

A. Burak Büyükcivelek<sup>1</sup>

TEPAV Mekansal Araştırmalar Merkezi Direktörü

## BİR HAK OLARAK PLANLAMA

Hak kişilerin hukuk düzenince korunan menfaatleridir, çıkarlarıdır. Kişilerin lehine olan bir durumun kanunlarca korunması ve bu duruma aykırı davranışların kanunlarca cezalandırılmasını içerir. Burada kanunlara vurgu açıktır, nettir ve önemlidir çünkü hakkını arayan bağımsız bir kişinin kanunlardan başka dayanağı yoktur. Bu bağlılık ilişkisi sahip olduğumuz tüm haklar kanunlarca korunmakta mıdır sorusunu akla getiriyor. Hakların, ilgili yazında ikiye ayrıldığını görüyoruz. Bunlardan ilki hukuki haklar. Hukuk sisteminin düzenlediği ve bireylere tanıdığı haklardır. Bu haklar genellikle kanunlarla ve yasal düzenlemelerle belirlenir. Örneğin, çalışma hakları, mülkiyet hakları veya medeni haklar. Bu tür haklar doğrudan kanunlara dayanır ve bireylerin bu hakları kullanabilmesi için yasal düzenlemeler gereklidir. İkinci grup haklar ise doğal haklar olarak tanımlanmaktadır. Bu haklar, insanın doğasında var olduğu kabul edilen ve yasalarla belirlenmiş olmayan haklardır. Örneğin, yaşam hakkı veya özgürlük hakkı gibi. Felsefi olarak, bu haklar doğrudan kanunlara dayanmaz, ancak hukuk sistemi zamanla bu hakları tanıyıp güvence altına alabilir.

Konunun mekanla ve kentlerle ilişkili tartışılması kent hakkı kavramı üzerinden ilerlemektedir. Kent hakkı, hem sosyal hem de hukuki açılardan önemli bir konumdur. Bu kavram, bireylerin şehirde yaşama, kent işleyişine katılma ve temel işlevlere erişim gibi haklara sahip olmasını ifade eder. Kentin, herkes için yaşanabilir, ulaşılabilir ve sürdürülebilir olması gerektiği anlayışı, kent hakkının temelini oluşturur. Peki, kent hakkı doğal bir hak mıdır, yoksa hukuki bir hak mı?

Kent hakkı, bir insanın şehirde yaşamını sürdürebilmesi için gereken temel şartlara sahip olma hakkı olarak da düşünülebilir. Yani, şehirde barınma, ulaşım, yeşil alanlar gibi olanaklara imkânlarla erişim, insanın yaşam hakkı kadar doğal bir hak olarak görülebilir. Dahası bu haklara erişemeyen insanların

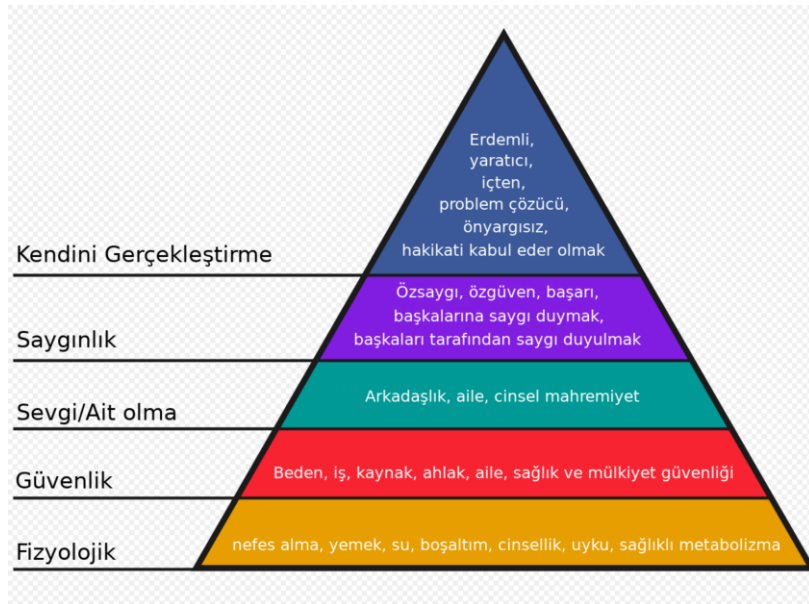
<sup>1</sup><https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1480>

Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazar(lar)ına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

daha genelinde yaşamaya ilişkin haklardan da uzaklaştığı bir gerçektir. Başka bir bakış açısından yaklaşıldığında ise kent hakkı bir yasal çerçevede şekillenmektedir. Her bireyin kentte eşit ve adil bir şekilde yaşama hakkı, devletin yasaları ve yönetmelikleriyle güvence altına alınır. Örneğin kentsel planlama standartları<sup>2</sup> yönetmelik düzeyinde düzenlenmiştir. Belirli bir alanda yaşayan kişi sayısına karşılık üretilmesi gereken yeşil alanlar, eğitim tesisleri niteliksel ve niceliksel olarak belirlenmiştir. Her ne kadar ucu açık olsa ve günümüzde taşıdığı anlama karşıt uygulamalarla içi boşaltılmaya çalışılsa da “kamu yararı” kavramı da kent hakkına ilişkin önemli bir bileşendir<sup>3</sup>. Kamu yararı toplumsal eşitlik, çevresel, kültürel ve tarihsel duyarlılıkları önceleyen bir yaklaşım çerçevesinde planlama çalışmalarının temelini oluştururken haklara ilişkin tartışmaya çevreyi, geçmiş ve gelecek kuşakları da ekleyerek konuyu insanlık ve günümüz sınırlarından öteye taşımaktadır. Özetle, her ne kadar soyut bir kavrammış gibi gözükse de kent hakkının yasal ve hukuki bir hak olduğu unutulmamalıdır.

Bu tartışmayı biraz daha somutlaştırmak olanaklı. Temel haklar konusunda derslerde sıklıkla kullandığımız Amerikalı psikolog Abraham Maslow’un 1943 yılında yayınladığı bir çalışmasına atıfta bulunmak istiyorum (Şekil 1). Bu çalışmada Maslow insan ihtiyaçlarının kademeli olarak karşılandığını, bir kademeden ötekine, o kategorideki ihtiyaçlar karşılanmadan geçilemeyeceğini savunur. İhtiyaçlar giderildikçe insanın kişiliği de gelişir. Ulaşılan son nokta ise insanın mutlu olma noktasıdır. Bu yaklaşımı Maslow bir piramit ile betimlemiştir. İhtiyaçlar hiyerarşisi (ya da kademelenmesi) içinde piramitte yukarıya ulaşmak amaçtır.

### Şekil 1: Maslow’un ihtiyaçlar hiyerarşisi, 1943



Kaynak: [https://tr.wikipedia.org/wiki/Maslow\\_teorisi](https://tr.wikipedia.org/wiki/Maslow_teorisi)

Peki, kentler bu kademelenmenin neresinde bulunuyor? Kanımca ihtiyaçlar hiyerarşisinin her aşamasının mekânsal bir boyutu bulunmaktadır. Her kademenin aşılması konusunda kentlere,

<sup>2</sup> Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, Ek 2 tablosu: <https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/icerikler/ek-2-tablo-17-mayis-20180214143000.pdf>

<sup>3</sup> Burada sıklıkla göz ardı edilen bir bilgiyi paylaşmakta yarar var. Günümüzde adeta kutsanmakta olan ve çevresinde dokunulmazlık oluşturulan özel mülkiyet hakkı Anayasa’nın 35. Maddesi kapsamında yalnızca kamu yararı adına kısıtlanabilmektedir.

kentte sağlanan hizmetlere ve genel anlamda kimi zaman yalnızca kentte edinilebilecek deneyimlere gereksinimler vardır. Güvenli bir kentsel yaşam. Güvelik hizmetlerinin herkes için eşit biçimde ve her yerde sağlanması. Gece-gündüz farkının ulaşım açısından ya da etkinlikler açısından azalması. Kadın-erkek, çocuk, LGBTQ+, azınlık gruplar arasında fark olmadan ortak bir yaşam kurgulanması. Her kesimin gereksinimlerine yanıt verilmesi. Başka bir aşamada başta temiz su olmak üzere gıda güvenliğini ve güvenli gıdayı garanti altına almış bir kent-kır ilişkisi, buna ilişkin tedarik zincirleri ve bunların sürdürülebilir kılınması. Bu ise belki kent ve bölge planlamanın ara yüzü. Daha üst kademelerde insanların birbiriyle sağlıklı etkileşimler kurmasını sağlayacak kamusal mekanların oluşturulması. Kamusal bir araya geliş mekanlarının üretilmesi ve çeşitlenmesi. Kamusallığın tüketimle ilişkisinin sorgulanması, sayıları durmadan artan kahve dükkanları ve AVM'lerin yeniden düşünülmesi. Yeni kamusal alanlar tartışması. Sokakların, sokak kültürünün kaybolması ve siteleşme, kapalı site yaşamı. Toplu taşıma yerine özel araç kullanımının tercih edilmesi ya da özel araç kullanmanın zorunluluk haline gelmesi. Daha da üst kademelere çıktığımızda saygı ve sevgi, başkaları tarafından sayılmak ve sevilmek. Belki sadece dikkate alınmak. Yöneticilerimiz bizi sayıyor, seviyor mu? Kent yöneticileri düşüncelerimize önem veriyor mu? Hiç kimse size sordu mu nasıl bir kentte yaşamak istersiniz diye? Ancak buradan sonra kendini gerçekleştirme alanına geçilebiliyoruz. Kentler sizi, karakterinizi, kişiliğinizi ya da farklılıklarınızı yansıtıyor mu? Beklentilerinizi umutlarınızı hayallerinizi kentte gerçekleştirebiliyor musunuz? Buna dair umudunuz var mı?

