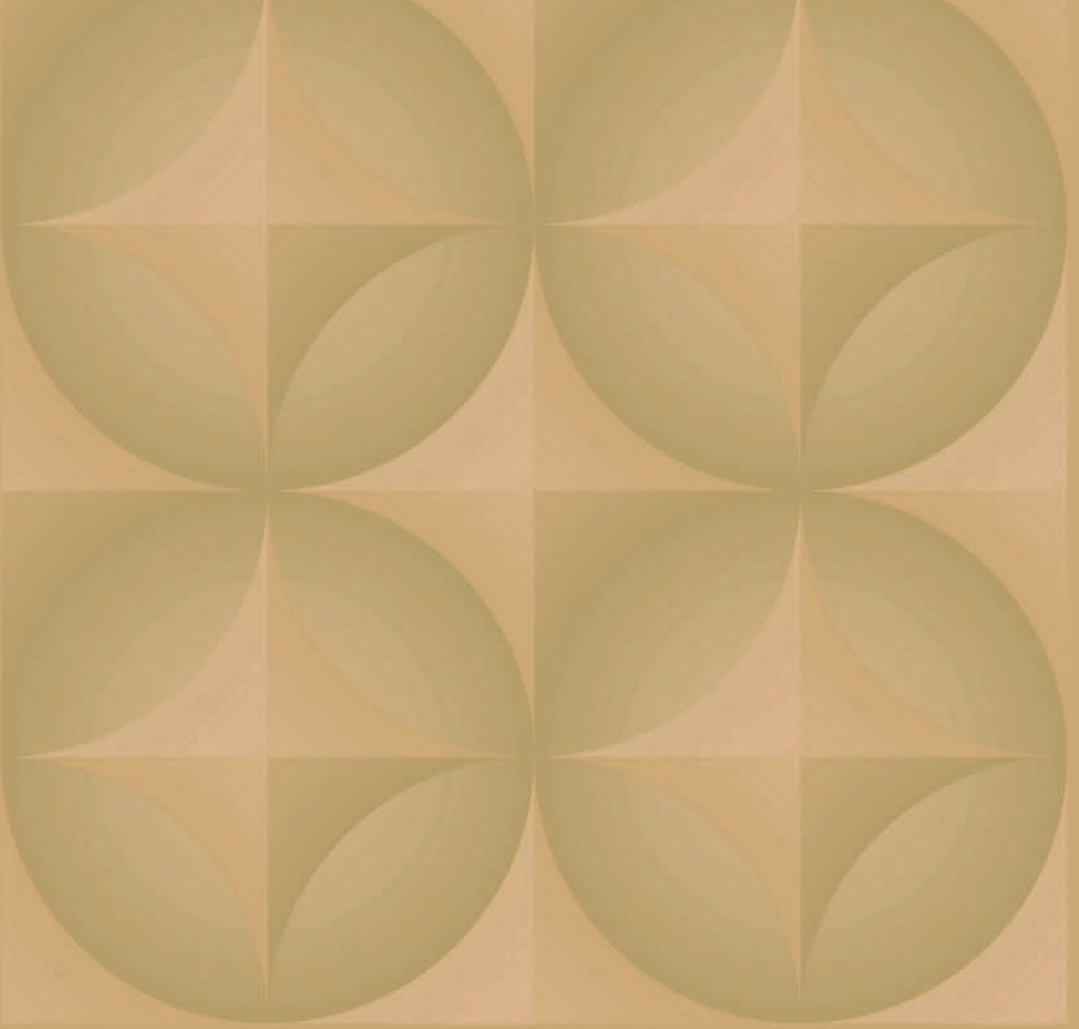




MİMARLIK & PLANLAMA & TASARIMDA ARAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRMELER-II

Aralık 2022

Editörler

Doç. Dr. Gülbin ÇETİNKALE DEMİRKAN

Doç. Dr. Sertaç GÜNGÖR

İmtiyaz Sahibi / Publisher • Yaşar Hız
Genel Yayın Yönetmeni / Editor in Chief • Eda Altunel
Kapak & İç Tasarım / Cover & Interior Design • Gece Kitaplığı
Editörler / Editors • Doç. Dr. Gülbin ÇETİNKALE DEMİRKAN
Doç. Dr. Sertaç GÜNGÖR
Birinci Basım / First Edition • © Aralık 2022
ISBN • 978-625-430-570-2

© copyright

Bu kitabın yayın hakkı Gece Kitaplığı'na aittir.

Kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz, izin
almadan hiçbir yolla çoğaltılamaz.

The right to publish this book belongs to Gece Kitaplığı.

Citation can not be shown without the source, reproduced in any way
without permission.

Gece Kitaplığı / Gece Publishing

Türkiye Adres / Turkey Address: Kızılay Mah. Fevzi Çakmak 1. Sokak

Ümit Apt. No: 22/A Çankaya / Ankara / TR

Telefon / Phone: +90 312 384 80 40

web: www.gecekitapligi.com

e-mail: gecekitapligi@gmail.com



Baskı & Cilt / Printing & Volume

Sertifika / Certificate No: 47083

Mimarlık & Planlama & Tasarımda Araştırma ve Değerlendirmeler-II

Aralık 2022

Editörler

Doç. Dr. Gülbin ÇETİNKALE DEMİRKAN
Doç. Dr. Sertaç GÜNGÖR

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1

KENTSEL ODAK NOKTALARI OLAN KENT MEYDANLARINA KAVRAMSAL ÇERÇEVEDE GENEL BİR BAKIŞ

Hatice SÖNMEZ TÜREL, Meltem TURAN..... 1

BÖLÜM 2

KENTSEL TARIM ÜRÜNÜ OLARAK HOBİ BAHÇELERİ: TRAKYA ÜNİVERSİTESİ BALKAN YERLEŞKESİ ÖRNEĞİ

Beste KARAKAYA AYTİN..... 29

BÖLÜM 3

TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ FAALİYETLERİNDE ROL OYNAYAN PAYDAŞLARIN BELİRLENMESİ

AYLİN ŞİMŞEK, PINAR GÜLTEKİN 47

BÖLÜM 4

TARİHİ LİMAN KENTİ İZMİR’E ÖZGÜ KENTSEL PLANLAMA, MİMARİ TASARIM VE SOSYO-KÜLTÜREL YAŞAM

Nağme Ebru KARABAĞ, Gülnur BALLICE,

Gizem Güler NAKIP, Özüm KARADAĞ 65

BÖLÜM 5

MİLLİ PARK VE MİLLET BAHÇESİ KAVRAMLARI ÜZERİNE ETİMOLOJİK DÜŞÜNCELER

Osman ZEYBEK, Yalçın YILDIRIM 93

BÖLÜM 6

TEORİ VE PRATİKTE YEŞİL YOL (GREENWAYS), YEŞİL KUŞAK (GREENBELT) VE YEŞİL ALTYAPI (GREEN INFRASTRUCTURE) KAVRAMLARI

Edanur DEMİRCİ, Bülent DENİZ..... 107

BÖLÜM 7

KENTSEL DIŞ MEKÂNLARDA ENGELSİZ TASARIM YAKLAŞIMLARI

Emine MALKOÇ TRUE, Deniz KARADAN 131

BÖLÜM 8

KİMLİĞİNİ KORUYAN AKILLI KENTLER VE KONUŞAN BİNALAR İÇİN ARTIRILMIŞ GERÇEKLİK VE KAREKOD SİSTEMLERİ

Muhammed AYDOĞAN, Sibel ECEMİŞ KILIÇ 151

BÖLÜM 9

MARTİN HEİDEGER'DE MİMARLIK VE MEKÂN KAVRAMI ÜZERİNE BİR İNCELEME: HERMENEUTİK-FENOMENOLOJİK BİR YAKLAŞIM

Mikail AÇIKEL 171

BÖLÜM 10

KENTSEL AKARSULARIN ÖNEMİ VE KAYBEDİLEN DEĞERİNİN YENİDEN KAZANILMASI

Çiğdem KILIÇASLAN DENİZ..... 187



BÖLÜM 1

KENTSEL ODAK NOKTALARI OLAN KENT MEYDANLARINA KAVRAMSAL ÇERÇEVEDE GENEL BİR BAKIŞ

Hatice SÖNMEZ TÜREL¹, Meltem TURAN²

1 Doç. Dr., Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, hatice.sonmez@ege.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2346-5615.

2 Peyzaj Mimarı, YL Öğrencisi, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, meltemturan.egepm@gmail.com, ORCID: 0000-0003-4731-2485.

GİRİŞ

Türk Dil Kurumu'na göre şehir kavramına karşılık gelen kent kavramı, nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu, kendi yönetim biçimine sahip, ekonomik açıdan sanayi, ticaret ve hizmet birimlerinin faaliyet gösterdiği, farklı grupların bir arada yaşadığı, toplumsal ve kültürel birlikteliğe sahip yerleşim alanları olarak tanımlanmaktadır (Yahyagil, 1998). Tarih boyunca yaşanan değişimlerle birlikte insanların topluluk oluşturma ve toplulukların birlikte yaşama ihtiyacı ile birlikte kentler oluşmuş ve bu kentler onları oluşturan toplulukların barınma, beslenme, eğitim, iş imkânı gibi çeşitli ihtiyaçlarına cevap verecek biçimde şekillenmiştir (Bulmaz, 2018). Her bir kentin temel ihtiyaçları karşılama düzeyine sahip olmasının yanı sıra farklı ihtiyaçlara farklı düzeylerde karşılayabilmesi de yine kentleri oluşturan toplulukların nitelikleri ve ihtiyaçları ile ilişkilendirilebilmektedir. Kentler, bireylerin temel ihtiyaçları dışında sosyal ihtiyaçlarını karşılayabilecek farklı alanlara da sahip olmalıdır. Bu ihtiyaçların giderilebilmesi için kentlerde kullanıcıların her yönüyle kullanabileceği, farklı kentsel mekânların yaratılması gerekmektedir (Şahin ve Dostoğlu, 2007).

Kentsel mekânlar, tüm caddeleri, meydanları, yolları konut yerleşim bölgelerini ve etrafını, parkları ve halkın ortak kullanımına sahip olan diğer tüm mekânları içermektedir (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009). Her kentin düzenli bir şekilde ortak yaşamı devam ettirdiği kentsel mekânları vardır ve bu mekânlar önemli fonksiyonlara sahiptir (Önder ve Aklanoğlu, 2002). Bir kentin sahip olduğu kentsel alanlarının, kullanım yönünden birbirinden farklı, fonksiyonları yönünden ise birbirini tamamlayan özelliklere sahip olması gerekmektedir (Çetiner, 1991). Bu bağlamda toplumun ve bireylerin, zorunlu gereksinimleri ile birlikte sosyal gereksinimlerinin de karşılanması için farklı özellikte kentsel mekânların yaratılması önemlidir. Bir kente ait kentsel mekânlar o kentin kimliğinden izler de taşıyabilmektedir. Kentin tarihi, tarihsel süreç içerisindeki sosyo- kültürel değişimi ve kentin geçirdiği çeşitli doğal ve kültürel olaylar sonucunda fiziksel yapısındaki değişim, kentsel mekânların da üzerinde aynı ölçüde etki bırakacağından, bir kentin kentsel kamusal dış mekanlarında kentin değişimi ve dönüşümüne dair izler bulmak mümkündür.

Kamusal dış mekânlar kent dokusu içerisinde yapılarla çevrelenmiş tüm kentsel olayların gerçekleştiği, kent halkının yararlanmasına olanak tanıyan ortak kullanım mekanlarıdır. Bu mekanlar kentlinin toplanacağı, birbirleriyle karşılaşacağı, sosyalleşeceği kimi zaman bireysel bazen de bir arada kendilerini ifade edebileceği ve kentlilik kültürü yaratacağı ortak alanlar olup parklar (kent, semt, mahalle, cep parkları, yeşil yollar); meydanlar ve plazalar; yollar, cadde ve bulvarlar; oyun mekanları (çocuk oyun alanları, okul bahçeleri) ve diğer açık alanlar (kent küçük bahçe parkları, mezarlıklar, pazar yerleri vb.) bu alanlara örnek olarak verilebilir (Carr et

al., 1992, Küçükerbaş ve Özkan, 1999; Erdönmez ve Akı, 2005; Küçükerbaş ve ark., 2006). Bir sistem bütünü içerisinde ele alındığında kentlerin en önemli kısmını oluşturan kamusal dış mekanlar çağdaş toplumlarda kent kalitesinin göstergesi olup, bu mekanların kent ve kent halkı için taşıdığı anlam ve rol; sahip oldukları organizasyon, tasarım ve detay düzeyine bağlıdır (Moughtin, 1992; Küçükerbaş ve Özkan, 1999; Küçükerbaş ve ark., 2017).

Kamusal dış mekanlar arasında tarihsel geçmişi Antik Dönem'e kadar uzanan meydanlar, tüm dünyada her dönem kentlerin vazgeçilmez odak noktaları olarak karşımıza çıkmaktadır. İçerdikleri çok yönlü işlevlerle yılın her günü ve günün her saati kent halkına hizmet eden meydanlar toplumsal yaşamın şekillendiği ve kentlilik bilincinin geliştiği mekanlar olmanın yanı sıra kentlerin en önemli kimlik bileşenlerinin başında gelmektedir.

Kent içinde toplanma mekanı olarak meydanlar; toplumsal yaşamı sürdürebilmek için gerekli olan bir araya gelme ihtiyacından doğmuş kent-sel odak noktalarıdır. Kentliler tarafından zaman içinde sezgilere dayanarak gelişmiş ve biçimlenmiş meydanlar, zengin bir toplumsal yaşamın varlığını kanıtlarken, sosyal, kültürel, ticari, siyasal faaliyetlerin gerçekleştirildiği ve izlendiği bu alanlar, kentlilerin yaşamlarını zenginleştirirken, ortak bir kimliğin de oluşmasında önemli rol oynamıştır (Aşıkoğlu, 1999; Souici ve Kılınçaslan, 2005).

Bu çalışmada meydan kavramı her yönüyle incelenerek öncelikle literatürde yer alan çok çeşitli meydan tanımlamalarına yer verilmiştir. Tarihsel süreçte meydanların gelişiminin aktarıldığı bölümü takiben meydanların işlevsel özelliklerine değinilmiş ve önceki bilimsel çalışmalarda yer verilen farklı meydan sınıflandırmaları ortaya konulmuştur. Çalışmada ayrıca meydanların planlama ve tasarım ilkeleri ile dünyadan farklı ülkelerdeki simgesel nitelik taşıyan kent meydanı örneklerine yer verilmiş, sonuç bölümü ile çalışma tamamlanmıştır.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Meydan Kavramı

Latince açık yer ya da genişletilmiş cadde anlamına gelen *platea* kelimesinden türeyen meydan; tarihsel süreçte farklı dillerde *agora*, *forum*, *plaza*, *campo*, *piazza*, *grand place* gibi çeşitli isimlerle anılmıştır (Marcus and Francis, 1998). Türk Dil Kurumu'na göre anlamı ise “*bulunulan yer ve çevresi*”, “*alan*”, “*yarışma, eğlence ve karşılama yeri*” olarak açıklanmaktadır (Durak, 2018; TDK, 2022).

Literatürde meydan kavramı üzerine gerçekleştirilmiş çalışmalar incelendiğinde, meydanların birçok farklı tanımlamasının olduğunu görmek mümkündür. Keleş (1989) kent meydanlarını, “*önemli yapıların çevresinde ya da yakınında genellikle taşıt dolaşımına açık tutulmayan, herkesin*

oturup dinlenmesine elverişli duruma getirilmiş, dileyenlerin, gereğinde siyasal toplantı yapabilecekleri genişçe düzlük” şeklinde tanımlanmıştır. Lynch (1960); Krier (1984); Kılıç (2001) tarafından ise meydan kavramı, hareket etme zorunluluğunun olmadığı, buluşma noktası olarak kullanılacak, kentteki cadde ve sokakların tamamı ile ilişki halinde olan kamusal açık alanlar olarak açıklanmıştır (Tırnakçı, 2020).

Meydanların kamusal açık alanlar olarak bilinen genel bir tanımı olması ile birlikte, işlevleri ve fiziksel yapılarına göre de tanımlandığı gözlemlenmektedir.

Fiziksel yapı olarak meydan, halkın çeşitli eylemlerini yerine getirebileceği, yatay ve düşey elemanlar ile sınırlandırılmış alanlardır (Özkan, 1998). Mimari elemanların kullanımı ile sınırları belirlenen meydanlar, toplumsal öneme sahip ve kentsel akışı belirleyebilen, kentin mevcut dokusu ile bütünleşmiş mekânlardır (Bilgihan, 2006).

Kevin Lynch ise meydanların odak noktası olması üzerinde durmuş, meydanları kentsel alanlarda oluşturulmuş, yoğun kullanıcı profiline sahip, caddeler ile çevrelenmiş aktivite merkezleri olarak tanımlamıştır. Günümüzde ise meydanlar genellikle yapısal ağırlıklı zeminlere sahip, çeşitli kentsel donatı elemanları ile çevrelenmiş, araç trafiğine kapalı alanlar olarak dikkat çekmektedir (Marcus and Francis, 1998). Zucker (2002) kent meydanlarının geçmişten günümüze izler taşıyan mekânlar olduğunu belirtmiş, bu izlerin kentlerin kimliğini yansıtmada önemli etkileri olduğunu vurgulamıştır. Meydanlar değişen dönemler ve yaşanan çeşitli gelişmeler (sosyal, ekonomik, teknolojik vb.) ile bir değişime uğrarken aynı zamanda barındırdıkları kültürel izler ile de geçmiş ve günümüz arasında bir köprü görevi üstlenmektedir (Şahin, 2018).

Özkan vd. (2003)’ne göre meydanlar, kentsel dolaşımı başlatma ve yönlendirme gibi etkiler ile kente ve kent halkına toplanma mekânı olarak hizmet veren geniş açık alanlardır.

Meydanlar, her ölçekte yerleşim biriminin odak noktaları olarak dikkat çekmektedir. Kent halkının, dini, kültürel, ticari, ulusal ve politik amaçlar doğrultusunda bir araya gelebildiği yaşama alanlarıdır. Meydanlar kent halkını etkileyebilen ve içine çeken kamusal alanlardır ve kent merkezinin meydan ile aynı bölgede olması dikkat edilmesi gereken unsurlardan biridir (Semerci, 2008).

Meydanlar toplanma alanı görevi gören mekânlardır ve bu işlevi doğrultusunda Işık (2003) kent meydanını, ana cadde ve yolların kesiştiği alanlarda varlığını gösteren, kent kullanıcısının birçok ihtiyacını karşılayabilen açık mekânlar olarak tanımlamıştır.

İnceiş (2006) meydanları toplumsal ve sosyal işlevleri üzerinden ta-

nımlamış, meydanların içinde bulunulan dönemlerin önemli olaylarına sahne olan kent merkezleri olduğunu belirtmiş ve meydanların bulundukları kente birer kimlik kazandıran mekânlar olduğu üzerinde durmuştur.

Meydanların birleştiricilik işlevi ve iletişimi güçlendirme gibi çeşitli etkileri de bulunmaktadır. Türkün Dostoğlu (2007) kent meydanlarının, kent içi iletişimi kuvvetlendiren alanlar olduğunu belirtmiş, meydanları kent halkı için bir süre uğrayıp iletişim kurabileceği, ortak etkileşim platformları olarak tanımlamıştır. Özer ve Ayten (2005) ise kent meydanlarının kent yaşamının odak noktasında bulunduğunu ve meydanların özellikle özel günlerde kent halkı tarafından sosyal, kültürel, siyasi ve ya ticari gibi amaçlarla yoğun olarak kullanılan mekânlar olduğunu belirtmiştir.

Meydanları fiziki yapıları ve kent üzerinde etkili olan işlevlerinin dışında meydanları sanatsal yönü ile de tanımlamak mümkündür. Gülez (1979) meydanları kültürel ve sanat bir bakış açısı ile tanımlayarak meydanların çoğunluğunun, tarihi anıtları ve değerli mimari eserleri çevresinde barındıran birer kültür sanat müzesi olduğunu belirtmiştir (Gülez, 1979; akt. Altınçekiç ve Kart, 2001). Bir başka tanıma göre ise meydanlar, toplumsal olayların yaşandığı önemli merkez noktaları olmalarından dolayı birer kent sahnesi olma özelliğine sahiptir (Önder ve Aklanoğlu, 2002).

Pouya ve Sekman (2020) meydanların aktif kent yaşamının en önemli öğelerinden biri olduğunu belirtmiş ve meydanların kent içinde yaşamını sürdüren her gruptan insanın, eğlenmek, dinlenmek, ticari faaliyetlerini gerçekleştirmek ve toplanmak gibi çeşitli amaçlar doğrultusunda sosyal ilişkilerini güçlendirmek için kullandığı mekânlar olması üzerinde durmuştur. Ölmez Kalender ve Demiroğlu (2011) meydanların sosyal hayata katılma ve uyum gösterme sürecinde birer basamak olduğunu ve aynı zamanda meydanların kentin tarihi ile birlikte kültürel değerlerinin anlaşılması ve belirlenmesinde etkili olduğunu belirtmiştir. Birçok kentsel mekân gibi meydanlar da zaman içinde değişim gösterebilen alanlardan biri olarak dikkat çekmektedir. Aşıkoğlu (1999), meydanların zaman içinde, dinsel inanç, toplumun ekonomik ve sosyal yapısı, politik yaklaşımlar ve kent kullanıcılarının istek ve ihtiyaçları doğrultusunda dönüşüme uğradığını belirtmiştir.

