oturanlar çalışmak için Washington'a günlük seyahatlarla(iş için)gidip gelmekte olup bu ortalama bir saatlik bir süreyi almaktaydı.Burada oturanların genellikle düşük ve orta gelir grubu olmasından dolayı ulaşım masrafları,önceleri burada oturanların bütçelerini olumsuz yönde etkiliyordu.Bu yüzden Washington'daki hizmetler sektörünün bu kuşağa doğru kayması önerildi.Bu şekilde merkezin desantralizasyonu gerçekleşecekti.Bu iş için gidiş geliş mesafesini kısaltacak,ulaşım masraflarını azaltacaktı.Ancak bu bölgeler için önerilen 3000 ila 7000 nüfus sınırı aşıllacak ve yerleşmeyi çeviren,çunun biçimlenmesini sürekliliğini sağlayan

"Yeşil Kuşak" azalacaktı. Gerek "Bahçe Şehir " gerekse "Green Belt" yatakhane kent modelinde, en önemli özellik, kentlerin etrafını çeviren, tarım ve dinlenme ihtiyaçlarının sağlanması yanında, biçimlenmesini de sağlayan geniş ve açık alanlardı.

İZMİT KENTİNDE GELİŞME EĞİLİMLERİ

IV. Bölümde ele aldığımız İzmit metropoliten alanı özellikle 1970-1985 dönemleri arasında, nüfus artış hızı Türkiye ortalamasının oldukça üzerindedir. (İzmit'te bu dönemdeki yıllık nüfus artış hızı % 4.88 iken Türkiye'de bu oran % 2.66 idi.)

İstanbul ile olan ilişkisi, çevresinde büyük bir hızla gelişen sanayi, İzmit'te hızlı bir nüfus artışı ve kentleşme süreci başlatmıştır.

Hızlı nüfus artışı ve kentleşme, plansız ve sağlıklı bir gelişmeye de beraberinde getirmiştir.

Asya ve Avrupa'yı bağlayan E-5 karayolu, güneyinde yer alan Marmara denizi ve kuzeyinde yer alan tepeler nedeniyle, lineer bir gelişme gösteren İzmit'te E-5 karayolu boyunca düzensiz bir şekilde yer alan sanayi konut alanlarının gelişmesini ve biçimini de olumsuz bir biçimde etkilemiştir.

Sanayi ile birlikte konut alanları Doğu-Batı (İstanbul-Adapazarı), Gölçük Tersanesinin etkisiyle Kuzey-Güney (İzmit-Yalova) aksında önemli gelişmeler kaydetmiştir.

İzmit ve çevresinde sanayinin körüklediği hızlı ve plansız gelişme, İzmit ve çevresinde yaşayanları olumsuz bir biçimde etkiledi. Sanayinin yol açtığı çevre kirliliği, İzmit Körfezini ve çevresini artık canlıların yaşamalarını sürdüremeyeceği biçimde kirletmiş, yine sanayinin etkisiyle sağlıklı ve plansız bir biçimde gelişen konut alanları, tarım alanlarını, açık alanları süratle yok etmiş, bu olumsuz durumda burada yaşayanları oldukça etkilemiştir.

İzmit ve çevresindeki bu gelişmeler, kent merkezi ve yakın çevresindeki yeşil alanların yetersizliği, mevcut tarım alanları ve açık alanların bilinçsizce yok edilmeleri, İzmit ve çevresinin nefes almasını sağlayan İzmit körfezinin, sanayi artıkları dolayısıyla aşırı kirlenmesi, kıyının Seka, Petkim gibi sanayi kuruluşlarınca işgal edilmesi, halkın kıyılardan faydalanmasında engellemiştir.

İzmit'e 1.5-2 saat mesafedeki Karadeniz kıyılarını saymaz isek, İzmit'te yaşayanların dinlenme ihtiyaçlarının karşılanacağı, doğayla kucaklaşabileceği en yakın yer Sapanca gölü kıyıları ve çevresindeki kırsal yerleşmelerdir. Bu yerleşmelerden bazılarında sağlıklı ve plansız gelişmeler gözlenirken, Sapanca gölünün kuzeyinde kalan bazı yerleşmeler bu gelişmelere karşı şimdilik direnebilmektedir. Budirenebilen yerleşmelerden bir tanesinde, İzmit'e 20 km. uzaklıktaki Uzuntarla'dır.

İZMİT VE SAPANCA ÇEVRE DÜZENİ PLANLARI

1/20.000 ölçekli İzmit çevre düzeni planına bakacak olursak, sanayi alanlarının doğuya ve güneye doğru bir gelişme gösterdiklerini görürüz. Sanayinin, doğu ve güney yönünde gelişmesi, konut alanlarının plansız bir biçimde, bu yönde gelişme sürecini başlatacaktır. Özellikle gelişen sanayi alanlarına karşılık, yeterli konut gelişme alanlarının açılmaması, sanayi alanları çevresindeki verimli tarım alanlarını yok edecek, buralarda plansız bir biçimde gelişen konut alanları oluşacaktır. Nitekim burada yaptığım gözlemlerde, böyle bir oluşumun büyük bir hızla geliştiğini gördüm.

İzmit körfezini, halkın faydalanamayacağı bir biçimde kirleten sanayi, şimdide doğuya doğru gelişerek, Sapanca gölü ve kıyılarını tehdit etmektedir.

Buna karşılık hazırlanan hazırlanan 1/25.000 ölçekli, koruma amaçlı Sapanca çevre düzeni planı, yukarıda açıklanan gelişmelere karşı birtakım önlemler, kısıtla-

malar getirmektedir.Örneğin kıyıdan 300mt.lik bir alanı mutlak koruma altına alıp,burada sadece rekreasyona ayırıyor. 300mt.-1km.lik alanı ise kısa mesafeli koruma alanı olarak tanımlıyor,burada ise rekreasyona hizmet edecek günübirlik tesislere ve kuru tarıma izin veriyor.1km.-2km.lik bir bantta ise sadece yoğun olmayan konaklama tesislerine izin veriyor.3km.den sonrası ise uzun mesafeli koruma alanı olup,yoğun olmayan konut alanlarına izin veriyor.

1/20.000 ölçekli İzmit çevre düzeni planının getirdiği kararlar doğrultusunda doğuya doğru gelişen sanayinin Sapanca gölü ve çevresini etkilemeyecek biçimde etrafı açık alanlarla,tarım alanları ile çevrilerek durdurulmalıdır.Sanayi çevresinde oluşturulacak yeterli bir yeşil kuşaktan sonra,konut alanları doğuya doğru yoğun olmayan bir şekilde gelişerek,bir taraftan artan konut talebine cevap verirken,diger taraftan çevredeki açık alanları ve tarım alanlarını koruyarak,İzmit ve çevresi içinde rekreasyon potansiyeli oluşturacaktır.

1/25.000 ölçekli Sapanca çevre düzeni planı,yukarıda çerçevesi çizilen modele uygun bir planlamadır. Kabaca oluşturulan çerçeve ışığında,gerek 1/25.000 Sapanca çevre düzeni planı,gerekse 1/20.000 ölçekli İzmit çevre düzeni planı verileri doğrultusunda,II.bölümde ele aldığımız modellerden,Sapanca çevresi için en uygun olanı "Yatakhane Kent" modelidir.

Yatakların eğitimi,algıverisi,dinlenme v.b. ihtiyaçlarını sağlayan,donati alanları yer alır.

"Yatakhane Kentler" adından da anlaşıldığı gibi bünyelerinde çalısma alanları bulundurmayıp,çevrelerindeki çalısma alanlarının konut ihtiyacını sağlarlar.Bu açıdan "Yatakhane Kentlerin",çalısma alanları ve hizmet edecekleri kent merkezi ile ekonomik ve hızlı bir ulaşım ve iletişime kurması gereklidir.

Yukarıda belirttiğimiz bu özellikler çerçevesinde konutlarla yerleşimi,sahip olduğu doğal özelliklerin korunması yanında çevresindeki konut ihtiyacına cevap

UZUNTARLA İÇİN BİR ÖNERİ YERLEŞME MODELİ:

"YATAKHANE KENT"

V.Bölümde,doğal ve sosyo-ekonomik yapısıyla ele aldığımız Uzuntarla yerleşmesi için,İzmit kentine hizmet eden,etrafı tarım ve rekreasyon amacı ile"Yeşil Kuşak" ile çevrili bir "Yatakhane Kent" modeli önerdim

Uzuntarla yerleşmesi İzmit'e olan yakınlığı dolayısıyla şimdilik bu etki görülmemekle beraber,birtakım önlemler alınmadığı takdirde hızlı,sağlıksız,plansız ve çarpık bir kentleşme sürecine gireceği kesindir.Bu sağlıksız kentleşme süreci,Uzuntarla yerleşmesinin sahip olduğu doğal özellikleri,ki bu özellikler daha önce de belirttiğimiz gibi İzmit kenti içinde çok önemlidir,sanayinin sürüklediği sağlıksız ve çarpık kentleşme,sağlıklı bir planlama modeli oluşturulmadığı takdirde yok edecektir.

NEDEN YATAKHANE KENT?

Neden yatakhane kent modelini seçtiğimize değinmeden önce,II.bölümde ayrıntılı bir şekilde ele aldığımız "Yatakhane Kentin"özelliklerine bir göz attığımızda; "Yatakhane Kent",çevresindeki çalışma alanlarının,sağlıklı bir biçimde barınma ihtiyacını karşılayan ve bunun için gerekli donatılara sahip bir yerleşme bütünüdür.

" Yatakhane Kentlerin"bünyesinde barınma ihtiyacını sağlayan sağlıklı konutlar yanında,bu konutlarda yaşayanların eğitim,alışveriş,dinlenme v.b. ihtiyaçlarını sağlayan,donatı alanları yer alır.

"Yatakhane Kentler" adından da anlaşılacağı gibi bünyelerinde çalışma alanları bulundurmayıp,çevrelerindeki çalışma alanlarının konut ihtiyacını sağlarlar.Bu açıdan "Yatakhane Kentlerin",çalışma alanları ve hizmet edeceği kent merkezi ile ekonomik ve hızlı bir ulaşım ve iletişim kurması gereklidir.

Yukarıda belirttiğimiz bu özellikler çerçevesinde Uzuntarla yerleşmesi,sahip olduğu doğal özelliklerin korunması yanında çevresindeki konut ihtiyacına cevap

vermesi gereken bir konumda olması, çalışma alanları ve İzmit merkezi ile rahat bir ulaşım ilişkisi kurulabilme imkanlarının olması, en önemlisi İzmit kentinin ihtiyacı olan açık alanlara karşılayacak bir potansiyele sahip olması, bizim yatakhane kent modelini seçmemizde büyük rol oynadı.

UZUNTARLA "YATAKHANE KENT" MODELİ

Uzuntarla daha öncede belirttiğimiz gibi İzmit'e 20km. mesafede İzmit metropoliten alanı içinde olmakla beraber henüz plansız bir kentleşme sürecinin etkisine girmemiştir. Bu etkinin görülmemesinin en büyük nedeni Uzuntarla yerleşmesinin sahip olduğu birtakım doğal eşikler ve güzelliklerdir.

Yerleşmenin güneyinde yer alan Sapanca gölü, kuzey, kuzey-doğu, kuzey-batı da yerleşmeyi çepeçevre saran ormanlar, yerleşmenin bulunduğu alanın toprak yapısının heyalana müsait olması, doğal etkenler, ihtiyaçlarla dengelenerek, ideal bir yerleşme biçiminin oluşmasında etkin bir rol oynamalıdır.

Aşağıda, bu dengeyi sağlamaya çalışarak önerdiğim "Yatakhane Kent" modelini, sahip olması gereken özellikler doğrultusunda ele almaya çalıştım.

BARINMA

Kocaeli'nin bir sanayi kenti olması nedeniyle hızlı bir nüfus artışına sahne olması, artan konut talebine kentin sağlıklı bir biçimde cevap verememesi, kent çevresindeki alanların öncelikle sağlıklı ve planlı bir biçimde bu temel ihtiyaca cevap vermelidir.

Uzuntarla için önerilen "Yatakhane Kent" modelinde, 2010 yılına kadar nüfusun 15.000 kişiye ulaşması düşünülmüş ve bu nüfusun 10.000'ni de çalışmak için İzmit'e gelen orta gelirli ailelerin konut ihtiyacını karşılayacak biçimde planlanmıştır.

Uzuntarla yerleşmesinde, E-5 karayolunun üzerinde yer alan konut alanları, içinden Uzuntarla deresinin geç-

tiği bir vadi ile doğal olarak ayrılmış 2 bölgeye ayrılmıştır.E-5 aksını dik kesen,yerleşmenin E-5 ile bağlantısını sağlayan yolun kuzeyinde yer alan konut alanı için 6.000 nüfus önerilerken,kuzeydoğu ve doğusunda bölgede ise 9000 nüfus önerilmiştir.

Konut alanlarının etrafında yer alan ağaçlık alanlar, konutların biçimlenmesinde rol oynamasının yanında konut alanlarının dinlenme ihtiyacını da karşılayacaktır.

DONATILAR

Bir yerleşmenin sağlıklı olabilmesi için,yerleşmede yaşayanların her türlü gereksinimlerine cevap vermelidir. Bu ihtiyaçların başında da eğitim, dinlenme,alışveriş ve ulaşım gelmektedir. Bu ihtiyaçlara çalışma alanları da dahil olmakla beraber,"Yatakhane Kent" modelinde modelin en belirgin özelliği olarak kent içinde sanayi gibi çalışma alanlarına yer verilmemesi,nedeniyle çalışma gereksinim olarak alınmamıştır.

Eğitim

Yerleşmede yaşayanların önemli gereksinimlerinden biride eğitimidir.Bu nedenle yerleşmede, 5 ilköğretim,2 lise 10 kreş düşünülmüştür.

Yerleşmenin kuzeyinde yer alan konut alanında 6.000 nüfus için 2 ilköğretim,1 lise,4 kreş önerilirken, yerleşmenin kuzeydoğu ve doğusunda yer alan konut alanında,9.000 nüfus için ,3 ilköğretim,1 lise ve 6 kreş önerildi.

Konut alanları yaya mesafesinde olup "Radburn" ilkeleri doğrultusunda,araç ve yaya yolları ayrılarak,okullar ile,saf yaya yolları vasıtası ile direkt ilişkiler sağlanmaya çalışıldı.

Ticaret,Kültür-Eğlence

Oluşturulacak ticaret birimleri doğal olarak iki bölgeye ayrılan konut alanlarına eşit hizmet edecek biçimde

parçalı olarak düşünölmüş ve yerleşmenin merkez noktasın da yer alacak költür merkezive eğlence birimleri ile parçalı olan ticaretin birleştirilmesi önerildi.

Sağlık

Yerleşmede yaşayanlar özel sağlık problemlerini, İzmit merkezinde karşılamaları yanında, acil veteriner sağlık problemlerinin çözümleneceği bir sağlık merkezi önerilmiştir.

Açık Alanlar

E-5 karayolunun üstünde yer alan yerleşmenin kuzey, kuzey doğu ve kuzeybatısını çeviren ağaçlık alanlar ve yerleşmeyi doğal olarak iki bölgeye ayıran vadi ve içinden geçen Uzuntarla deresinin etrafı tamamen dinlenme alanına yönelik düzenlenmelidir.

Yerleşmenin olduğu yerde, arazi yapısı meyve ağacı yetiştirilmeye müsait olduğundan yetiştirilen meyve ağaçlarından elde edilen gelir, burada yaşayan orta gelirli ailelerin gelirlerini olumlu yönde etkiliyecektir.

Yerleşmenin güneyinde, E-5 karayolu ile Sapanca gölü arasında kalan kesimdeki açık alanlar tarım alanları ve dinlenme alanları olarak düzenlenebilir. Özellikle Sapanca gölü kıyısında avcılık (kara ve göl) geliştirilebilir, piknik yapılmasına olanak sağlayan günübirlik tesisler düzenlenebilir. Bununla birlikte, İzmit ve daha uzak yerlerden (İstanbul, Bursa) gelenler için daha öncede belirttiğimiz gibi E-5 karayolundan bir yeşil bantla ayrılan yoğun olmayan konaklama tesisleri (motel türü) yapılabilir (tek ve iki katlı)

Ulaşım

Yatakhane kentlerin önemli özelliklerinden birinde, çalışma alanları ile hızlı ekonomik ve sağlıklı bir ulaşım ilişkisinin olması gerektiğini belirtmiştik

Uzuntarla yerleşmesi daha öncede belirttiğimiz gibi

doğu ile batıyı birleştiren önemli bir karayolu üzerinde dir.Buyolun yoğunluğu şimdilik çok fazla olmakla birlik- Atatürk ekspress yolunun hizmete girmesi ile,bu yolun yoğunluğu azalacaktır.

Yolun yoğunluğunun azalması ile birlikte yolun genişletilmesi,ki yol buna müsaittir,yerleşme ile İzmit ve çevresindeki çalışma alanları arasında daha çabuk ve hızlı bir ulaşım sağlanabilir.Ancak,özellikle doğuda gelişen sanayi ve nüfus dolayısıyla oluşacak Uzuntarla gibi yeni kentlerin ihtiyacını karşılamaya yetmeyebilir. Bununla birlikte,ülkemizde petrolün pahalı olması karayolunu ekonomik olmaktan çıkarıyor.Özellikle önerilen Uzuntarla gibi yeni kentlerde,orta gelir grubunun yer alacağını da düşünürsek,bu şartlar bizi karayolundan başka,daha ekonomik çözümlere götürmektedir.Buda elekt- rikten yararlanılan raylı sistemdir.

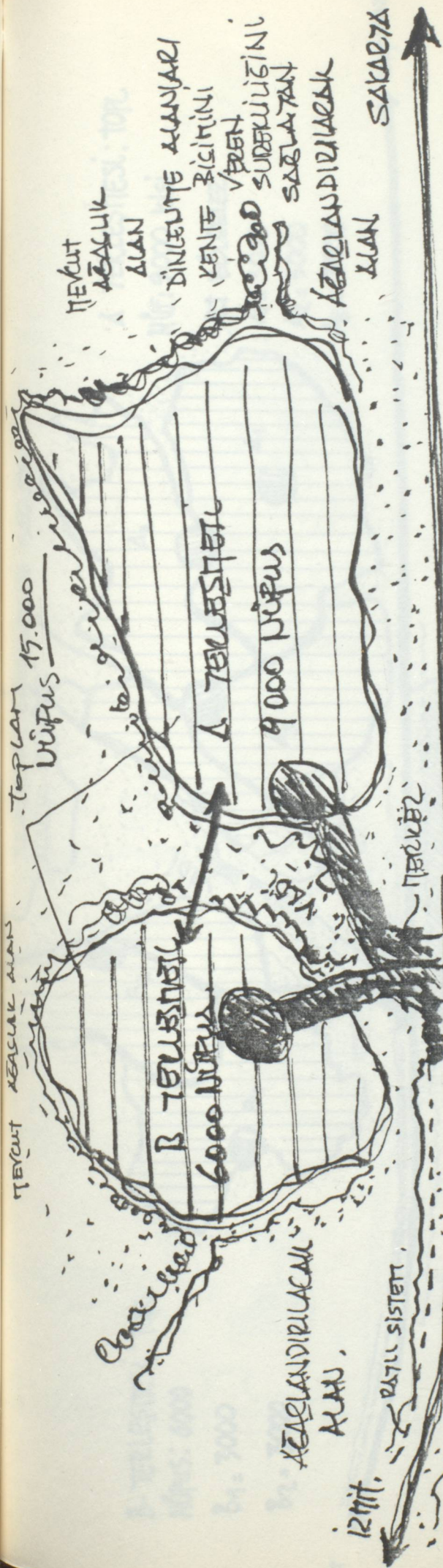
Önerilen raylı sistem dogayı,çevresini gürültü kirli lik v.b olumsuz koşullarda etkilememesi için yeraltında E-5 karayoluna paralel olarak,karayolundan uzak yerleş- melere dallandırılarak geliştirilebilir.