Bizler için soruları çoğaltmak olanaklı, olumsuz yanıtları artırmak ise çok daha kolay. Peki bu durumun tersi olanaklı mı? Gereksinimlerimizi karşılayacak, beklenti ve hayallerimizi gerçekleştirecek kentler bir ütopya mı? Yoksa olası bir durum mu? Bu kuşkusuz kentleri ve kentlileri içinde barındıran bir demokrasi sorunsalı.

Günümüzün örnek kentleri toplumsal ve bilimsel bir çerçevede yönetilmekte, bu iki temel üzerinde gelişim göstermektedir. Toplumsal olarak gereksinimlere, beklentilere ve hayallere yanıt veren kentler bilimsel açıdan dayanıklı ve iklim değişikliğine duyarlı olmak adına hayallere ve toplumsal beklentilere sınırlar çizmektedir. Dayanıklılıkla ilgili konuya acı deneyimlerle aşınayız. Toplumsal taleplerin bir bakıma maksimizasyonu, popülist yaklaşımlar ve oluşturulan, paylaşılan rantların kentlerimizde oluşturduğu sorunlar yaşam kalitesi düşük mekanlar, trafik sıkışıklığı ya da ne yazık ki afetlerde can kayıpları olarak geri dönüyor. Kentler çevresel koşullara daha duyarlı, daha yaşanabilir olmak için yarışıyorlar.