Fauole (1995) meydanları, boş mekânların tasarlanmış çevresi ile birlikte tanımlanması olarak ifade ederken, bir mekânın meydan olarak tanımlanabilmesi için o mekânın öncelikle yayalaştırılması gerektiğinden bahsetmiş ve bir meydanın tasarım sürecindeki temel kriterin o meydanın bulunacağı bölgenin niteliğini artırıcı etki göstermesi olduğu üzerinde durmuştur.

Küçükerbaş vd. (2006) meydanların kentlerin odak noktası olarak vazgeçilmez birer parçası olduğunu ve tarihsel sürece bakıldığında kamusal dış mekânlar arasında örnekleri en eskiye dayanan mekân türü olduğu

nu belirtmiş, meydanların içerdikleri aktif ve pasif rekreasyonel imkânlar ile de kent halkına hizmet veren mekanlar olduğunu ifade etmiştir.

Moughtin (1992) meydanı binalarla tanımlanmış mekân olarak nitelendirirken, ticari işleve sahip meydanların etrafını çevreleyen binalara da bu işlevi ile avantaj sağladığını vurgulamış ve bu karşılıklı etkileşimin mekânın kalitesini arttıran bir unsur olduğunu belirtmiştir. Hasol (2002) meydanları, kent halkın toplanma amacı ile kullandığını, çoğunluğu binalar veya doğal engeller ile çevrili, geniş ve açık alanlar olarak tanımlamıştır.

Meydan kavramı ile ilgili tüm bu tanımlar incelendiğinde, meydanların fiziksel yapısı, işlevleri ve sosyo-kültürel etkileri ile ilgili çeşitli çıkarımlara ulaşılmaktadır. Kentin odak noktası ve hareket merkezi olarak belirtilen meydanlar, bayramlar ve çeşitli sosyal aktivitelerde birleştirici bir rol üstlenirken, günlük hayatta ise kısa süreli uğrak noktaları olmaları ile kentin ulaşım ağına da destekleyici bir etki sağlamaktadırlar.

Tarihsel Süreçte Meydanların Gelişimi

İnsanlık tarihinin tarımsal faaliyetleri keşfetmesiyle birlikte yerleşik hayata geçmesi ve toplu yaşamaya başlamasıyla ilk kent yerleşimleri görülmeye başlanmıştır. İlk kent yerleşimleri günümüz kent anlayışından daha farklı olsa da, bulunduğu dönemin ihtiyaçlarına göre şekillenerek kent kavramının temelini oluşturmuştur. Oluşan bu kent kavramı ile birlikte, kentlerde toplulukların birleşebileceği alanlara ihtiyaç duyulmuştur ve meydan kavramının temelleri ortaya çıkmıştır.

Tarihsel süreç içerisinde gerçek anlamda bir meydan, M.Ö. 500 yılından sonra Antik Yunan'da görülmektedir. Başlarda toplanma alanları akropolisler olarak belirlenmiş ancak gelişen şehircilik anlayışı ile Agora'lar yeni toplanma alanları olmuştur. İçinde kapalı ticaret yapıları ve tapınaklar bulunan Agora'lar bulunduğu konum itibarıyla sosyal, dinsel, kültürel, siyasal, ticaret vb. farklı işlevlerin bir arada yer aldığı mekânlar olarak kullanılmışlardır (Şekil 1).



Şekil 1. Antik Yunan'da Agora (Britannica, 2022a)

Antik Yunan'da görülen Agoraların yerini Roma kentlerinde Forumlar almıştır. Kentsel mekânların en önemlilerinden biri olarak görülen meydanlar Roma kentlerinde daha geometrik ve daha düzenli bir yapıda görülmekte, ızgara kent planlarının etkisiyle meydanlar birbirini dik kesen yolların açıldığı noktalarda bulunmaktadır. Roma kentlerindeki forumlar da tıpkı Antik Yunan kentlerinde görülen Agora'lar gibi toplanma alanı, pazar, ticarethane gibi çeşitli işlevlere sahip olmuştur (Suher, 1998; Sennett, 2002). Şekil 2.'de Roma kentleri Forumlarını imgeleyen bir görsele yer verilmiştir.

Ortaçağ kentlerinde, kent yerleşiminin surlar ardında oluşturulması ve halkın belli bir bölümünün kırsal bölgelerde yaşamını devam ettirmeyi tercih etmesi, meydanlarda da etkisini göstermiştir. Olası tehlikelere karşı savunma gerçekleştirebilmek için yüksek bölgelere kurulan kentlerin, kurulduğu bölgelerin fiziki yapılarının elverişsizliği nedeniyle kentlerde bulunan evler dar cepheli olacak şekilde konumlandırılmış, meydanlar ise kent sokaklarının zaman içinde değişime uğrayarak genişlemesi sonucunda oluşmuştur (Suher, 1998). Ortaçağ kentlerinde bulunan bazı meydanların ortasında çeşme veya heykel gibi elemanlar bulunmuş ancak Ortaçağ kent meydanları Yunan ve Roma uygarlıklarının meydan yapısına kıyasla daha küçük olduğu için bu elemanlar anıtsal büyüklüğe ulaşamamıştır (Giritlioğlu 1991).



Şekil 2. Roma Forumu tasviri (The Walters Art Museum, 2022).

Rönesans döneminde sanat ve tasarımda olumlu yönde yaşanan gelişmeler kent planları ve kent meydanları üzerinde de etkisini göstermiştir. Oransal ölçülerin ve perspektif tekniğinin yoğun kullanımı, kentsel mekânların yaratımında da etkili olmuştur. Kent içinde Ortaçağ kentlerinden farklı olarak geniş yollar açılmış, yolların ve caddelerin kesiştiği nok-

talarda geometrik biçime sahip olan meydanlar oluşturulmuş ve meydanlarda çeşme, havuz ve merdiven gibi çeşitli donatı elemanları kullanılarak Rönesans dönemi meydanları estetik ve kullanıma yönelik işlevleri yönünden zenginleştirilmiştir (Gehl,1987; akt. Semerci, 2014). Palmanova kenti Rönesans dönemi mimarisinin günümüze de yansımış örneklerinden biri olarak dikkat çekmektedir (Şekil3).



Şekil 3. Palmanova Kenti, İtalya (World Urban Planning, 2015)

Ayrıca Rönesans dönemi meydanları saray veya şatonun çevresinde de konumlandırılmış, meydanlar $1/2$ ve $1/3$ gibi belirli oranlara göre tasarlanmıştır. Rönesans döneminin en belirgin özelliklerden biri de görsel niteliğin yüksek olmasıdır ve meydanlara bakan yapıların cepheleri revaklar ile donatılarak bu amaç desteklenmiştir. Meydanların çevresinde halkın kullanımına açık, dini yapılar ve ticarethaneler konumlandırılarak bölgenin halk tarafından da yoğun kullanımı amaçlanmış ve bu sayede sosyal ilişkilerin arttırılması hedeflenmiştir (Giritlioğlu, 1991; Zucker, 1959; akt. Semerci, 2014). Endüstri Devrimi ile birlikte yaşanan değişimler kentlerde ve kent meydanlarında da etkisini göstermiştir. Sanayi Devrimi ile birlikte ticaretin gelişmesi kentlere göçü arttırmış ve kentlerde hızlı bir nüfus artışına sebep olmuştur. Artan nüfusun etkisiyle kentler hızla genişlemeye başlamış, bunun sonucu olarak kent meydanları önem kazanmış ve genişlemiştir (Hoşkara, 2000; Semerci, 2014). Turgut'a (2010) göre Endüstri dönemi ve ardından gelişen süreçte meydanlarda hızlı ve standart üretim anlayışı önem kazanmıştır. Özellikle Endüstri Devrimi ile birlikte demir ve çeliğin üretiminin hızlanması ve hızlı üretimin etkisiyle bu iki malzemenin bulunmasının kolaylığı meydanların etrafındaki meydanı tanımlama özelliğine sahip yapılarda ve meydanlarda yer alan anıtlarda etkisini göstermiştir. Demir ve çelik ile birlikte camın da yoğun olarak kullanımı Endüstri döneminde yaşanmıştır. Endüstri döneminde meydanlarında anıtlar ve saat kuleleri gibi

görmeli yapılar önem kazanmıştır ve bu tür yapılar meydanı güçlendiren önemli öğeler olmuştur (Karakaş, 2019) (Şekil 4).



Şekil 4. Concorde Meydanı (Britannica, 2022b)

Meydanlar tarihsel süreç boyunca çoğu zaman bulunduğu dönemin koşullarına göre değişerek varlığını sürdürmüş ve bu değişimin etkileri meydanların fiziksel yapılarına da etki etmiştir (Küçükbaş vd., 2013). Osmanlı Devleti Dönemine bakıldığında bu dönemde kabul gören meydan kavramının ve yapılanmasının, Avrupa ülkelerinde görülen meydanlardan farklı olması dikkat çekmektedir. Osmanlı Devleti'nde gelenekselleşmiş kültür anlayışında mahremiyet önemli bir yer tutmaktadır ve mahremiyete verilen önem mekân ölçeğinde de kendini göstermiştir (Karakaş, 2019). Gençel (2005) Batı ve Türk kentlerindeki meydan kavramını ayırırken meydanların fiziksel açıdan en az üç farklı yönden yapılar ile sınırlandırılan kentsel açık alanlar olarak kabul edildiğinde; Türk kentlerinde bu tanımlamaya uyan meydan olgusundan bahsetmenin zorlaşacağını ancak işlevsel açıdan değerlendirildiğinde ise Batı ve Türk kentleri arasında meydanlar arasında büyük bir fark olmadığına değinmiştir.

Osmanlı kentlerinde camiler ve avluları kamusal dış mekânlar olarak kabul edilmektedir (Kuban, 1988). Külliye, ibadethaneler ve çevresindeki yer alan çarşılar ticari faaliyetlerin sürdürüldüğü alanlardır ve külliye ve etrafında yer alan kütüphaneler, kahvehaneler ve yeme içme alanları gibi çeşitli mekânlar bölgenin yoğun olarak kullanılabilen bir odak noktası olmasını sağlamaktadır (Karakaş, 2019). Meydan tanımlamalarından yola çıkarak külliyelerin ve etrafının meydanların sahip olması gereken işlevleri yerine getirdiği ve kent için önemli noktalar olarak varlıklarını devam ettirdikleri dikkat çekmektedir (Şekil 5).



Şekil 5. Sultan Ahmet Camii (Arrive Turkey, 2022)

Cumhuriyet döneminin meydanları incelendiğinde ise meydanların birer tören alanı olarak oluşturulduğu gözlemlenmektedir. Batı kentlerinde var olan örnekleri gibi benzer bir kullanıma sahip olmayan meydanlar, özel günlerde toplanma ve törenlerin gerçekleştirilmesi için kullanılan mekânlar olmuşlardır (Vardar, 1990). Cumhuriyet dönemine ait meydan tasarımı dikkat çeken bir diğer unsur ise kent içinde demokrasinin sembolü olarak meydanların oluşturulmasıdır (Şahin, 2006). Yolların keştiği noktalara konumlandırılmış meydanların Avrupa kentlerinde bulunan meydan örneklerinden bir diğer farkı ise, yaya trafiği ile birlikte araç trafiğine de açık olmasıdır. Demokrasi sembolü meydan oluşumunun ilk örneklerinden biri olarak Ankara Ulus Meydanı dikkat çekmektedir (Şekil 6).



Şekil 6. Uluş Meydanı, Ankara (Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi, 2022)

1970’li yıllar ile birlikte Türkiye’de otomobil üretiminin başlaması ve araç kullanım yoğunluğunun artması sonucunda kentlerde trafik sorunları yaşanmaya başlamış, bu sorunlar kentsel mekânların kalitesini de etkilemiştir (Osmay, 1998). Kent sınırları içinde meydan olarak tanımlanmış mekânlar trafiğin düzenlenmesi için kullanılan kavşaklara dönüşmüştür. Günümüzde de meydan Günümüzde de meydan ismiyle anılan çeşitli noktaların aslında birer kavşak noktası olduğu bilinmektedir (Semerci, 2014) (Şekil 7).



Şekil 7. Kızılay Meydanı, Ankara (Expat Guide Turkey, 2020)

Günümüzde ise meydanlar ile ilgili değerlendirmeler incelendiğinde, genel olarak kentsel mekânların yetersizliği dikkat çekmektedir. Özer ve Ayten (2005) ülkemizdeki kentsel mekânların yerel yönetimlerce yetersiz bırakıldığına değinmiş, ancak son yıllarda birçok kent yönetiminin kente kimlik kazandıracak yeni ve özgün meydan çalışmaları yürüttüğüne değinmiştir.

Meydanların İşlevleri

Meydanların dinlenme alanı, toplanma alanı, buluşma alanı gibi temel kullanımlarının dışında hizmet ettikleri amaç ve bulundukları bölgeye göre çok çeşitli işlevleri bulunmaktadır (Beyazbenli, 2022). Meydanların genel olarak işlevlerine Tablo 1’de yer verilmiştir.

Tablo 1. Meydanların İşlevleri (Beyazbenli, 2022’den yararlanılarak oluşturulmuştur).

Meydanların İşlevleri	
Ticari İşlev	Meydanların ticaret merkezlerine yakın bir konumda bulunması kentteki odağı bu bölgeye yoğunlaştırmaktadır.
Trafik İşlevi	Yoğun nüfuslu kentlerin trafik sorunu ve araç kullanım yoğunluğuna karşı meydanlar kentleri bölerek ve caddeleri sınırlandırarak trafik düzenine yardımcı bir etki sağlamaktadır.
Dini İşlev	Dini yapıların etrafında konumlandırılan meydanlar, özellikle dini bayramlar sırasında sıklıkla kullanılmakta aynı zamanda mevcut ibadethanenin kapasitesinin yetersiz kaldığı zamanlarda da ibadethane görevi üstlenmektedir.
Rekreasyonel İşlev	Sergi, açık hava sineması, tiyatro vb. gibi aktivitelerin belirli zamanlarda meydanlarda gerçekleştirilebilir olması meydanların rekreasyonel işlevine örnek oluşturmaktadır.
Sosyalleşme İşlevi	Meydanlar birer buluşma ve hareket noktası olarak da dikkat çekmektedir.
Toplanma Mekânı Olma İşlevi	Siyasi olaylar doğrultusunda çeşitli eylem mitinglerin gerçekleştirilmesi için ve ya milli bayramlar gibi önemli değerlerin kutlanması için halkın bir araya geldiği alanlardır.
Çok Fonksiyonlu Olma İşlevi	Meydanlar aynı anda birçok farklı fonksiyona sahip olabilmektedir.

Meydanların Sınıflandırılması

Meydan tipleri hakkında farklı görüşler benimsenmiş ve çeşitli tiyolojiler üzerinde çalışılmıştır. Önceki bilimsel çalışmalar incelendiğinde meydanların işlevsel özellikleri ve fiziksel yapılarına göre iki farklı biçimde sınıflandırıldığı görülmektedir.

Avusturyalı mimar ve sanat tarihçisi Camillo Sitte, meydanları sınıflandırırken meydanların boyutlarından ve hiyerarşisinden yola çıkarak üç temel prensibe değinmiştir (Önder ve Aklanoğlu, 2002; Sertkaya ve Çolak 2011). Buna göre; **1.** Geniş meydan ve derin tip meydan olmak üzere iki tip meydan bulunmaktadır ve bu genişlik, derinlik ölçütünü, meydanı oluşturan yapılar belirlemektedir. Kilise gibi dini yapılara sahip meydan türlerinde, yapının yükseklik değerinin genişlik değerinden büyük olması nedeniyle meydan derin tip olarak belirlenirken, diğer yapılarda genişlik değeri, yükseklik değerinden fazla olduğu için meydan geniş tip olarak tanımlanmaktadır. **2.** Her kentin sembol niteliğinde olan birincil meydanları, en büyük ölçülere sahip meydanlar olmalıdır. Kentte yer alacak diğer meydanlar bu ölçüleri sınır olarak belirlemelidir. **3.** Büyük kentlerin ana / merkez meydanları kendinden daha küçük kentlerin ana / merkez meydanlarından daha büyük olmalıdır.

Lüksemburglu bir heykeltıraş, mimar, şehir tasarımcısı ve teorisyeni Rob Krier kent meydanlarını sınıflandırırken, zemin üzerindeki geometrik formlarına göre üç gruba ayırmıştır. Krier (1979)'e göre meydanlar temelde açık ve kapalı meydan olmak üzere iki ayrı grupta incelenmekte, açık veya kapalı meydanlar ise kare, daire ve üçgen olmak üzere üç forma sahip olabilmektedir. Meydanların formlarında görülen açısal değişimler, eklenmeler veya birleşmeler ana formun değişimi ile biçimlenmiştir (Sertkaya ve Çolak, 2011). Krier (1979) aynı zamanda tarihte ilk meydan örnekleri sayılabilecek agora, forum ve dini yapı avlularının da bahsettiği göstergelerden uyarlandığını düşünmektedir ve belirlenen formları ilerleyen yıllarda meydan tasarımlarında örnek göstergeler olabileceğini öne sürmektedir (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009).

Alman mimar ve sanat tarihçisi Paul Zucker ise bu üç temel formdan hareketle meydanları; kapalı, önemli yapıların vurgulandığı, bağlantılı, çekirdeksel ve amorf olmak üzere beş ana kurgu modeline göre sınıflandırmıştır (Tablo 2).

Tablo 2. Zucker (1959)'e göre Meydanların Sınıflandırılması (Önder ve Aklanoğlu, 2002; Sertkaya ve Çolak 2011'den yararlanılarak oluşturulmuştur).

Zucker (1959)'e Göre Meydanların Sınıflandırılması	
Kapalı Meydan	✓ Dikdörtgen veya daire gibi belirleyici bir biçimi olan meydanlardır ✓ Meydanın etrafını çevreleyen yapılar meydanın kapallılığını artırırken, meydanın bitiminde açılan yollar bağlantı aksını oluşturur.
Önemli Yapıların Vurgulandığı/Baskın Meydanlar	✓ Bir yapı grubunun, ya da dini yapının/idarenin vurgulanmak istediği meydan tipidir. ✓ Meydanın aksında mevcut baskın yapıya doğru bir yönelim bulunmaktadır.
Bağlantılı Meydanlar	✓ İki ve ya daha fazla mekânın birleşmesi iç içe geçmesi ile oluşmuş mekânlardır. ✓ Bu meydan tipinde mekânlar birbirine bir sokak ile bağlanmış olabilir ve ya ortak bir referans noktasına sahip olabilir.
Çekirdeksel Meydanlar	✓ Meydan ve etrafında bir yapı dizisi bulunmaz ✓ Çeşme, anıt, heykel gibi güçlü bir öğenin vurgusu vardır.
Amorf Meydanlar	✓ Belirli bir şekilleri yoktur. ✓ Meydanın mekânsal kalitesini meydanın içinde yer alan öğelerden daha çok meydan etrafında yer alan öğeler belirlemektedir.

Karaman (1989) ise meydanları tipolojileri ve fonksiyonlarına göre iki ayrı grup olarak incelemiştir. Tipolojilerine göre meydanları, kare, L formu, niş, dikdörtgen, yarım daire ve üçgen olmak üzere altı farklı grup üzerinden sınıflandırırken, fonksiyonlarına göre meydanları, Mimari Meydan, İskele Meydanı, Tarihi Meydan, Trafik Meydanı ve Resmi Meydan olmak üzere beş ayrı grupta incelemiştir (Kır, 2009).

Gerçekleştirilmiş olan çalışmalarda meydanların işlevi, formu, bağlantıları gibi birçok farklı konuya bağlı olarak sınıflandırıldığı görülmektedir. Tüm bu farklı tip sınıflandırılmalar arasında benzer noktalar da bulunmaktadır. Meydanların belirlenen tipleri, meydan etrafında bulunan anıt semboller ve yapılar ile doğrudan ilişkilidir ve genel olarak meydan tiplerini belirleyen bir diğer unsurun da meydanın içinde yer alan belirleyici bir öğenin varlığının olup olmaması olduğunu söylemek mümkündür.

Meydanların Planlama ve Tasarım İlkeleri

Kamusal dış mekânların en önemli elemanlarından biri olarak gelişim gösteren meydanlar, kent halkı tarafından yoğun kullanıma sahip bölgeler-

dir ve bu yoğun kullanımın etkisi ile kentlerin odak noktalarıdır (Şavklı ve Yılmaz, 2013). Kentsel tasarım sürecinde yanlış alınmış tasarım kararlarının etkileri kullanıcılar ve çevre üzerinde de hissedilmekte olup, yanlış tasarım kararlarının çevre/kullanıcı üzerindeki olumsuz etkilerinden de gelecek adına yararlanılamamaktadır (Malkoç True ve Sönmez Türel, 2017). Bu bağlamda meydanların planlama sürecinde; planlanan mekan öncelikle kent bütünü dahilinde ele alınmalıdır. Kent meydanlarının ve yaya bölgelerinin planlanmasında ve düzenlenmesinde yapıli çevre ile ilişkisinin iyi kurulması büyük önem taşımaktadır (Önder ve Aklanoğlu, 2002).

Doğru bir meydan planlama sürecinde farklı meslek gruplarının bir arada çalışması gerekmektedir. Peyzaj mimarı, mimar, şehir plancısı, inşaat mühendisi başta olmak üzere ilgili meslek disiplinleri bir arada çalışmalı gerekli detay çalışmalarına dikkat edilmelidir. Planlanması kararlaştırılan alanın en yüksek kapasiteye erişebilme durumundaki yaya hacmi, trafik akışı, altyapı hizmetleri, meydan etrafında yer alan yapıların yükseklikleri gibi etkiler ile birlikte, iklim, rüzgâr yönü, alanın mevcut toprak yapısı ve yağış durumu gibi doğal etkiler de dikkat edilmesi gereken hususların başında gelmektedir. Bölgenin nüfus yoğunluğu, bölge halkının sosyo-ekonomik ve mülkiyet durumu gibi etkiler diğer planlama ve tasarım çalışmalarında olduğu gibi bir meydan planlama ve tasarım sürecinde dikkat edilmesi gereken hususlardandır (Demir, 1999).