SONUÇ'ta

Uzuntarla yerleşmesinin sahip olduğu doğal özellikler, yerleşmenin kuzey, kuzeybatı ve doğusunu kuşatan ağaçlık ve yeşil doku, güneyinde yer alan Sapanca gölü, yine yerleşmenin etrafında yer alan verimli tarım alanları, İzmit kenti ve çevresinin büyük ihtiyacı olan açık alan ve dinlenme ihtiyacının giderilmesi için korunması gereken büyük bir potasiyele sahiptir.

Diğer yandan da sanayi nedeniyle artak şehirleşme baskısı ve sağlıklı konut ihtiyacı, ancak oluşturulacak sağlıklı bir planlama modeli ile mümkündür..

Doğal özelliklerin korunması yanında, artan konut konut ihtiyacının karşılanması için en uygun model bünyesinde sanayi v.b kirletici çalışma alanlarına yer vermeyen, "Bahçe Şehir" ve "Radburn" ilkeleri doğrultusunda da düzenlenen, "Green Belt" yatakhane kent modelidir.



SAPANCA GOLU

YERLEŞİMENİN BİLİMLERİNİ SAĞLAYAN
AĞAÇLIK ALANLARI

A YERLEŞİMENİN: TOPL.

NÜF: 9000 KİŞİ

ALT BÖLGELER

A₁ = 3000

A₂ = 3000

A₃ = 3000

B- YERLEŞİMENİN: TOPL.

NÜFUS: 6000

B₁ = 3000

B₂ = 3000

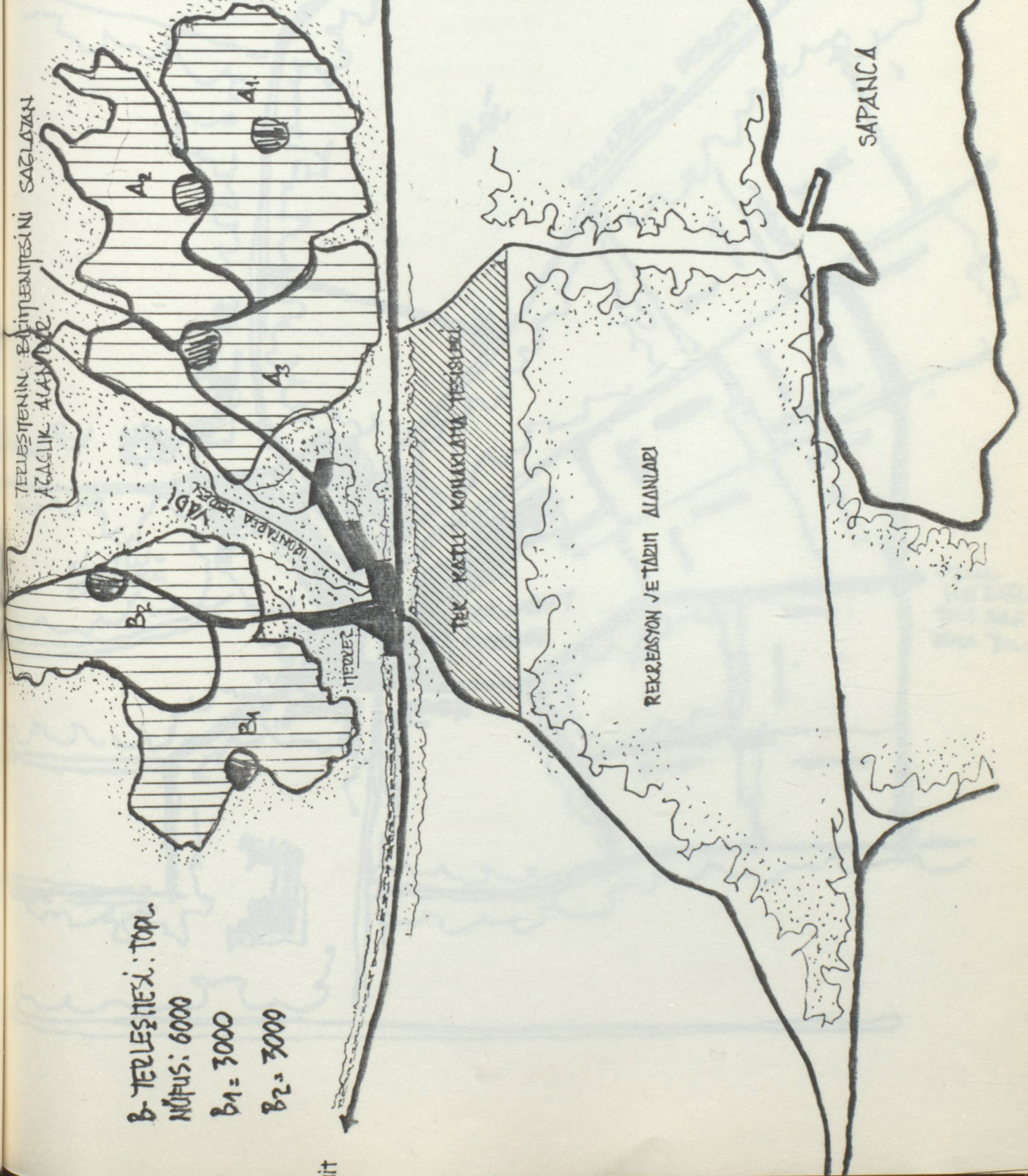


TABLE I
 TITLE PAGE

TABLO 1
AİLE BÜYÜKLÜKLERİ

	ÇERKEZ		LAZ		MUHACİR		LAZ	
	S	%	S	%	S	%	S	%
2 KİŞİLİK	7	18	3	43	1	25		
3 KİŞİLİK	5	13	-	-	-	-		
4 KİŞİLİK	9	23	1	14	-	-		
5 KİŞİLİK	10	26	2	29	-	-		
6 KİŞİLİK	5	13	1	14	1	25		
7 KİŞİLİK	1	2	-	-	1	25		
7+KİŞİLİK	2	5	-	-	1	25		
TOPLAM	39	100	7	100	4	100		

TABLO 2
AİLE TİPLERİ

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ	
	S	%	S	%	S	%
GENİŞ AİLE	13	33	2	29	2	50
ÇEKİRDEK AİLE	25	64	5	71	2	50
AKRABA İLE OT.	1	3	-	-	-	-
TOPLAM	39	100	7	100	4	100

TABLO 3
AİLENİN BAĞLI BULUNDUĞU ETNİK GRUP

ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
S	%	S	%	S	%	S	%
39	78	7	14	4	8	50	100

TABLO 4
NÜFUSUN DOĞUM YERLERİNE GÖRE DAĞILIMI

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
UZUN TARLA	123	72	10	38	6	23	139	62
KÖY DIŞI(KIR)	10	6	4	15	7	27	21	9
KÖY DIŞI(KENT)	36	21	2	8	13	50	51	23
YURT DIŞI	2	1	10	38	-	-	12	6
TOPLAM	171	100	26	100	26	100	223	100

TABLO 5
NÜFUSUN CİNSİYETE GÖRE DAĞILIMI

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
ERKEK	86	50	15	58	11	42	112	50
KADIN	85	50	11	42	15	58	111	50
TOPLAM	171	100	26	100	26	100	223	100

TABLO 6
YAŞ GRUPLARI

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
0-4	11	6	-	-	2	8	13	6
5-9	10	6	1	4	1	4	12	5
10-14	11	6	-	-	3	11	14	6
15-19	12	7	2	8	2	8	16	7
20-24	11	6	2	8	4	15	17	8
25-29	22	13	4	15	4	15	30	13
30-34	10	6	3	11	-	-	13	6
35-39	10	6	-	-	-	-	10	4
40-44	13	8	-	-	2	8	15	7
45-49	13	8	2	8	2	8	17	8
50-54	7	4	4	15	-	-	11	5
55-59	11	6	5	19	-	-	16	7
60-64	8	5	1	4	2	8	11	5
65+	22	13	2	8	4	15	28	13
TOPLAM	171	100	26	100	26	100	223	100

TABLO 7
KÖYE GELİŞ NEDENİ

		ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
		S	%	S	%	S	%	S	%
Z	DOĞAL AF.	-	-	-	-	-	-	-	-
O									
R	MÜBADELE	23	60	5	56	-	-	28	50
U									
N	MİRAS	-	-	-	-	-	-	-	-
L									
U	EKONOMİK	1	2.5	1	11	-	-	2	4
K									
E	KİRA UCUZ	-	-	-	-	-	-	-	-
N.	TOP. VERİM.	2	5	2	22	-	-	4	9
i									
S	İŞ OLANAK.	1	2.5	-	-	4	-	5	6
T									
E.	AKRABALIK	12	6	1	-	-	-	13	4
TOPLAM		39	8	9	-	4	8	52	7

TABLO 8
ÖĞRENCİLERİN ÖĞRENİM DURUMU

		ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
		S	%	S	%	S	%	S	%
İLKOKUL		11	39	1	33	2	67	14	42
ORTAOKUL		5	15	-	-	-	-	5	15
LİSE		5	15	-	-	1	33	6	18
ÜNİVERSİTE		3	11	1	33	-	-	4	11
Y. OKUL		4	14	-	-	-	-	4	12
TOPLAM		28	100	2	100	3	100	33	100

TABLO 8
EĞİTİM DURUMU

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
O.Y.BİLMEZ	4	3	7	28	3	14	14	8
OK.YAZAR	13	1	2	8	4	19	19	11
İLKOKUL	75	58	11	44	12	57	98	56
ORTAOKUL	18	14	2	8	1	5	21	12
LİSE	9	7	2	8	1	5	12	7
M.OKULU	7	5	1	4	-	-	8	4
Y.OKUL	4	3	-	-	-	-	4	2
TOPLAM	130	100	25	100	21	100	176	100

TABLO 9
ÖĞRENCİLERİN ÖĞRENİM DURUMU

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
İLKOKUL	11	39	1	50	2	67	14	42
ORTAOKUL	5	18	-	-	-	-	5	15
LİSE	5	18	-	-	1	33	6	18
M.OKULU	3	11	1	50	-	-	4	12
Y.OKUL	4	14	-	-	-	-	4	12
TOPLAM	28	100	2	100	3	100	33	100

TABLO 10
OKUMAMA NEDENLERİ

SEBEPLER	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
1	13	14	7	47	3	12	23	17
2	5	6	2	13	-	-	7	5
3	27	29	1	7	8	30	36	27
4	40	43	3	20	15	58	58	44
5	7	8	2	13	-	-	9	7
TOPLAM	92	100	15	100	26	100	133	100

1-Kendi Okumak istemedi
3-Okul Uzaktı yada Yoktu
5-Sağlık-Başarısızlık

2-Babası Göndermedi
4-Ekonomik Nedenler

TABLO 11
ÇALIŞANLARIN SEKTÖREL DAĞILIMI

SEKTÖRLER	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
1	6	16	5	56	2	29	13	24
2	-	-	-	-	-	-	-	-
3	15	40	3	33	-	-	18	34
4	-	-	-	-	-	-	-	-
5	1	3	-	-	3	43	4	7
6	6	16	-	-	-	-	6	11
7	4	11	1	11	1	14	6	11
8	4	11	-	-	-	-	4	7
9	1	3	-	-	1	14	2	4
0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	37	100	9	100	7	100	53	100

1-Ziraat-Orm.-Balık.-Avcılık

3-İmalat

5-İnşaat-Bayındırlık

7-Ulaştırma-Haberleşme

9-Topl. Hizmetler

2-İstihraç

4-Elek.- Su- Gaz

6-Top.Tic. Lok.Otel vb.

8-Mali Kurumlar

0.0-Bilinmeyen

TABLO 12
ÇALIŞANLARIN (EK İŞ) SEKTÖREL DAĞILIMI

SEKTÖRLER	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
1	16	94	4	100	-	-	20	91
2	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	1	100	1	4.5
4	-	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-
9	1	6	-	-	-	-	1	4.5
0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	17	100	4	100	1	100	22	100

1-Ziraat-Orm.-Balık.-Avcılık
3-İmalat
5-İnşaat-Bayındırlık
7-Ulaştırma-Haberleşme
9-Topl. Hizmetler

2-İstihraç
4-Elek.- Su- Gaz
6-Top.Tic. Lok.Otel vb.
8-Mali Kurumlar
0.0-Bilinmeyen

TABLO 13
HANE BAŞKANININ ŞİMDİKİ İŞİ

SEKTÖRLER	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
1	6	26	3	75	-	-	9	29
2	1	4	-	-	-	-	1	3
3	6	26	1	25	-	-	7	23
4	1	4	-	-	-	-	1	3
5	2	9	-	-	1	25	3	10
6	1	4	-	-	2	50	3	10
7	3	13	-	-	-	-	3	10
8	-	-	-	-	-	-	-	-
9	3	13	-	-	1	25	4	12
0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	23	100	4	100	4	100	31	100

1-Ziraat-Orm.-Balık.-Avcılık
3-İmalat
5-İnşaat-Bayındırlık
7-Ulaştırma-Haberleşme
9-Topl. Hizmetler

2-İstihraç
4-Elek.- Su- Gaz
6-Top.Tic. Lok.Otel vb.
8-Mali Kurumlar
0.0-Bilinmeyen

TABLO 13△

HANE BAŞKANLARIIN ÖNCEKİ İŞİNİN SEKTÖREL DAĞILIMI

SEKTÖRLER	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
1	10	26	4	58	3	75	17	34
2	2	5	-	-	-	-	2	4
3	12	31	1	14	-	-	13	26
4	-	-	1	14	-	-	1	2
5	1	25	-	-	1	25	2	4
6	1	25	-	-	-	-	1	2
7	4	10	1	14	-	-	5	1
8	3	8	-	-	-	-	3	6
9	6	15	-	-	-	-	6	12
0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	39	100	7	100	4	100	50	100

1-Ziraat-Orm.-Balık.-Avcılık

3-İmalat

5-İnşaat-Bayındırlık

7-Ulaştırma-Haberleşme

9-Topl. Hizmetler

2-İstihraç

4-Elek.- Su- Gaz

6-Top.Tic. Lok.Otel vb.

8-Mali Kurumlar

0.0-Bilinmeyen

TABLO 1

ARSA VE KENT MÜHÜRÜ

KİRA	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
MÜLK	35	95	6	86	4	100	45	90
YAKINI İLE MİS.	4	10	1	14	-	-	5	10
TOPLAM	39	100	7	100	4	100	50	100

TABLO 14
ÇALIŞANLARIN İL VE İLÇE OLARAK DAĞILIMI (ESAS İŞ)

SEKTÖRLER	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
İ Z M İ T								
MERKEZ	39	89	10	100	6	86	55	89
GEBZE	-	-	-	-	-	-	-	-
GÖLCÜK	-	-	-	-	-	-	-	-
KÖRFEZ	1	2	-	-	-	-	1	2
KANDIRA	1	2	-	-	-	-	1	2
KARAMÜR.	-	-	-	-	-	-	-	-
SAKARYA	-	-	-	-	-	-	-	-
BURSA	1	2	-	-	-	-	1	2
İSTANBUL	2	5	-	-	1	14	3	5
TOPLAM	44	100	10	100	7	100	61	100

TABLO 1
ARSA VE KONUT MÜLKİYETİ

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
KİRA	-	-	-	-	-	-	-	-
MÜLK	35	90	6	86	4	100	45	90
YAKINI İLE HİS.	4	10	1	14	-	-	5	10
TOPLAM	39	100	7	100	4	100	50	100

TABLO 16
TOPRAK EDİNME ŞEKLİ

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
SATIN ALMA	1	3	2	29	4	100	7	14
DAĞITIM	1	3	5	71	-	-	6	12
MİRAS	24	61	-	-	-	-	24	48
TOPRAKSIZ	5	12	-	-	-	-	5	10
MİRAS+SATIN AL.	7	18	-	-	-	-	7	14
ORMAN AÇILARAK	1	3	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	39	100	7	100	4	100	50	100

TABLO 17
BİNAYI ELDE ETME ŞEKLİ

	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
SATIN ALMA (Bina ile)	1	3	-	-	1	25	2	4
MİRAS (Bina ile)	13	33	-	-	-	-	13	26
DEVLET ELİYLE	1	3	5	71	-	-	6	12
ARSA SATIN ALIP KENDİ YAPMIŞ	5	13	2	29	3	75	10	20
ARSA MİRAS BİNAYI KENDİ Y.	19	48	-	-	-	-	19	38
TOPLAM	39	100	7	100	4	-	50	100

TABLO 18
KONUT KONFOR DURUMU

		ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
		S	%	S	%	S	%	S	%
MUTFAK	VAR	39	100	6	86	3	75	48	96
	YOK	-	-	1	14	1	25	2	4
BANYO	VAR	39	100	6	86	4	100	49	98
	YOK	-	-	1	14	-	-	1	2
TUVALET	İÇER.	38	97	5	71	3	75	46	92
	DIŞAR.	1	3	2	29	1	25	4	8
ELEKT.	VAR	39	100	6	86	4	100	49	98
	YOK	-	-	1	14	-	-	1	2
SU	VAR	37	95	7	100	3	75	47	94
	YOK	2	5	-	-	1	25	3	6
KANALİZ.	VAR	-	-	-	-	-	-	-	-
	FOS.	39	100	7	100	4	100	50	100
TOPLAM		39	100	7	100	4	100	50	100

TABLO 18a
BİNA YAPIM SİSTEMLERİ

		ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
		S	%	S	%	S	%	S	%
AHŞAP		5	13	1	14	1	20	7	14
YIĞMA		12	31	2	29	1	20	15	30
KAGIR		2	5	-	-	-	-	2	4
KERPIÇ		3	8	2	29	1	20	6	
BETONARME		13	33	2	29	1	40	16	32
KARIŞIK		4	10	-	-	-	-	4	8
TOPLAM		39	100	7	100	4	100	50	100

TABLO 19
TOPRAK KULLANIMI

TOPLAM ALAN EKİLİ ALAN BÖŞ ALAN

TABLO 19
BİNALARIN YAPILIŞ TARİHİ

TARİH	MUHACIR		CERKEZ		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
1931-40	-	-	4	10.3	-	-	4	8
1941-45	-	-	1	2.6	-	-	1	2
1946-50	-	-	2	5.2	-	-	2	4
1951-55	2	28.5	1	2.6	1	25.0	4	8
1956-60	1	14.3	6	15.5	-	-	7	14
1961-65	-	-	1	2.6	-	-	1	2
1966-70	1	14.3	8	20.6	-	-	9	18
1971-75	-	-	4	10.3	3	75.0	7	14
1976-80	1	14.3	7	17.9	-	-	8	16
1981-85	2	28.5	3	7.6	-	-	5	10
1986-88	-	-	2	5.2	-	-	2	4
TOPLAM	7	100	39	100	4	100	50	100

TABLO 20

TOPRAK KULLANIMI
DÖNÜM

TOPLAM ALAN	EKİLİ ALAN	BOŞ ALAN
1094.5	704.5	375

BANGİ TOPRAĞI

SERİZE

33

4

ÇAYIRLIK

13.5

1.5

ORTAK MENA

KURULAN

3

0.3

KAYAKLIK

7

9.7

KAYAKLIK

KURULAN

27

1.5

TABLO 21

TOPRAK BÜYÜKLÜKLERİ (DÖNÜM)

DÖNÜM ARASI	S	%
0.1-0.5	1	2
0.51-1.0	-	-
1.1-5.0	4	9
5.1-10	10	21
10.1-20.0	8	17
20.1-30.0	8	17
30.1-40.0	2	4
40.1-50.0	1	2
50.1-60.0	-	-
60.1-100	2	4
100+	3	6
YANITSIZ	4	9
TOPRAKSIZ	4	9
TOPLAM	47	100

TABLO 2
TOPRAK KULLANIM TURLERİ (DÖNÜM)