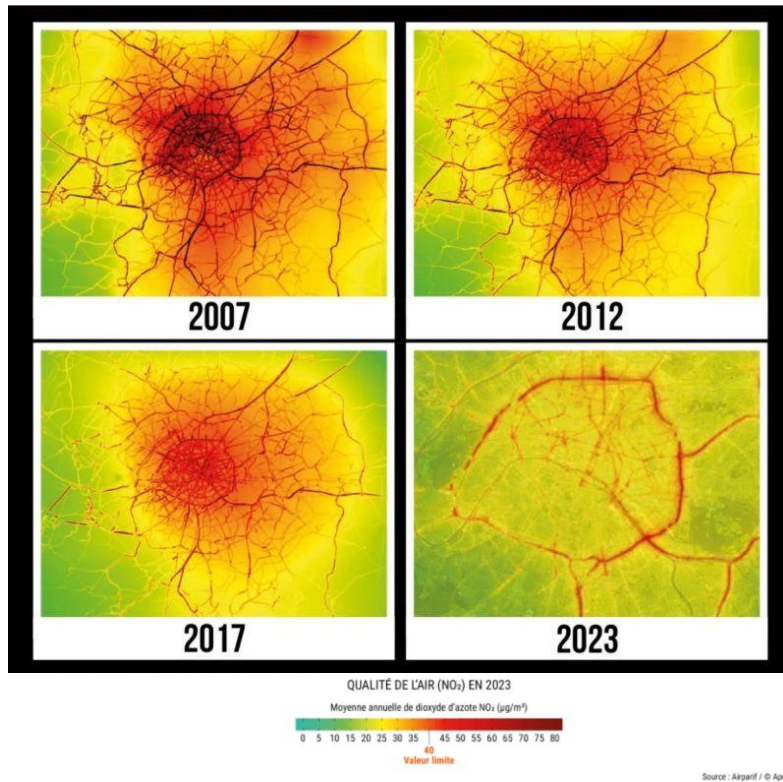
### Dünya'dan örnekler

Kent hakkı konusuna geri dönecek olursak kentsel alanda yaya haklarından söz etmek ne oranda olanaklıdır örneğin. Yapılaşmanın yoğun olduğu dünya kentlerinde taşıtlara ayrılan alan (yollar, otoparklar ve toplu taşıma altyapısı) kentsel alanın %20 ile %30 arasında bir alanı kaplamaktadır. Los Angeles gibi daha düşük yoğunluklu, daha taşıt temelli kentlerde bu oran %50'lere kadar çıkabilmektedir. Yapılaşma yoğunluğu yüksek pek çok gelişmiş kentte yoğun yayalaştırma çalışmaları yapılmaktadır. Örneğin Hamburg kentsel alanının %40'ını yaya dolaşımına açık yeşil alana çevirme planları üretmektedir. Quebec ve Helsinki'de de benzer projeler yürütülmekte, Danimarka'da başta Kopenhag olmak üzere pek çok kent birbirine

bisiklet otoyolları ile bağlanmaktadır<sup>4</sup>. Bir güney Amerika kenti olan Bogota ise bisiklet yolu ağını 200 km'ye çıkarmış olmakla övünmekte, her Pazar günü kent merkezini yalnızca yayaalara ve bisikletlilere açarak yeni bir ulaşım kültürünün oluşmasına öncülük etmektedir. Londra ve Paris gibi dünya kentleri de bu eğilimi izlemekte yaya alanlarını sürekli geliştirmektedir. Paris'teki yeşil çeper ve 15 dakikalık kent yaklaşımları ile dikkat çekerken Londra 2050 yılına kadar "sıfır karbon" seviyesine ulaşmayı hedeflemekte buna yönelik ulaşım ve konut projelerini hızla uygulamaktadır.

Paris örneğini biraz daha açalım. 2015 yılında uygulamaya konmaya başlayan 15 dakikalık kent modeli parçacıl bir biçimde Büyük Paris'i dönüştürmeyi hedeflemektedir. 15 dakikalık model içinde kentlilerin günlük temel hizmetlere 15 dakikalık yürüme ve/veya bisiklet mesafesinde erişebilmesi amaçlanmaktadır. Bu mesafeyi aşan hizmetlere önce bisikletle sonra bütünleşik toplu taşıma hizmetleriyle erişimin sağlanması amaçlanmaktadır. Paris'teki mahalleler bu yönde planlanmakta, konut yoğunluklu alanlara hizmet etkinlikleri, hizmet etkinliği baskın alanlara ise konut gelişimine yönelik düzenlemeler yapılmaktadır. Bu sayede hem daha eşitlikçi bir ulaşım sisteminin sağlanması hem de ulaşım temelli karbon salınımı ve enerji tüketiminin azaltılması amaçlanmaktadır. Kentin çok daha yeşil, insan ve çevre dostu olacağı ise yaşanılarak gerçekleşen bir deneyimdir (Şekil 2).

**Şekil 2: Paris'te hava kalitesinin yıllar içindeki değişimi, 2007-2023**



Kaynak: <https://www.paris.fr/dossiers/incollable-sur-paris-ces-cartes-inedites-vous-prouveront-le-contre-199>

<sup>4</sup> Danimarka iklim değişikliğine karşı en net yaklaşımlardan birini sergilemekte ve 2030 yılına kadar k tüm benzin ve mazot satışlarını durdurmayı amaçlamaktadır.

Dahası Paris 1930’lardan bu yana kullanımda olan çevre yolunu yeniden ele almakta ve bu yolun olumsuz etkilerini azaltmaya çalışmaktadır. Yolun içi ve dışı arasında erişim sorunları bulunurken oluşturulacak bağlantı noktaları ve özel proje alanları hem erişim sorunu giderilmekte hem de yolun yer altına alınmasıyla oluşan açık- yeşil alanlar sayesinde kentsel yeşil alan oranı artırılmaktadır. Benim öğrenciliğimden bu yana devam eden bir proje (Şekil 3).