Meydanların tasarım sürecinde sınırlarının net olarak belirlenmesi ve sınırları belirlenen alanın büyüklüğünün potansiyel kullanıcı sayısına uygun olması gerekmektedir (Ökten ve Sancar, 2004). Meydanların gerek planlama gerekse de tasarım sürecinde ana odak kullanıcılar olmalıdır. Bu doğrultuda erişilebilirlik ilkesi benimsenmeli ve mekân kolay ulaşılabilir olmalıdır. Yaşlı ve engelli bireyler için gerekli planlama ve tasarım standartlarına meydanların oluşum sürecinde dikkat edilmelidir.

Meydan tasarım sürecinde yaya ve araç trafik yoğunluğunun hesaplanması ve trafik yoğunlukları birbirinden bağımsız düşünülmelidir. Meydan tasarımlarında yayalara öncelik tanınması ve daha geniş bir alan bırakılması meydanın kullanım yoğunluğunun artması yönünde olumlu etkiler yaratmaktadır (Silahlı Böge, 2019). Meydan tasarımında yaya yollarındaki ideal eğim oranı % 1-3 arasındır ve eğimin %7-8'i sınırını aşmamasına dikkat edilmelidir. Merdiven genişliği en az iki kişinin kullanımına elverişli olacak şekilde en az 125 cm, rampaların genişliği ise 90 cm olmalıdır (Gülgün ve Altuğ, 2006).

Meydan tasarımlarında kesintisiz bir ulaşım aksının oluşturulması meydanların kullanılabilirliği açısından önem taşımaktadır. Yaya kullanımını engelleyebilecek ve kullanıcıların güvenliğini tehlikeye atacak öğelerin (ilan panoları, duraklar vb.) ulaşım aksında bulunmaması gerekmekte, Ağaçlar, te-

lefon kulübeleri, direkler ve çeşmeler gibi donatı elemanları geçişleri engellemeyecek şekilde konumlandırılmalıdır (Hepcan ve ark., 2006).

Meydan tasarımı bitkisel öğelerin doğru kullanımı da mekânın kalitesine ve kent ekolojisine olumlu katkılar sağlamaktadır. Meydanlarda bitkisel tasarım ile mekâna hareket kazandırılırken monotonluk engellenebilmektedir (Smardon, 1990). Bitkilerle hareket yönünün belirtilmesi meydan tasarımlarında önemli bir rol oynamaktadır (Giritlioğlu, 1991). Bitkiler insan ölçeğine ve meydan çevresindeki diğer yapıların yüksekliklerine de uygun olarak seçilmeli, zehirli türlerin meydanlarda kullanımına yer verilmemelidir.

Meydanlarda donatı elemanlarına form, ölçek, doku, devamlılık ve oran gibi ilkeler doğrultusunda yer verilmeli ve seçilen donatı elemanlarının dış mekânlarda kullanıma elverişli olmasına, kullanım ve bakımının kolaylığına ve ergonomik olmasına da dikkat edilmelidir (Giritlioğlu 1991; Atabay ve Pilehvarian, 2001).

Meydanlar kullanışlı ve konforlu olmasıyla birlikte aynı zamanda sosyal etkileşimi ve keşfetme isteği yüksek alanlar olmalı, değiştirilebilir ve dönüştürülebilir özelliklere sahip olarak ilerleyen süreçlerde bazı öğelerin eklenmesine, yer değiştirmesine ve düzenlenmesine imkân verir nitelikte olmalı, bu mekânlar yılın her döneminde işlevselliğini korumalıdır (Kavi, 2003; Kuntay, 2008).

Meydanlar doğru planlama ve tasarım kararları doğrultusunda oluşturulabilecek alanlar olmasına karşın her kentin özgün bir kimliği bulunmaktadır. Bu özgün kimliğin etkisiyle meydanların tasarım sürecinde kent ile etkisi birlikte düşünülmeli uygulanması gereken standartların belirlenmesi kentin yapısına ve kullanıcılara göre belirlenmelidir.

Dünyadan Meydan Örnekleri

Tarih boyunca meydanlar her kentin fiziksel yapısında belirleyici bir görev üstlenmiş hem de kent kimliğine dair birer hafıza görevi görmüştür. Savaşlar, doğal afetler ve teknolojik gelişmeler gibi oluşumlar ile birlikte meydanların varlığı da değişip dönüşmüştür ancak meydanlar başta önemli dünya kentleri olmak üzere birçok kent için önemli bir rol üstlenmiştir. Günümüzde de bunun örneği birçok kent meydanı mevcuttur. Çalışmanın bu bölümünde dünyaca bilinen kentlerde simgesel nitelik taşıyan tarihsel, sosyal, kültürel, siyasal veya dinsel işlevlerin birini ya da birkaçını bünyesinde barındıran kent meydanlarına yer verilmiştir. Tüm bu meydan örneklerinden yola çıkarak meydanların Dünya'nın her yerinde farklı işlevleri olsa da kentlere değer katan en önemli kamusal dış mekânlar olmanın yanı sıra, kent kimliğini açıklamaya yardımcı birer simgeler olduğunu ve bir kent için tarihin her döneminde önemli kentsel odak noktaları olacağını söylemek mümkündür.

• Kızıl Meydan

Rusya'nın Moskova kentinde yer alan Kızıl Meydan 15. yüzyıldan beri aktif bir biçimde kullanılmaya devam etmektedir. Mekâna Kızıl Meydan isminin verilmiş olmasının sebebi, Rusçada “krasnaya” kelimesi ile özdeşleşmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Kızıl Meydan'da St. Basil's Katedrali ve Spassky Kulesi gibi etkileyici, kentin simgesi olmuş yapılar bulunmaktadır (Şekil 8). Kızıl meydan tarihi boyunca siyasi olayların odak noktasında olmuştur. Kızıl Meydan'ın dikkat çeken özelliklerinden bir diğeri ise Amerikalı yazar John Reed'in ve Lenin'in mezarlarının da meydanda yer almasıdır (Tümer, 2007). Birçok ünlü meydan gibi, Kızıl Meydan da tarihi çok eskiye dayanan ve savaşlar, doğal afetler gibi ülke için birçok önemli olaya şahit olmuş bir meydandır (Yakushin, 2019).



Şekil 8. Kızıl Meydan – Moskova (*Russia Beyond*, 2020).

• Times Meydanı

ABD'nin New York Eyaletinde bulunan Times Meydanı ismini New York Times'ın meydanda bulunan yeni binalarına taşınmasının ardından almıştır. 1940 yılından beri geleneksel yılbaşı kutlamalarının yapıldığı mekân yılın her dönemi yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Yabancı turistlerin uğrak mekânları arasında yer alan meydanda, birçok filmin çekilmiş olması mekânı daha dikkat çekici kılmaktadır. İşlevleri yönüyle değerlendirildiğinde Times Meydanı, ticaret merkezinde olması ile ticari işlevleri sağlarken birer toplanma ve kutlama alanı olarak da kullanılmakta, mekândaki kültür sanat faaliyetleri ile de kültürel bir işlev üstlenmektedir (Şekil 9).



Şekil 9. Times Meydanı- New York (NewYork.co.uk, 2022)

- **Piazza del Popolo**

İtalyanca'da halk meydanı anlamına gelen Piazza del Popolo meydanının ismi Latince kavak anlamına gelen *populus* kelimesinden türetilerek oluşturulmuştur. İlerleyen dönemlerde ise tam adını Piazza'nın kuzey-doğu köşesindeki Santa Maria del Popolo kilisesinden almıştır. Meydanın odak noktasını Mısır'dan getirilmiş Dikilitaş ve meydanın kuzey tarafında kalan Porto del Popolo kapısı oluşturmaktadır (Şekil 10). Bu kapının M.Ö. 220 yılında Adriyatik kıyısı ile Roma'yı birbirine bağlamak için yapıldığı bilinmektedir. Piazza del Popolo Meydanı kentin tarihini yansıtan önemli mekânlardan biri olarak dikkat çekmektedir ve meydanların işlevleri yönüyle değerlendirildiğinde ise tarihi ve kültürel işlev yönüyle önemli bir örnek oluşturmaktadır (Turismo Roma, 2022).



Şekil 10. Piazza del Popolo Meydanı- Roma (Turismo Roma, 2022).

• Tiananmen Meydanı

Tiananmen Meydanı Pekin'in tam merkezinde yer almakta ve günümüz şehirleri arasında en büyük kent meydanı olarak anılmaktadır. Kuzeyden güneye 800 metre, doğudan batıya 500 metre, toplamda 440.000 metrekare genişliğe sahip olan meydanın kuzeyinde ise Tiananmen Kapısı yer almaktadır.

Tiananmen Meydanı'nın dikkat çeken özellikleri arasında 1989'da Çin'de demokrasi, ifade özgürlüğü ve basın özgürlüğü çağrısında bulunan öğrencilerin öncülük ettiği gösterilere sahne olması yer almaktadır. On binlerce kişinin katılımı ile devam eden gösteriler protestolar, 4 ve 5 Haziran 1989'da Çin hükümeti tarafından Tiananmen Meydanı Katliamı olarak bilinen olayla durdurulmuştur (HISTORY, 2022).

Kentte odak noktası olan mekânlardan birisi olarak gösterilen meydanın siyasi olaylara dair etkinliklerin merkezinde olması nedeniyle toplanma işlevini sağlayan geniş ve tarihi geçmişiyle öne çıkan meydanlardan birisi olduğunu söylemek mümkündür (Şekil 11).



Şekil 11. Tiananmen Meydanı- Pekin (Britannica, 2022c).

• Palace Meydanı

Rusya'nın St. Petersburg şehrinde yer alan meydan ismini yaklaşık 3 milyon sanat eseri barındıran ve dünyanın en önemli müzelerinden bir olan Hermitage Müzesi'nin bulunduğu, eski Rus İmparatorluğu'nun merkezi Saint Petersburg kentinde 18. yüzyılda inşa edilen Kış Sarayı'ndan almaktadır (Arkitera, 2022). Nevskiy Caddesi'ni Saray Köprüsü vasıtasıyla Vasilyevskiy Adası'na bağlayan meydan olarak bilinen Palace Meydanı'nın merkezinde 47,5 metre yüksekliğinde bir sütun bulunmaktadır (Şekil 12). Palace Meydanı tarihsel süreçte birçok olaya sahne olmuş kent meydanlarından birisidir ve 25 Ekim Devrimi – Bolşevik Devrimi ile Kanlı Pazar meydanının yaşamış olduğu siyasi olaylar arasında sayılmaktadır. Çeşitli siyasi olaylara karşı tepkilerini belirtmek için toplanan kent halkının sık-

lıkla bulunduğu mekânlardan biri olan Palace Meydanı bu yönüyle kentin önemli simgesel mekanları arasında yer almaktadır.



Şekil 12. Palace Meydanı–St. Petersburg (Wikimedia Commons, 2022).

• Trafalgar Meydanı

Trafalgar Meydanı'nın ismi 1805 yılında Fransız ve İspanyol donanmalarının yenildiği Trafalgar Savaşı'nda ölen Amiral Horatio Nelson'dan gelmektedir ve meydan 1820 yılında pek çok binanın yıkılması ile yeniden düzenlenmiştir. Konum olarak Ulusal Sanat Galerisi'nin ana giriş kapısı üzerinde yer almaktadır. Meydanın ortasında yer alan ve 46 metre yüksekliğinin üzerinde Nelson'un 5,5 metre boyunda heykeli bulunan granit sütun bu meydanın en dikkat çeken öğeleri arasında yer almaktadır (Arkitera, 2022) (Şekil 13). Trafalgar meydanı günümüzde toplanma alanı işlevi ile öne çıkmakta ve politik amaçlı gösterilere sıkça sahne olmaktadır.



Şekil 13. Trafalgar Meydanı- Londra (Outdooractive, 2022).

• Alexanderplatz Meydanı

Berlin merkezde olan Alexanderplatz Meydanı'nın isminin tarihi Rus imparatoru I. Aleksander'ın Berlin'i ziyaret etmesi şerefine 25 Ekim 1805 tarihinde meydanı Alexanderplatz olarak adlandırmasına dayanmaktadır. Meydan ilk dönemlerde bir hayvan pazarı olarak düşünülmüştür. Zaman içinde çevresinde de yapıların oluşmaya başlaması ile meydan büyük bir önem kazanmıştır. Meydanın ilgi çekici özellikleri arasında ise Berlin kentinin baştan sona seyredilebileceği bir televizyon kulesini de içermesi ile birlikte Dünya Saatinin de meydan sınırları içinde yer alması gösterilmektedir. Bu durum meydanın turistik açıdan ilgi çekici olmasına olanak tanımaktadır. Zaman içerisinde meydanın işlevlerinde de çeşitli değişimler gözlenmiştir. 1960 yılından önce meydan trafiğe açık olarak kullanılırken 1960 yılından sonra meydan tamamen yayalaştırılmıştır (Berlin.de, 2022) (Şekil 14).

Alexanderplatz meydanı kentin turistik mekânları arasında en dikkat çekenlerden birisidir. Meydanın dinlenme ve izleme alanı gibi faaliyetler için kullanımı ile birlikte, çevresinin de aktif olarak kullanılması mekânın çok yönlü işlevlere sahip olmasının bir sonucu olarak açıklanabilmektedir.



Şekil 14. Alexanderplatz Meydanı- Berlin (VisitBerlin, 2022).

SONUÇ

Tarihsel geçmişi çok eskilere dayanan meydanlar geçmişten günümüze her dönem kentlerin vazgeçilmez odak noktaları olmuştur. Gerek kent halkının gerekse de kente dışarıdan gelen ziyaretçilerin uğrak noktası olan bu mekanlar kent kalitesinin sergilendiği önemli prestij mekanlarıdır. Kentsel rekreasyon alanlarının pek çok işlevini bünyesinde barındıran meydanlar, kent halkının buluşma, soluklanma, dinlenme, eğlenme, sosyalleşme vb. gereksinimlerinin karşılanmasında önemli rol üstlenen

mekanlardır. Meydanlar aynı zamanda kentin en önemli kimlik bileşenlerinden biri olmanın yanı sıra, kent ile bütünleşmiş ancak aynı zamanda kendi karakteristik özelliklerini koruyan mekânlardır.

Meydanlar kentsel odak noktalarıdır ve hemen her kentin bir meydanı bulunmaktadır. Meydanların tarihsel gelişimi başlığı altında incelenen dönemler ve örneklerle birlikte, seçilmiş meydan örneklerinden de yola çıkarak ülkemizde kent meydanı anlayışının dünyadaki gelişmiş meydan anlayışından bazı yönleri ile ayrıştığını görülmektedir. Ülkemizde meydanların özellikle Avrupa kent meydanları gibi toplanma ve birleştirme, iletişimi kuvvetlendirme ve buluşma gibi amaçlar doğrultusunda kullanımı olduğu gibi trafiği düzenlemek için de kullanımına rastlandığı ve birçok kavşak noktasının meydan olarak nitelendirildiği görülmektedir. Ayrıca ülkemizde henüz bu çalışmada yer verilen meydan örneklerinde olduğu gibi çeşitli özellikleriyle tüm dünya tarafından tanınırlığı olan ve ülkemiz için simge niteliği taşıyabilecek bir kent meydanının olduğunu söylemek pek mümkün değildir. Meydanların sahip olması gereken işlevler ile planlama ve tasarım ilkeleri arasında paralel bir ilişki bulunmakta olup günümüz kentlerinde çok yönlü işlevlerle donatılmış, karma kullanımlara olanak tanıyan ve toplumun her kesiminin yılın her günü ve saati kullanabileceği çağdaş kent meydanlarının oluşturulması ve gelecek kuşaklara aktarılması için çaba harcanmalıdır.

KAYNAKLAR

- Altınçekiç, S. ve Kart, N. (2000). Kentsel Tasarım Sürecinde Meydanlar. *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 50(2), 111-120.
- Arkitera. (2022). Tarihe Tanıklık Etmiş Meydanlar. <https://m.arkitera.com/haber/14834/gezi-parki-san-fransiskoda> (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- ArriveTurkey. (2022). The Blue Mosque Sultanahmet in Istanbul. <https://arriveturkey.com/top-sights/the-blue-mosque-sultan-ahmet/> (Erişim Tarihi: 10.12.2022).
- Aşıkoğlu, G. (1999). Hızla Değişen Toplum Yapısı İçinde Halk Meydanlarının Mekansal Analizi - Konak Meydanı Örnek Alan Çalışması. İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı Şehir Tasarımı Programı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 201 s.
- Aşıkoğlu, G. (1999). Hızla değişen toplum yapısı içinde halk meydanlarının mekansal analizi - Konak Meydanı örnek alan çalışması (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) . İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Şehir Ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, İzmir.
- Atabay, S. ve Pilehvarian, N. K. (2001). Şehirselleşme ve Şehir Mobilyaları İlişkileri. "1.Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu Bildiri Kitabı (s.41-45) içinde. İstanbul, Türkiye.
- Berlin.de. (2022). Alexanderplatz. <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/alexanderplatz/> (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- Beyazbenli, Ö. (2022). Günümüz kentlerinde meydan: Konya örneği (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Konya.
- Bilgihan, G. (2006). Kentsel meydanların dönüşümü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Britannica. (2022a). Agora. <https://www.britannica.com/topic/agora> (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Britannica. (2022b). Place de la Concorde. <https://www.britannica.com/place/Place-de-la-Concorde> (Erişim Tarihi: 10.12.2022).
- Britannica. (2022c). Tiananmen Square. <https://www.britannica.com/topic/Tiananmen-Square> (Erişim Tarihi:12.12.2022).
- Bulmaz, M. (2018). Hakkâri Kent Meydanı: mevcut durumun değerlendirilmesi ve kullanıcıların katılımı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Van.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., Stone, A. H. (1992). *Public Space*. Cambridge University Press, Cambridge, 400 pp.
- Çetiner, A. (1991). Şehircilik Çalışmalarında Donatım ilkeleri. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.

- Demir, S. (1999). Yaya bölgelerinin kent için önemi, kente katkıları ve Ankara'daki yaya bölgelerinin irdelenmesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Durak, H. B. (2018). Tarihi kent meydanları ve donatılarının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi; Sultanahmet Meydanı örneği (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Erdönmez, E., Akı, A. (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. Megaron YTÜ Mimarlık Fakültesi e-dergisi, Cilt:1 Sayı:1, 67-87 s.
- Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi. (2022). Ulus Meydanı-Ankara. <http://www.eskiturkiye.net/3377/ulus-meydani-ankara> (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Expat Guide Turkey. (2020). Kizilay Square. <https://expatguideturkey.com/kizilay-square/> (Erişim Tarihi: 10.12.2022).
- Fauole, P. (1995). Squares in Contemporary Architecture. Amsterdam: Waanders Publishers Architectura & Natura Press.
- Gençel, Z. (2000). Geleneksel Türk Kentinde Meydan Kavramı. Ege Mimarlık Dergisi, (34), 22-25.
- Giritlioğlu, C. (1991). Şehirselsel Mekân Ögeleri ve Tasarımı I. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.
- Gülgün, B. ve Altuğ, İ. (2006). İzmir Kıyı Bandı Uygulamalarında Ergonomik Standartlara Uygunluğun Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 43(1), 145 – 156.
- Hasol, D. (2002). Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü. İstanbul: YEM Yayınları.
- Hepcan, Ş., Özkan, M.B., Kaplan A., Küçükerbaş, E.V., Kara, B., Deniz, B., Coşkun Hepcan, Ç., Altuğ, İ. (2006). “Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması”. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 10(2) , 121-132.
- HISTORY. (2022). Tiananmen Square. <https://www.history.com/topics/china/tiananmen-square> (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- Hoşkara, S. Ö. (2000). “Kamusal Alan: Agoralardan Elektronik Mekânlara”. Domus M, (7), 76-80.
- Işık, A. N. (2013). Meydan mekânlarının Malatya örneğinde incelenmesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İnceiş, N. (2006). Kentsel kamusal mekân kullanımında cinsiyet -güvenlik etkileşimi kadın için mekânın güvenliğinin Ankara örneğinde incelenmesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

- İnceoğlu, M. ve Aytuğ, A. (2009). Kentsel Mekânda Kalite Kavramı. *Megaron*, 4(3), 131-146.
- İzmir Valiliği. (2022). Cumhuriyetten Sonra Kentsel Gelişim. <http://izmir.gov.tr/cumhuriyetten-sonra-kentsel-gelisim> (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- İzmirde Haber (2022). İzmir Ata'ya Saygı İçin Yürüdü. <https://izmirdehaber.com/izmir-ata-ya-saygi-icin-yurudu/7321/> (Erişim Tarihi: 11.12.2022).
- Karakaş, O. (2019). Kentsel mekân olarak meydanların mekânsal kalitesinin ölçülmesine yönelik bir araştırma: Malatya Yeni Cami Meydanı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Fırat Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Elazığ.
- Kavi, F. (2003). İstanbul'daki yaya yolu düzenlemelerinin bitkisel tasarım açısından değerlendirilmesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Keleş, R. (1989). Kent Bilim Terimleri Sözlüğü. İstanbul: İmge Yayınevi.
- Kır, İ. (2009). Kent meydanlarının kent kimliği üzerine etkileri: İzmir örneği (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Krier, R. (1979). *Urban Space*. Academy Editions, London, 173 pp.
- Kuban, D. (1998). Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları. İstanbul: YEM Yayınları.
- Kuntay, O. (2008). Yaya Mekânı. Ankara: İlke Yayınevi.
- Küçükerbaş, E. V. ve Özkan, M. B. (1999). Kemalpaşa Kentsel Dış Mekânlarının İrdelenmesi. *Kemalpaşa Kültür ve Çevre Sempozyumu*, 3-5 Haziran 1999, 105 – 112.
- Küçükerbaş, E. V., Özkan, M. B., Malkoç True, E., Sönmez Türel, H., Altuğ Turan, İ., Özeren, M. (2017). Bergama Kentsel Dış Mekanlarının Yeterliliği Üzerine Bir Araştırma. *Bergama Belediyesi Kültür Yayınları*, ISBN: 978-975-975-40-4-4, 191 s.
- Küçükerbaş, E.V., Malkoç True, E., Sönmez Türel, H., Altuğ Turan, İ., Özkan, M. B., Yeşilbaş, S., Önen, E. (2013). Peyzaj Tasarım Kriterleri Bağlamında Didim Kent Meydanının Dönüşümü. M. Artar ve diğerleri (Ed.), *Peyzaj Mimarlığı 5. Kongresi -2013 "Dönüşen Peyzaj"* (s. 578-590) içinde. Adana, Türkiye; TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Yayınları.
- Küçükerbaş, E.V., Özkan, B. (1999). Kemalpaşa Kentsel Dış Mekanlarının İrdelenmesi. *Kemalpaşa Kültür ve Çevre Sempozyumu* (3-5 Haziran, 1999) İzmir, 105-112 s.
- Küçükerbaş, E.V., Özkan, M.B., Malkoç Yiğit, E., Sönmez Türel, H., Altuğ, İ., Önen, E. (2006). Kula Meydanı'nın Geliştirilmesine Yönelik Kentsel Tasarım Senaryoları. Geçmişten Geleceğe Köprü Yanık Ülke Kula Sempozyumu (s.247-270) içinde. Kula, Manisa.