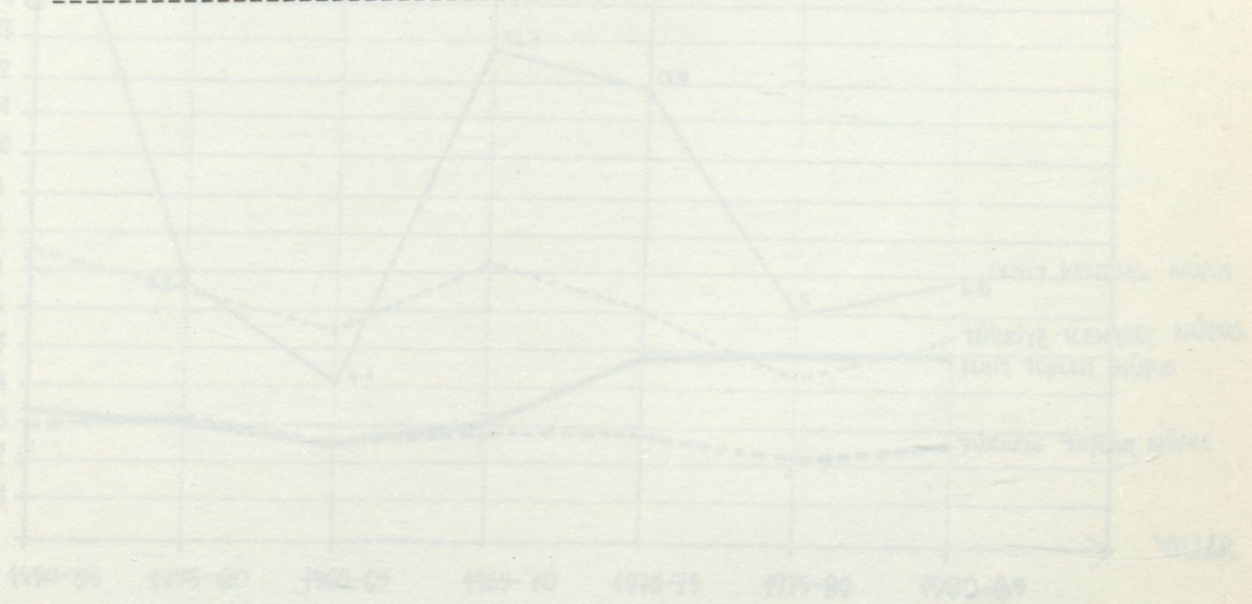
		DÖNÜM	%
TARLA TOPRAĞI	SULAK	177	19
	KIRAÇ	370.7	40
BAHÇE TOPRAĞI	MEYVE	303	32
	SEBZE	33	4
ORTAK MERA	ÇAYIRLIK	13.5	1.5
	KORULUK	3	0.3
AĞAÇLIK	KAVAKLIK	7	0.7
	KORULUK	23	2.5
TOPLAM		933.2	100

TABLO 2.
TOPRAKTAN ELDE EDİLEN ÜRÜNLER (YILLIK/TON)

	S	%
BUĞDAY	17.0	49.3
ARPA	0.5	1.4
ÇAVDAR	2.0	5.8
YULAF	2.0	5.8
MISIR	10.0	29.0
DARI	1.0	2.9
PIRİNÇ	2.0	5.8
TOPLAM	34.5	100

TABLO 24
AĞAÇTAN ELDE EDİLEN ÜRÜNLER (TON)

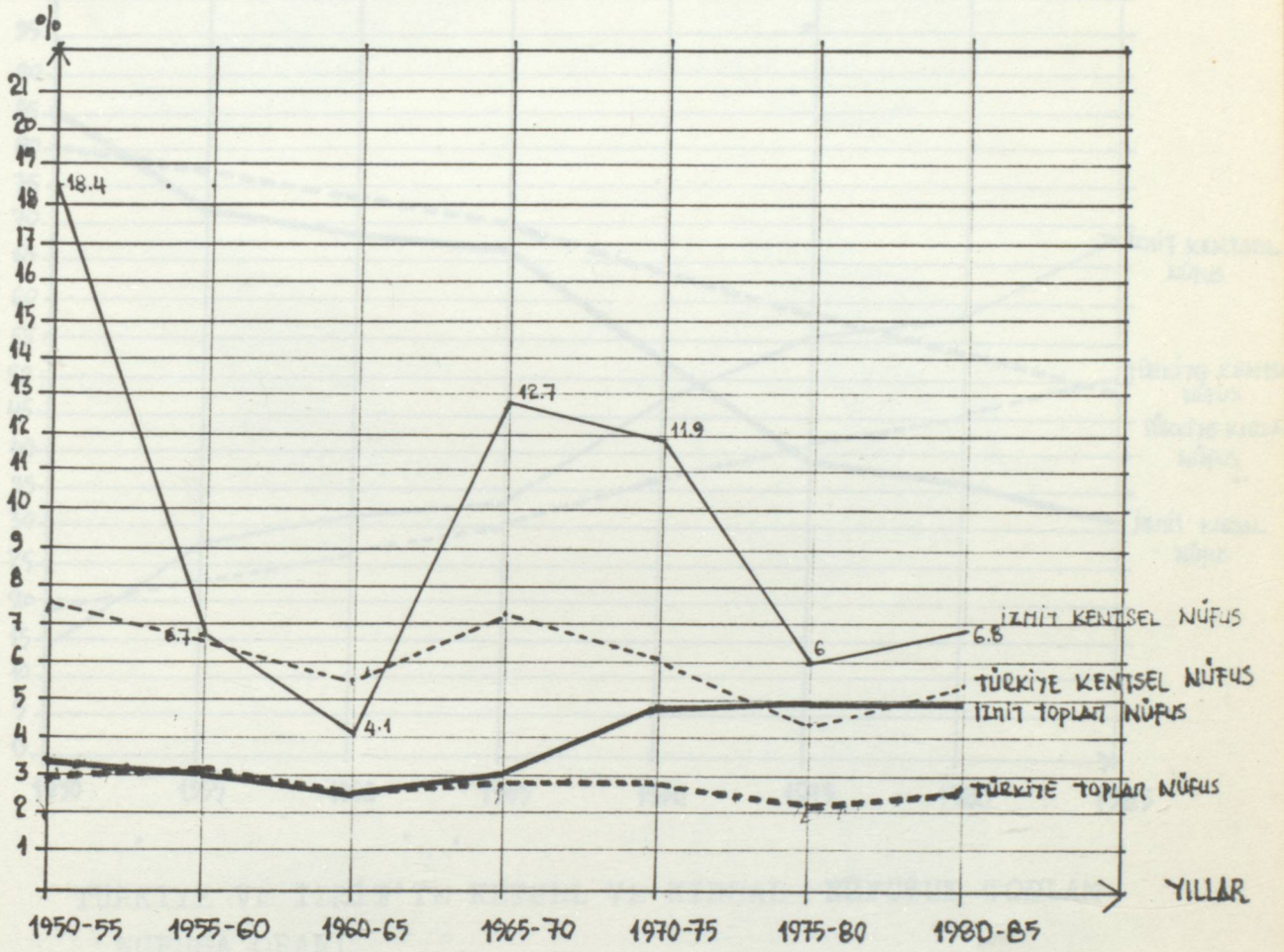
ÜRÜN CİNSİ	ÇERKEZ		MUHACİR		LAZ		TOPLAM	
	S	%	S	%	S	%	S	%
ARMUT	137.5	60.6	11.00	55.4	1.50	30.3	150.00	59.6
ELMA	32.65	14.4	5.00	25.2	1.15	23.2	38.80	15.4
AYVA	53.00	23.4	1.15	5.8	0.50	10.0	54.65	21.7
ERİK	2.00	0.9	1.50	7.6	0.65	13.3	4.15	1.7
KIRAZ	1.70	0.7	1.20	6.0	1.15	23.2	4.05	1.6
TOPLAM	226.85	100	19.85	100	4.95	100	251.65	100



TÜRKİYE VE İZMİR'DE KİTİLELİ KÜPÜSÜ ARTIŞLARI

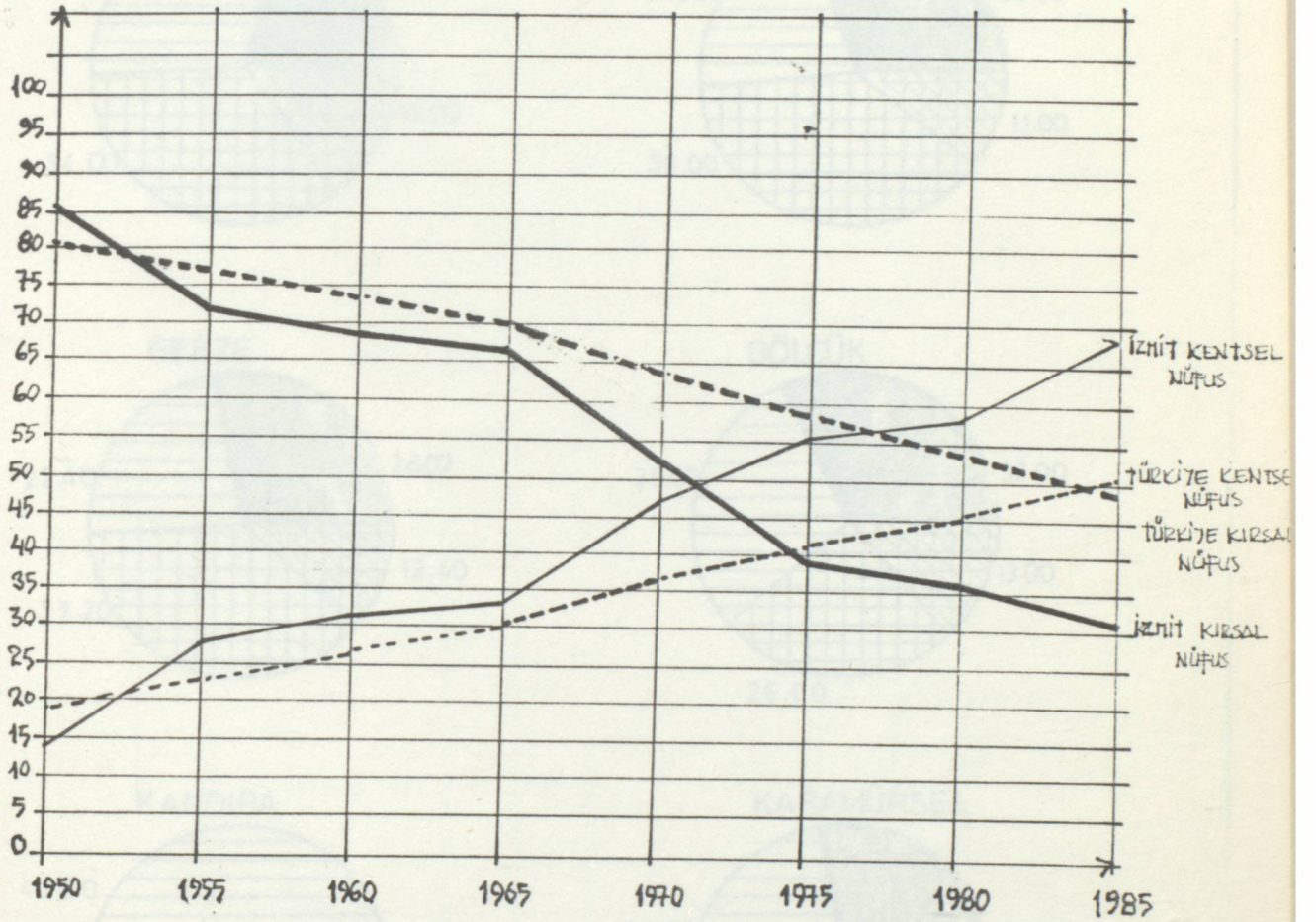
GRAFİK 2

GRAFİK 1



TÜRKİYE VE İZMİT'TE KENTSEL NÜFUS ARTIŞLARI

GRAFİK 2



TÜRKİYE VE İZMİT'TE KENTSEL VE KIRSAL NÜFUSUN TOBLAM
NUFUSA ORANI

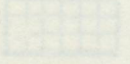
LEJAND



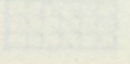
DAĞLIK



VAYLA



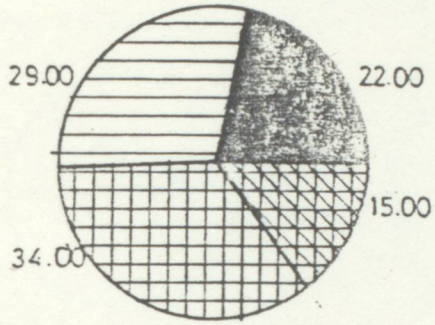
DALGALI



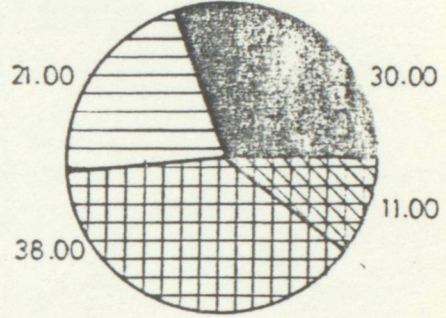
OVA

KOCAELİ İLİ TOPOGRAFIK DURUM

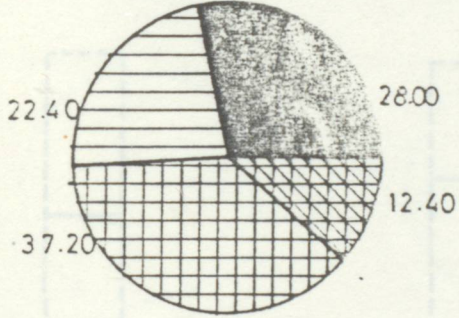
TOPLAM İL



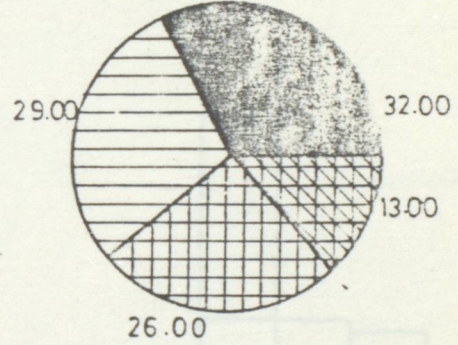
MERKEZ İLÇE



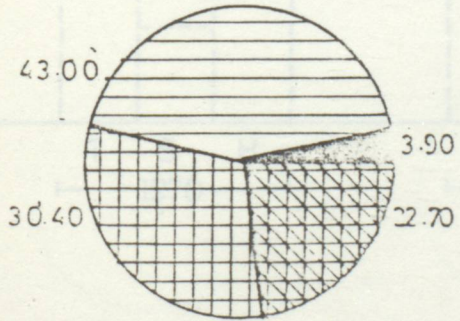
GEBZE



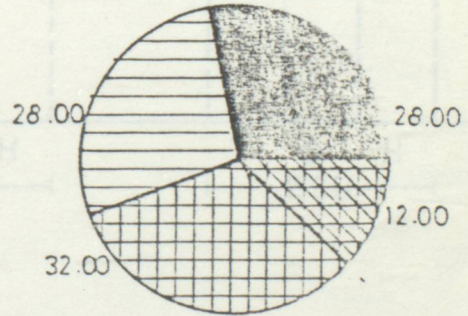
GÖLCÜK



KANDIRA



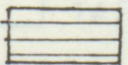
KARAMÜRSEL



LEJAND



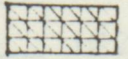
DAĞLIK



YAYLA



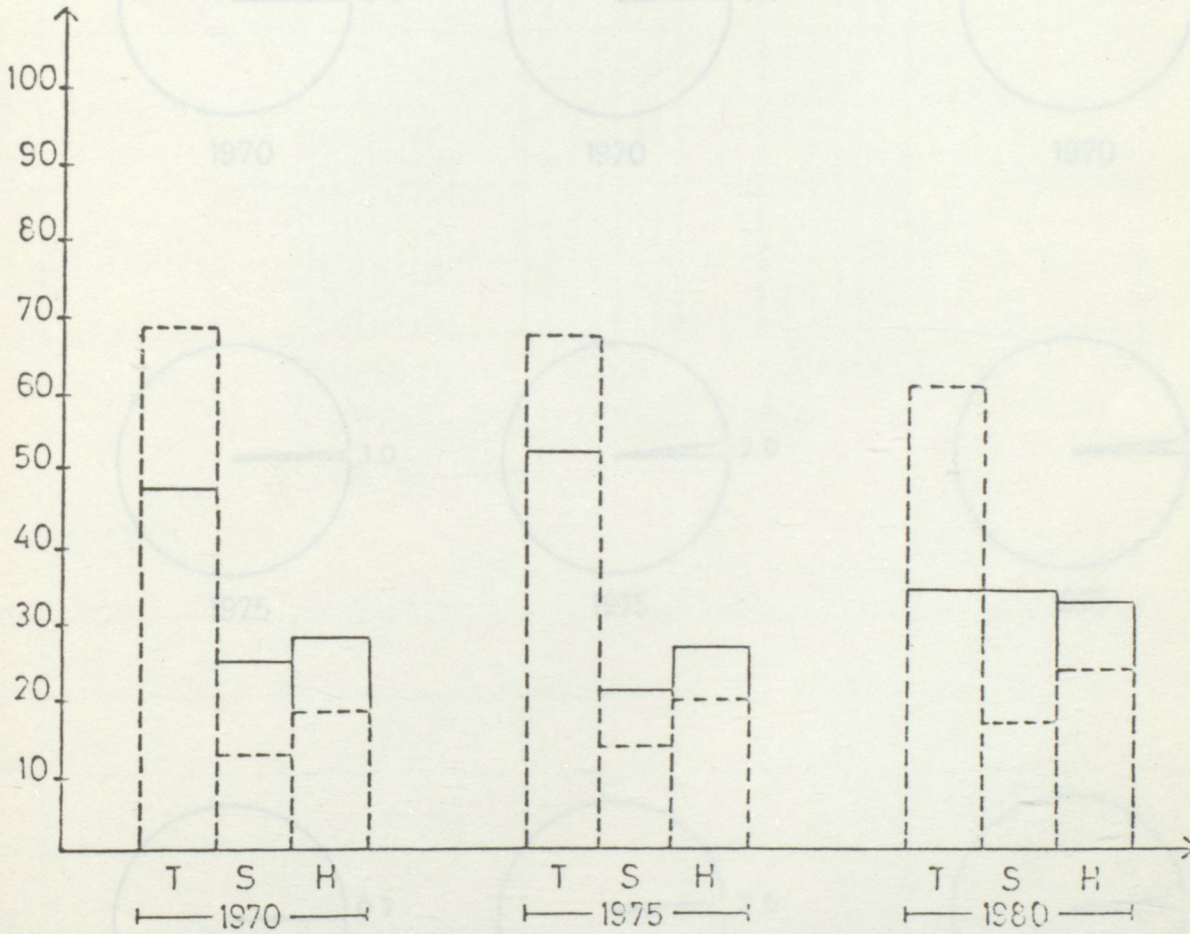
DALGALI



OVA

GRAFİK 4

KOCAELİ VE TÜRKİYEDE SEKTÖRLERDE ÇALIŞANLARIN TOPLAM ÇALIŞANLARA ORANI (Toplam için)



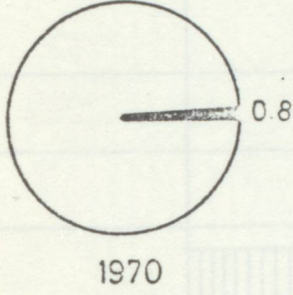
LEJAND

— İL
 - - - TÜRKİYE

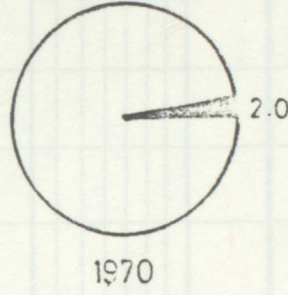
□ TARIM
 □ SANAYİ
 □ HİZMETLER

ÇALIŞAN NÜFUSA GÖRE SEKTÖREL DAĞILIMLAR (Toplam için)