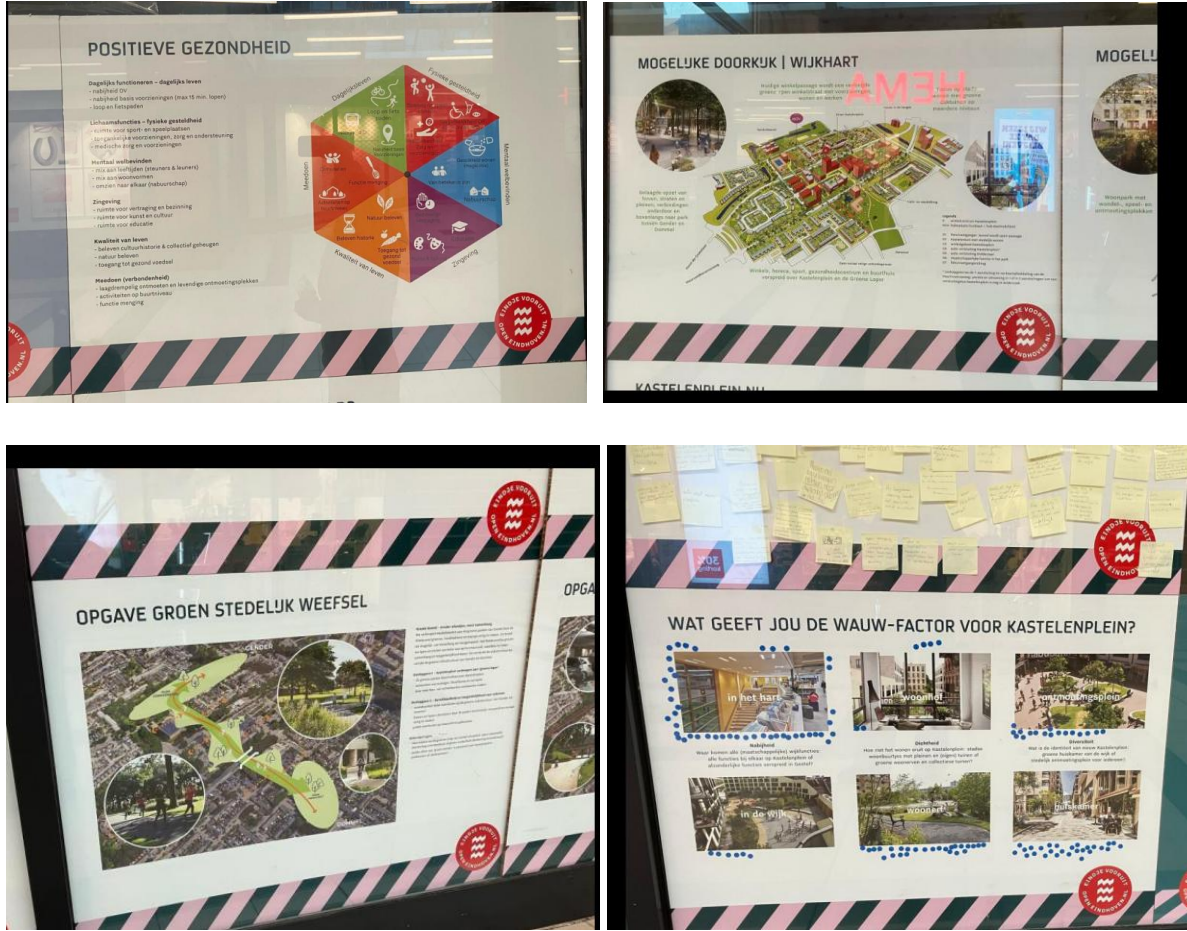
**Şekil 3: Paris metropoliten alanı ve onu çevreleyen “yeşil kuşak”**



Kaynak: <https://www.paris.fr/pages/de-la-ceinture-grise-a-la-ceinture-verte-comment-le-peripherique-va-se-metamorphoser-21145>

Sunulan örnekler ile Maslow’un ihtiyaçlar kademelenmesi arasında yakın ilişki bulunuyor. Yıllar boyunca tutarlılıkla yürütülen tüm büyük projelerin bir de toplumsal arka planı var. Katılımcılık, şeffaflık ve hesap verebilirlikle ilgili olan bir arka plan. Bu konulara ilişkin somut görseller sunmak oldukça zor tabi. Her ne kadar büyük bir projeye ilişkin olmasa da örnek olması amacıyla Hollanda, Eindhoven yakınlarındaki küçük bir yerleşimde karşılaştığım bir durumu aktarabilirim. Aışveriş merkezinin içinde, bir koridorda asılmış görseller ve planlar gördük. Burada, son derece yerel ölçekte gerçekleşecek bir kentsel tasarım projesinin halka sunumu, anlatımı, tanıtımı söz konusu. İletişim tek yönlü değil. Bir yandan proje anlatılırken toplumsal, ekonomik, çevresel ve mekânsal gereksinimler sunuluyor, kısıtlar belirleniyor. Bu çerçevede alternatifler üretilmiş. Halkın bunlar arasında seçim yapması ya da bu alternatifler üzerinden görüş bildirmesi bekleniyor (Şekil 4-7).