- Malkoç True, E. ve Sönmez Türel, H. (2017). PPS (Project for Public Spaces)'nin Mekan Diyagramı Temelinde Kamusal Bir Mekanın Analizi. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 54 (3), 319-326.
- Marcus, C. C. and Francis, C. (1998). People Places Design Guidelines for Urban Open Space. New York:Van Nostrand Reinhold Company.
- Moughtin, C. (1992). Urban Design: Street and Square. Oxford: Butterworth Architecture.
- NewYork.co.uk. (2022). Times Square in Newyork. <https://www.newyork.co.uk/times-square-in-new-york/> (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- Osmay, S. (1998). 1923'ten Bugüne Kent merkezlerinin Dönüşümü. Y. Sey (Ed.), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık (s.139-154) içinde. İstanbul, Türkiye; Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Outdooractive. (2022). Trafalgar Square. <https://www.outdooractive.com/en/poi/south-east-england/trafalgar-square/1325399/> (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- Ökten, N. ve Sancar, C. (2004). Kentsel Donatılar-Ulaşım, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. Trabzon: Akademi Kitapevi.
- Ölmez Kalender, S. ve Demiroğlu, D. (2011). Tarihi Süreç İçerisinde Sivas Kent Meydanı'nın İrdelenmesi. İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi, 1(3), 355 – 365.
- Önder, S. ve Aklanoğlu, F. (2002).Kentsel Açık Mekân Olarak Meydanların İrdelenmesi. Selcuk Journal Of Agriculture And Food Sciences, 16(29), 96-106.
- Özer, M. ve Ayten, M. (2005). Kamusal Odak Olarak Kent Meydanları. Planlama Dergisi, (3), 96-103.
- Özkan, M. B., Küçükerbaş, E. V., Kaplan, A., Hepcan, Ş., Malkoç Yiğit, E., Sönmez, H. (2003). Muğla Kenti Kamusal Dış Mekânları Bağlamında Master Plan Çalışması. İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi.
- Öztan, Y. (1998).Kentler ve Meydanlar. Maison Française Dergisi, (33), 154-157.
- Pouya, S. ve Sekman, B. (2020). Kullanım Sürecinde Değerlendirilmesi, Malatya Kent Meydanları Örneği. Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 17(2), 189-197.
- Russia Beyond. (2022). 5 Reasons to Visit the Historical Museum on Red Square. <https://www.rbth.com/travel/331532-historical-museum-red-square>. Erişim Tarihi: 12.12.2022.
- Semerci, F. (2008). Kentsel tasarım gereklilikleri açısından Beyazıt Meydanı örneği (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Semerci, F. (2014). Meydanların işlevsellik analizi: İstanbul tarihi yarı-

mada örneği (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.

- Sennett, R. (2002). Ten ve Ta: Batı Uygarlığında Beden ve Şehir. İstanbul: Melis Yayınları.
- Sertkaya, İ. ve Çolak, A. (2011). Kent Meydanları: Adana 5 Ocak Meydanı Örneği Üzerine Bir İrdeleme. Ç.Ü Fen ve Mühendislik Bilimleri, 26(3), 97-106.
- Silahlı Böge, Ş. (2019). Aksaray Kent Meydanının Toplum İlişkileri Bakımından Değerlendirilmesi. SETSCI Conference Proceedings, 4(3), 201-206.
- Smardon, R.C. (1990). Perception and Aesthetics of the Urban Environment: Review of the Role of Vegetation. Landscape and Urban Planning, 15(1- 2), 85-106.
- Souci, B. ve Kılınçaslan, T. (2005). İletişim teknolojisindeki değişimin kent açık mekânına etkisi. itüdergisi/a mimarlık, planlama, tasarım, Cilt:4, Sayı:1, 97-106 s.
- Sönmez Türel, H. ve Küçükerbaş, E.V. (2005). Kentsel Kamusal Dış Mekânlara Yönelik Master Plan Oluşturma Çalışmalarının Ege Üniversitesi Yerleşkesi Örneğinde Ortaya Konulması. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 42(2), 167 - 178.
- Suher, H. (1998). Kent Planlama Sürecinde Kent Meydanlarının Yeri ve İşlevi. Peyzaj Mimarlığı Dergisi, (4), İstanbul: Özdemir Ofset.
- Şahin, B. E. (2006). Meydanların kentsel yaşama katkısı üzerine Bursa’da bir inceleme (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)., Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.
- Şahin, E. ve Dostoğlu, N. (2007). Kentsel Mekân Tasarımında Doğal Verilerin Kullanımı. Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi, 12(1) , 29-40.
- Şahin, G. (2018). Farklılaşan sosyo-ekonomik yapının meydanlardaki kullanıcı tercihi ve meydan tasarımına etkisinin değerlendirilmesine yönelik yöntem önerisi: Bursa örneği (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Şavklı, F. ve Yılmaz, T. (2013). Kent Meydanı Kullanım Nedenlerinin Antalya Cumhuriyet Meydanı Örneğinde İrdelenmesi. SDÜ Orman Fakültesi Dergisi, (14), 138- 142.
- The Walters Art Museum (2022). View of the Roman Forum. <https://art.thewalters.org/detail/24230/view-of-the-roman-forum/> (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Tırnakçı, A. (2020). Kentsel Peyzaj Tasarımı Açısından Tarihi Kayseri Kent Meydanının (Cumhuriyet Meydanının) İrdelenmesi. Turkish Journal of Forest Science, 4(2), 314-332.

- Turgut, D. (2010). Kent – meydan ilişkisine günümüz koşullarında bütünsel bir bakış: Türkiye özelinde bir değerlendirme (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Turismo Roma. (2022). Piazza del Popolo. <https://www.turismoroma.it/it/luoghi/piazza-del-popolo> (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- Tümer, G. (2007). Dosya: Kentler ve Meydanları. Mimarlık Dergisi, (334), Mart-Nisan.
- Türk Dil Kurumu (2022). Meydan. <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 07.12.2022).
- Türkün Dostoğlu, N. (2007). Kentler ve Meydanları. Mimarlık Dergisi, (334), 21.
- Vardar, A. (1990). Meydansız Kentler. Planlama Dergisi, 90(3-4), 30-42.
- Visit Berlin. (2022). Alexanderplatz. <https://www.visitberlin.de/en/alexanderplatz-babylon-berlin> (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- Wikimedia Commons. (2022). Palace Square in Saint Petersburg (Russia). jpg. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:00_0048_Palace_Square_in_Saint_Petersburg_%28Russia%29.jpg (Erişim Tarihi: 12.12.2022).
- World Urban Planning. (2015). Palmanova, Italy. <https://worldurbanplanning.com/palmanova-italy/> (Erişim Tarihi: 10.12.2022).
- Yahyagil, M. Y. (2011). Kentlerin Kültürün Gelişmesindeki Etkileri. Istanbul Journal of Sociological Studies, 0(25),105-120.
- Yakushkin, D. (2019). Red Square As a Mystery. <https://www.themoscow-times.com/2019/02/27/red-square-a64644> (Erişim Tarihi: 10.12.2022).
- Zucker, P. (1959). Town and square: From the agora to the village green. Columbia University Press, New York.



BÖLÜM 2

KENTSEL TARIM ÜRÜNÜ OLARAK HOBİ BAHÇELERİ: TRAKYA ÜNİVERSİTESİ BALKAN YERLEŞKESİ ÖRNEĞİ

Beste KARAKAYA AYTİN¹

¹ Dr., Trakya Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, ORCID ID: 0000-0003-0213-8671

GİRİŞ

Ulusal ve uluslararası ölçekte her geçen gün artan kentsel nüfus, kent içinde yeşil alanların azalmasına ve insanların doğa ile arasındaki ilişkinin bozulmasına neden olmaktadır. Kentsel alanlarda sürdürülebilir gelişme anlayışından uzak kentleşme faaliyetleri ile özellikle üretken peyzajlar olan tarım alanları azalmakta ve yaşanan iklim değişikliği ile kent ekosistemi olumsuz etkilenmektedir. Bu durum, kentlerde yerel özellikte ve kolay erişilebilir gıda sorununu yaratmaktadır. Bu nedenle tüm dünyada bu soruna bir çözüm olarak kentsel tarıma yönelik eğilimler artış göstermektedir.

Kentsel tarım, yerel sosyo-ekonomik sermayenin oluşturulmasına katkıda bulunmakta ve kentlerin sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmasına yardımcı olmaktadır. Dünyadaki bazı kentler kentsel çevre kirliliğini azaltmak ve boş veya atıl kentsel arazileri güvence altına almanın bir yolu olarak kentsel tarımı teşvik etmek için aktif olarak kentsel çerçeveler, politikalar ve stratejiler geliştirmektedir. Bu aynı zamanda bu gibi yerlerin yaşanabilirliğini ve ekonomik faydasını da artırmaktadır (Davey, 2015). Kent ile tarımı bir araya getiren bu yaklaşım kentsel problemler ve gıda sorunlarının çözümü için sosyo-kültürel, ekonomik ve ekolojik bir arazi kullanımını desteklemektedir.

Kentsel tarım faaliyetlerinden biri olan hobi bahçeleri de sürdürülebilir kentsel gelişme için oldukça önemlidir. Bu alanlar insanları kentteki stresli ortamdaki uzaklaştırmak, bitkiye ve toprağa olan özlemi gidermek, gelecek nesillere doğayı sevdirmek konusunda öncü oluşumlardır. Ayrıca bu alanlarda ekip dikme, dinlenme, piknik yapma gibi birçok fiziksel ve sosyal aktiviteler gerçekleştirilmektedir. (Yılmaz Çıldam, 2022)

Bu bağlamda Trakya Üniversitesi Rektörlüğünün talebi doğrultusunda hobi bahçeleri için bir peyzaj tasarım projesi hazırlanmıştır. Balkan Yerleşkesine ekolojik, ekonomik, rekreasyonel, sosyal ve eğitsel açıdan fayda sağlayacak bu bahçelerin tasarımının hobi bahçeleri tasarım kriterleri doğrultusunda yapılması hedeflenmiştir. Ayrıca kent için de bir örnek teşkil edecek alan, kentsel açık ve yeşil alan varlığına da katkı sağlayacaktır.

KENTSEL TARIM

Birleşmiş Milletler raporuna göre 2030 yılına kadar dünya nüfusunun %60'ı kentsel alanlarda yaşıyor olacak (United Nations Human Settlements Programme UN-Habitat, 2020) ve 2050 yılına gelindiğinde 9 milyar insanı besleyebilmek için %70 daha fazla gıda üretilmesi gerekecektir (The World Bank, 2021). Kentlerde mevcutta yaşanan ve gelecekte yaşanacak olan hızlı nüfus artışı doğal alanların azalmasına, tarım alanlarının

imara açılarak yapılaşmasına ve dolayısıyla gıda üretiminin azalmasına neden olmaktadır. Bu durumdan doğan ihtiyacın karşılanması için ortaya çıkan kentsel tarım kavramı, kentleri bu konuda yeni stratejiler ve politikalar üretmeye yönlendirmektedir. Bu nedenle bugün Lee ve Tan (2011)' e göre dünyanın dört bir yanındaki kentler, gıda açısından güvenli, ekolojik ve sürdürülebilir habitatlar yaratmak için kentlerde yerel gıda üretim alanlarını yapıyı çevre ile entegre etmektedir.

Kentsel tarım, boş araziler, terk edilmiş alanlar, ev bahçeleri gibi mevcut herhangi bir arazide yerel gıda üretimini ifade eder (Duany vd.,2010). Kentsel tarım aynı zamanda bir köy, kasaba veya kent ve çevresinde gıda yetiştirme, işleme ve dağıtma uygulamasıdır (Bailkey ve Nasr, 2000) ve hayvancılık, su ürünleri yetiştiriciliği, tarımsal ormancılık, arıcılık ve bahçecilik faaliyetlerini de içerebilir (Poulsen ve Spiker, 2014). Mougeot, (2000)'e göre ise kentsel tarım kent içinde veya kent çevresinde yer alan, çeşitli gıda ve gıda dışı ürünleri büyüten, işleyen ve dağıtan bir endüstridir. Bu endüstri, büyük ölçüde insan ve maddi kaynakları ve o kentsel alanda ve çevresinde bulunan ürün ve hizmetleri yeniden kullanmaktadır. Kentsel tarım üreticileri, bireysel ve daha küçük ölçekli topluluk girişimlerinden tamamen kâr amacı güden büyük kentsel çiftliklere kadar çeşitlilik gösterebilir (Davey, 2015). Kentsel tarım, kentsel yoksulluğu azaltmak ve doğa ile kent yaşamını bir araya getirerek hane halkının gıda güvenliğini artırmak için bir araçtır (Bakker vd., 2000). Kentsel tarım, kentsel yeşil sistem içinde daha taze ve daha ucuz gıda ürünleri sağlayan ve evsel atıkların geri dönüşümüne yardımcı olan yeşil alanlardır (Akyol ve Eşbah Tunçay, 2013).

Kentsel tarımın kent ve kentte yaşayanlar için birçok yararı bulunmaktadır. Schilling ve Logan, (2008)' e göre kentsel tarım fiziksel aktivitenin artması ve sağlıklı besinler yoluyla halk sağlığına katkıda bulunmakta ve ayrıca yerel mekânsal-ekonomik stratejiye katkıda bulunan bir faaliyet veya uygulama olarak görülmektedir. Kentsel tarım, sürdürülebilir ve dirençli kentsel ekolojik kalkınmayı teşvik etmenin yollarından biri olarak da öne sürülmektedir (Condon vd., 2010; Mok vd., 2013; Smit, 2001; Thibert, 2012). Ayrıca kentsel tarım yağmur suyu yönetimi (Philips, 2013) gibi kentsel süreçlere olumlu katkıda bulunmakta ve kentsel karbon tutma dahil diğer kentsel ekolojik hizmetlere yardımcı olmaktadır (Kulack & Vasquez, 2012).

Poulsen ve Spiker, (2014)'e göre kentsel tarımın yararları 4 başlıkta toplanabilir. Bunlar;

Tablo 1. Kentsel tarımın yararları

Sağlığa Yararları	
Gıda erişimi ve güvenlik	• Taze, sağlıklı, organik ve/veya kültürel açıdan uygun ürünlere daha fazla erişim • Geniş toplumlar içinde taze gıdaya daha kolay erişim • Yiyeceklerde maliyet tasarrufu ve süpermarketlerde karşılanamayan yiyeceklere erişim
Artan meyve ve sebze tüketimi	• Topluluk tarafından daha fazla meyve ve sebze tüketimi
Genel sağlık ve esenlik	• Fiziksel aktivite kaynağı • Ruh sağlığı/terapötik faydalar: stres azaltma, bilişsel uyarım, gurur ve başarı duygusu yaratma ve doğayla bağlantı sağlama, kentsel çevreden uzaklaşma ve dışarıda boş zaman geçirme imkânı sağlama
Sosyal yararları	
Topluluk gelişimi	• Sosyal etkileşim için fırsatların sağlanması, sosyal bağların güçlendirilmesi ve yeni sosyal bağlantıların kolaylaştırılması • Kişinin mahallesine karşı aidiyet hissinin artması ve uyum sağlama • Topluluk örgütlenmesi ve daha geniş topluluk gelişimi için katalizör sağlama
Eğitim ve gençlik gelişimi	• Gıdanın menşei, tarımsal süreçler ve beslenme hakkında bilgi edinme ve yeni beceriler geliştirme fırsatlarının sağlanması • Gençlerin gelişiminin teşvik edilmesi, iş imkânlarının yaratılması ve genç nüfusun çeşitli sosyal faaliyetlere katılımının sağlanması
Kültürel entegrasyon/koruma	• Topluluk için etkileşim fırsatları sağlanması • Topluluk içindeki bireylerin bağlarını geliştirmeleri, kültürel yeterliliklerini geliştirmeleri ve aidiyet duygusu kazanmaları için fırsatlar sağlanması • Kültürel mirasın ortaya konulması ve sürdürülmesi için fırsatların sağlanması • Kuşaklar arası ilişkileri güçlendirmek için fırsatların sağlanması
Ekonomik yararları	
İş fırsatları yaratma	• İstihdam fırsatlarının yaratılması
Mülk değerlerini arttırma	• Bahçeleri çevreleyen mülk-arazi değerlerinin artması
Çevresel yararlar	
Ekosistem hizmetleri	• Biyoçeşitliliğin artması • Hava kirliliğinin azaltılması • Mikro iklimin düzenlenmesi (örn. “kentsel ısı adası etkisinin” azaltılması) • Sel riskini azaltma ve yer altı suyu kirlenmesini önleme • Organik atıkların geri dönüştürülmesi (örn. kompostlama yoluyla) • Gürültü azaltma (asfaltsız zeminin yumuşak karakteri nedeniyle) • Doğal peyzajların restorasyonu
İklim değişikliğini hafifletme	• Yerel bir gıda sisteminin parçası olarak, gıdanın taşınmasıyla ilgili sera gazı emisyonlarını azaltır.
Yapılı çevreyi iyileştirme	• Boş arsaların verimli yeşil alanlara dönüştürülmesi ve estetik değer katma • Kent sakinleri için güvenli açık yeşil alan sağlanması

Çevre eğitimi	• Geliştirilmiş çevresel tutumlar yaratma • Çevre eğitimi için fırsatların sağlanması ve ekolojik süreçler hakkında uygulamalı öğrenme
----------------------	---

Özetle, kentsel tarım, yerel-sosyal ekonomik sermayenin oluşturulmasına katkıda bulunur ve kentlerin sürdürülebilirlik ve dayanıklılık hedeflerine ulaşma hedeflerine yardımcı olur. Kentsel tarım, yerel uygulamalar, özellikle kültüre özgü ürünlerde, gıda arzının ve gıda fiyatının sürekliliğine katkıda bulunur. Kentsel tarım, ister tarım uygulamalarında doğrudan istihdam yoluyla isterse yerel restoran veya yemek endüstrisi gibi bağlı gruplar yoluyla olsun, yerel nüfusta istihdamı da destekler. Dolayısıyla yerel ekonomik kalkınmayı destekler ve yoksulluğun azaltılmasına yardımcı olur. Kentsel tarımın, kentsel yeşil alan arttırma, kentsel yağmur suyu yönetimi ve diğer ekolojik katkıları içeren ikincil ekonomik faydaları da bulunmaktadır. Son olarak, kentsel tarım kentliler için sosyal ortam yaratmakta ve boş zaman aktivitelerini gerçekleştirmede katkı sağlamaktadır (Davey, 2015).

Kentsel tarımın kapsamı kurumsal bahçeler, hobi bahçeleri, yenilebilir peyzaj uygulamaları, arıcılık, küçükbaş ve büyükbaş hayvancılık ve hibrit uygulamalar olarak sayılabilir (Rasouli, 2012). Hodgson vd. (2011)' e göre kentsel tarımı ticari, ticari olmayan ve hibrit uygulamalar olarak 3 kategoride ele almak mümkündür. Ticari uygulamalar kapsamında market çiftliği, kent çiftliği, arı yetiştiriciliği sayılabilirken ticari olmayan uygulamalara, özel bahçeler, topluluk bahçeleri, yenilebilir bahçeler, gerilla bahçeleri, kurumsal bahçeler, hobi amaçlı arı ve kümes hayvanı yetiştiriciliği sayılabilir. Kentsel tarım Solduk ve Tezer (2012) tarafından ise ev bahçelerindeki küçük ölçekli üretimden, hobi ve topluluk bahçelerine, kamusal alanlardaki uygulamalardan, özelleşmiş kentsel tarım ve ağaç üretimine, küçük ölçekli kümes hayvancılığı gibi uygulamalardan büyük ölçekli tarımsal işletmeciliklere kadar geniş bir kapsamda ele alınmıştır.