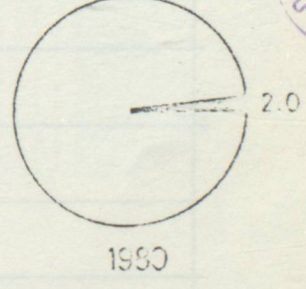
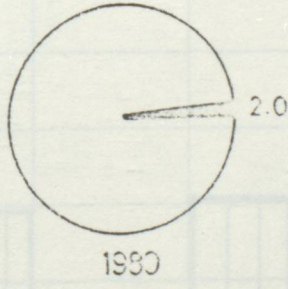
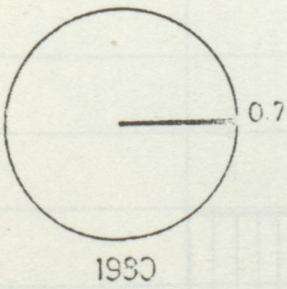
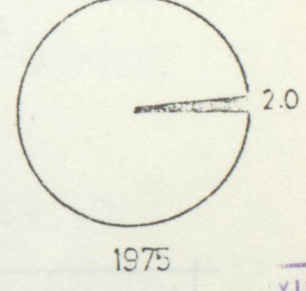
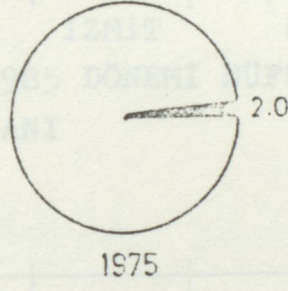
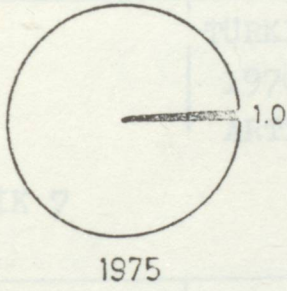
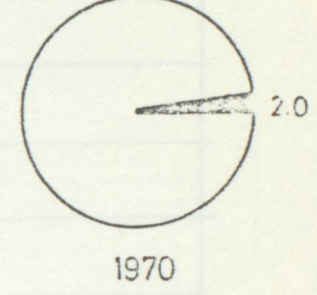
İL TARIM SEKTÖRÜNÜN
ÜLKE TARIM SEK. ORANI



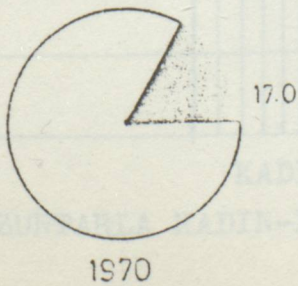
İL SANAYİ SEKTÖRÜNÜN
ÜLKE SANAYİ SEK. ORANI



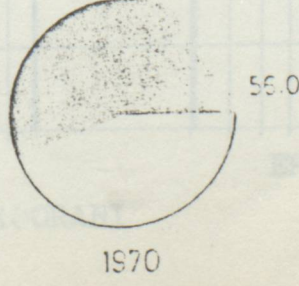
İL HİZMETLER SEK.
ÜLKE HİZMETLER
SEK. ORANI



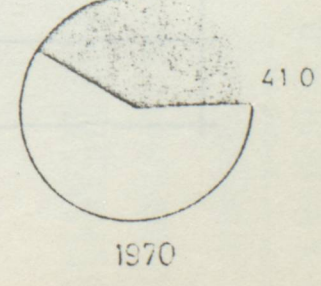
İL TARIM SEKTÖRÜNÜN
ALT BÖLGE TARIM SEK.
İÇİNDEKİ ORANI



İL SANAYİ SEKTÖRÜNÜN
ALT BÖLGE SANAYİ SEK.
İÇİNDEKİ ORANI

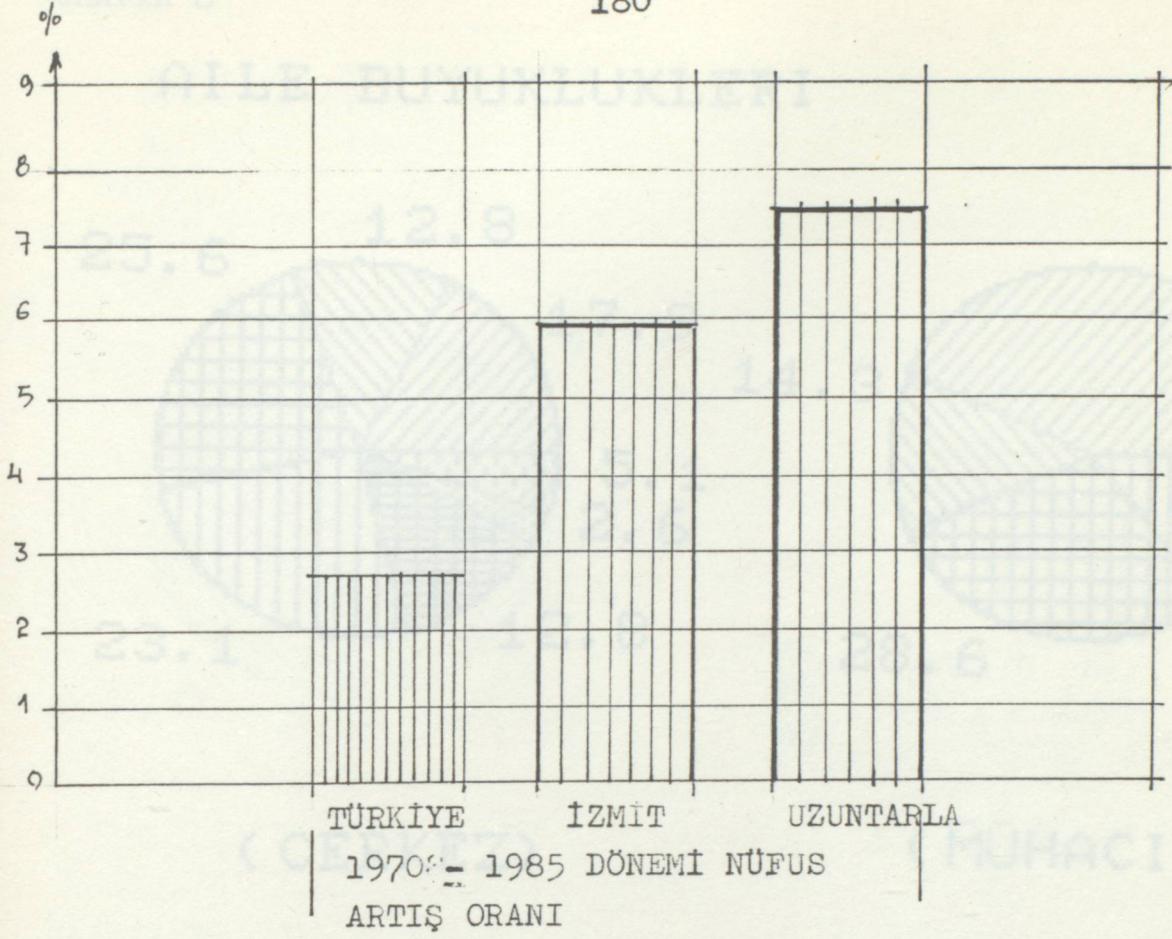


İL HİZMETLER SEKTÖRÜNÜN
ALT BÖLGE HİZMETLER SEK.
İÇİNDEKİ ORANI

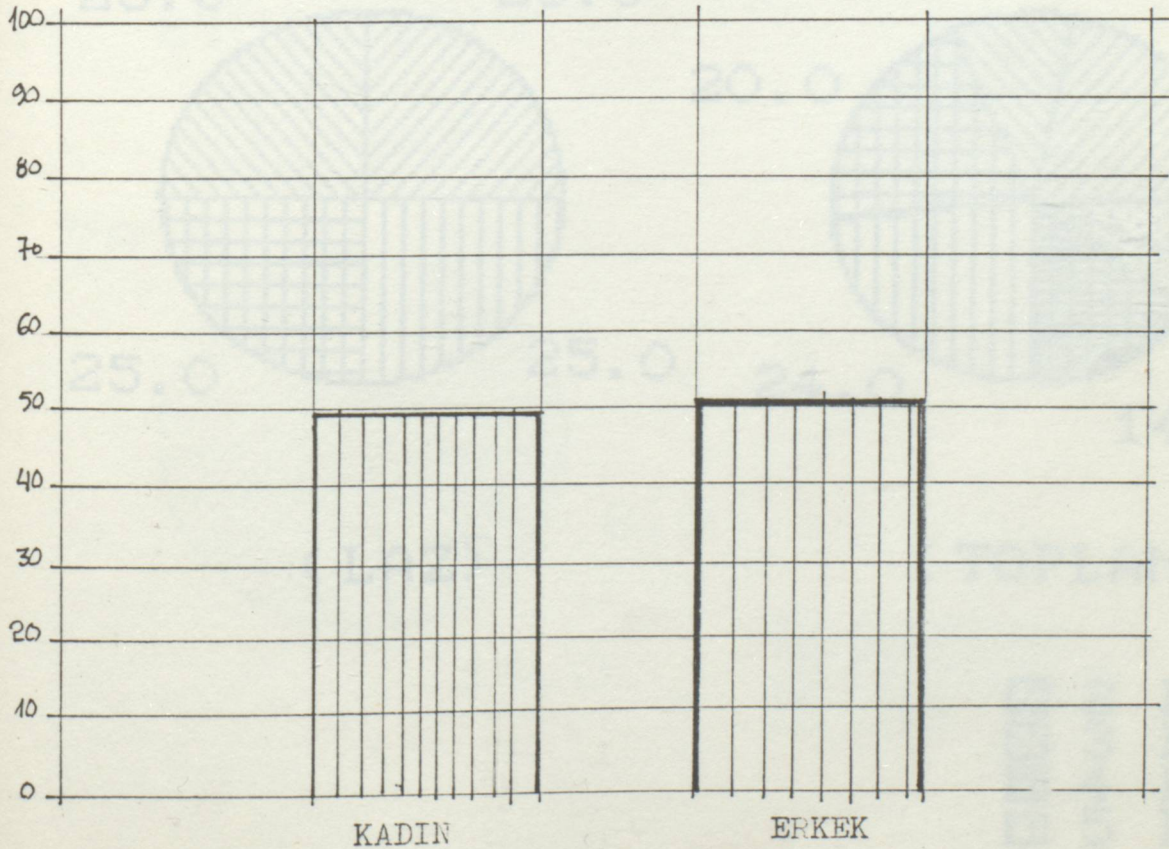


GRAFİK 6

180

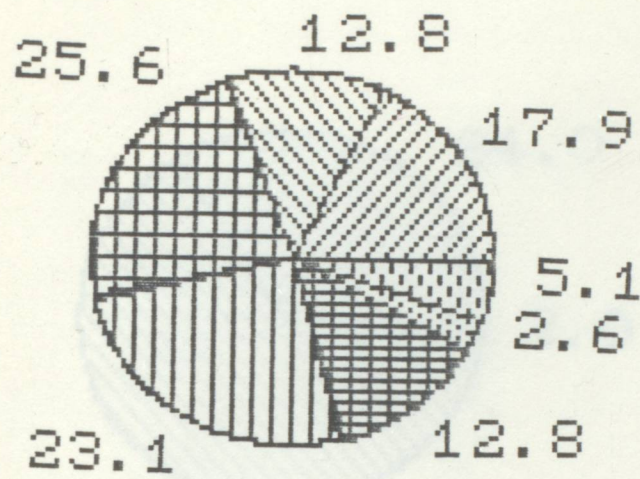


GRAFİK 7

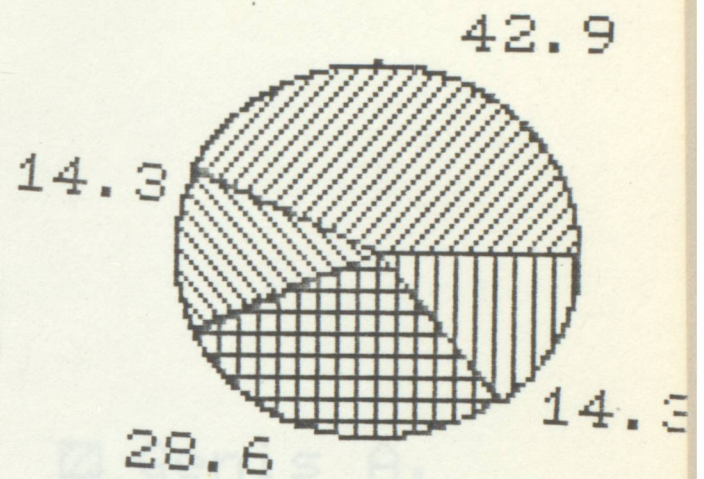


UZUNTARLA KADIN-ERKEK ORANI

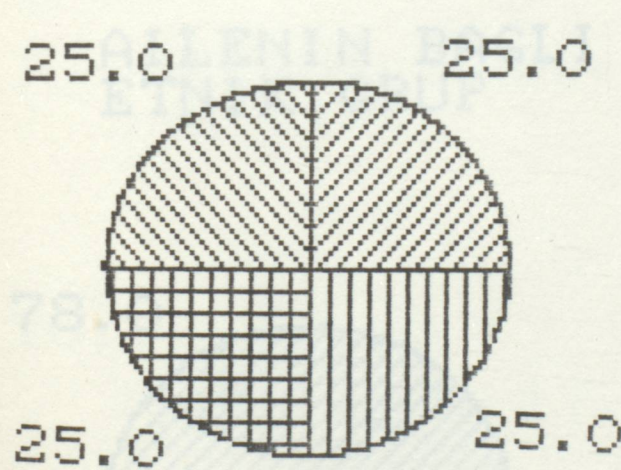
AİLE BÜYÜKLÜKLERİ



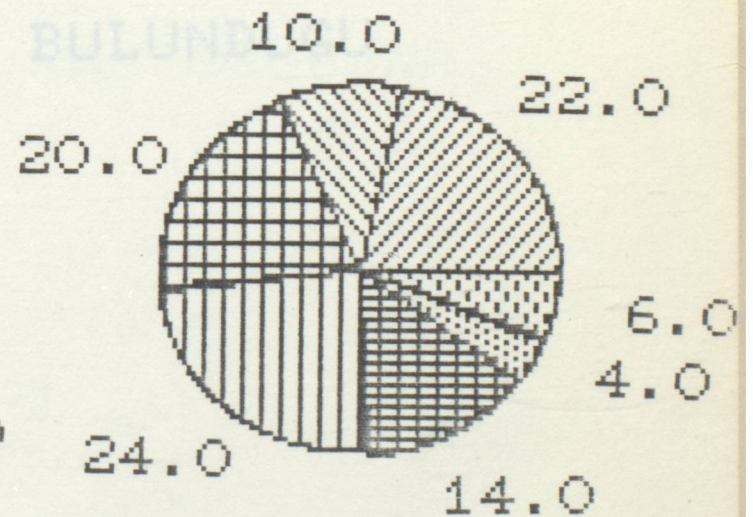
(CERKEZ)



(MÜHACİR)



(LAZ)

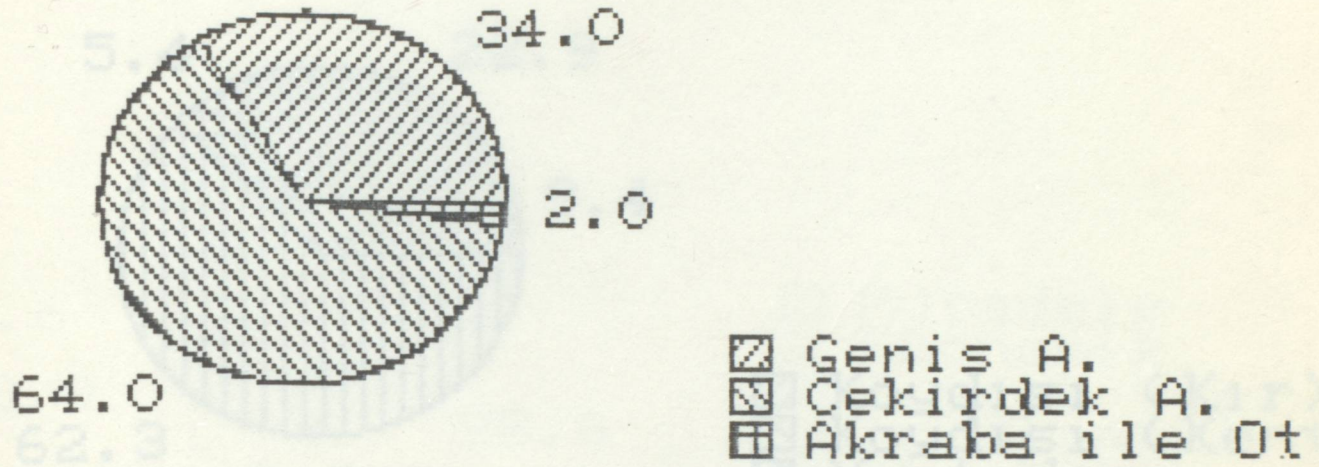


(TOPLAM)

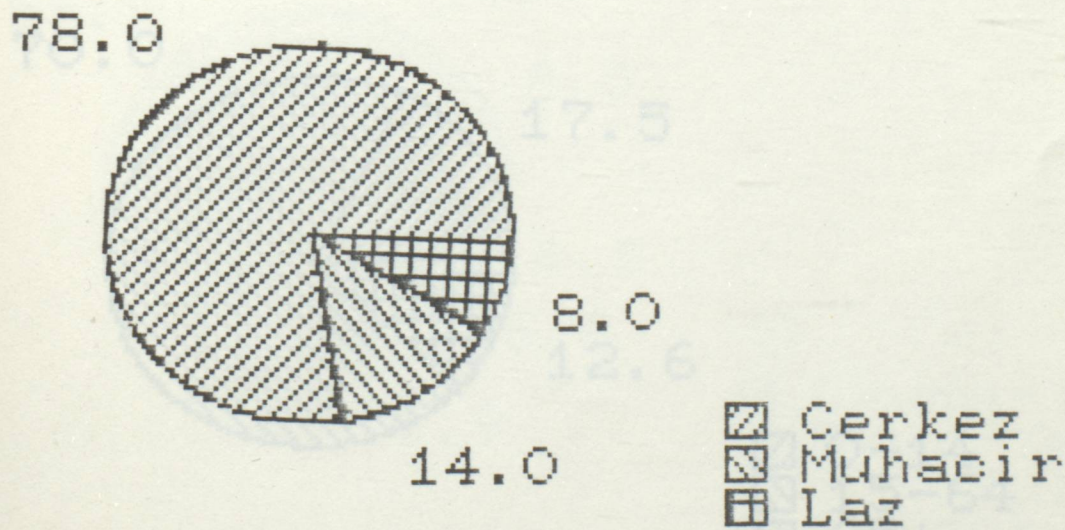
■	2	Kişi.
■	3	Kişi.
■	4	Kişi.
■	5	Kişi.
■	6	Kişi.
■	7	Kişi.
■	7+	Kişi.