Şekil 4-7: Hollanda’da bir kentsel tasarım projesine ilişkin katılım örneği



Daha önce de değindiğim gibi kentlerin gelişimine bilimsel ve toplumsal çerçeveler aynı oranda etki ediyor. Birinin diğerinin önüne geçmesi zaten son derece karmaşık olan süreçlerin durmasına neden oluyor. Dolayısıyla toplum ile bilimin birlikteliğini sağlamanın en önemli, en güncel ve belki de en acil ara yüzlerinden birini planlamanın oluşturduğunu söylemek hiç de yanlış olmayacaktır. Bu tartışmaya ilişkin sonuç bölümüne geçmeden önce okuyucunun aklında olabileceğine inandığım olası bir soruyla devam etmek istiyorum.

Avrupa ve Amerika önde gidiyorlar; bazı Güney Afrika ve Asya ülkeleri de umut veren projeler gerçekleştiriyorlar. Peki, Türkiye nerede duruyor? Türkiye’den de iyi örnekler sunabilir miyiz?

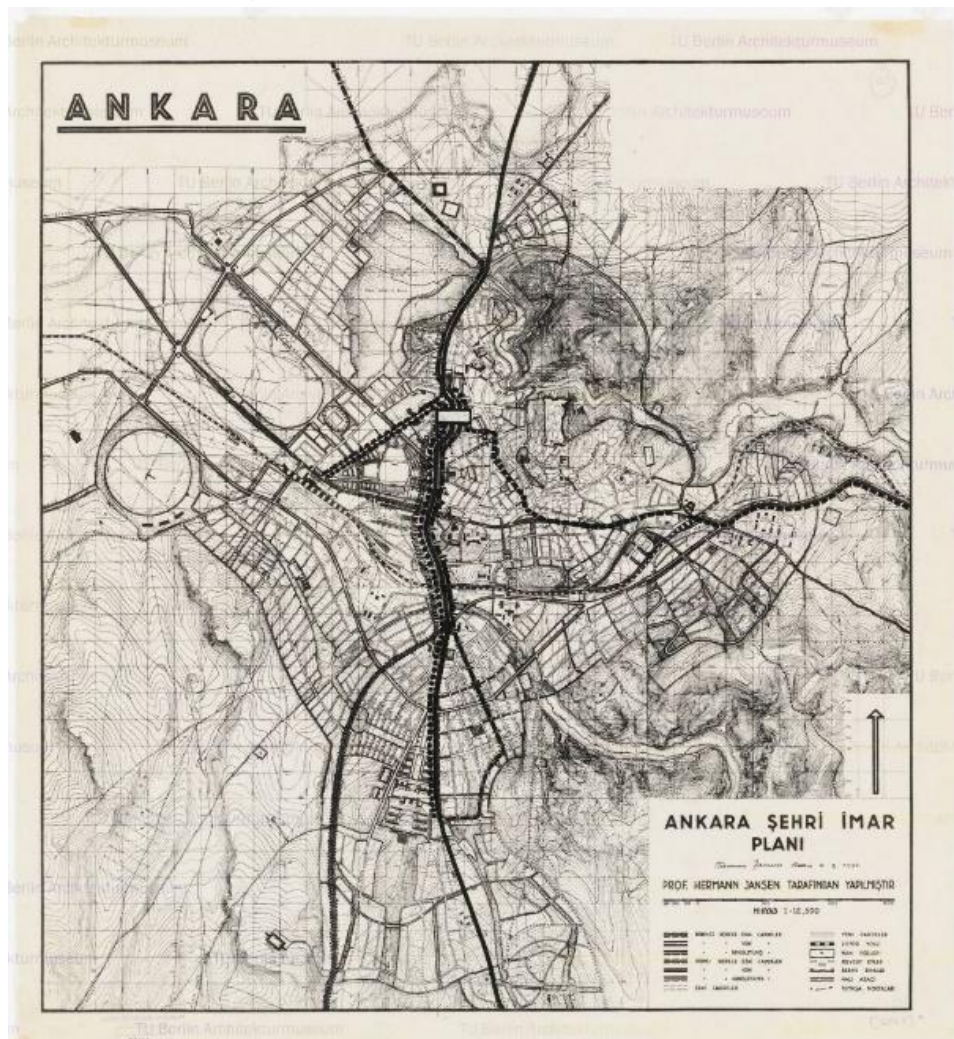
### Türkiye’deki durum

Ne yazık ki bu konuda çok da şanslı olduğumuzu söyleyemeyeceğim. Güncel şehircilik tartışmaları gözetildiğinde bu tartışmalara oldukça uzak kentlerde yaşıyoruz. Ya da başka bir deyişle kentlerimiz bu tartışmaların çok uzağında şekilleniyor. Kentlerimizde yaşamımıza anlam ve değer katan parçalar ne yazık ki güncel şehircilik pratiklerinin ürünü değil. Var olan değerler ya doğal ya tarihi değerler. İstanbul’u düşünelim örneğin. Kentin neredeyse bütün mirası Osmanlı ya da önceki dönemlere ait. Ankara’nınkinde en önemli belirleyici Cumhuriyet mimarisi. Kıyı kentlerimizde durum daha da acıklı. En büyük zenginlik tanrı vergisi olan deniz,