HOBİ BAHÇELERİ KAVRAMI VE TASARIM İLKELERİ

Kentleşme ile genellikle çok katlı binalarda yaşayan kentli doğadan uzaklaşmakta ve yeşile özlem duymaktadır. Kentliyi doğa ile birleştirmenin bir yolu olarak hobi bahçeleri, toprakla uğraşmak, organik sebze ve meyve yetiştirip tüketmek gibi faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği alanlar olarak psikolojik, ekolojik ve ekonomik katkılar sağlamaktadır. Böylelikle hobi bahçeleri hem kentliye hem de kentsel yeşil alan sistemine faydalar sağlayan rekreasyonel alanlardır.

Hobi bahçeleri kent içinde veya yakınlarında kentli ile tarımı buluşturan çeşitli büyüklükteki parsellerden oluşan ve ailelerin gıda üretimine yönelik faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği yerlerdir (Aliağaolu ve Alev-

kayalı 2017). Hobi bahçeleri kentte yaşayanların boş vakitlerinde meyve-sebze ve süs bitkisi yetiştiriciliği için kullandığı tarım parselleridir. Bu alanlar kentli ile doğa arasında ilişki kurabilen, kentleşmenin olumsuz özelliklerini geçici bir vakitte olsun engelleyebilen, birlikte zaman geçirilerek alan yaratma çabası olan kentsel rekreasyonel alanlardır (Chu 1998). Erduran vd, (2008)'e göre; hobi bahçeleri, kişilerde merak, yaratıcılık, heyecan, doğanın keşfi gibi duygular yaratmasının yanı sıra sosyal ve kültürel yönden de kişinin gelişimine katkı sağlamaktadır. Özellikle çocuklar ve gençler için açık bir laboratuvar alanı niteliğindedir.

Bir kentsel tarım ürünü olarak hobi bahçeleri “Binyıl Ekosistem Değerlendirmesinde” tanımlandığı gibi kentsel ekosistem hizmetlerine

- gıda üretimi gibi 'tedarik sağlayıcı',
- iklim kontrolü, hastalık ve toprak erozyonu kontrolü ve karbon tutma gibi 'düzenleyici';
- biyolojik çeşitliliği arttırma, besin ve su geri dönüşümünü geliştirmek gibi "destekleyici" ve
- bahçelerde sosyal katılım ve rekreasyon yaratmak gibi "kültürel" olarak dört temel alanına verimli bir şekilde katkıda bulunabilir. (Millennium Ecosystem Assessment, 2005; Vineeta vd, 2019).

Hobi bahçelerinin tasarımı oldukça önemlidir. Hobi bahçeleri peyzaj tasarımı yapılırken şu özelliklere dikkat edilmelidir; (Önder ve Polat 2008, Scotland's Allotment Site Design Guide, 2013)

- Konum özelliği olarak kentlinin ulaşabileceği mesafelerde olmalıdır.
- Yaklaşık olarak 20-200 m² büyüklüğündeki parsellerden oluşmalıdır.
- Verimli topraklar üzerine %2 ‘den az eğimli yerlerde yapılması tercih edilmelidir.
- Güneşten maksimum verim alınabilecek, gölge alanların minimum olacağı şekilde konumlandırılmalıdır.
- Alandaki parsellerin tasarımında en etkili faktör parsellere ekilip dikilecek bitkilerden maksimum verim sağlanması olmalıdır. Dikdörtgen formlar verimliliği ve bakımı kolaylaştırmaktadır.
- Ana sirkülasyon yolu alanın merkezine yönlendirmeli oradan tüm parsellere erişim sağlanmalıdır.
- Yürüyüş yolları çakıl taşı, kum, ağaç kabuğu gibi doğal malzeme-

lerle döşenmelidir.

- Alan içinde yer alacak ev, pergola vb. donatılar ahşap veya metal malzemeden olmalıdır. Bahçe içerisindeki ev gibi yapısal elemanlar birbiriyle uyumlu olmalı, her parselde aynı/benzer yerde konumlandırılmalıdır.
- Otopark ana yol ile bağlantılı olarak giriş bölümünde yer almalıdır.
- Hobi Bahçesi içinde alan merkezinde toplanma alanı olmalıdır. Çocuk alanları, piknik alanları, ortak dinlenme alanları ve duyuru panoları alanın merkezinde konumlandırılmalıdır.
- Hobi bahçeleri sınırlama elemanı kullanılarak bitkisel veya doğa ile uyumlu yapısal malzemeler tercih edilmelidir. Ayrıca parsellerin araları da çit bitkileri ile ayrılmalıdır.

Kentlerde hobi bahçeleri genellikle konut bahçelerinde, toplu konut bahçelerinde, mahalle ve kent parklarında, anaokulu, ilköğretim ve lise bahçelerinde, üniversite kampüslerinde, huzur evlerinde, hastane bahçelerinde ve kentsel boş arazilerde yer almaktadır. Özellikle üniversite kampüsleri farklı insan topluluklarının bir arada bulunması nedeniyle hobi bahçelerinde yetiştirilen bitkisel ürün çeşitliliğini artırma ve farklı bitkilerin üretim tekniklerinin öğrenilmesi için fırsatlar sunmaktadır (Güneroğlu vd. 2018). Üniversite kampüslerinde yer alan hobi bahçeleri, üniversitede yer alan idari ve akademik personelin ve öğrencilerin sosyalleşmesi, bitki yetiştiriciliğini öğrenmesi ve geniş topluluklara sürdürülebilir yaşam bilincinin kazandırılması konusunda önem taşımaktadır.

MATERYAL YÖNTEM

Edirne kent merkezinin güneydoğusunda yer alan Trakya Üniversitesinin Balkan Yerleşkesi üniversitenin 7 yerleşkesinden en büyük olanıdır. İçinde rektörlük, eğitim araştırma hastanesi, merkez kütüphane, çeşitli fakülteler ve yüksekokullar, enstitüler, araştırma merkezleri, kültür merkezi, kongre merkezi, yurtlar ve lojmanlar bulunan ana yerleşkedir. Alanın büyüklüğü yaklaşık 187 hektardır. Çalışmanın ana materyalini Trakya Üniversitesi Balkan Yerleşkesi içinde yer alan hobi bahçeleri oluşturmaktadır (Şekil 1). Alan büyüklüğü 10.000 m² 'dir. Seçilen alan Balkan Yerleşkesi sınırları içinde yer almakta; aynı zamanda Ahmet Karadeniz Yerleşkesine de 750 metre mesafededir. Peyzaj tasarım projesinin 2 Boyutlu çizimleri için AutoCAD 2020, 3 boyutlu çizimler için SketchUp Pro 2021 ve Lumion 12.5 programları ve literatür taraması için kullanılan tez ve makaleler ise ikincil materyallerdir.



Şekil 1. Hobi bahçelerinin konumu

Araştırmanın yöntemi veri toplama, mevcut durum analizi ve peyzaj projesinin çizimi olmak üzere 3 aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşama olan veri toplamada kentsel tarım kavramı ve türleri, hobi bahçeleri kavramı ve tasarım ilkeleri incelenmiştir. Trakya Üniversitesi Rektörlüğünün yer seçimi sonrasında Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı'ndan alana ilişkin vaziyet planı elde edilmiştir. Alanda yerinde incelemeler yapılarak alanın doğal ve kültürel özelliklerine ait bilgi edinilmiştir. Üçüncü aşamada ise literatür bilgileri ve rektörlük tarafından belirtilen ihtiyaçlar doğrultusunda hobi bahçeleri peyzaj tasarım projesi çizilmiştir. Proje çiziminin ardından tasarım, üç boyutlu modellemeleri yapılarak tamamlanmıştır.

HOBİ BAHÇELERİ PEYZAJ TASARIM PROJESİ

Hobi bahçeleri peyzaj tasarımı yapılmadan önce literatür kaynaklarından ve yerinde yapılan incelemeler ile alanın doğal ve kültürel özellikleri araştırılmıştır.

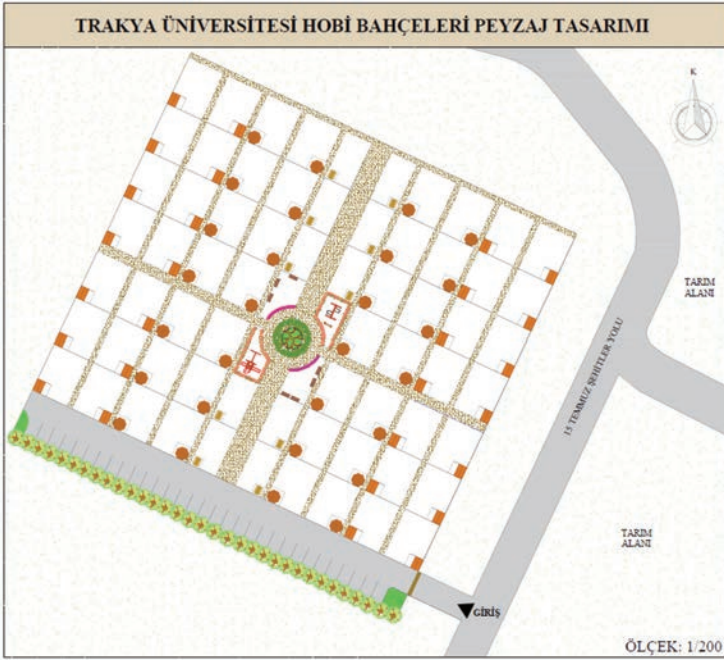
Alanın doğal ve kültürel peyzaj özellikleri

Edirne, iklim özellikleri incelendiğinde hem akdeniz hem de karasal iklimin etkisi altında kalan bir geçiş bölgesidir. Kışlar akdeniz iklimi hüküm sürdüğünde ılık ve yağışlı, karasal iklim etkisindeyken sert ve yağışlıdır. Yazlar ise sıcak ve kurak bahar ayları ise yağışlıdır. Hakim rüzgar yönü kuzeydir (Edirne İl Çevre Durum Raporu, 2019). İlde uzun yıllar ortalama sıcaklık 13.7 C'dir (URL-1). Edirne merkez ilçesinin toprak yapısına bakıldığında vertisoller, kireçsiz orman toprağı, alüvyal topraklar, ve kahverengi orman toprakları görülmektedir (Edirne İl Kuraklık Eylem Planı “2018-2022”, 2018). Ayrıca Edirne Tarım Master Planı (2005)'e göre il toprakları agro ekolojik bölgelendirme açısından dört alt bölgeye ayrılmıştır. II. alt bölgede yer alan merkez ilçe topraklarının tamamen yakınının ovalık verimli topraklara sahip olduğu, sulu tarım ve özellikle sebzecilik ve meyvecilik yapılabileceğı belirtilmiştir. Çalışma alanının batısından önemli hidrolojik veri olan Güllapoğlu Deresi geçmektedir. Derenin uzunluğu yaklaşık olarak 1400 m. ve genişliği 1-4 m. arasında değişmektedir (Özyavuz ve Korkut 2008). Alanın topoğrafyası düze yakın olup, eğim yüzdesi %0-2 arasında olan tarım arazisidir.

Hobi bahçeleri Balkan Yerleşkesi içinde ve Ahmet Karadeniz Yerleşkesi ile çok yakın konumdadır. Her iki kampüsten de erişimin olduğu alanın batısından Avrupa Otoyolu geçmektedir. Alanın kuzeyinde 7 binden fazla bitki çeşitliliğine sahip Balkan Arboretumu bulunmaktadır. Aynı zamanda çevresinde çeşitli fakülteler, üniversite lojmanları ve bitki üretim seraları bulunmaktadır. Mevcutta üniversite lojmanlarının arkasında küçük bir alanda yer alan hobi bahçesinin ihtiyaçları karşılayamaması, topoğrafyanın uygunsuz eğimi, diğer doğal peyzaj özelliklerinin olumsuzluğu ve plansız gelişim göstermesi nedeniyle yeni bir hobi bahçesi tasarlanmıştır.

Peyzaj tasarım projesi

Alanın mevcut parsel sınırları hobi bahçelerinin ve sirkülasyon sisteminin tasarlanmasında belirleyici etken olmuştur. Mevcut en yakın taşıt yolundan hem yaya hem de taşıt için alana giriş sağlanmıştır. Alan içinde ulaşımın en verimli şekilde sağlanması için kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzanan 5 metre genişlikte, kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanan 2,5 metre genişlikte ve merkezde kesişen ana sirkülasyon aksları tasarlanmıştır. Bu ulaşım aksları herhangi bir acil durumda ambulans, itfaiye gibi araçların ve bakım araçlarının içeride hareket edebilmesine imkan sağlamaktadır. Parseller arasında kalan iç sirkülasyon yolları ise 1,2 metre genişliktedir. Alan girişine ve ana sirkülasyon aksına en yakın alanda 31 araçlık otopark düzenlenmiştir. Hobi bahçeleri tasarım standartları göz önüne alınarak alanın ahşap çit ile sınırlandırılması önerilmiştir (Şekil 2).



Şekil 2. Hobi bahçeleri avan proje

Projede, ekip dikilen üründen maksimum verim alınabilmesi amacı ve bakım kolaylığı düşünülerek parsellerin her biri dikdörtgen şekillerde tasarlanmıştır. Aynı zamanda farklı kullanıcı gruplarına hitap edebilmesi açısından parseller çeşitlilik göstermekte üç farklı boyuttadır. Parsellerin içine depolama, dinlenme vb. ihtiyaçları karşılayabilecek üniteler yerleştirilmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Tasarlanan parseller

Toplam 66 ünitenin tasarlandığı alanda;

- 28 adet 110m² lik kapalı yapıli ünite/bahçe evi (Şekil 4),
- 28 adet 100 m² lik pergolalı ünite (Şekil 5),
- 10 adet 80 m² lik piknik masalı ünite tasarlanmıştır (Şekil 5).



Şekil 4. Bahçe evli üniteler



Şekil 5. Pergolalı ve piknik masalı üniteler

Bahçe evi, pergola ve piknik masalarında doğal bir malzeme olması dolayısıyla ahşap malzeme tercih edilmiştir. Ayrıca alanın merkezinde sosyalleşmeyi sağlamak için ortak dinlenme alanlarına ve çocuk oyun alanlarına yer verilmiştir Çocuk oyun alanlarında kullanılan ekipmanlar ahşap olup zemin elemanı olarak ağaç kabuğu tercih edilmiştir (Şekil 6).



Şekil 6. Ortak dinlenme alanları ve çocuk oyun alanı

Alanda sirkülasyonu sağlayan yollar sıkıştırılmış toprak olarak seçilmiştir. Hobi bahçelerinin girişini tanımlı hale getirecek bir ahşap giriş takı yerleştirilmiştir. Otopark sınırını tanımlamak ve araçlara gölge sağlamak için bitki türü olarak sık aralıklarla tek sıra halinde *Acer negundo* kullanılmıştır (Şekil 7).



Şekil 7. Ahşap giriş takı ve otopark

Gridal (ızgara) ve merkezi plan şemasına sahip olan projede merkezdeki dinlenme ve sosyalleşme alanlarını vurgulamak için *Platanus orientalis* kullanılmıştır (Şekil 8). Tasarlanan proje için uygulama çalışmaları 2022 yılı itibarı ile başlamıştır.



Şekil 8. Dinlenme alanları

SONUÇ

Kentler sürdürülebilir kentsel gelişme politikaları kapsamında yapılan mekânsal planlamalarda çevre sorunlarına karşı ekolojik öncelikli gelişme yaklaşımlarını benimsemektedir. “Yeşil kent”, “Ekolojik kent” gibi kavramlar kentlerin iklim değişikliğinin yaratacağı olumsuz etkileri azaltmak için kullanılan yaklaşımlardır. 2020 yılında Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan “Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Stratejileri” kitabında bölgesel odak kapsamında “kentsel-kırsal bağlantılar” metodolojik yaklaşımı ile sürdürülebilir gelişmenin mekânsal boyutunda kentsel tarıma yer verdiği görülmektedir (Fioretti, Pertoldi ve Van Heerden 2020). Kentsel tarım uygulamaları sürdürülebilir kentleşme politikaları içinde yer bulması gereken kentlerin gıdaya erişimini kolaylaştıran, yerel üretimi destekleyen, iklim değişikliğinin doğuracağı olumsuzları ortadan kaldırmaya destek olan aynı zamanda kente ekolojik, ekonomik ve sosyal faydalar sağlayan alanlardır. Aynı zamanda kentsel yeşil dokuları oluşturan bu alanlar kentliye rekreasyonel olanaklar da sağlamaktadır. Kentsel tarım uygulamalarına bir örnek olarak hobi bahçeleri de kentliyi doğa ile buluşturan, toprakla uğraşılacak, ürün yetiştirilen ve boş zamanları değerlendirmek gibi faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği alanlar olarak bireylerin ruh sağlığına, çevrenin ekolojik dengesine ve içinde yaşanılan topluma ekonomik katkılar sağlamaktadır.

Bugün kentlerde her boş, âtıl veya değerlendirilmemiş yeşil alan, kentin ekosistemi ve sürdürülebilir kalkınması için büyük önem taşımaktadır. Bu gibi alanların sosyal etkileşimin sağlanması ve eğitsel amaçlarda bir araç olarak kullanılması kent için geleceğe yapılan bir yatırımdır. Bu çalışmada kentin geleceği için doğrudan bilim ile ilişki kuran üniversi-

tede yer alan mevcut yeşil alan varlığı kolay erişilebilir ve yerel özellikte sürdürülebilir gıdayı sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Tasarlanan hobi bahçelerinin Balkan Arboretumu ile olan yakınlığı yerleşke bütününde ve yakın çevresindeki biyolojik çeşitliliği desteklemesi açısından önem taşımaktadır. Aynı zamanda hobi bahçelerinin çevresinde çeşitli fakülteler ve üniversite lojmanlarının yer alması, alanın kullanım potansiyelini arttıracak ve yapılacak olan üretim etkinliklerinde daha etkili katılımın sağlanacağı düşünülmektedir. Bu çalışma ile peyzaj tasarım projesi yapılan Trakya Üniversitesi Balkan Yerleşkesi hobi bahçeleri, kentin yeşil alan varlığına katkı sunarken, 1878 akademik personel, 2856 idari personel ve 41884 öğrenciye toprak ile yeniden bağ kurarak, sürdürülebilir yaşamı deneyimleme fırsatı yaratmakta ve aynı zamanda tükettiğini üretme çabasını alışkanlık haline getirmeyi desteklemektedir.

KAYNAKLAR

- Akyol, M., Eşbah Tunçay, H., (2013). Productive landscapes and resilient cities. ITU A|Z VOL: 10, NO:2, 133-147, 2013-2
- Aliağaoğlu, A. ve Alevkayalı, A., (2017). Balıkesir’de Hobi Bahçeleri: Özellikler ve Sorunlar, Marmara Coğrafya Dergisi / Marmara Geographical Review, 35, 195-203.
- Bailkey, M. ve J. Nasr, (2000). From Brownfields to Greefields: Producing food in North American cities, in Community Food Security News.
- Bakker, N., Dubbeling, M., Gündel, S., Sabel-Koschella, U. ve Zeeuw, H. (2000). Growing Cities, Growing Food, Urban Agriculture on the Policy Agenda-A Reader on Urban Agriculture. Zentralstelle für Ernährung und Landwirtschaft (ZEL) Food and Agriculture Development Centre, ISBN 3-934068-25-1, Feldafing, Germany.
- Chu, J., (1998). Sosyal and Environmental Restoration Through Therapeutic Community Gardens. Master The-sis. The Faculty of The Department of Environmental Studies. San Jose State Univ. San Jose C.A.
- Condon, P. M., Mullinix, K., Fallick, A., & Harcourt, M. (2010). Agriculture on the edge: Strategies to abate urban encroachment onto agricultural lands by promoting viable human-scale agriculture as an integral element of urbanization. International Journal of Agricultural Sustainability, 8(1), 104-115
- Davey, C.A., (2015) Productive Urban Landscapes: The Relationship Between Urban Agriculture And Property Values In Minneapolis, Minnesota. Kansas State University Manhattan, Kansas, Environmental Design and Planning College of Architecture, Planning and Design, Doctoral thesis, s. 227
- Duany, A., Duany Plater-Zyberk & Company DPZ, (2010). Garden Cities: Theory & Practice of Agrarian Urbanism, First ed. Princes Foundation, UK.
- Edirne İl Kuralık Eylem Planı 2018-2022, (2018). Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, 2018
- Edirne Tarım Master Planı. (2005). İl Tarım ve Kırsal Kalkınma Master Planlarının Hazırlanmasına destek projesi, Tarım ve Köy işleri Bakanlığı Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Edirne Tarım İl Müdürlüğü
- Edirne İli Çevre Durum Raporu, (2019). Türkiye Cumhuriyeti Edirne Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Edirne, s..75., Erişim tarihi: 7 Temmuz 2019, https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/2018_ed-rne-_1-cevre-durum-raporu_son-20191114151530.pdf
- Erduran, F., Kabaş, S., Ayhan, Ç. K. & Kelkit, A. (2008). Çanakkale kentinde hobi bahçesi amaçlı kullanılan alanların peyzaj mimarisi açısından değerlendirilmesi. Çanakkale Kenti Çevre Sorunları Sempozyumu içinde (s. 148-157). Çanakkale.