GRAFİK 9

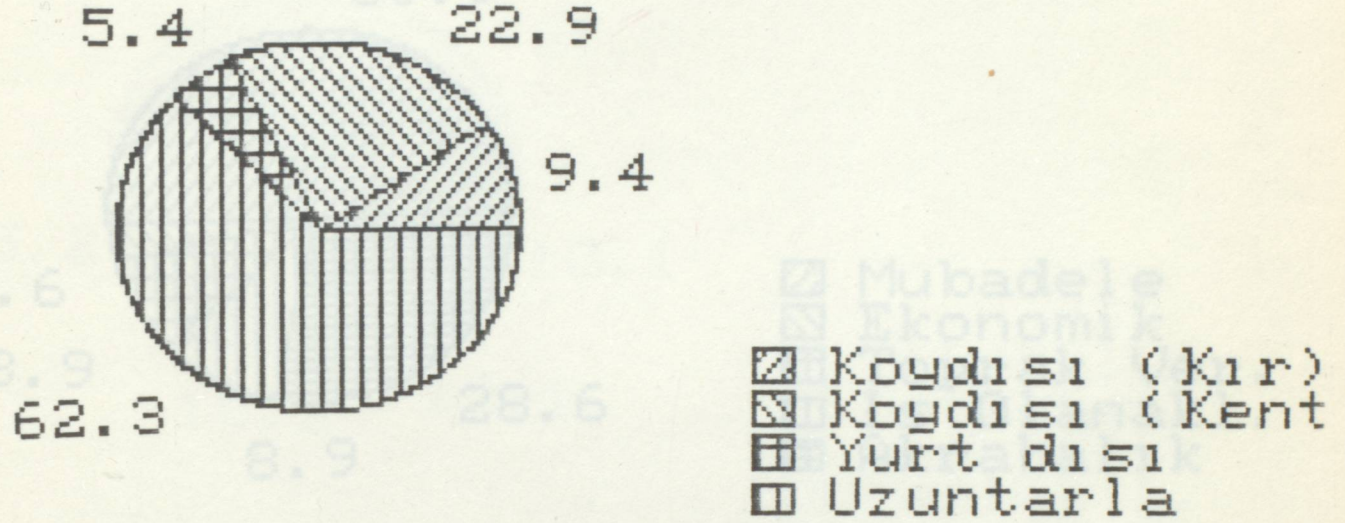
AİLE TIPLERİ



GRAFİK 10

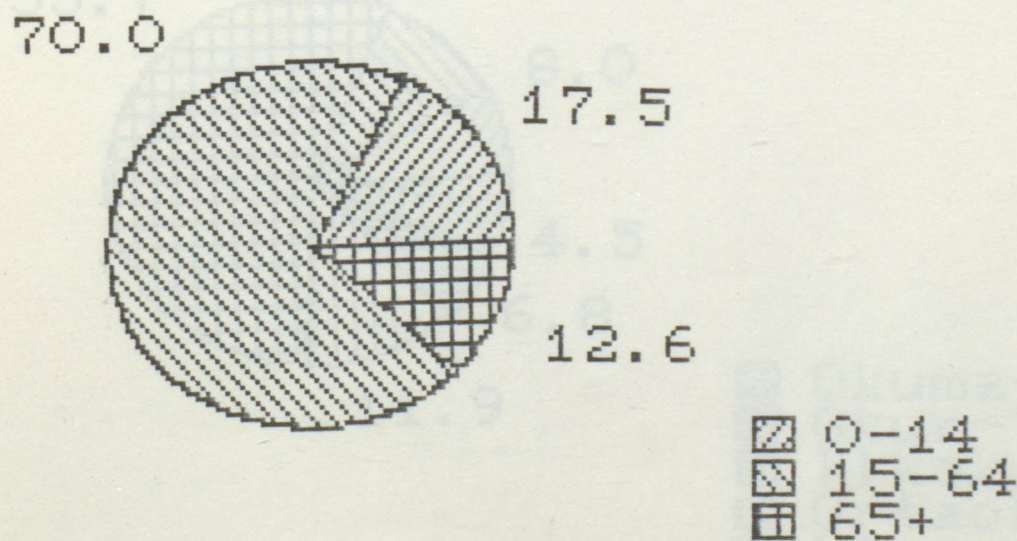
AİLENİN BAĞLI BULUNDUGU
ETNİK GRUP

NUFUSUN DOĞUM YERLERİNE GÖRE DAĞILIMI



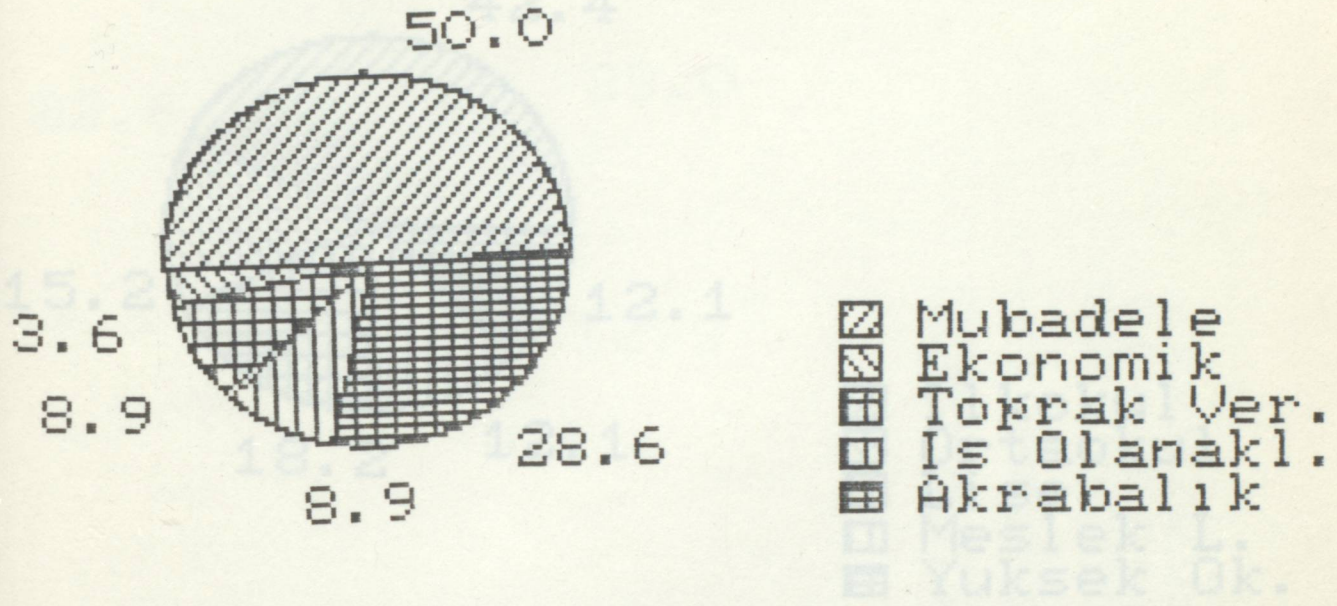
GRAFİK 12

NUFUSUN 3 ANA YAŞ GRUBUNA DAĞILIMI



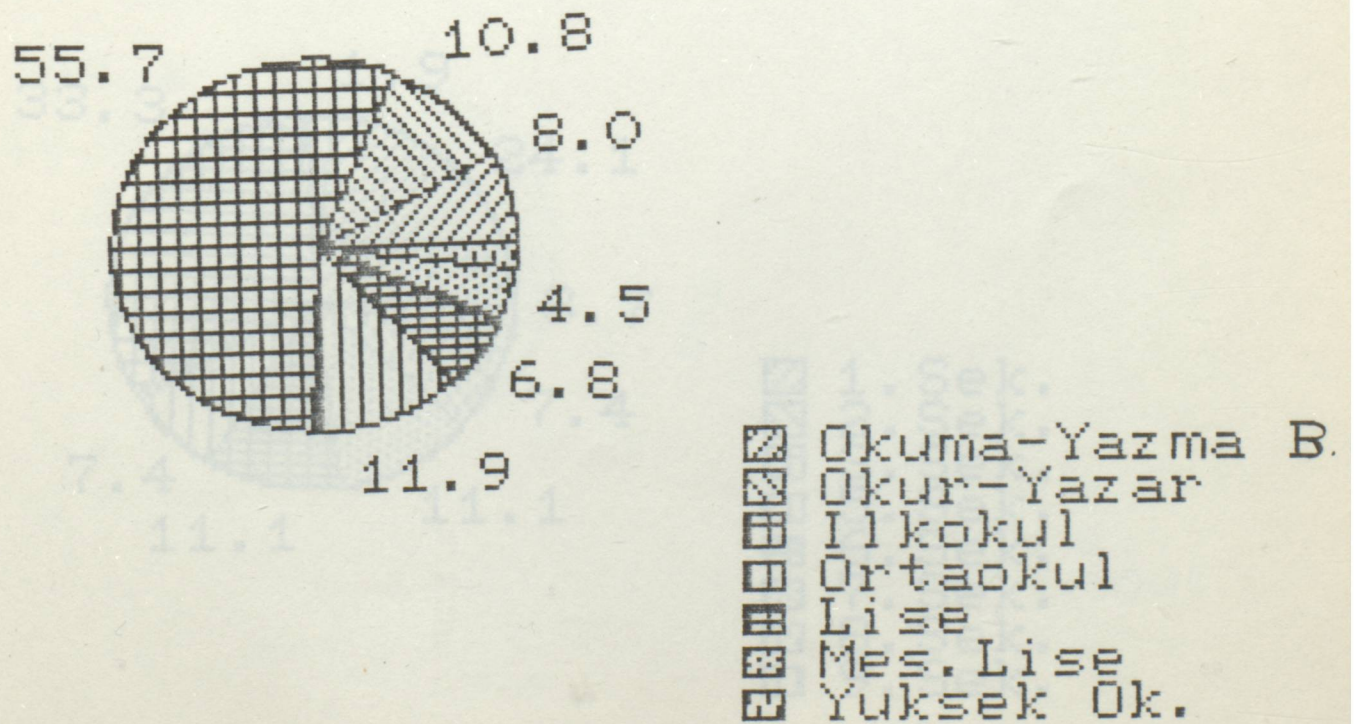
GRAFİK 13

KOYE GELIS SEBEBI



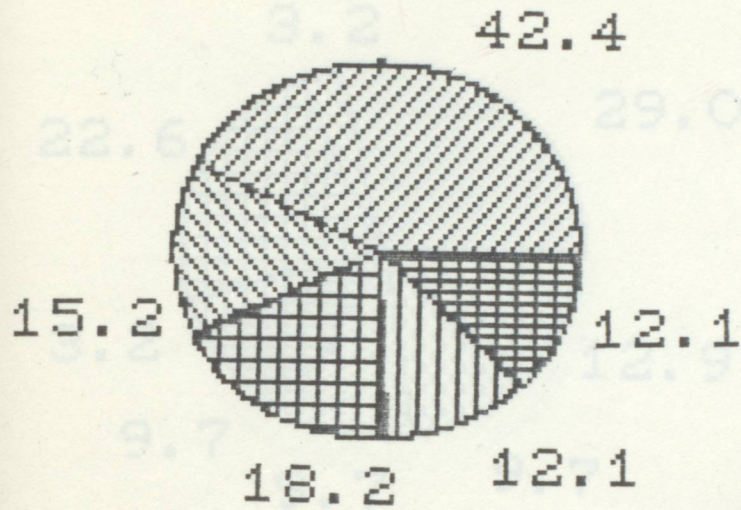
GRAFİK 14

EGITIM DURUMU SEKTOREL DAGILIMI



GRAFİK 15

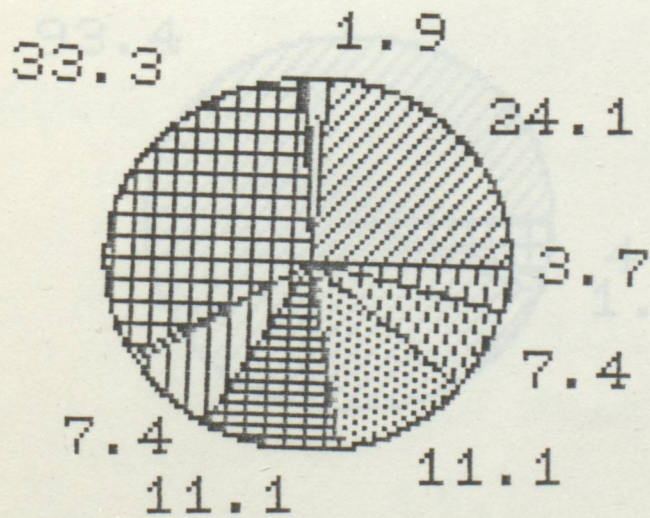
OGRENCİ DURUMU



- ▨ İlkokul
- ▧ Ortaokul
- ▦ Lise
- ▤ Meslek L.
- ▥ Yüksek Ok.

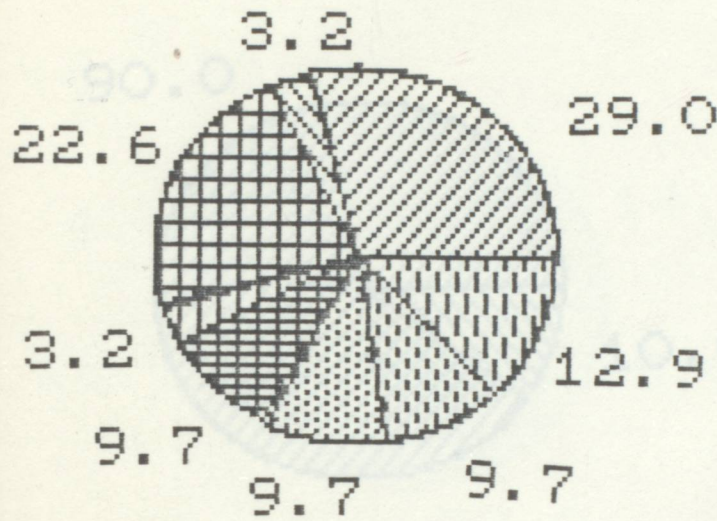
GRAFİK 16

ÇALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI



- ▨ 1. Sek.
- ▧ 2. Sek.
- ▦ 3. Sek.
- ▤ 4. Sek.
- ▥ 5. Sek.
- ▩ 6. Sek.
- 7. Sek.
- 8. Sek.
- ▬ 9. Sek.

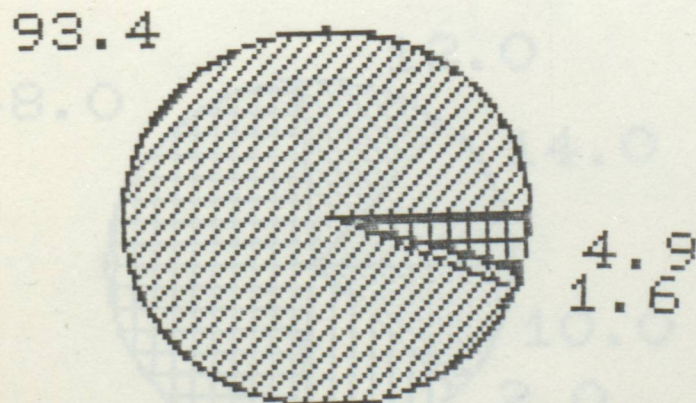
HANE REİSİSİNİN ŞİMDİKİ İŞİ



- 1. Sek.
- 2. Sek.
- 3. Sek.
- 4. Sek.
- 5. Sek.
- 6. Sek.
- 7. Sek.
- 9. Sek.