kum, güneş. Tarihten ya da doğadan miras kalanlarla yaşıyoruz, bu mirasa bile zar zor sahip çıkıyoruz.

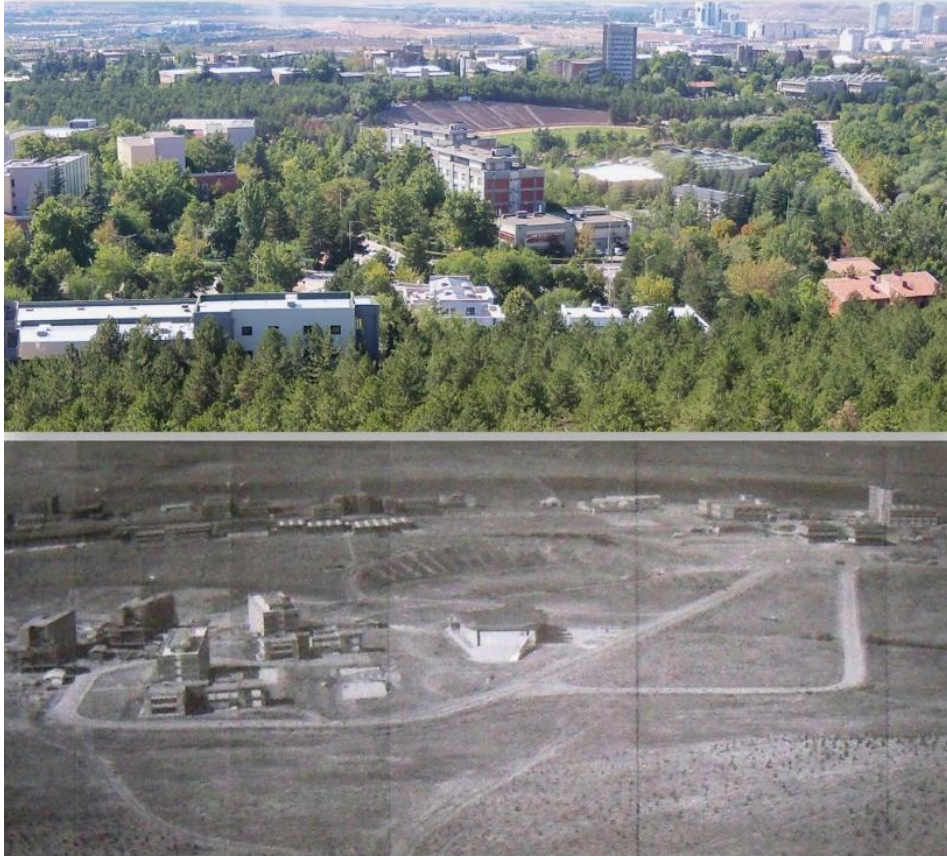
Cumhuriyet'in örnek şehir Ankara'ya ayrı bir sayfa açmak istiyorum. Ankara ayrıcalığı kentin yaşadığım şehir olmasından kaynaklanmıyor. Erken Cumhuriyet döneminde Atatürk'ün örneğine az rastlanacak bir uzgörüle modern bir kenti inşa etme isteğinin yansıması olarak kentsel gelişmeyi planla ilişkilendirmesi ve bunun yansıması olarak uluslararası bir yarışmayla elde edilen Jansen Planı (Şekil 8) bu ayrıcalığın ilk nedeni. İkinci nedeni ise Ankara'da yer alan Orta Doğu Teknik Üniversitesi yerleşkesi ve ormanı (Şekil 9). Her ikisi de büyük projelerin ancak yıllarca, tutarlılıkla uygulanan bütüncül planlarla gerçekleşmesi gerektiğini gösteren yaklaşımlar. Yaklaşım diyorum çünkü Jansen Planı uygulamaya konmasından kısa süre sonra bir yandan beklenenin ötesinde gerçekleşen nüfus artışı ama bence çok daha önemli olan yönetilemeyen kentsel rantlar nedeniyle tam anlamıyla gerçekleşememiştir. Ancak düşünce olarak başlayan, projeye dönüşen ODTÜ gerçekleşerek günümüze kadar gelmiş, Ankara'nın belki de en önemli değeri olarak gündelik yaşamımızdaki yerini almıştır. Bu değer ne tarihsel mirastır ne de tanrı vergisi bir edimim. Bozkırda bir orman yaratan, üzerinde yüksek nitelikli yapılar üreten çağdaşlarımızın eseri. Çorak arazide orman üreten insan iradesi günümüzde de bu iradeyle yerleşkeyi korumaya, geliştirmeye çalışıyor. Üstelik her iki yaklaşım da güncel şehircilik tartışmalarında yer bulan, örnek uygulamalar içeriyor.