- Fioretti, C., Pertoldi, M., Busti, M. and Van Heerden, S. (2020). Handbook of Sustainable Urban Development Strategies. Luxembourg: EUR 29990 EN, Publications Office of European Union.
- Güneroğlu, N., Bekar, M., Aktürk, E., Dihkan, A. (2018). Kentsel Yeşil Alan Sistemlerinde Hobi Bahçeleri; Karadeniz Teknik Üniversitesi Kanuni Kampüs Örneği, Journal of Social and Humanities Sciences Research, Vol: 5, Issue: 25.
- Hodgson, K., Campbell, M.C. and Bailkey, M., (2011). Urban Agriculture: Growing Healthy, Sustainable Places, American Planning Association, Planning Advisory Service Report, 563, Chicago, IL.
- Kulack, E., Vasquez, A. (2012). Urban agriculture as carbon sinks in Chicago. Creating Knowledge - the Class Student Research Journal, 5, 18-26.
- Lee, M.Y.E., Tan, H.T.W., (2011). Growing your own food: the need for urban agriculture in Singapore. Innovation 10 (1), 40-12.
- Millennium Ecosystem Assessment, 2005. Chapter 2: 'Ecosystems and Their Services. Ecosystems and Human Well-being A Framework for Assessment. Island Press, Washington D.C. USA (Accessible on the internet). <<https://www.millenniumassessment.org/en/Framework.html>>
- Mok, H., Williamson, V. G., Grove, J. M., Burry, K., Barker, F., & Hamilton, A. J. (2013). Strawberry fields forever? Urban agriculture in developed countries: a review. Agronomy for Sustainable Development, 1- 23. doi: 10.1007/s13593-013-0156-7
- Mougeot, L. J. A. (2000). Urban Agriculture: Definition, Presence, Potentials and Risks, and Policy Challenges. International Development Research Centre (IDRC). Cities Feeding People Series. Erişim:<http://idlnc.idrc.ca/dspace/bitstream/10625/26429/12/117785.pdf>
- Önder, S., Polat, A. T. (2008). Peyzaj tasarım süreci kapsamında Konya kenti için yeni bir hobi bahçesi oluşturulması. Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 22 (46): 19-21.
- Özyavuz, M., Korkut, A. (2008). Trakya Üniversitesi Güllapoğlu Arboretumu Peyzaj Planlama Çalışmaları, Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi, 5 (3).
- Philips, A. (2013). Designing urban agriculture - a complete guide to the planning, design, construction, maintenance, and management of edible landscapes. (1st Ed.). Hoboken, New Jersey: Wiley.
- Poulsen, M.N., Spiker, M.L. (2014). Integrating Urban Farms into the Social Landscape of Cities Recommendations for Strengthening the Relationship Between Urban Farms and Local Communities. Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health. Johns Hopkins Center for a Livable Future-Lerner Fellowship and a fellowship from the Johns Hopkins Environment, Energy, Sustainability, and Health Institute. <https://ucanr.edu/blogs/UrbanAg/blogfiles/25903.pdf>

- Rasouli, S. (2012). Kent topraklarının tarımsal amaçlı kullanımı: Kentsel Tarım. <http://www.skb.gov.tr/kent-topraklarinin-tarimsal-amacli-kullanimi-kentsel-tarim-s1238k/>
- Schilling, J., & Logan, J. (2008). Greening the rust belt. *Journal of the American Planning Association*, 74(4), 451- 466.
- Scotland's allotment site design guide, (2013). Scottish Allotments and Gardens Society, pp. 8-95. <https://www.scottishallotments.org/files/documents/15611d72-94ed-4013-99bd-f45943204fd1.pdf>
- Smit, J. (2001). In United Nations Development Programme (UNDP) (Ed.), *Food, jobs, and sustainable cities*. Retrieved from <http://www.jacsmit.com/book.html>
- Solduk, B. ve Tezer, A. (2012). İstanbul Metropoliten Alanının Sürdürülebilir Kentsel Gelişmesinde “Kentsel Tarım” Potansiyeli. Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği Web Sayfası. <http://www.skb.org.tr/istanbul-metropoliten-alaninin-surdurulebilir-kentsel-gelismesinde-kentsel-tarim-potansiyeli/>
- The World Bank. 2021. *Climate-Smart Agriculture*, Accessible on the internet: (<https://www.worldbank.org/en/topic/climate-smart-agriculture>).
- Thibert, J. (2012). Making local planning work for urban agriculture in the North American context: A view from the ground. *Journal of Planning Education and Research*, 32(3), 349.
- United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), 2020. Chapter 1: Urbanization and Cities: Trends of a New Global Force. *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*. United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), Nairobi, Kenya, pp. 1–418.
- URL-1 Meteoroloji Genel Müdürlüğü, <https://www.mgm.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler-istatistik.aspx?k=A&m=EDIRNE>
- Vineeta, V., Sarkar, B.C., Manohar, A., Chakravarty, A., et al., 2019. Ecosystem services provided by home garden. *Agric. Food* 1 (9), 39–41.
- Yılmaz Çıldam, S., (2022). Kentsel Yeşil Alan Örneklerinden Kezer Kampüsü Hobi Bahçeleri Üzerine Bir Değerlendirme. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Yıl: 2022/1, Sayı: 42, S. 89-110



BÖLÜM 3

TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ FAALİYETLERİNDE ROL OYNAYAN PAYDAŞLARIN BELİRLENMESİ

Aylin ŞİMŞEK¹, Pınar GÜLTEKİN²

1 Mimar, ORCID ID: 0000-0002-1819-5374 , Düzce Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi, aaylin-simsekk@gmail.com

2 Doç. Dr. , ORCID ID: 0000-0002-9461-784X, Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, pinargultekin@duzce.edu.tr

1. GİRİŞ

Doğanay (2001) tarafından yapılan turizm tanımına göre; dinlenme, eğlenme, görme, tanıma, sportif karşılaşmalar yapma, temsil veya konser verme, bilgi ve görgüsünü arttırma gibi amaçlarla; ya da, sadece eğlenmek amacı ile yapılan seyahat “turizm” olarak isimlendirilmektedir (Kervankıran ve Özdemir, 2013). Türk Dil Kurumunda belirtilen tanıma göre; turizm kavramı basitçe ‘dinlenme, eğlenme, görme, tanıma vb. amaçlarla yapılan gezi’ olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2019).

Turizm yapılış biçimine, ortamına, amacına, ekipmanlarına vb. faktörlere bağlı olarak farklı alt başlıklara ve türlere ayrılmaktadır. Bu alt başlıklardan biri olan deniz turizmi, ülkelerin sahip olduğu denizler ve kıyı şeritlerinde gerçekleşmekte olup gün geçtikçe daha büyük bir ilgi yaratarak turizm gelirlerine önemli katkılar oluşturmaktadır (Yüksek, 2013). Çubuk ve Koçak (2012)’ye göre, Deniz turizmi;” kruvaziyer turizmi, yat işletmeciliği, yat limanı işletmeciliği, günübirlik tekne turları, eğlence ağırlıklı su üstü ve su altı aktiviteleri ve dalma sporlarından oluşan ve doğrudan denizalanı içerisinde gerçekleşen faaliyetler bütünü” olarak tanımlanabilir (Gök, 2016).

Deniz turizmi kapsamına giren ve ‘yat’ adı verilen deniz taşıtları ile gerçekleştirilen ‘yat turizmi’; insanların deniz kıyılarını, koyları ve adaları kolayca keşfetmelerine ve yeni yerler görmelerine imkan sağlamaktadır (Sezer, 2012). 1950’lerde Avrupa’da başlayan ve kaynağı Amerika Birleşik Devletleri olan yat turizmi (Coşar & Nas, 2014); genel olarak özgürce hareket etmek isteyen bireylerin tercih ettiği bir turizm türü olmakla birlikte, deniz ve kıyı turizminin bir parçası olarak sağladığı turizm gelirleriyle ülke kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır (Narin, 2000; Ercanik, 2003). Bu kalkınmada önemli bir yer tutan deniz turizminin en önemli iki bileşeni yatçılık ve yat limanlarıdır (Oral, 2004; Sağlık ve diğ. 2012).

Yat turizm işletmeciliği de günümüzde hızla gelişme gösteren deniz turizm alanından bir sektör olarak yerini almaktadır. Özok (2013) deniz turizminin önemli bir alt sektörü olan yat turizminin büyük önem arz ettiğine vurgu yapmaktadır (Gök, 2016). Günlük turların yanı sıra son yıllarda mavi yolculuk olarak adlandırılan haftalık tekne turları deniz turizminde önemli bir yer tutmaktadır (Arlı, 2017).

Yat turizminin gelişmesini ve gerçekleşmesini doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen bazı kurum, kuruluş, organizasyon, işletme vb. alanlarda görev yapan kişi veya gruplar bulunmaktadır. ‘Paydaş’ olarak adlandırılan bu kişi veya grupları; küresel, ulusal, bölgesel ve yerel paydaşlar olarak sınıflandırmak mümkündür. Yat turizmi ile ilgili yapılacak olan araştırmave faaliyetlerde, çalışmanın kapsamına bağlı olarak bu paydaşlarla görüşmek, doğru bilgi ve verilere ulaşmak açısından faydalı olmakta ve bilgi

kirliliğini ortadan kaldırılabilmektedir. Yat turizmi faaliyetleri için uygun yer seçimi aşamasından başlayarak planlanması, koordinasyon ve yönetim sağlanması, yat turizminin geliştirilmesi, kullanıcı memnuniyetlerinin belirlenmesi, sosyal ve çevresel etkilerinin belirlenmesi ve sonuç olarak sektörel gelişmenin sağlanabilmesi için yat turizm faaliyetlerinde rol alan paydaşların belirlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu amaçlarla hazırlanan çalışmada, Türkiye’de yat turizmi paydaşlarının belirlenmesi, yat turizmine dair yapılacak olan çalışmalarda kolaylık sağlayacak bir kaynak oluşturulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda yat turizmi ve paydaş kavramları incelenerek yat turizmine ilişkin kanun ve yönetmelikler doğrultusunda bir paydaş analizi çizelgesi hazırlanmıştır. Türkiye’de gerçekleşen yat turizm faaliyetlerinin planlaması, geliştirilmesi ve yönetiminde önemli rol oynayan paydaşların belirlenmesi, paydaş kimlikleri ve kurumlarının tespit edilmesi ve yat turizmi üzerindeki etki, görev, sorumluluk ve hedeflerinin açık bir şekilde ortaya konulmuş olması amaçlar doğrultusunda ortaklıklar geliştirilmesine muhtemel katkı sağlayacaktır. Türkiye yat turizmi sektörü ile doğrudan veya dolaylı etkili olabilecek hazırlanan/uygulanan yasa ve yönetmelikler doğrultusunda bir paydaş analizi yapılmış; toplamda 24 kurum, kuruluş ve işletmeden oluşan bir paydaş çizelgesi hazırlanmıştır ve sektör kullanıcılarının ve araştırmacıların bilgisine sunulmaktadır. Bu çalışmanın; yat turizmi faaliyetleri ile ilgili yapılacak olan araştırma, proje ve çalışmalarda, başvurulması gereken paydaş/paydaşların belirlenmesi aşamasında kılavuz niteliği taşıması ve kullanıcıların doğru bilgi ve verilere doğru kaynaklardan ulaşabilmelerinin sağlanması hedeflenmiştir.

2. YAT TURİZMİ

Yatçılık turizmi, özellikle Akdeniz ülkeleri kıyı bölgelerinde gelişmekte olan bir endüstridir (Chen et al. 2016). Dünyada en hızlı gelişen sektörlerden biri olan turizm; ülkeler, bölgeler ve kentler arasında daha fazla turist çekme bakımından küresel bir rekabet ve yarış ortamı yaratmaktadır. Diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de istihdam yaratmak, döviz girişi sağlamak ve yabancı yatırımları çekmek konusunda ekonominin önemli bir kaynağı olarak görülmekte; doğal çekim alanları, tarihi ve arkeolojik alanları, kültürel yapısı ve gelişen turizm altyapısıyla en önemli sektörlerden biri olarak görülmektedir (İstanbul Kalkınma Ajansı, 2012). Aslında yat turizmi daha çok deniz turizmi kavramının bir parçası olarak görülmelidir (Mikulic et al 2015; Moreno and Otamendi 2017; Yao et al. 2021). Türkiye’nin yat bağlama kapasitesi 9.000’i marinalarda olmak üzere 16.000 civarındadır. Öte yandan Fransa’nın kapasitesi 227.000, İspanya’nın 107.000 ve İtalya’nın 128.000’dir. Akdeniz havzasında yat bağlama kabiliyetine sahip yer ve marinaların toplam kapasitesi 400.000’i bulmaktadır (Zhykharieva and Bakriiev 2017). Kıbrıs, Türkiye, Hırvatistan, Yu-

nanistan ve İtalya gibi Akdeniz ülkeleri yatçılar arasında «kalite-fiyat» oranı açısından en popüler ülkelerdir (Zhykharieva and Bakriiev 2017). Bu ülkelerin sahip oldukları iklimsel faktörler, yüksek düzeyde hizmet ve erişilebilirlik, güvenli rotaların mevcudiyeti, yeterli sayıda kaliteli marina, yat tatili organizasyonu yapan şirketlerin varlığı vb. yatçı turistler için çekicilik unsurları olarak sıralanabilir (Zhykharieva and Bakriiev 2017).

Turizm türleri; yapılış biçimine, kişi sayısına, ortamına, amacına, ekipmanlarına, yaş grubuna vb. faktörlere bağlı olarak farklı alt başlıklar halinde ele alınmaktadır. Aynı zamanda yer aldığı endüstri içerisinde alternatif turizm, sürdürülebilir turizm, eko turizm, doğa turizmi ve yeşil turizm olarak da gruplandırılabilir (Bal, 2019). Yat turizmi genellikle balık tutma, yelken, su altı fotoğrafçılığı, sörf, deniz parkı çevresinde kürek çekme yarışmaları, su yüzeyinin altında güzel manzaraların tadını çıkarma gibi sudaki spor aktiviteleri ile ilişkilendirilen bir turizm türüdür (Chan, 2015; González & González, 2015; Chan, 2018).

2009 yılı öncesinde temel bir başlık olarak ele alınan yat turizmi; 24 Temmuz 2009'da Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yat turizmi ile ilgili planlama ve düzenlemeleri içeren Yat Turizmi Yönetmeliği'nin yürürlükten kaldırılarak Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak yeniden düzenlenmesi ile birlikte deniz turizminin bir kolu olarak ele alınmaya başlamıştır. 1990'lı yıllardan sonra önem kazanmaya başlayan yat turizmi, Dünyada ve Türkiye'de son yıllarda hızla gelişme göstermesine rağmen turist sayısı açısından henüz istenilen seviyede değildir (İldırım, 2017; Anonim 2022b).

Yat turizmi; gezi, eğlence, dinlenme ve spor gibi amaçlarla yapılan; doğal, tarihi, turistik vb. değerleri içeren bir rotada gerçekleştirilen ve yat adı verilen deniz araçlarının kullanıldığı bir turizm türüdür (Narin, 2000). Turistin yata ulaşması ile yatı terk etmesi arasında, deniz üzerinde gerçekleşen eğlence ve dinlenme gibi tüm turistik faaliyetleri kapsamaktadır. Bu turizm türünün iki bileşeni vardır. Bunlardan ilki, yat turizminin gerçekleştirildiği 'yatlar'; ikincisi de yatların barınacağı, gerektiğinde karaya çıkarılıp asılacağı, su, yakıt ve gıda gibi ihtiyaçların karşılanacağı 'yat limanları'dır (Sezer, 2012). Herhangi bir turizm türüne yönelik çıkarımlarda bulunmadan önce ihtiyaç ve gereçlerin analiz edilmesi, bileşenlerin araştırmacılar tarafından saptanması önem taşımaktadır.

Deniz ve özgürlüğe dayalı olan yat turizmi, nispeten pahalı bir turizm türü/boş zaman aktivitesi olmasının yanında ülkenin refah düzeyinin yükselmesine önemli bir katkıda bulunmaktadır (Yüzsever, 2018; Karancı, 2011). Yat turizminde gerçekleşen turistik faaliyetlerin belirli aylarda yoğunlaştığı görülmekle birlikte; denizle ve meteorolojik koşullarla olan ilişkisi göz önünde bulundurulduğunda en yoğun talebin yaz aylarında ol-

duğu söylenebilmektedir (Tandoğan, 1998). Bir yarımada olan ülkemizin Akdeniz, Karadeniz, Ege ve Marmara olarak dört denizle çevrili olması ve kıyılarındaki iklimsel özellikleri, yat turizmine oldukça elverişli olduğunu ve bu sektörde gerçekleşecek büyüme için ideal bir konumda bulunduğunu göstermektedir (Sarıışık, Türkay, & Akova, 2011). Birçok doğal ve kültürel etkenin bir araya gelmesi ile oluşan yat turizmi, deniz gezisi hizmetini içeren ekonomik bir hareketliliklerdir. Yat turizminin gerçekleştirilebilmesi için oşinografi, jeolomorfoloji, iklim vb. doğal peyzaj elemanları ile gerçekleştiği yörenin ve turistlerin kültürü, tarihi ve arkeolojik değerler, yöresel mimari vb. kültürel peyzaj elemanları ve sosyo-ekonomik duruma ilişkin envanter çalışması yapılmalıdır.

Yat turizmi, altyapı ve üstyapı hizmetleri, idari işlemler, çalışan personel gibi boyutlarıyla geniş ölçüde bir istihdam kaynağıdır. Yatların yüzen birer lüks otel olarak konaklama ve eğlence hizmeti vermesi, katılımcıların üst gelir grubu düzeyinde olması ve zaman içerisinde yat turizmine olan talebin giderek artış göstermesi, ülkeleri yat turizmini geliştirmeye yönlendiren en önemli etmenlerdir (Ercanik, 2003). Yat turizmi turizmin özel bir türüdür. Yatçılık ile ilgilenen turistlerin güdüsü, hem aktarma aracı olarak hem de konaklama üssü olarak yelkenli veya motoryat kullanılarak denizde vakit geçirmektir (Ioannidis, 2019). Yat turizmi, yüksek harcama ile karakterize edilen bir turizm türüdür ve turist profili yüksek gelir grubundan bireyler olarak tanımlanmıştır (Elias et al. 2020). Literatür incelendiğinde farklı çalışmalarda dünya çapında yat turizminin, yalnızca elit bir eğlence türü değil, aynı zamanda artık orta gelir grubundan turistler içinde bir kitle eğlencesi haline geldiğine vurgu yapılmaktadır (Zhykharieva and Bakriiev 2017). COVID-19 salgını sonrasında izole tatil isteği ile orta gelir grubundan bireylerin yat kiralama usulü ile yat turizmine ilgi gösterdikleri gözlemlenmiştir.

Giderek artan bir gelişme potansiyeli barındırmasına rağmen yat turizminin gelişiminin önünde bariyerler de bulunmaktadır. Yao et al. 2021 Çin’de yat turizminin gelişimindeki kısıtlamaların incelenmesi ve paydaş algılarına ilişkin yaptıkları çalışmada yat turizm sektörünün önündeki ana kısıtlayıcı faktörler olarak 7 ana başlık üzerinde durmuştur. Bu başlıklar;

- Altyapı
- Pazarlama
- Kültür
- Politikalar ve düzenlemeler
- Hükümetlerin tutum ve davranışları
- Sosyal gelişim ortamı

- Deneyim ve işgücü

olarak belirtilmiştir. Çin özelinde bahsedilen 7 ana kısıtlayıcı faktör Türkiye’de yat turizminin planlanması ve yönetimi konusunda da, ülkemizin sosyal,ekonomik, kültürel ve çevresel değerleri göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir.

3. YAT TURİZMİ İLE İLİŞKİLİ KANUN VE YÖNETMELİKLER

Yat turizmi, Türkiye’nin turizm açısından en büyük potansiyele sahip olduğu alanların başında gelmektedir. Yat turizmini sektörünün rasyonel gelişimine rehberlik etmek, kıyı ekosistemlerini korumak ve sürdürülebilirliğini güvence altına almak, ülkemiz potansiyelini doğru bir şekilde kullanıp ülke turizmine olumlu katkılar sağlamak ve Dünya standartları seviyesine özellikle Akdeniz çanağında yer alan ve yat turizminde başı çeken ülkeler ile rekabet edebilir düzeye getirebilmek için uygulanan bazı kanun, yönetmelik, kural ve düzenlemeler bulunmaktadır.

Çalışma kapsamında hem deniz hem de kıyı turizmini etkileyen yat turizmine ilişkin bu kanun ve yönetmelikler lisansüstü tez çalışmaları (Ercanik, 2003; İldırım, 2017), makale ve bültenler, yat turizm derneği (Anonim 2022a) ve deniz ticareti odası (Anonim 2022b) çalışmalarından derlenerek aşağıda listelenmiştir.

- Turizmi Teşvik Kanunu
- Çevre Kanunu
- Kıyı Kanunu
- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
- Seyahat Acentaları ve Birliği Kanunu
- İmar Kanunu
- Gümrük Kanunu
- Türk Bayrağı Kanunu
- Limanlar Kanunu
- Harçlar Kanunu
- Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı Sanat Ve Ticaret Hakkında Kanun
- Gemi Sağlık Resmi Kanunu
- Telsiz Kanunu
- Serbest Bölgeler Kanunu

- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu
- Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu
- Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
- Deniz Turizmi Yönetmeliği
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik
- Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı Hakkında Kanun (Turizm payı ödemekle yükümlü belge sahiplerine ilişkin)
- Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Yönetmeliği
- Gümrük Yönetmeliği
- Gemi Acentaları Yönetmeliği
- Limanlar Yönetmeliği
- Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ
- Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği
- Yat ve Yat Limanları Belgelendirme Kılavuzu
- Yabancı Bayraklı Yatların Seyir Esasları

Türkiye’de hemen tüm kamu kurum ve kuruluşları kendi ilgi alanlarına giren sektörler ve/veya temalarla ilgili olarak strateji belgeleri hazırlamaktadırlar. Türkiye Turizm Stratejisi (2023) ve Eylem Planı, Ulusal İstihdam Strateji Belgesi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı (2019-2023), Ulusal İklim Değişikliği Strateji Belgesi 2010-2023, Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi, AB Entegre Çevre Uyum Stratejisi, Türkiye 2023 Ulaşım ve İletişim stratejisi yat turizm sektörü ile ilgili strateji belgeleri olarak belirlenmiştir.