GRAFİK 18

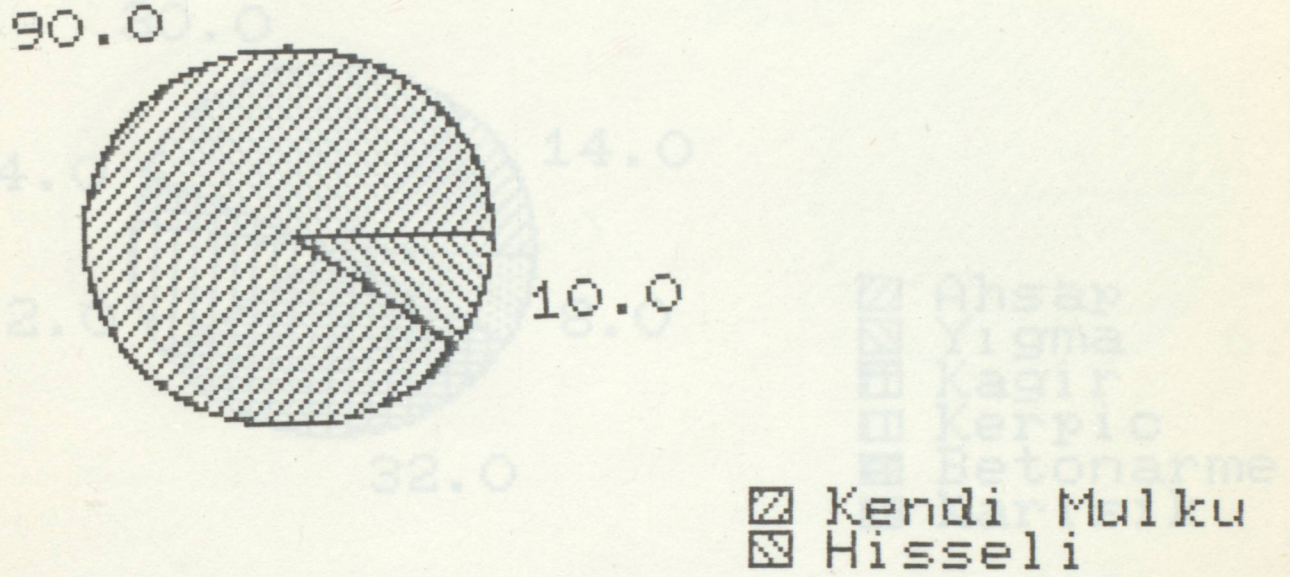
ÇALIŞANLARIN İLLERE GÖRE DAĞILIMI



- Izmit
- Bursa
- Istanbul

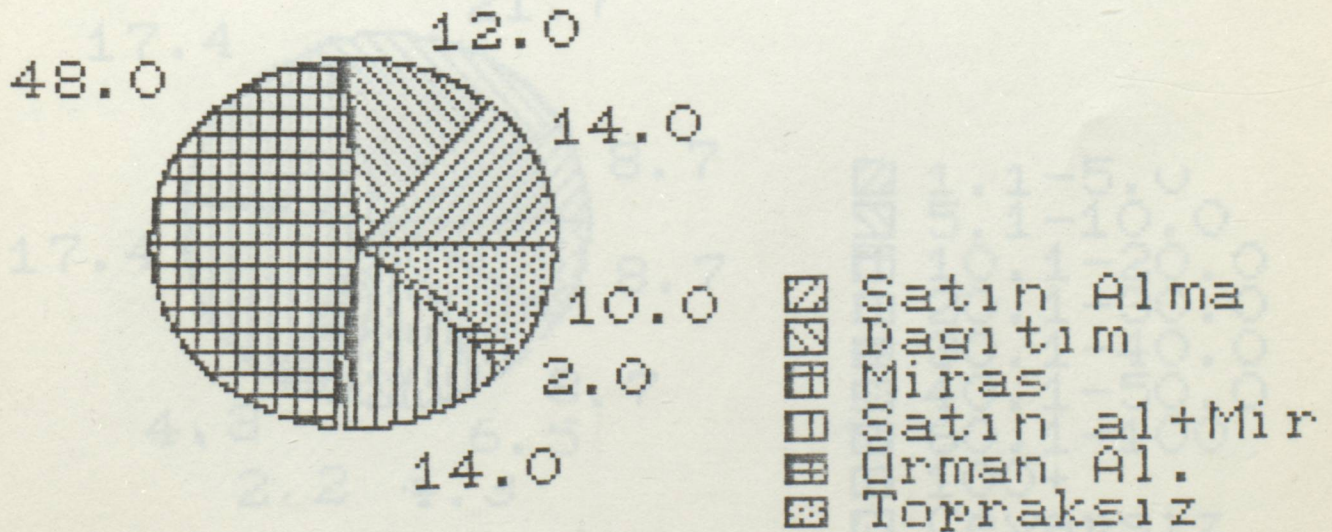
GRAFİK 19

ARSA VE KONUTUN MULKIYETİ

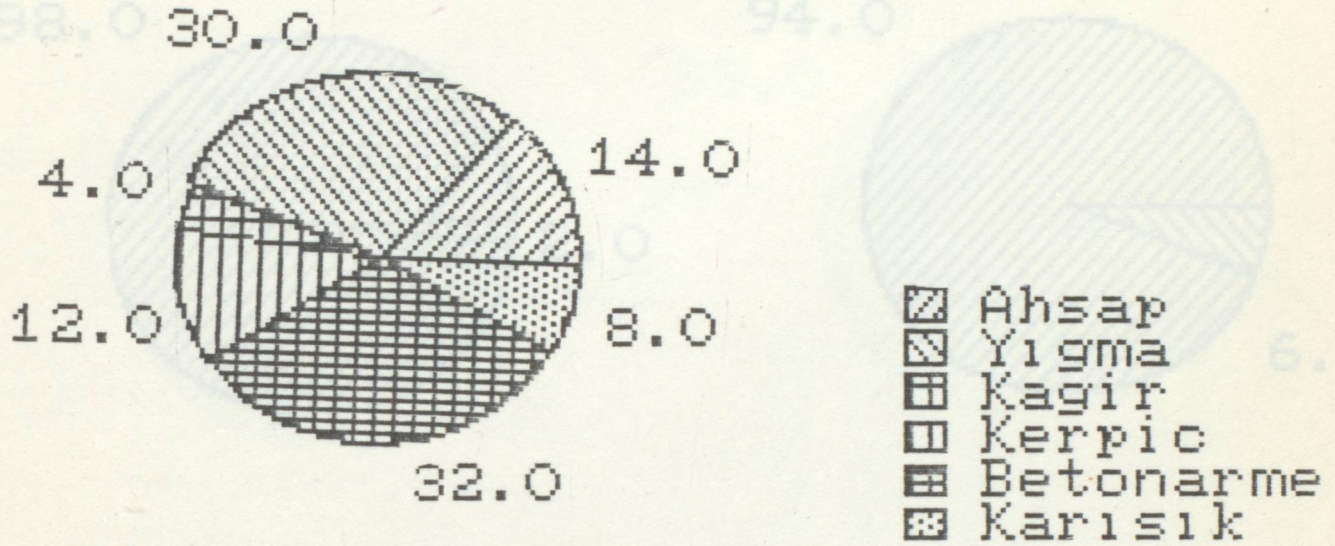


GRAFİK 20

TOPRAK EDİNME SEKLI

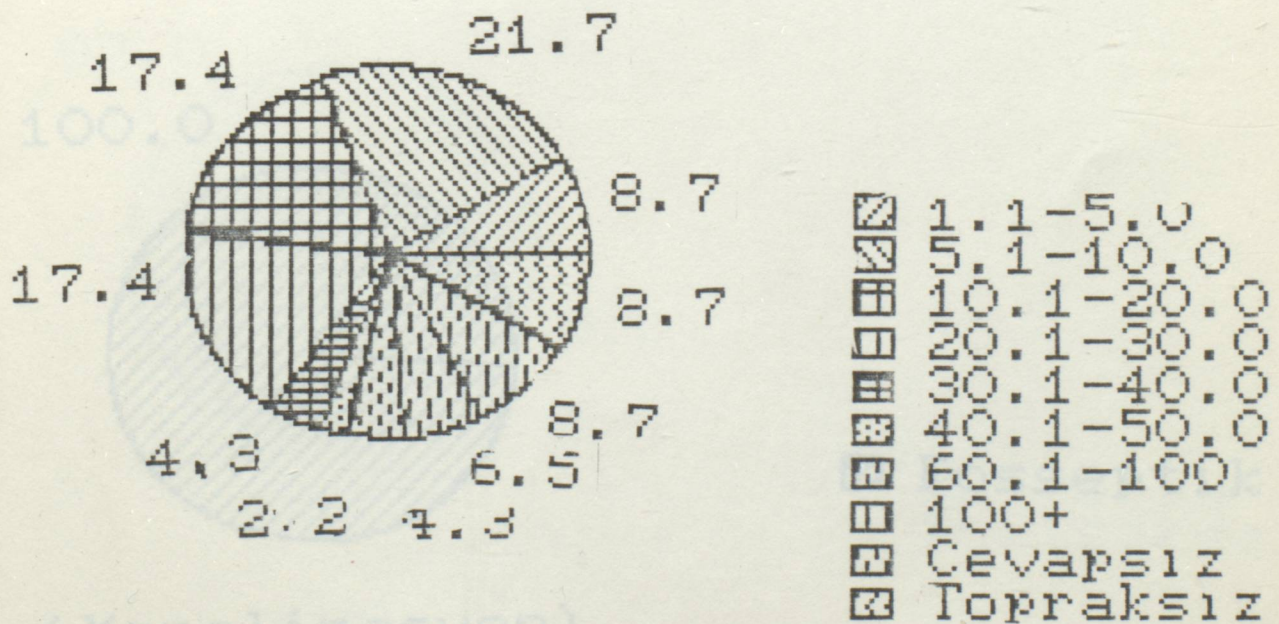


BINA YAPIM SİSTEMLERİ



GRAFİK 22

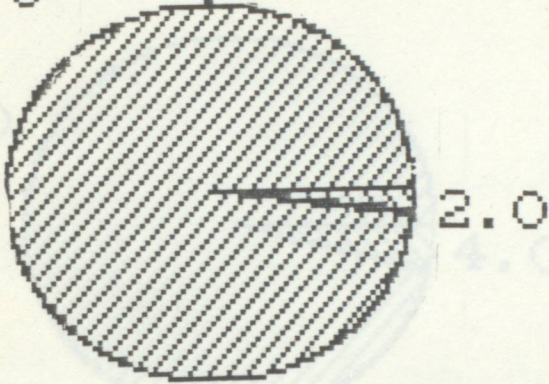
TOPRAK BÜYÜKLÜKLERİ (Donum)



GRAFİK 23

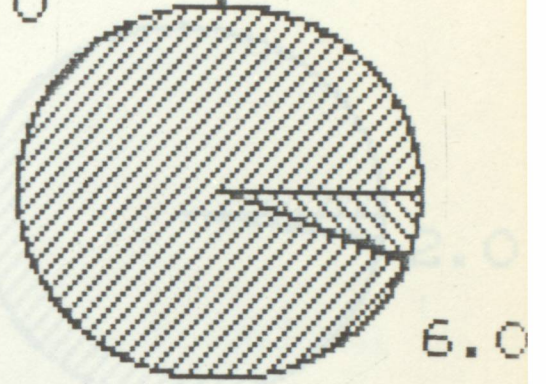
KONUT KONFOR DURUMU

98.0



(Elektrik)

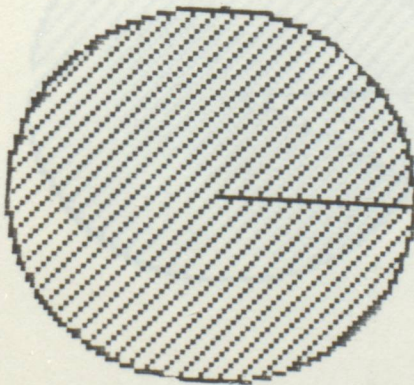
94.0



(Su)

Var
 Yok

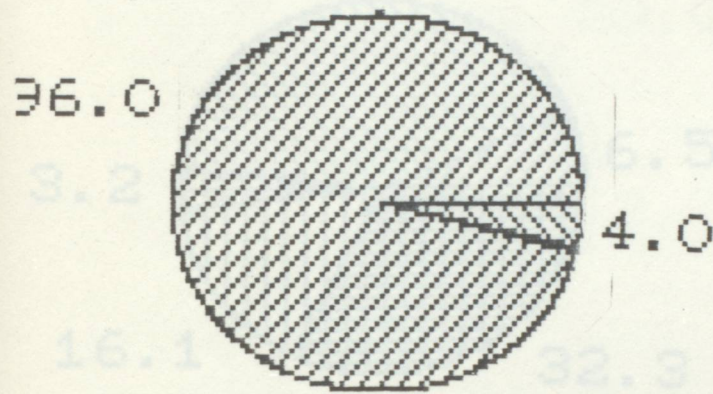
100.0



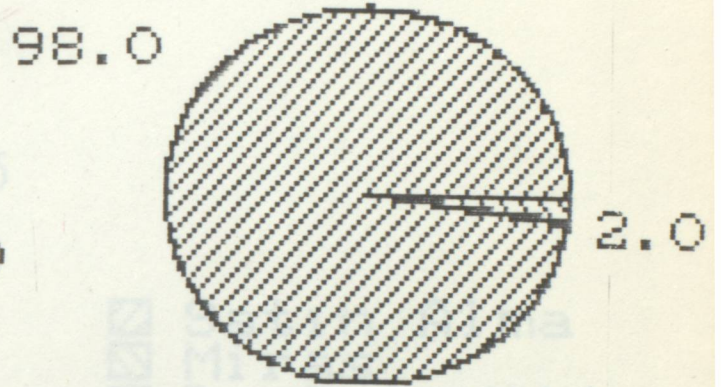
(Kanalizasyon)

Fosseptik

KONUT KONFOR DURUMU



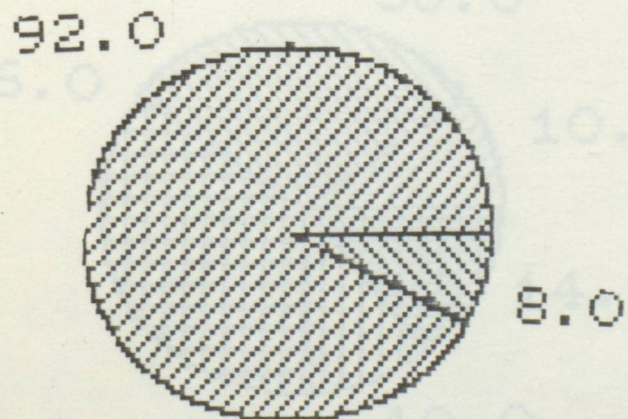
(Mutfak)



(Banyo)

HANEDEKİ ODA SAYISI

Var
 Yok

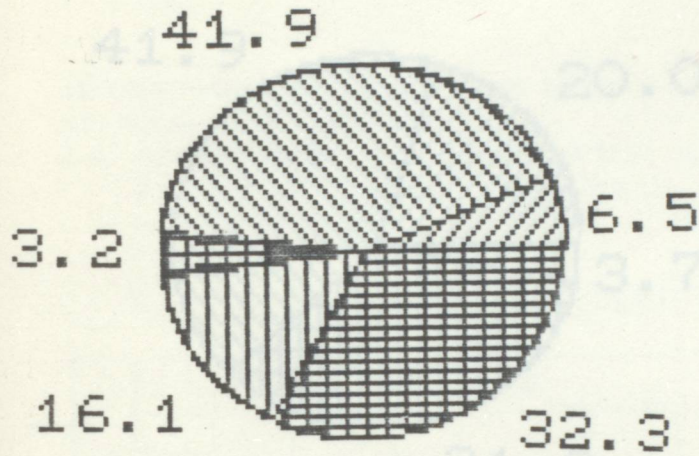


(WC)

Icerde
 Disarda

BINAYI ELDE ETME SEKLI

(Donum)

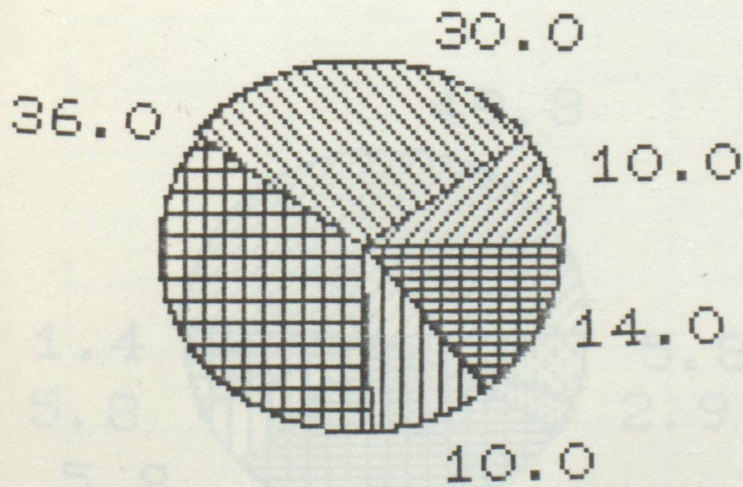


- ▨ Satın Alma
- ▧ Miras
- ▩ Devlet Y(bina)
- Devlet Y(arsa)
- ▤ Arsayi Sat.al

GRAFİK 25

HANEDEKİ ODA SAYISI

EN URUNLER



- ▨ 2 Odalı
- ▧ 3 Odalı
- ▩ 4 Odalı
- 5 Odalı
- ▤ 5+ Odalı

GRAFİK 26

TOPRAK CINSLERİ DAGILIMI (Donum)

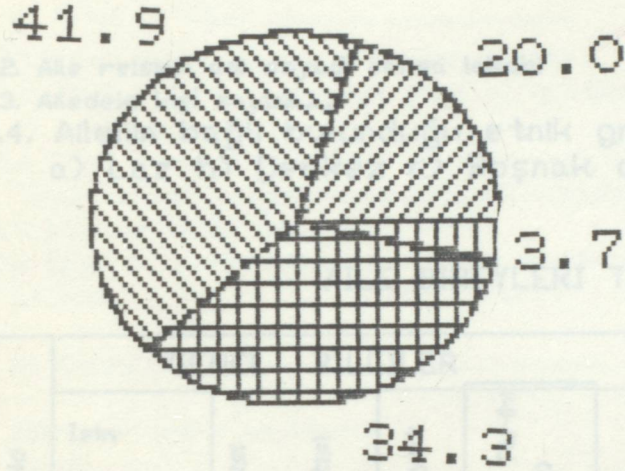
1. GENELLİKLER

1.1. Arazinin etrafındaki toprakların büyük kısmının toprak

Sulak topraklarıdır.

Bakarsanız toprakların

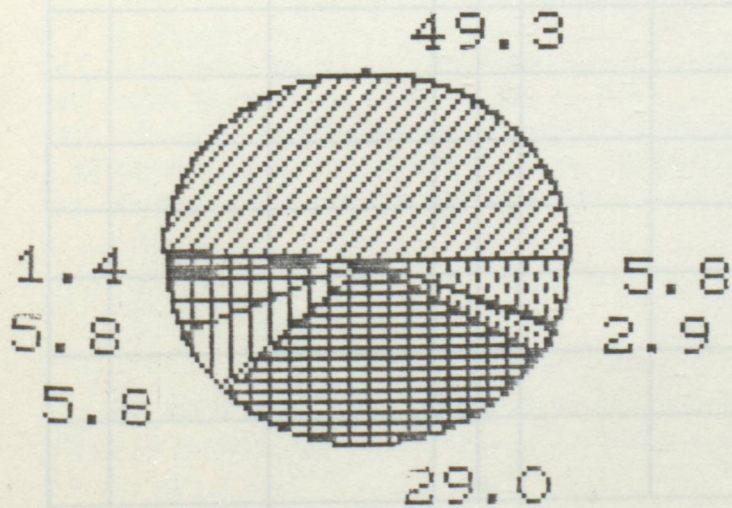
Hava toprakları



- ☐ Sulak
- ☐ Kırac
- ☐ Meyve
- ☐ Sebze

GRAFİK 27

TOPRAKTAN ELDE EDİLEN URUNLER



- ☐ Bugday
- ☐ Arpa
- ☐ Cavdar
- ☐ Yulaf
- ☐ Mısır
- ☐ Darı
- ☐ Pirinc

AILE MONOGRAFISI

1. GENELLİKLER

1.1. Ailenin oturduğu konutun köy içindeki konumu

Sokak adl/.....

Mahalle adı.....

Hane Not.....

1.2. Alle reisinin adi soyadi varsa lakabi

1.3. Ailedeki kişi sayısı.....

1.4. Ailenin bağlı bulunduğu etnik grup

a) Laz b) Çerkez c) Boşnak d) Muhacir e) Diğerleri

AİLE BİREYLERİ TABLOSU

[illegible]

2. AILENİN YERLESME VE SOY TARİHİ

2.1. Köye ne zaman ve nasıl gelindi? (Yıl Ay Gün)

a) Zorunlu b) Kendi isteği ile

2.2 Zorunlu ise nasıl?

a) Doğal afetler sonucu devlet yer gösterdi b) Mübadele sonucu devlet yer gösterdi
c) Miras d) Diğer ne.....

2.3. Kendi isteği ise neden burası seçildi?

a) Kıralar ucuz b) Toprak ucuz c) İş olanakları d) Toprak verimli e) Akrabalık ilişkisi
f) Diğer ne.....

2.4 Köye yerleşmeden önce nerede yaşıyordunuz? (Asıl memleket neresi, buraya yerleşmeden önce nerede yaşıyordunuz? (Bölge, İl, İlçe, Köy).....

2.5 Memleketinizde toprağınız var mı?

2.6 Köye ilk yerleşildiğinden bu yana ailede ve bireylerde ne gibi değişiklikler oldu?

a) Geçim daha rahat sıkıntı çekiyor
neden

b) Komşularla ilişki.....
neden

Diğer mahaledeki köylülerle
ilişkisi neden?

a) Mezhep farkı b) Toprak anlaşmazlığı
c) Orftadet farkı d) Siyasal eğilim farkı

d) Çocukların eğitimi neden

a) Pahalı b) Kotu yola sapar

e) Dünyadan, olaylardan haber neden

f) İletişim neden

g) Sağlık neden

a) Doktor

b) Ebe

c) Hastahane

h) Diğer ne

4. EVLİLİKTE AİLE

4.1 Aile reisinin karısı ile akrabalığı var mı? varsa ne gibi?.....

4.2 Nikah işlemleri a) Resmi b) Dini c) Diğer

4.3 Evlenerek ayrılan çocuğunuz var mı? Varsa halen nerede bulunuyorlar?

a) Kendi yanında b) Yanında değil ise nerede? (İl, İlçe, Köy).....

4.4 Evlenerek ayrılan veya halen evli bulunan kız ve erkek çocukların eşleriyle akrabalık derecesi var mı? Varsa ne gibi?

5. DİL

5.1 Aile içinde Türkçeden başka dil konuşuluyormu? Konuşuluyor ise ,hangi dil?

Nasıl ve nerede öğrenildi?.....

3. AİLE İÇİNDEKİ NÜFUS HAREKETLERİ

ADI SOYADI	AYRILIŞ NEDENİ	NE ZAMANDAN BERİ AYRI OLDUĞU	GERİ DÖNÜP DÖNMEYECEĞİ	BULUNDUĞU YER	NEYLE UĞRAŞTIĞI	AİLE İLE İLİŞKİSİ	AYRILIŞIN AİLEYİ NE YÖNDEN ETKİLEDİĞİ

- 3.1 Aile ile ilişkisi a) Para yolluyor b) Mektup yazıyor telefon ediyor c) ziyarete geliyor
3.2 Düzenli aralıklarla mı, sürekli mi? Ne kadar düzenli, sürekli?
3.3 Siz ona parayla gelecek, gelecek gönderiyormusunuz? Evet ise...
3.4 Düzenli aralıklarla mı, sürekli mi? Ne kadar sürekli, düzenli?

6. DİN

- 6.1 Aile içinde din eğitimi görmüş yada görmekte olan var mı? Varsa nereden ve nasıl gördükleri?
a) Din eğitimi veren okuldan
b) Kendi kendine
c) Cami veya başka bir yerdeki kuran kursundan
d) Başka.....

7. HUKUK

- 7.1 Ailede herhangi bir suçtan dolayı hapse girmiş veya halen hapsede olan var mı? Varsa hangi suçtan, neden? (açıklana)
7.2 Aile içinde miras ve intikal kuralları medeni kanun dışında negatif değişiklikler gösteriyor?

8. EĞİTİM - ÖĞRETİM

8.1 Ailede çocukların hepsi okutuluyormu? Hayır ise neden?

- a) Ekonomik nedenlerden
- b) Okula olan uzaklık
- c) Kendi okumak istemedi ise neden?.....
- d) Başka.....

8.3 Ailenin yıllık eğitim giderleri nekadardır?

9. SAĞLIK

9.1 Ailede kalıtsal(ırsi)hastalıklar varmı? Varsa hastalık adı.....

9.2 Acil bir durumda,yaralanma,doğum v.b. durumlarda ne yapıyorsunuz? Açıklama.....

9.3 Diğer hastalıklarda ne yapıyor?

- a) Doktora gidersiz
- b) Kendimiz iyileştirmeye çalışırız
- c) Başka

9.4 Doktora ne sıklıkta gidiyorsunuz?

- a) Her hasta olduğumuzda
- b) Önce kendimiz iyileştirmeye çalışırız,düzelmezse götürürüz

10. EKONOMİK EYLEM

10.1 Ekonomik eylem tablosu bir sonraki sayfadadır

10.2 Hane reisinin iş hareketliliği tablosu bir sonraki sayfadadır

10.3 Toprağınız varmı? Varsa nerede?

- a) Köyün içinde (mevkii).....
- b) Köyün dışında (mevkii).....