### Şekil 8: Jansen'in Ankara Şehri Planı, 1928



Kaynak: <https://yurtsever.org.tr/2016/ankara-bir-toplum-kent-mimarlik-oykusu-ii-39302/>

### Şekil 9: ODTÜ yerleşkesi ve ormanının gelişimi, 1966-2013



Kaynak: <https://www.skyscrapercity.com/threads/metu-re-forestation-programme-odt%C3%9C-ormanla%C5%9Ft%C4%B1rma-program%C4%B1-aga-khan-award-for-architecture-1995.1670581/?u=12784>

### Sonuç

Küresel ve ulusal bağlama ilişkin tartışmalar ışığında yazının son bölümünde başlığa da atıfla bir kent hakkı olarak planlama konusuna değinmek istiyorum. ODTÜ yerleşkesi olmasa yukarıdaki satırlarda değindiğim örnekler belki pek çoğumuza uygulanması çok zor hatta olanaksız örnekler olarak gözükecektir. Ancak dünya, bu projeleri uzun zaman aralıklarında ve tutarlı politikalarla uygulamakta ve gerçekleştirmekte. Biz ne yazık ki bir seçimden ötekine, dört yıllık kısır vizyonların kurbanı olarak ne yapısal sorunlarımıza çözüm üretebiliyoruz ne de hayallerimizi gerçekleştirecek alanı yaratabiliyoruz. Kentlerimiz 4 yıl içinde kavga dövüş ne üretilebilirse o üretimin derinliği kadar olan kentler. Oysa yapısal dönüşümlerle çağdaş kentlerde yaşayan insanların standardında yaşamak bizim de hakkımız. Bisikletle işe gidip gelmek, musluktan ücretsiz ve temiz su içebilmek, ODTÜ gibi ortamlarda yaşamak ve çalışmak; bunlar ve pek tabii ki daha fazlası hepimizin hakkı. Bunun yanında iklim değişikliğiyle mücadele ve afet dirençliliğinin artması, kentsel dönüşümün bu amaçla uygulanması gibi konularda da tutarlı ve ısrarlı bir planlama yaklaşımına gereksinim var. Yoksa bu konular gözetilerek konan hedeflere de ulaşmak olanaksız olacaktır.

Değinilen konular, yaşanan sorunlar ve Türkiye kentlerinin durumu düşünıldüğünde hiçbir değışimin 4 yılda bir değışen, yenilenen politikalar ve uygulamalarla geçekleşmesi olası değildir. Öyleyse hedefleri katılımcı, kapsayıcı ve açık biçimde konmuş, şeffaf ve hesap verir, planlı bir kentsel gelişimin hepimizin hakkı olduğunu bilmeli, bunun talep etmeli ve bu uğurda mücadele vermeliyiz. Aksi durumda 4 yıllık vizyonların ürünü olan kentlerinde yaşamaya devam edeceğiz.