Yat Turizminin geliştirilmesi için ekonomik, hukuki, siyasi ve kurumsal mekanizmaların geliştirilmesi ve uygulanması gerekmektedir (Tetyana, 2015). Yat Turizmi paydaşları arasında bilgi alışverişini hızlandırmak, iş birliği mekanizması tesis etmek, normal koşullar dışında gelişen COVID-19 salgını gibi kritik dönemlerde de sektörün devamlılığını güvence altına almak için yasa ve yönetmeliklerde yer alan teşvik maddelerinin içeriğinin genişletilmesi ve uygulanabilirliğinin sağlanması, kıyılarda ve denizlerde koruma-kullanma dengesi gözetilmesinde hassas davranılması önem taşımaktadır.

4. PAYDAŞ KAVRAMI VE PAYDAŞ ANALİZİ

Paydaş kavramı Freeman (1984) tarafından ‘işletmenin başarısından etkilenen ve/veya işletmenin başarısını etkileyen kişi veya gruplar’ ola-

rak tanımlanmıştır (İldırım, 2017; Ekin & Ören, 2012). Paydaş sözcüğü literatürde ilk olarak “bir şeyi elinde tutan kişi” olarak tariflenmiş, 1708 yılında “bir bahis oyununda ortaya konan parayı tutan kişi” olarak kullanılmıştır (Gültekin, 2018; Buckles, 1999). Ayaz (2012)’ye göre ise ‘organizasyonun hedeflerini doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen birey veya gruplar’ olarak tanımlanmaktadır.

Paydaş adı verilen kişi veya gruplar; hükümet, hissedarlar, çalışanlar, tedarikçiler, müşteriler, yerel halk, banka ve kredi veren kuruluşlar gibi toplum içerisinde herhangi bir seviyede ya da pozisyonda olan, faaliyetleri ile işletmeyi etkileyen ve işletmenin faaliyetlerinden etkilenen tüm kesimleri kapsamaktadır (Ekin & Ören, 2012; Şengül, Bayhan, & Yücel, 2018). İşletme ile doğrudan ilişki içerisinde olan paydaş gruplarının başında genellikle çalışanlar, tedarikçiler ve müşteriler gelmektedir. Dolaylı olarak ilişkide olan gruplar arasında ise yerel halk, hükümet ve çeşitli çevresel grupları saymak mümkündür (Dönmez, 2008; Gültekin 2018).

Tüm paydaşlar turizmin planlaması, gelişimi ve yönetimi açısından önemli bir rol oynamaktadır (Ayaz, 2012). Bu açıdan paydaşların tanımlanması, neler yapabileceklerinin belirlenmesi, işleyişle ilgili algıları doğrultusunda organize edilmesi ve doğru bir yönetime sahip olması gerekmektedir. Turizm organizasyonunun sahip olduğu başarı ve gelişim, bu paydaş gruplarını da etkilemektedir (Ekin & Ören, 2012). Tam tersi açıdan ele alındığında paydaşların etkileşimi turizm faaliyetlerinin başarısını da etkileyecektir. Ayrıca ortak çıkarları olan bu paydaşların birlikte hareket etmesi, hem kendi ekonomik çıkarlarını korumak hem de turizm olgusunun sürdürülebilir olması ve çevrenin korunması açısından gereklidir (İldırım, 2017; Şengül, Bayhan, & Yücel, 2018).

Literatürde paydaşlar hakkında pek çok sınıflandırma bulunmaktadır. Henriques ve Sadorsky, işletme çerçevesine göre; düzenleyici paydaşlar, örgütsel paydaşlar, toplumsal paydaşlar ve medya olarak 4 gruba ayırmıştır (Babazade, 2017). Paydaşlar en genel hatları ile iç ve dış paydaşlar olmak üzere ikiye gruba ayrılmaktadır. İç paydaşlar, işletme içinden olan ve yönetim ile yakın ilişkiler kuran gruplardır. Dış paydaşlar ise, önceleri dış çevre faktörleri olarak düşünülmüş ancak daha sonra bu grupların yönetilmesi ve bir çıkar grubu olarak düşünülmesi işletmelerin temel uğraşı haline gelmiştir

(Dönmez, 2008). Clarkson (1995) paydaşları birincil ve ikincil paydaşlar olarak iki bölümde sınıflandırmıştır. Genellikle en önemli paydaş grubunu müşterilerin oluşturduğu kabul edilmektedirler (Ertuğrul, 2008). Turizm sektörü için ise en önemli paydaşlar talep yaratan grup olarak “turistler” olarak belirlenebilir. Türkiye’de yat turizmi konusunda paydaşlar ele alındığında paydaş analizi çalışmalarının sınırlı sayıda olduğu görül-

mektedir. Turizmin bir alt türü olan yat turizmi için paydaş yönetimi ve yönetişimi çalışmalarının arttırılması ve işbirliğine dayalı stratejileri arttırılması için paydaşların belirlenmesi ve kimliklendirilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada yapılan yat turizmi paydaş analizi sınıflandırması ise ulusal paydaşlar, bölgesel paydaşlar ve yerel paydaşlar olarak 3 grupta ele alınmıştır.

5. TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNE YÖNELİK PAYDAŞLARIN BELİRLENMESİ

Yat turizmi, deniz ve eğlence turizmi tüm turizm türlerinde olduğu gibi yönetim ve koordinasyon içerdiğinden ve net bir merkezi yönetim departmanı olmadığından, sektörel gelişmenin planlanması ve yönlendirilmesi için öncelikle paydaşların belirlenmesi gerekmektedir. Gültekin ve diğ. (2017)'ye göre Yerel halk, karar vericiler, özel sektör, STK'lar ve bilim adamlarının iş ve düşünce ortaklığı, ekoturizm planlamasının vazgeçilmez paydaşlarıdır. Benzer bir yaklaşım yat turizmi için mümkündür.

TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı 2021 yılı yatçılık istatistikleri bülteninde belirtildiği üzere *“Yatçılık, pek çok unsurun bir araya gelerek bir deniz gezisi hizmetinin sunulmasıyla sonuçlanan ekonomik faaliyettir. Limanlar, barınaklar gibi altyapı hizmetleri, inşa sanayi, catering gibi hizmetler, idare ile ilgili işlemler, personel vb. boyutlarıyla geniş ölçüde istihdam yaratan bir sektördür”*. Yat turizm sektörü en önemli paydaşlarından turistler açısından Aydoğan ve Kadioğlu (2018)'e göre yapılan değerlendirmede *“Yat turizmi planlama çalışmalarında; yatçı turistlerin turistik maksatlı faaliyet beklentilerinin, dini ve millî tercihleri de göz önünde bulundurulurken, varış noktası (destinasyon) odaklı ve çok fonksiyonlu olarak yapılmasının bir karar faktörü olarak kullanılabileceği”* belirtilmektedir.

Çalışma kapsamında yapılan literatür taraması ve ilgili mevzuat kapsamında Türkiye'de yat turizm faaliyetlerinde rol oynayan paydaşlar belirlenmiştir. Literatürde ulaşılabilen çalışmalar ile sınırlı olmak üzere Çizelge 1'de yer alan paydaşların yat turizmi sektöründe rol oynadıkları saptanmıştır. Çizelge 1'de görülen yat turizmi paydaş analizinde; ulusal, bölgesel ve yerel paydaş gruplarında yer alan tüm kurum, kuruluş ve işletmelerin yat turizmi içerisindeki etki, görev, sorumluluk ve hedefleri incelenmiştir. Bu sayede yat turizminin gerçekleştirilmesi ve geliştirilmesi konusunda hangi kurumun nasıl bir görev yaptığının, bu kurumların yat turizmine nasıl bir etkisi olduğunun ve yat turizmi ile ilgili yapılacak araştırma veya çalışmalarda hangi kuruma başvurulabileceğinin belirlenmesi hedeflenmiştir. Yapılan analizde; ulusal paydaşlar grubunda 11, bölgesel paydaşlar grubunda 2, yerel paydaşlar grubunda ise 11 paydaş yer almaktadır.

Çizelge 1. Türkiye’de Yat Turizmi Paydaşları, Etki-Görev-Sorumluluk-Hedefleri

PAYDAŞ	KURUM	ETKİ-GÖREV-SORUMLULUK-HEDEF
ULUSAL PAYDAŞLAR	Devlet Planlama Teşkilatı	-Türkiye Turizm Stratejisi’nin öngörülen hedeflerine ulaşmasını sağlamak
	Ulusal Turizm Konseyi	-Türkiye Turizm Stratejisi’nin uygulanmasında politika belirleme ve karar alma sürecinde Kültür ve Turizm Bakanlığı’na veri sağlama ile politikaların uygulanmasını değerlendirme ve yönlendirme
	Kültür ve Turizm Bakanlığı	-Yat Kayıt Belgesi -Yat Limanı Turizm Yatırımı Belgesi (Alt ve üst yapı) -Turizm İşletme Belgesi -Yat Limanı İşletme Belgesi -Deniz turizmi araçları için belgelendirme işlemleri -Çekek yerlerine tesis ve teçhizat sağlamak
	Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı	-Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelik -Çevre Kanunu, Kıyı Kanunu -Kıyı yapılarının uygulama imar planlarını onama -Kıyıda planlanan tesislere ÇED Raporu düzenlemek
	Tarım ve Orman Bakanlığı	-Ormanlık alanlara veya milli park alanlarına denk gelen yat limanları ile ilgili kontrol ve izin sağlamak
	Hazine ve Maliye Bakanlığı	-Yıllık program, tarife ve sözleşmeleri hazırlama (Kültür ve Turizm Bakanlığı ile birlikte)
	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	-Liman başkanının yetkilerini belirleme -Yat imalatının ve bakımının yapılacağı teknik ve sosyal altyapıları incelemek -Yat turizmi ve yatırımları ile ilgili düzenlemeleri yapmak -Yat limanı yatırımlarını ihale etme (Kültür Turizm Bakanlığı ile birlikte)
	Milli Eğitim Bakanlığı	-Yat limanları ile yat işletmeciliğinde çalışacak personeli yetiştirme, kurs ve programları düzenleme (Kültür Turizm ve Ulaştırma Bakanlıkları ile birlikte)
	TSK Genelkurmay Başkanlığı	-Yat turizminin yapılacağı bölge sınırlarını belirleme -Sualtı ve diğer deniz sporlarının yapılmasına elverişli olarak imal edilen özel amaçlı yatları belgelendirme (Ulaştırma ve Kültür Turizm Bakanlıkları ile birlikte)
	Denizcilik Müsteşarlığı	-Liman tesisleri ve ulaşım alt sistemlerinin birbirine uygunluğunu sağlamak için kara ve deniz tesislerini planlamak ve uygulamak
	Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü	-Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı olarak çevre, deniz ve kıyı şeridinin korunmasını sağlamak için gerekli planlama ve düzenlemeleri yapmak

BÖLGESEL PAYDAŞLAR	Deniz Turizmi Çalışma Grubu	-Deniz Ticaret Odası bünyesinde yapılanıp deniz turizmi ile ilgili sorun, çözüm ve ihtiyaçlara karar verme (Merkez, Antalya, Bodrum, Fethiye, İzmir ve Marmaris Şube Başkanları ile Yat İşletmeleri, Marina İşletmeleri, Su Altı ve Su Üstü Sporları Meslek Komiteleri Başkanları)
	Kalkınma Ajansları	-Turizmin geliştirilmesi ve markalaşmanın sağlanması için çalışmalar yapmak -İstanbul, İzmir, Batı Akdeniz (Antalya, Isparta, Burdur) Kalkınma Ajansları
YEREL PAYDAŞLAR	Valilik	-Ülke sınırlarına giriş-çıkış işlemlerinin kontrolü için kamu görevlisi tayin etmek -Kıyıda yapılacak kazıları kontrol etmek -Kıyı kenar çizgilerinin belirlendiği paftaları hazırlama ve kontrol etme (Kültür Turizm Bakanlığı ile birlikte) -Deniz turizmi araçlarına işletme izni vermek -Deniz turizmi tesisleri için belgelendirme işlemleri
	İl Özel İdaresi	-Belediye ve mücavir alan sınırları dışındaki kıyı çizgileri üzerindeki gerekli işlemlerin kontrolü
	Belediye	-Belediye ve mücavir alan sınırları içerisindeki kıyı çizgileri üzerindeki gerekli işlemlerin kontrolü
	Kültür Turizm İl Müdürlüğü	-Yat turizmi işletme ve yatırım belgeli tesisleri denetlemek -Valilik ve Bakanlığa veri sağlama -İlde bulunan yat turizmi yatırım ve işletmelerindeki değişim ve gelişimlerle ilgili istatistik verilerini toplamak -İl turizm planlarının hazırlanmasına yönelik gerekli tedbirleri almak -Kalkınma planlarına ve yıllık programlara uyulmasına yönelik veri toplamak
	Çevre ve Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü	-Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliği yürütme (Valilik ile birlikte)
	Üniversiteler	-Yat turizmine konu olan bölgede veya ulusal düzeyde ilgili konuda çalışmalar yapan uzmanların görüşlerine başvurulması
	Seyahat Acenteleri-Seyahat Acenteleri Birliği	-Yat işletmecilerinin faaliyetlerini kontrol etmek
	Marina İşletmeleri	-Kamu ve özel olarak iki farklı şekilde yapılmaktadır. -Kamu işletmeciliği de belediye ve devlet kontrollü olarak iki şekilde yapılmaktadır.
	Yat İşletmeleri	-Yat işletmeciliği yapacak olan kuruluşların büro kurması veya büroya kayıt olması gerekmektedir.
	Yerel Halk	-Konaklama Tesisleri -Restoranlar, Dükkanlar, İşletmeler -Araç kiralama hizmeti -Yerel rehberler
	Katılımcılar/Turistler	-Üst gelir grubu (son dönemde orta gelir grubu)

Ülkemiz katılımcı turizm planlaması sürecinde zamana bağlı olarak paydaşların görev ve sorumlulukları, yetkileri, faaliyetlerden bekledikleri faydalar değişebilmektedir (Gültekin ve diğ. 2016). Land (2021)'e göre; katılımlarından ne gibi faydalar elde edebilecekleri ve hangi zorluklarla karşılaşacakları, motivasyonları, katılımcı deneyimleri vb. paydaşlar/proje katılımcıları konusunda belirlenmesi gereken önemli hususlardır. Bir diğer önemli konu ise paydaşların belirlenmesinde, paydaşların analiz edilmesinde, paydaşların yönetilmesinde ve çatışmaların çözülmesinde en temel nokta olarak ilgili turizm türünün değişen ihtiyaçlarının iyi bilinmesi oluşturmaktadır. Seyahat endüstrisinin hızla gelişen ve değişen talep ve beklentilerinin iyi okunabilmesi, deniz turizminin kapasitesinin aşılması, Akdeniz ülkeleri arasında yat turizminde rekabet gücünün arttırılması, talep ve tanınırlığın artması, kullanılan ekipmanlarda geleneksel yapıyı da korumak ama yeni projeler üretmek ve yenilikçi teknolojilerden de yararlanmak ülkemiz döviz kazancında ve uluslararası tanıtımında önemli bir rolü olan yat turizmi paydaşlarının ortak beklentileri olarak sıralanabilir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Uzun ve diğ. (2015) tarafından aktarıldığı üzere günümüzde geniş bir tabanda ve farklı ölçeklerde paydaş katılımının nasıl sağlanacağı ve bunun sürdürülebilirlik kavramı ile nasıl bütünleştirileceğine yönelik çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Gültekin ve diğ. (2013), Gültekin ve diğ. (2015), Gültekin ve diğ. (2018) Türkiye'de alternatif turizmde paydaş analizinin önemine, katılımcı yaklaşımın benimsenmesine ve paydaşların belirlenmesine vurgu yapmaktadır. Türkiye'deki yat turizmi sektörü bazında paydaşların belirlenmesi ve katılımcı yaklaşımın geliştirilmesi değerlendirilecek olursa, marina ve yat çekek yerleri yer seçim analizleri aşamasından başlayarak planlama, yönetim, uygulama ve faaliyet izleme aşamalarını içermektedir. Yat turizmi uluslararası turistlerin yoğun ilgi gösterdiği bir turizm türü olup, küresel, ulusal, bölgesel ve yerel düzeylerde paydaşlar belirlenerek ilerlenmelidir.

Türkiye'de yat turizminin Ege ve Akdeniz rotalarında gelişmesi kıyıların doğal yapısı, tarihi ve kültürel değerleri, yat turizmi ile entegre edilebilecek turizm çeşitliliğine sahip olması, fiyat politikalarının uygunluğu, yetişmiş kalifiye elemanların bulunması vb. gibi etmenler yat turizminin gelişim göstermesi konusunda sahip olunan güçlü yönler olarak sıralanabilir.

Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konum, iklim özellikleri, kültürel doku çeşitliliğinin yanı sıra yat turizminin gelişiminde paydaşların etkisi de göz ardı edilemeyecek kadar büyüktür. Yat turizmi paydaşları arasındaki organizasyon ağı, işbirliği ve bu paydaşların doğru yönetimi sayesinde

de hem yat turizminin gelişimi olumlu yönde etkilenmekte hem de sürdürülebilir bir turizm olgusu içerisinde kıyı alanların sürdürülebilirliğine zemin oluşturmaktadır.

Çalışma kapsamında 24 paydaştan oluşan yat turizmi paydaşlarının belirlenmesi, görev ve sorumluluklarının tanımlanması, sürdürülebilir deniz turizmi için kıyı alan yönetim sisteminin kurulması gibi ortak amaçlar için kurulacak işbirliklerinin ilk adımı olarak kabul edilebilir. Türkiye’de Yat turizmi ile ilgili yapılacak araştırma ve çalışmalarda da bu paydaşların rollerinin göz önünde bulundurulmasının ve çalışmanın kapsamına bağlı olarak ilgili paydaşa başvurulmasının, doğru bilgi ve veri elde etmek açısından önem teşkil ettiği düşünülmektedir. Türkiye’de yat turizminde şüphesiz küresel ölçekte yer alan paydaşlar da etkilidir. Bu çalışma sonrasında yapılacak araştırmalarda yat turizm paydaşlarının ve turistlerinin görüşlerinin saptanması, değişen çevresel ve sosyal koşulları sürekli analiz eden, şeffaf paydaş yönetim modeli geliştirilmesi önerilmektedir. Bu kapsamda geliştirilecek paydaşları bir çatı altında toplayacak organizasyon yapısının global, bölgesel ve kıtasal coğrafyalarla, rotalar ile ilişkilendirilmesi önemlidir.

5. KAYNAKLAR

- Anonim 2022a. <https://ytb.org.tr/> Erişim tarihi 13.12.2022.
- Anonim2022b. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/DenizTicaretiDergisi/agustos_ek_2019.pdf Erişim tarihi 13.12.2022.
- Arlı, E. (2017). Mavi Yolculuğa Katılan Turistlerin Yat Turizm İşletmelerini Tercih Etmelerinde Sosyal Sorumluluk Bilincinin Önem Düzeyi, IV. International Balkan and Near Eastern Social Sciences Congress Series – Russe / Bulgaristan, 8-9 Nisan 2017.
- Aydoğan, E., Kadioğlu, M. (2018). Yat Turizminin Turizm Sektörü İçerisindeki Yeri ve Önemi, *Journal of ETA Maritime Science*, 6(3), 243-254.
- Ayaz, N. (2012). Kırsal Turizm ve Paydaşları: Belediye Başkanlarının Tutumlarına Yönelik Bir Araştırma. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Babazade, Ü. (2017). Sualtı Dalış Turizmi Paydaşları ile İzmir Sualtı Dalış Turizmine Yönelik Bir SWOT Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Burdur.
- Bal, K. (2019). Yat Limanları Hizmet Alanlarındaki Müşteri Memnuniyetinin Aidiyet ve Davranışsal Niyetler Üzerindeki Etkisi. Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Balıkesir.
- Buckles, D., (1999). *Cultivating Peace: Conflict and Collaboration in Natural Resource Management*, International Development Research Centre, ISBN 0-88936-899-6, The World Bank, USA.
- Chan, S. (2015). Evaluation of International Tourist Satisfaction in Weh Island Indonesia Using HOLSAT Model Filed of Study: Marketing Management, 1–15.
- Chan, S., Aprilia, C., & Zainul, Z. R. (2018). Indonesian Marine Tourism: Developing a Favorable Tourism Destination to Attract International Sailors. *Proceedings of AICS-Social Sciences*, 8, 7-13.
- González, Y., & González, C. (2015). Highlights of consumption and satisfaction in nautical tourism. A comparative study of visitors to the Canary Islands and Morocco.
- Chen, J., Chrysanthi, B., Nijkamp, P., Poulaki, P., Dimitris, L. (2016). The sustainability of yachting tourism: A case study on Greece, 56th Congress of the European Regional Science Association: “Cities & Regions: Smart, Sustainable, Inclusive?”, 23-26 August 2016, Vienna, Austria.
- Clarkson, M. E. (1995). A stakeholder framework for analyzing and evaluating corporate social performance. *Academy of management review*, 20(1), 92-117.
- Coşar, B., & Nas, S. (2014). Deniz Turizminde Yat Limanı Tercihini Etkileyen Faktörlerin Tespiti: Çeşme Bölgesi Yat Limanları Üzerine Bir Çalışma. 2. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu. İzmir.