10.4 Toprağınız yoksa geçiminizi nasıl sağlıyorsunuz? Açıklama.....

10.5 Toprağın cinsi,miktarı(dönüm olarak)

- a) Tarla toprağı.....a1) Sulak.....b1) Kiraç.....
- b) Bahçe toprağı.....b1) Meyvelik.....b2) Sebzelik.....b3) Zeytinlik.....b4) Bağı.....b5) Diğer.....
- c) Ortak mera toprağı.....c1) Çayırılık.....c2) Koruluk.....
- d) Ağaçlık.....d1) Koruluk.....d2) Kavaklık.....d3) Fundalık.....d4) Baltalık.....d5) Diğerleri.....
- e) Diğer yararlı topraklar.....e1) Sazlık.....e2) Kamışlık.....e3) Taşlık.....e4) Diğerleri.....
- f) İşe yaramaz topraklar.....f1) Kayalık.....f2) dikenlik.....f3) Bataklık.....f4) Diğerleri.....

10.6 Toprağınızı nasıl edindiniz?

- a) Satın alma b) Dağıtım c) Miras

10.7 Toprağınızı nasıl işletiyorsunuz?

- a) Kendiniz işletiyoruz b) Ortakçıya veriyoruz c) Kendiniz ortakçıyla işletiyoruz d) Nadasa bırakıyor

10.8 Toprağınızı ekiyormusunuz?Ekiyorsanız....

10.9 Neler ekiyorsunuz?

a) Tahıl(buğday,arpa,çavdar,yulaf,mısır,dan,pirinç,v.b) Miktar.....

b) Baklagiller(bakla,bezelye,nohut,fasulye,mercimek,börölce,v.b)Miktar.....

c) Endüstri bitkileri(tütün,patates,pancar,kenevir,afyon,anason,pamuk,soğan,v.b)Miktar.....

10.10 Ne kadar ekili toprağınız var?(Dönüm olarak).....

10.11 Bu ürünleri nerede depoluyorsunuz?Köyünüzde ortak bir depo olsa koyarınız?.....

Depoladığınız yer yeterli?Küçük ise daha ne kadar yere ihtiyacınız var (m2 belirtilecek).....

10.13 Bu ürünleri nasıl değerdendiriyorsunuz?

a) Pazarda kendiniz satıyorsunuz (yer adı nereye.....) b) Hale gönderiyorsunuz (yer adı nereye.....) c) Tüccara veriyorsunuz d) Baş

10.14 Tüccar malınızı tarladan alıyor?

10.15 AĞAÇTAN ELDE EDİLEN ÜRÜNLER

10.15.1 Meyva yetiştiriyormusunuz? Evet ise...

10.15.2 Hangi meyvaları yetiştiriyorsunuz?

Meyva adı.....Yıllık üretim(ton olarak)

.....

.....

.....

.....

.....

10.15.3 Bu ürünleri nasıl değerdendiriyorsunuz?

a) Pazarda kendim satıyorum(Nereye yer adı.....) b) Hale gönderiyorum(Yer adı.....) c) Tüccara satıyorum

10.15.4 Tüccar malınızı tarladan alıyor?Açıklama.....

10.15.5 Bu ürünleri nerede muhafaza ediyorsunuz?Muhafaza edecek bir deponuz varmı?Var ise yeterli

10.15.6 Yetersiz ise daha ne kadar yere ihtiyacınız var(m2 belirtilecek)

10.15.7 Köyünüzde ortak bir soğuk hava deponuz olsa malınızı koyarmıydınız?

10.16 HAYVANCILIK

10.16.1 Hayvan yetiştiriyormusunuz? Evet ise.....

10.16.2 Hangi cins hayvanlar?(Cins ve adet belirtilecek)

a) Bübaş hayvanlar.....

b) Kübaş hayvanlar.....

c) Kümes hayvanları.....

d) Binek hayvanları.....

10.16.3 Bu hayvanları nerede muhafaza ediyorsunuz?

10.16.4 Bu yer size yeterli geliyormu?Gelmıyorsa daha ne kadar yere ihtiyacınız var?(m2 belirtilecek)

10.16.5 Bu hayvanları neyle besliyorsunuz?

a) Sunı yemle b) Doğal yemle

10.16.6 Sunı yemle ise yemi nereden temin ediyorsunuz?

a) Köy içi.....b) Köy dışı.....

10.16.7 Doğal yemle ise nerede otlatıyorsunuz?(Yer belirtilecek)

10.16.8 Otlatığınız otlağlar size yeterli geliyormu?Hayır ise.....

10.16.9 Daha ne kadar otlağa ihtiyacınız var?(Donum olarak belirtilecek)

10.16.10 Hayvanlardan ne gibi ürünler elde ediyorsunuz?

ÜRÜN ADI.....MIKTAR(AYLIK).....

.....?

10.16.11 Elde edilen ürünleri ne yapıyorsunuz?

a)Pazarda satıyorum Nereye.....

b)Tüccar alıyor Tarladamı alıyor yoksa siz kendinizi götürüyorsunuz? Kaça alıyor?

c)Evde bız kendimiz satıyoruz?Nereye.....

10.16.12 Elde ettiğiniz ürünleri nerede muhafaza ediyorsunuz?

10.16.13 Muhafaza ettiğiniz yer yeterli mi?Değilse ...

10.16.14 Daha ne kadar yere ihtiyacınız var?(m2 belirtilecek)

10.16.15 Köyünüzde ortak bir deponuz olsa malınızı oraya koyarmıydınız?

11. SOSYO - KÜLTÜREL HAYAT

11.1 Gazete okuyormusunuz?Evet ise hangilerini.....

11.2. Nerede?

a)Kahvede b)Evde c)Başka

11.3. Ne kadar sıklıkta okuyorsunuz?

a)Hergün b)2 günde bir c)Ayda bir

11.4 Gazetede en çok hangi bölümleri okuyorsunuz?

a)Magazine b)Köşe yazıları c)Spor d)Aktüelite e)Başka

11.5 Dergi okuyormusunuz?Evet ise hangileri.....

11.6 Radyo dinliyorsunuz?Hangi programları.....

11.7 T.V.seyrediyormusunuz?Hangi programları.....

11.8 Sinema tiyatro v.b. yerlere gidiyorsunuz?Evet ise...

11.9 Ne sıklıkta ve nereye?(Yer adı).....

11.10 Köyde kimlerle komşuluk ediyorsunuz?

a)Yakın çevre b)Diğer mahalleler c)Diğer köyler

11.11 Gidip gelmeler ne sıklıkta oluyor?

a)Haftada bir b)2 haftada bir c)Ayda bir d)Baska.....

11.12 Görüşmediğiniz akeler varsa neden görüşmüyorsunuz?

11.14 Yaşadığınız ortamdaki şikayetiniz varmı?Negibi.....

11.14 Bu konuda neler istiyorsunuz?

12. KONUT HAKKINDA GENEL BİLGİLER

12.1 Arsanın(konutun)mülkiyeti kime ait?

a)Kira b)Kendimize

12.2 Kiracı ise.....

12.2.1 Konuta taşındığı tarih,daha önce yaşadığı konutun bulunduğu bölge ve konutun özellikleri?

12.2.1 KONUTUN ÖZELLİKLERİ

Konfor durumu

- a) Mutfak, banyo, var, yok
b) Tuvalet, içerde, dışarda
c) Oda sayısı (mutfak, banyo hariç)
d) Bahçe var, yok (alan m2)
e) Elektrik, su, kanalizasyon veya fosseptik var, yok

Struktur

- a) Ahşap
b) Yığma
c) Kargir
d) Kerpic
e) Betonarme
f) Karma

12.2.2 Bu konuta neden taşındınız?

- a) Konut yetersizdi b) İşe yakın c) Ev sahibinin isteği üzerine d) Eski idi e) Başka,

12.2.3 Neden bu konutu seçtiniz?

- a) Ucuz b) Daha büyük c) İşe yakın d) Başka,

12.2.4 Onarımdan kim sorumlu?

- a) Ev sahibi b) Kiraçı

12.2.5 Mal sahibi ile aranızda negibi bir anlaşma var?

- a) Kontrat b) Sözlü, akit c) Başka

12.2.6 Son yıllarda mal sahibi veya kiraçı tarafından yapılan onarım ve değişiklikler?

- Mal sahibi tarafından Kiraçı tarafından

12.2.7 İlk taşınmanızdan bu yana kirada ne kadar bir artış oldu? Tarihleri ve artış miktarları?

12.3 Mal sahibi olma durumu:

12.3.1 Binayı ne şekilde elde ettiniz?

- a) Satın alma b) Miras c) Devlet eliyle d) Diğer,

12.3.1.1 Satın alınmış ise:

12.3.1.2 Hangi tarihte ve kaç para satın aldınız?

12.3.1.3 Daha önce nerede ve nasıl bir konutta yaşıyordunuz? (Bölge belirtilecek, bkz. kiraçı konut özellikleri)

12.3.1.4 Daha önce yaşadığınız konutu neden terkettiliniz?

- a) Afet b) Evi beğenmedi (Açıklama) c) Evden çıkarılma (nedeni) d) Ekonomik nedenler f) Başka,

12.3.1.5 Evinizin tapusu varmı?

12.3.1.6 Neden bu evi seçtiniz?

- a) Ucuz b) İşe yakın c) Büyük ve kullanışlı d) Merkeze yakın e) Başka,

12.3.1.7 Ev hangi tarihte yapılmış?

12.3.1.8 Evi kim yaptırmış ve ne iş yapıyormuş?

12.3.1.9 Evin eski sahibi neden satmış?

12.3.1.10 Satın aldıktan bu zamana kadar evde herhangi bir değişiklik yaptınız mı? Negibi, ..?

- Tarih Negibi değişiklik yaptınız

12.3.2.1 Miras yolu ile sahip olunmuş ise

12.3.2.1 Kimden miras kaldı? (Akrabalık derecesi belirtilecek)

12.3.2.2 Eviniz ne zaman yapıldı? (Yapılış tarihi)

12.3.2.3 Evi ilk kim yaptırmıştır?

12.3.2.4 Miras yolu ile ortak olan başka kişiler var mı? Varsa hisseleri karşılığı bir bedel ödediniz mi?

Nekadar ödediniz ve bugün bunlar nerede oturuyorlar? (Yer belirtilecek)

12.3.2.5 Konutu ilk yaptıran kişi atalarımızdan birisi mi, yoksa yabancı mı?

12.3.2.5 Yabancı ise nereli (uyruğu) ve evi neden bırakmış?

12.3.2.6 Atalardan biri ise, buraltı mı yoksa başka bir yerden mi geldi?

12.3.2.7 Başka bir yerden geldi ise, nereden hangi tarihte ve neden gelmiştir?

12.3.3 Devlet tarafından verilmiş ise

12.3.3.1 Hangi tarihte ve neden verildi?

a) Afet b) Göç c) Konut politikası d) Başka.....

12.3.3.2 Konutta herhangi bir değişiklik yapıldı mı? Yapıldı ise

Tarih Negatif değişikliklerin yapıldığı

12.3.4 Konutunu kendi yaptırmış ise

12.3.4.1 Arsayı nasıl elde ettiniz?

a) Satın alma b) Miras c) Devlet eliyle (Nasıl) d) Başka.....

12.3.4.2 Satın alınmış ise ne zaman ve kaçta satın alındı?

12.3.4.3 Neden burası seçildi?

a) Toprak ucuzdu b) İşe yakındı c) Toprak tarıma elverişli d) Akrabalara yakındı e) Başka.....

12.3.4.4 Miras kaldı ise, mirası kim bıraktı?

12.3.4.5 Arsa devlet tarafından verilmiş ise, hangi sebepten?

a) Afet sonucu b) Mübadele sonucu c) Konut politikası d) Başka..... (Tarih belirtilecek)

12.3.4.6 Konutu hangi tarihte yaptınız?

12.3.4.7 Bundan önce yaşadığınız evin özellikleri....

Konfor durumu

Mutfak + Banyo.....var.....yok.....

Tuvalet.....içerde.....dışarda.....

Öda sayısı..(mutfak,banyo haric).....

Bahçe.....var.....yok.....

Elektrik,su,kanalizasyon,fosseptik.....var.....yok.....

struktur

Ahsap

yigma

Kargır

Kerpic

Betonarme

Karma

12.3.4.9 Yapıldığı zamanki maliyeti ve şimdiki maliyeti nekadar? Zaman masrafları nasıl karşılamıştınız?

12.3.4.10 Allenin konut ile ilgili görüş ve istekleri

12.3.4.10.1 Başka bir konutta oturmak isternisiniz? Evet ise neden?

a) Ev yetersiz,konforsuz b) eski c) İşe,merkeze uzak d) Kirası çok e) Başka.....

12.3.4.10.2 Nerede oturmak istersiniz? (Yer belirtilecek)

a) Köy içi (Mahalle,neden)..... b) Köy dışı (İlçe,köy,neden).....

Nedenleri

a) Kiralar ucuz b) Merkeze,işe yakın c) Ulaşım rahat e) Başka.....

12.3.4.10.3 Şimdi oturduğunuz evden memnunsunuz? Neden (En çok beğendiğiniz yönleri)

a) Ucuz,ekonomik b) Kullanışlı c) Merkezi yerde,ulaşım kolay d) bahçeli e) başka.....

12.3.4.10.4 Binalarda herhangi bir tamlrata ihtiyacınız varmı?Varsa negıblı.....?(Mıktar)

12.3.4.10.5 Bınanızın sıgortası varmı?Varsa.....Mıktar.....Ödeme seklı.....

12.3.4.10.6 Nekadar vergı öduyorsunuz?(Bınanın)

13.FİZİKSEL DURUM

13.1 Evm ısyerıne olan uzaklığı nekadar?(Km olarak)

13.2 Merkeze(Yerleşme merkezi,şehir merkezi)olan mesafesi nekadar?

13.3 Bınanın üzerinde bulunduğu arsanın,boyutları ve yuzölçümü,arsanın yerleşımını gösteren bır kroki çizilecek

13.7 YAPILARIN CESİTLİ DONATIM TESİSLERİ

13.7.1 SU VARLIğI

13.7.1.1 Su kaynağının mülkiyet durumu

- a) Merkezi su tesisi
- b) Konut ve avlu dışında ortak su tesisi
- c) Avluda özel su tesisi
- d) Konut içinde akar su durumu

13.7.1.2 SU KAYNAGININ TESİSAT ÖZELLİKLERİ

- a) Doğal kaynak
- b) Kuyu(hakiki yeraltı suyu)
- c) Artezyen
- d) Akarsu
- e) Durgun su

13.7.1.3 Su kaynağının konuta ve işletmeye uzaklığı.....

13.7.2 AYDINLATMA TESİSLERİ

13.7.2.1 Elektrik varmı?Yoksa nasıl aydınlatma yapılıyor?

13.7.2.2 Aydınlatma araçları

13.7.3 ISITMA

13.7.3.1 Herбір hacimde kullanılan ısıtma araçları ve kullanılan yakıt

13.7.3.2 Yakıtınızı nerede depoluyorsunuz? Büyüklüğü

13.7.4 PİS SU TESİSLERİ

13.7.4.1 Pis suların atılma seklı

- a) Kanal
- Fosseptik
- Baska

13.7.4.2 Tesileriniz yeterlimi?Değilse nekadar alana ihtiyaç var?(m3 olarak)

13.7.4.3 Hangi hacimler faydalanıyor?(Mutfak,banyo,tuvalet)

KULLANILAN TARIM ARACLARI

1. Hangi tarım araçlarını kullanıyorsunuz?

a)Traktor b)Pulluk c)At d)Öküz e)Bicer dover f)Patoz g)Baska.....

2. Kullandığınız bu araçları nerede muhafaza ediyorsunuz?Yeterli geliyormu?

EL SANATLARI

1. El sanatları ile uğraşıyor musunuz?Evet ise hangileri...

a)Halıcılık b)Dokumacılık c)Sepetçilik d)Comlekçilik e)Demircilik f)Agac işleri g)Baska.....

2. Bu işi nerede yapıyorsunuz?

a)Evde b) dışarda(yer belirtilecek,koy içi veya koy dışı)

MODERNLESME EGİLİMİ

Buzdolabı

Camasır makinesi

fırın

Dikis makinesi

Termosifon,Sofben

T.V/renkli,siyah-beyaz

Radyo

Pikap

Teyp

Video

Utu(elektirikli)

Elektrik supürgesi

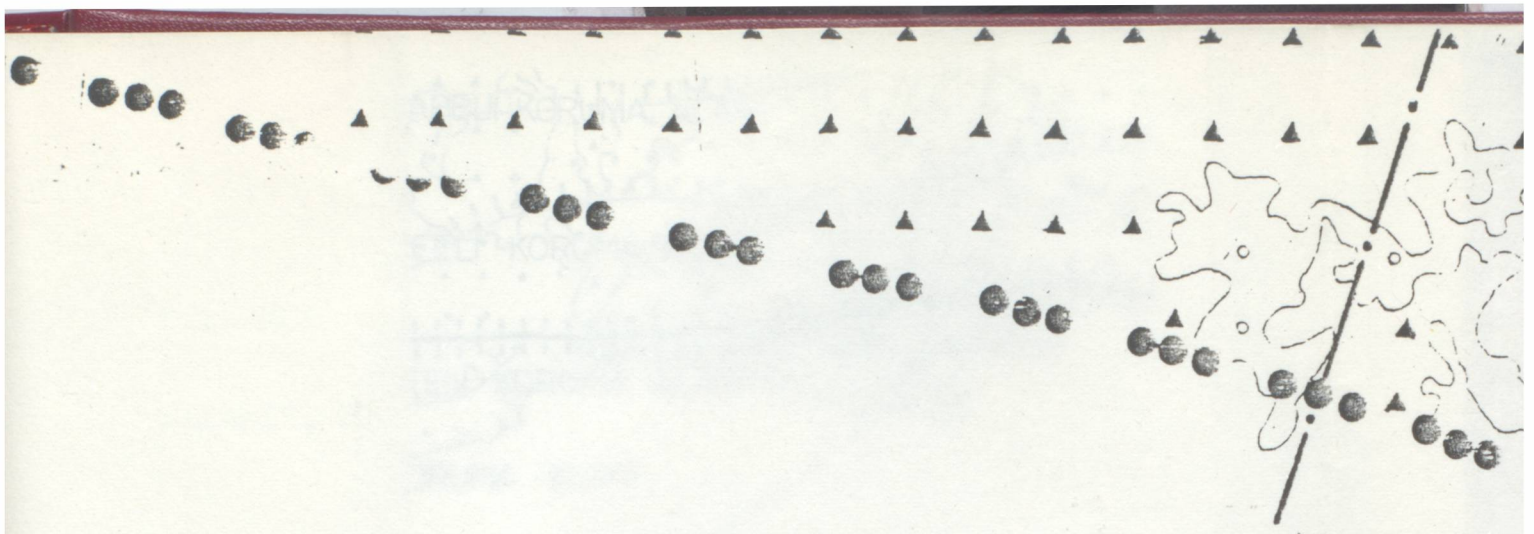
Telefon

Y.Odası takımı

Yemek takımı

Misafir odası takımı

Özel oto



dibektaş

naanmudiye

muradîy

utviye

4

6			
5	1	2	
	4	3	

KAYNAKÇA

BALANIR, G.

BAYHAN, I.

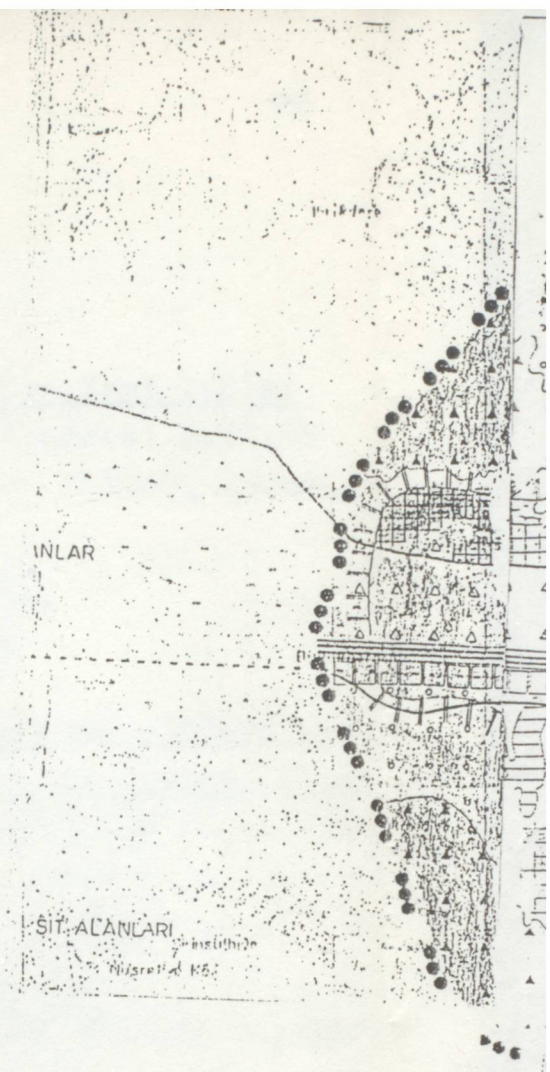
CLARKE, J.

ERE, T.

FREDERICK, R.

FELDMAN, J.

GÖÇER, O.



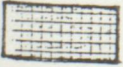
ÖZEL İŞARETLER

- OOOOOOO BELEDİYE SINIRI
- CEVRE DÜZENİ SINIRI
- ÖNCELİKLE PLANLAMASI YAPILACAK ALAN SINIRLARI
- ONANLI İMAR PLANLARI SINIRI

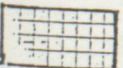
ESKUN



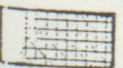
SIK YOĞUNLUK 500 kişi/ha.



ORTA YOĞUNLUK 300 kişi/ha.

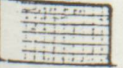


SEYREK YOĞUNLUK 100 kişi/ha.

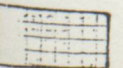


GELİSMESİ KAYITLANACAK

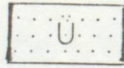
ÜSME



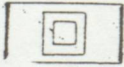
ORTA YOĞUNLUK 300 kişi/ha.



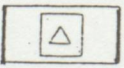
SEYREK YOĞUNLUK 100 kişi/ha.



ÜNİVERSİTE KAMPUSU



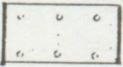
SAĞLIK TESISLERİ



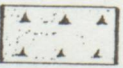
EĞİTİM TESISLERİ



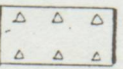
ASKERİ ALANLAR



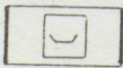
TARIMSAL NİTELİĞİ
KORUNACAK ALANLAR



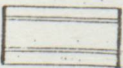
ORMAN



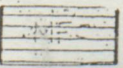
AĞACLANDIRILACAK ALAN



MEZARLIK



PLANLAMA İLE KORUMASI
ÖNERİLEN SIT. ALANLARI



MAKILIK FUNDALIK ÇALIŞIK



MERKEZİ İŞ ALANLARI



2. VE 3. DERECE MERKEZ



BÜYÜK ALAN KULLANIMI
KAMU KURULUŞ ALANLARI



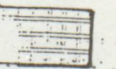
ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ



SANAYİ BÖLGESİ



KÜÇÜK SANAYİ



DEPOLAMA



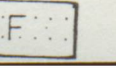
GÜNÜBİRLİK



BÖLGE PARKI



KENTSEL VE BÖLGESEL
BÜYÜK SPOR ALANLARI



FUAR PANAYIRI

KAYNAKÇA

- BALAMİR, M.: "Kentleşme, Kentsel Süreçler ve Kent Yapısı
Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi S.13,55
ODTÜ. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara,
1981
- BAYHAN, İ.: "Şehir Planlaması, İstanbul, 1969
- CLARENCE, S.: Toward New Towns For America
New York, 1969
- EKE, F.: Kırsal Alanda Kentleşme Sürecinin Etkinlikleri ve
Kırsal Alan Fiziki Planlamasında Politikalar, İlke-
ler ve Uygulamalar, Türkiye'de Kentleşme Süreci ve
Kırsal Alan Sorunları Kolokyumu, S.141-157, Mimar
Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1985
- FREDERICK, R.H.: Town Building In History, London 1956
- FREDERIC, J.O., ARNOLD W.: The New Towns The Answer To Mego-
polis, London, 1963
- GÖÇER, O.: Doğu Marmara Bölgesi İçinde Büyük İstanbul Metro-
politen Sınırlarının Tesbiti ve Yeni Bir Yerleşme
Düzeni Ön Araştırması (Doktora Tezi) İ.T.Ü, İstanbul,
1971
- GÖÇER, O.: Şehirciliğe Giriş, Konya, 1979
- GÜVENÇ, B.: İnsan ve Kültür. Ankara, 1984
- İLTER, İ.: "Ülke Düzenleme Çalışmalarında Rekreasyon Planlaması"
Ülke Ölçeğinde Planlama ve Düzenleme Sorunları
Kolokyonu, S.133-143, Mimar Sinan Üniversitesi Sos-
yal Bilimler Enstitüsü, 1984
- JOSEPHINE, P.R.: "The Changing Objectives Of The Drawn Plan"
Land Use In An Urban Environment, Liverpool
1961
- KELEŞ, R.: Kent Bilimi Ülkeleri, Ankara, 1976
- ÖKTEN, A.: Metropolde'ki Kır, İstanbul, 1986
- ÖZDEŞ, G.: "Şehir ve Şehirlerin Bölgeleri" Şehircilik, S.113-
205, İstanbul, 1985
- ÖZKALP, E.: "Gelişmekte Olan Ülkelerde'ki Kent Sorunlarına

Genel Bir Bakış ve Türkiye'de Kentleşme"

Sosyal Bilimler Dergisi, S. 37-52, Aralık,

1987

SURİ, L.: Kırsal Topraklar'ın Kentsel Topraklara Dönüşümü-

İstanbul ve Kartal Örneği(Yüksek Lisans Tezi),

Yıldız Üniversitesi, İstanbul 1984

TEKELİ, İ.: "Türkiye'de Kırsal Planlama'nın Sorunları yada

Planlama Kademelenmelerinin İş İlişkileri Üzerine

Türkiye'de Kentleşme Süresi ve, Kırsal Alan Sorun-

ları Kolokyonu, S.25-41, Mimar Sinan Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü, 1985

TURAK, E.: "Metropolitan Alanlar:Kavramlar, Tanımlar, Ölçütler"

Türkiye'de Metropolitan Alan Planlama Deneyim ve

Sorunları Kolokyumu S. 21-41, Mimar Sinan Ünivers-

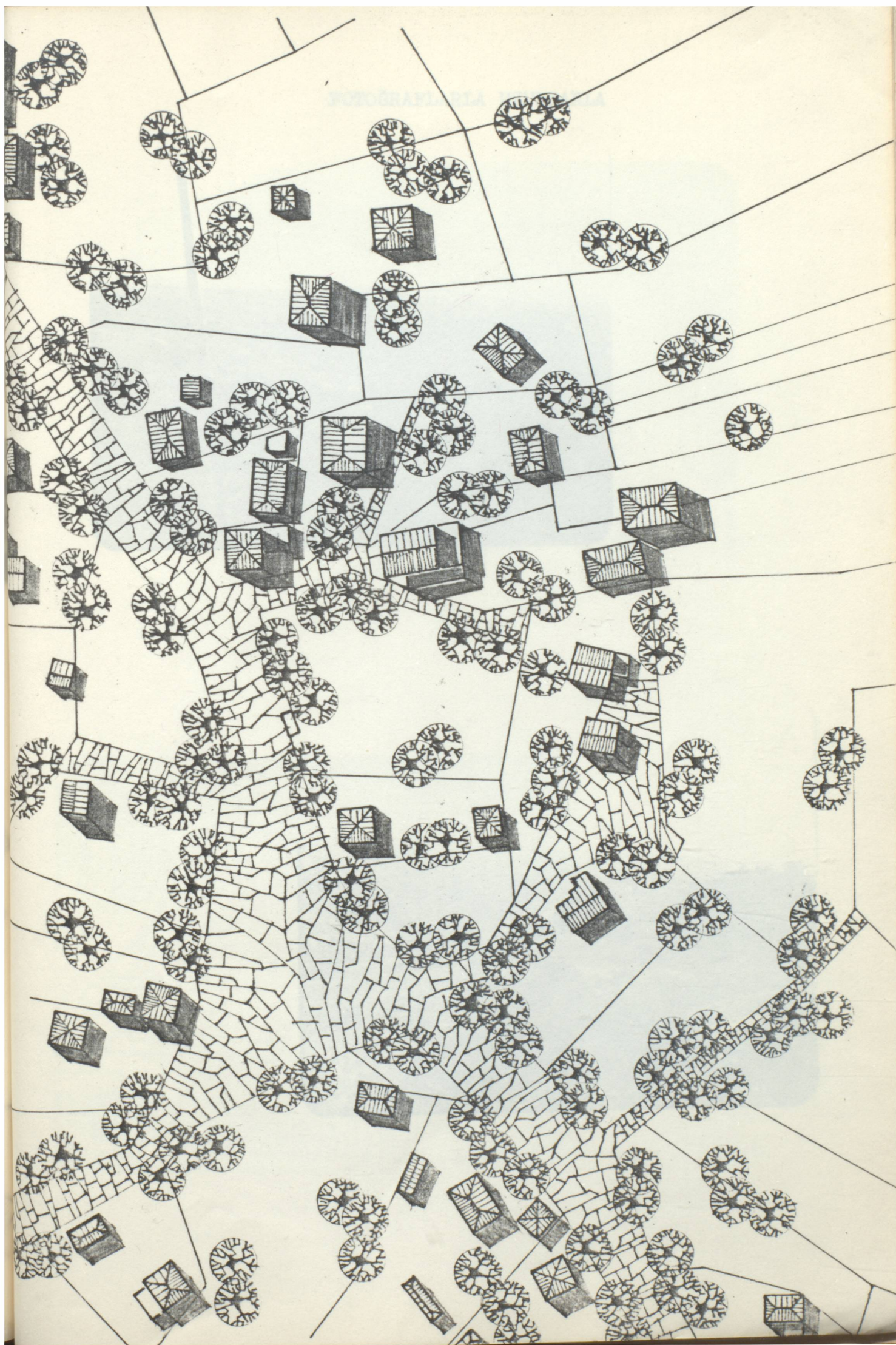
tesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayını,1985

TÜMERTEKİN, E.:Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirscl Fonksiyonlar,

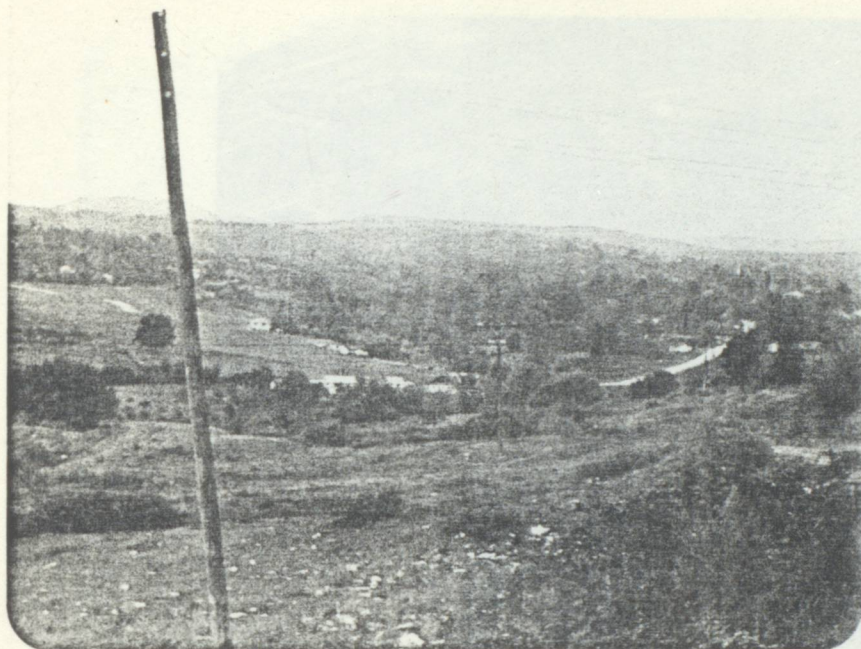
İstanbul, 1973

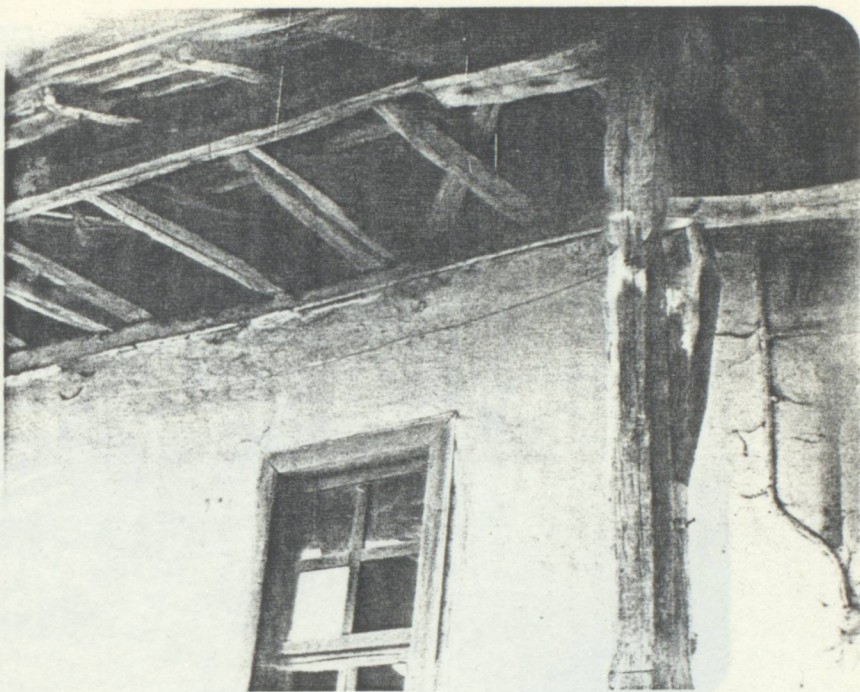
WALTER, L.C.:The Search For Environment London 1966

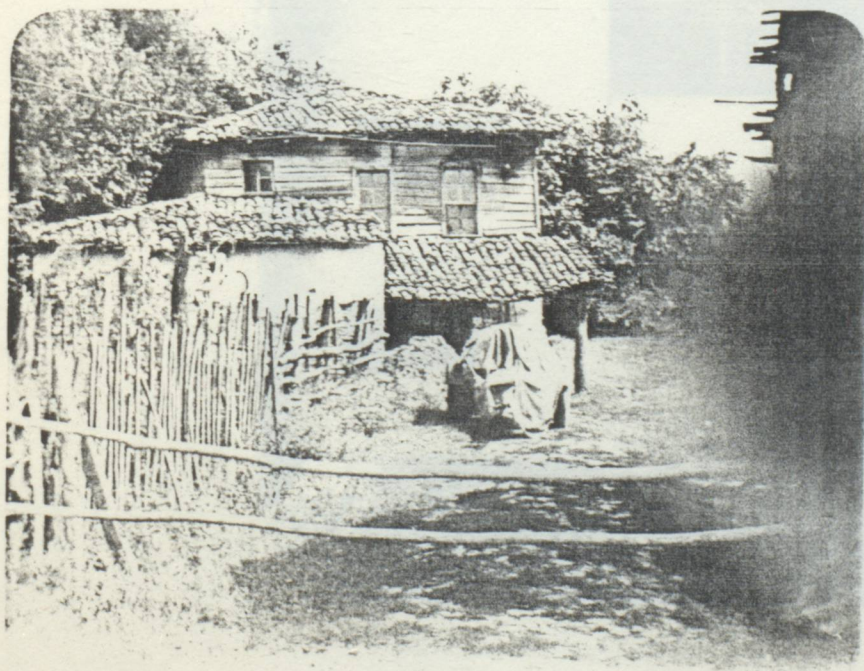
YAVUZ, F.: Şehircilik,Ankara, 1962

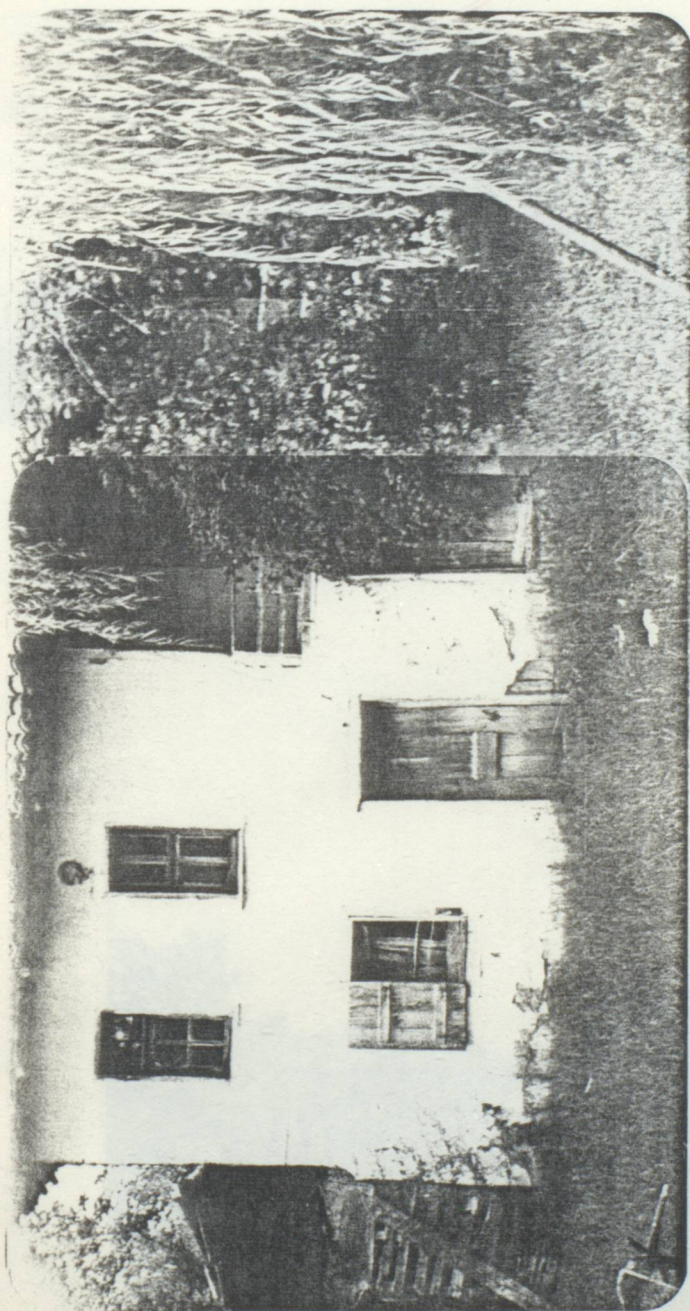


FOTOĞRAFLARLA UZUNTARLA











YERLEKİ ÇALIŞMALAR

- 1984-1987 yılları arasında Partem A.Ş.'de Mimari Büro Elmanı.
- 1986 yılından beri Yıldız Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kentisel Tazarru Bilim Dalı Araştırma görevlisi.



ÖZGEÇMİŞ

Adı, Soyadı : Ali Kılıç
Doğum Yeri ve Yılı : İstanbul-Tuzla, 1962

EĞİTİM DURUMU

İlk Öğrenim : Tuzla İlkokulu, Tuzla (1969-1974)
Orta Öğrenim : Haydarpaşa Lisesi, Kadıköy (1974-1979)
Yüksek Öğrenim : Yıldız Üniversitesi, İst. (1979-1985)

MESLEKİ ÇALIŞMALAR

- 1984-1987 yılları arasında Partem A.Ş.'de Mimari Büro Elemanı.
- 1986 yılından beri Yıldız Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kentsel Tasarım Bilim Dalı Araştırma görevlisi.