- Dönmez, D., (2008). Paydaş Teorisi Çerçevesinde Otel İşletmelerinin Seyahat Acentaları İle İlişkileri Bu İlişkileri Yönetmede İzlenen Stratejiler ve Otel İşletmelerinin Performansı Arasındaki İlişkiler ve Bir Araştırma, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ekin, Y., & Ören, V. E. (2012). Turizm Paydaşlarının Turizm Deneyiminden Tatmin Düzeyleri ve Turizme Yönelik Genel Tutumları Üzerine Betimleyici Bir Araştırma: Antalya Örneği. Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi, 5(1), 133-148.
- Elias, W., Ezzat, M., & Ahmed, F. (2020). Assessing the Tourists Satisfaction towards Yacht Tourism Services in the Red Sea Coast, Egypt. Minia Journal of Tourism and Hospitality Research MJTHR, 9(1), 157-170. doi: 10.21608/mjthr.2020.139593
- Ercanik, C. T. (2003). Türkiye’de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Ertuğrul, F., (2008). Paydaş Teorisi ve İşletmelerin Paydaşları ile İlişkilerinin Yönetimi, Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 31, Temmuz-Aralık 2008, ss.199-223.
- Gök, T. (2016). Bölgesel Kalkınmada Yat Turizminin Rolüne İlişkin Yerel Halkın Bakışı: Taşucu Örneği, ÇATALHÖYÜK Uluslararası Turizm ve Sosyal Araştırmalar Dergisi Yıl: 2016, Sayı: 1 – Sayfa: 271-284.
- Gültekin, YS. (2018). Stakeholder Analysis and Stakeholder Management: A Conceptual Framework for Turkish Forestry. International Journal of Humanities And Cultural Studies, ISSN 2356-5926.
- Gültekin, P., Gültekin, Y. S., Uzun, O. & Gök, H. (2018). Katılımcı ekoturizm planlamasında yapısal eşitlik modellemesi ile paydaş analizi: Batı Karadeniz Bölgesi örneği. Journal of Forestry, 14 (2), 33-56.
- Gültekin, Y.S., Gültekin, P., Uzun, O., & Gök, H. (2017). Use of Structural Equation Modeling in Ecotourism: A Model Proposal. Periodicals of Engineering and Natural Sciences, 5(2).
- Gültekin P., Gültekin Y.S., & Uzun O. (2016). Stakeholder Analysis and Stakeholder Governance in Participatory Ecotourism Planning for Turkey. 1. International Osmaneli Social Science Congress, Bilecik.
- Gültekin, P., Gültekin, Y.S., Uzun, O. (2015). Ekoturizmde Çatışma Yönetiminin Düzce Uğursuyu ve Aksu Havzaları Örneğinde İrdelenmesi. IV. Ormancılıkta Sosyo-Ekonomik Sorunlar Kongresi, 15-17 Ekim 2015, Trabzon.
- Gültekin, P., Gültekin, Y.S., & Uzun, O. (2013). Düzce Uğursuyu ve Aksu Havzalarında Katılımcı Ekoturizm Algı Ölçeğinin Geliştirilmesi. Peyzaj Mimarlığı V. Kongresi, 14-17 Kasım, 904-921, Adana.
- Ioannidis, S. (2019). An Overview of Yachting Tourism and Its Role in the Development of Coastal Areas of Croatia . Journal of Hospitality and Tourism Issues , 1 (1) , 30-43 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/johti/>

issue/50895/648968

- İldırım, G. (2017). Yat Turizmi Paydaşları ile İzmir Yat Turizmine Yönelik Bir Swot Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Burdur.
- İstanbul Kalkınma Ajansı, İ. (2012). Türkiye ve İstanbul Bölgesi'nde Turizm. İstanbul.
- Karancı, A. (2011). Statistical and Spatial Approaches to Marina Master Plan for Turkey. Master's Thesis, ODTÜ, Ankara.
- Kervankıran, İ. & Özdemir, M. (2013). Turizm Yönüyle Gelişmekte Olan Afyonkarahisar İlinde Turist Algısı Üzerine Bir Araştırma . Marmara Coğrafya Dergisi, (27), 117-142 . <https://dergipark.org.tr/en/pub/marucog/issue/474/3896>.
- Land-Zandstra, A., Agnello, G., & Gültekin, Y. S. (2021). Participants in citizen science. The science of citizen science, 243.
- Mikulić, J., Krešić, D., & Kožić, I. (2015). Critical factors of the maritime yachting tourism experience: An impact-asymmetry analysis of principal components. Journal of Travel & Tourism Marketing, 32(sup1), S30–S41. <https://doi.org/10.1080/10548408.2014.981628>.
- Moreno, M., & Otamendi, F. J. (2017). Fostering nautical tourism in the Balearic Islands. Sustainability, 9(12), 2215. <https://doi.org/10.3390/su9122215>.
- Narin, M. (2000). Türk Turizmi Açısından Yat Limanlarının Yeri ve Önemi, Burhaniye/İskele Yat Limanı Örnek Çalışması. Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Balıkesir.
- Oral E., Z. (2004), “Yeni Nesil Yat Limanları” Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, Özhan E. ve Evliya H. (Editörler), 4-7 Mayıs 2, Adana.
- Sağlık E., Sağlık A., Kelkit A., “Çanakkale Yat Limanı ve Kent Etkileşimleri”, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IX. Ulusal Kongresi, Hatay, Türkiye, 14-17 Kasım 2012, cilt.2, ss.761-770.
- Sarıışık, M., Türkay, O., & Akova, O. (2011). How to Manage Yacht Tourism in Turkey: A Swot Analysis and Related Strategies. Procedia Social and Behavioral Sciences, (24), 1014-1025.
- Sezer, İ. (2012). Turistik Fonksiyonları ve Yat Turizmine Etkileri Açısından Didim Yat Limanı (D-Marin Didim). Doğu Coğrafya Dergisi, 17(28), 103-124.
- Şengül, S., Bayhan, İ., & Yücel, R. (2018). Turizm Destinasyonlarında Sürdürülebilir Gelişim: Göynük Yerel Turizm Paydaşları Üzerine Bir Araştırma. Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi, 15(3), 489-505.
- Tandoğan, V. U. (1998). Dünya Turizm Talebi Eğilimleri Işığında Türkiye'ye Yönelik Yat Turizm Talebinin Değerlendirilmesi. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1(1), 145-155.

- Tetyana, L. (2015). Prospects of Yacht Tourism Development in the Black Sea Region of Ukraine. "Ovidius" University Annals, Economic Sciences Series Volume XV, Issue 1 /2015.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü 2021 Yılı Yat İstatistikleri Bülteni. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201145/yat-istatistikleri.html>.
- TDK. (2019). Türk Dil Kurumu Sözlükleri. (TDK) 11 24, 2021 tarihinde <https://sozluk.gov.tr/>
- Uzun, O, Gültekin, P., Gültekin, YS. (2015). Assessment of participatory ecotourism planning and management using by different stages of basin scale,-MACODESU 2015 Trabzon.
- Yao, Y., Liu, Y., & Huang, L. (2021). Motivation-based segmentation of yachting tourists in China. Asia Pacific Journal of Tourism Research, 26(3), 245-261.
- Yüksek, G. (2013). Türkiye’de Yat ve Marina İşletmeciliği: İstihdam Değerlendirmesi İçin Mevcut Durum Analizi. Beykoz Akademi Dergisi, 1(1), 59-84.
- Yüzsever, İ. C. (2018). Türkiye’nin Deniz Turizminin ve Eğiliminin İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Muğla.
- Zhykharieva, V. V., & Bakriiev, M. A. (2017). Development of Yacht Tourism. 94 C 89, 84.



BÖLÜM 4

TARİHİ LİMAN KENTİ İZMİR'E ÖZGÜ KENTSEL PLANLAMA, MİMARİ TASARIM VE SOSYO-KÜLTÜREL YAŞAM

*Nağme Ebru KARABAĞ¹, Gülnur BALLİCE²,
Gizem Güler NAKIP³, Özüm KARADAĞ⁴*

1 Dr.Öğr.Üyesi, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü, Yaşar Üniversitesi, 0000-0001-9091-5009

2 Doç.Dr., İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü, Yaşar Üniversitesi, 0000-0002-8564-1821

3 Doktora Öğrencisi, Teori, Tasarım ve Mimarlık Tarihi Bölümü, Silesian Teknoloji Üniversitesi, 0000-0002-4508-1823

4 Araş.Gör., Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü, Yaşar Üniversitesi, 0000-0001-5573-8289

1. Giriş

İçinde yaşadığımız kentler tarihi süreçte birbirinden farklı dönemlerde yaşamış toplumlar tarafından biçimlendirilmiştir. Her dönemde kentlere onları çeşitlendiren ve zenginleştiren bileşenler eklenmiş ve günümüz kent morfolojileri biçimlenmiştir. Tarihsel süreklilik içinde oluşan farklı dönem mimarlık ürünlerinin bir arada olması, kent kimliğini oluşturarak diğer kentlerden farklı kılmakta ve bilimsel açıdan büyük önem taşımaktadır. Fakat çağdaş yaşam tarzının gereksinimlerine bağlı olarak gelişme ihtiyacı doğmakta, günlük hayatın sosyal, fiziksel vb. ihtiyaçları karşılanırken kente karakter veren unsurlar yeterince öne çıkarılamamakta, kimi zaman da korunamamaktadır. Bunun sonucunda kentlerde binlerce yılda oluşmuş, tarihsel kimliği ve özgün nitelikleri olan karakteristik unsurların bir kısmı yok olmakta, geriye kalanların da önemi yeterince algılanamamaktadır. Oysa yok olan bileşenlerin tarihteki varlığı, kentin geleceğinin tasarlanmasında kullanılmalı, günümüze ulaşan bileşenler ise daha görünür ve algılanır duruma getirilmelidir. Bu çalışmada Antik Çağ'dan itibaren Akdeniz'de önemli bir liman kenti olan İzmir'in çok katmanlı ve çok kültürlü dokusunun mekansal yansımaları incelenmekte, tarih boyunca İzmir'de ortaya çıkan özgün tasarımlar kültürel ve sosyo-ekonomik koşullarıyla birlikte araştırılmaktadır.

Binlerce yıllık maddi ve manevi birikim barındıran tarihi kentlerde mimarlık mirası yapı ve çevreler fiziksel görüntü, yaşam değeri ve simge olarak birtakım değerler taşımakta, yatay ve düşey katmanların sayısının artması yerleşmeleri daha da değerli kılmaktadır (Kuban, 2001, s. 51). Bu sebeple tarihi yerleşmelerdeki kültürel çeşitliliğin ve özgünlüğün korunması, geçmişten günümüze aktarılan somut ve somut olmayan her türlü verinin geleceğe aktarılması ve çağdaş yaşama yansıtılması büyük önem taşımaktadır.

Kültürlerin ve kültürel miras çeşitliliğinin daha fazla saygı görmesini sağlamak için 1994 yılında hazırlanan Nara Özgünlük Belgesi'ne (1994, Madde 13) göre, tarihi çevrelerin doğasına ve kültürel bağlamına bağlı olarak özgünlük kavramı çok çeşitli bilgi kaynaklarına bağlıdır. Bu kaynaklar, tasarım ve biçim, malzeme ve nesne, kullanım ve işlev, gelenek ve teknikler, konum ve yerleşim, ruh ve anlatım, ilk tasarım ve tarihsel evrim ile ilgilidir. Bilgi kaynakları yapıtın kendisinde veya dışında olabilir. Kültür mirasının tarihsel, toplumsal, sanatsal ve teknik boyutlarıyla tanımlanması, bu kaynakların kullanımına bağlıdır. Bu sebeple küreselleşme ve bir tekdüzelik baskısıyla karşı karşıya olan bir dünyada, kültür mirası korumada özgünlüğün dikkate alınması, yeryüzündeki çeşitliliğin korunması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu anlamda tarih boyunca sürekli olarak farklı dini ve etnik grupların yaşam sürerek kendi kültürlerini mimariye ve kent yapısına yansıttığı, her dönemde yeni anlamlar ve yeni

bütünlükler kazanan İzmir'in çok kültürlü yapısını incelemenin anlamlı olacağı düşünülmektedir.

2. Tarihsel Süreç İçinde İzmir'de Yapılan Özgün Tasarımlar

İzmir'in çok katmanlı kültürel dokusu, Neolitik dönemden başlayarak sırasıyla Helenistik, Roma, Bizans, Türk Beylikleri, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerindeki kesintisiz yerleşim sonucu oluşmuştur. Yeşilova ve Tepekule'nin ardından Pagos Dağı eteklerinde Helenistik Dönemde M.Ö. 333 yılında üçüncü kez kurulan kent, coğrafi ve stratejik konumu sebebiyle her dönemde önemini korumuş, Roma Döneminde Asya'nın en parlak, büyük ve görkemli şehri unvanlarını almıştır. Uzun mesafe kervanlarının ürünlerini Akdeniz'e ve oradan Dünya'ya ulaştırmada, Antik Çağ'dan itibaren en çok kullanılan ana rotaların ucunda konumlanmıştır. Doğu ile Batı'yı birleştiren konumu sebebiyle, geleneksel ile çağdaş olan yüzyıllar içinde birbirinden etkilenecek özgün mekânlar oluşturmuştur.

Osmanlı Döneminde imparatorluğun batıya açılan kapısı görevi görmüştür. Kara ve deniz ticaret yollarının kesişimindeki konumu ile kent, farklı dönemlerde yaşayan toplumların, değişik dini ve etnik grupların yaşam etkinliklerine sahne olmuş, zaman içinde onların kültürel yapısını yansıtan fiziksel kalıntı ve izler çok katmanlı bir kent yapısı oluşturmuştur. Tarihi yapı, kent dokusu ve kültürel peyzajda bir arada görülen bu kalıntı ve izler, farklı dönemlerde meydana gelen oluşumlar ve dönüşümler ile süreklilik ve kesintiler, kente karakter veren onları diğer kentlerden ayıran özelliklerdir. Bu sebeple korunmaları ve çağdaş kent ile bütünleştirilmeleri gereklidir.

2.1. Kadifekale Eteklerinde Gridal Plan (Hipodamus)

M.Ö. 3. yüzyılda Pagos Dağı yamacında baştanbaşa yeniden kurulan İzmir'de, kentsel mekân konut ve kamu yapıları olarak fonksiyonlara ayrılmış ve ızgara plan ilkelerine göre kurgulanmıştır. Düzenli dikkörtgenlerden oluşan parseller, dik açılı sokaklarla birbirine bağlanmıştır. Kentsel alanın merkezinde yer alan düz ve geniş bir alanda Agora yapısı konumlanmış, çevresinde Gymnasion, Bouleterion, odeon, tapınak gibi diğer kamu yapıları yerleştirilmiştir. Agora'nın batı ve kuzeyinden geçen iki ana aks, kent girişlerini dini, siyasi ve toplumsal merkez ile limana bağlamış, konut bölgelerinin de birbiri ve merkez ile ilişkisini sağlamıştır. Kamusal merkezin batısında liman yer almış, doğu ve güney yönünde eğimli arazinin üst kotlarında topoğrafyanın uygun olduğu yerlerde stadyum ve tiyatro konumlanmıştır. Devasa büyüklükteki kamusal yapıların gridal plana ustaca yerleştirilmesi, plandaki monotonluğu yok etmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde arazinin eğimine göre yollar kıvrımlı, dar ve düzensiz bir özellik kazanmış, dik eğimli yerlerde merdivenli sokaklar

Batı Anadolu ve adalarda barınan Rum nüfusun etkisiyle konutlarda Sakız Üslubu olarak anılan bir mimari gelenek oluşmuştur. Sakız Adası'nda yerleşik düzende oturan ve İzmir ile Avrupa arasında ticaret yapan azınlık grupların İzmir'e gelip yerleşmesi sonucu bu evlere Sakız Tipi Evler adı verilmiştir. Akdeniz'deki ticari merkezin İzmir'e yönlenmesi ile Batılı tüccarların konutlarında görülen bu mimari üsluptaki evler, kent merkezindeki yoğunluktan dolayı bitişik nizam yapılmış ve genellikle sıra ev biçiminde bir yerleşim dokusu oluşmuştur. Müslüman mahallerindeki yapılardan tamamen farklı bu yapıların, Türk-Osmanlı mimarisini farklı bir biçimde yorumlayan, Avrupa mimarisinden esintiler taşıyan bir üslubu vardır. Dış duvarları kagir, iç bölmeleri alçı veya samanlı harç ile sıvalı ahşap olarak üretilen bu yapıların cepheleri mermer veya Malta Taşı ile kaplanmıştır. Pencerelerde taş söveler, zemin kat pencerelerinde demir kepenk, giriş kapısında ferforje demir korkuluk, üst kat pencerelerinde perforé yüzeyli ahşap panjurlar kullanılmıştır. Cumbaların alt kısmında 'meandros' adı verilen dökme demir payandalar bulunmaktadır (Atay, 1998). Küçük parsellere oturan bu yapıların ortak özellikleri arasında sokakla fiziksel ve görsel olarak doğrudan ilişki kurmaları, ortasında hol konumlanan mekân kurgusu, zemin katta ortak ve yarı özel kullanımların, üst katta ise özel kullanımların olduğu iki kata yayılan mekânsal kurgu, taş ya da dövme demir payandalarla taşınan ahşap cumbalar sayılabilir. Cephe düzenlemelerinde neo-klasik üslup hakimdir; detay ve süslemelerde İtalyan mimarisinin izleri görülmektedir. Levanten toplumun kent içindeki konutları Frenk Caddesi ve çevresinde, Punta (Alsancak) bölgesinde ve sahil şeridinde yaygın olarak görülmektedir (Akkurt, 2004) (Şekil 2a, 2b).

Levanten toplumun diğer yaşam alanı da kent çevresinde konumlanan banliyölerdir. 19. yüzyılın ikinci yarısında Levantenlere mülk edinme hakkı tanınmış, demiryolu yatırımının ulaşımı kolaylaştırmasının ardından İngilizler Bornova'da, Fransızlar Buca'da büyük araziler satın almış ve kendi ülkelerindeki örneklere benzer malikaneler yaptırmışlardır (Kıray, 1998). Seydiköy'de (Gaziemir) ise İzmir'deki konsoloslukların yazlık evleri yapılmıştır (Tarih ve Arkeoloji, t.y.). Bu yapılar farklı uluslara mensup Levantenlerin kendi ülkelerindeki malikanelerinin benzerleri olduğundan büyük bir çeşitlilik göstermektedir (Şekil 2.c).



Şekil 2. a. Levanten konutları, 19.yüzyıl, Kordonboyu, İzmir (Tepekule Kitaplığı arşivi); b. Levanten konutları, 19.yüzyıl, 1469 Sokak, Alsancak, İzmir (G. Ballice arşivi, 2004); c. Rees Köşkü, 19 yüzyıl örneği, Buca (G. Ballice arşivi, 2005). d. Etkileşim Evi örneği, 19.yüzyıl, 961 Sokak-Şeyh Cami Sokağı köşesi, Tilkilik (G. Ballice arşivi, 1994).

Bu konutlarla aynı dönemlerde, Göztepe, Mithatpaşa-Köprü bölgesinde genellikle İngilizlere ait olan köşkler de yapılmıştır. Yabancı en üst tabaka İzmir sermayedarlarının diğerleri ile kıyaslanamayacak kadar yüksek olan gelirleri konut yerleşme düzeninde son derece çarpıcı bir şekilde görülmektedir.

Osmanlı-Türk evleri, genellikle iki katlı, dış sofalı, alt katı yığma, üst katı ahşap karkas, eli böğründeler ile desteklenmiş çıkmalı yapılarıdır. Türk evlerinde bitişik nizam düzenine genellikle rastlanmaz. Girişte avlulu veya hayatlı bölüm vardır ve yüksek duvarlarla sokaktan koparılmıştır. Servis mekânları yapı ana kitlesinden kopuk olarak bahçededir. Bir diğer grup ev ise geleneksel Türk mimarisi, yerel mimari ve Batı Avrupa mimarisinin sentezi olarak yorumlayabileceğimiz, literatürde Etkileşim Evleri olarak adlandırılan konut tipidir. Arap Fırını, Tilkilik, Dönertaş,

İkiçeşmelik, Karantina *Türk Mahallesi'nde*, Alsancak'ın arka bölümlerin de *Rum Mahallesi'nde*, Kemeraltı'nda, Mezarlıkbaşı, Keçeciler ve Karataş'ta *Musevi konutlarının bir kısmı* ve Basmane'de *Ermeni Mahallesi'nde* görülmektedir. 19. yüzyıl İzmir konutuna baktığımızda özellikle gayrimüslim ailelerin konutlarında Etkileşim Evleri özelliklerinin ön plana çıktığı görülmektedir (Ballice, 2006) (Şekil 2.d).

Farklı dini ve etnik grupların yere özgü değerler ile Batı etkilerini sentezleyerek yarattığı konut kültüründeki çeşitlilik kent yapısı ve mimarisini zenginleştirmiş, malzeme ve yapım tekniği, yaşam şekli, estetik anlayış, olarak özgün değerler oluşmuştur.

2.3. Deniz Banyoları

Tarih boyunca, İzmir'in kimliğinde liman ve ticaret kenti olma özellikleri baskın gelmiş, konumu sebebiyle Osmanlı Dönemi'nde önemli bir ihraç limanı olmasının yanı sıra, deniz ulaşımı, iskeleler, deniz banyoları gibi olanaklar, kent yaşamı ve eğlence hayatında önemli bir rol oynamıştır (Akyüz Levi ve Genç, 2018).

Geç Osmanlı Dönemi'nde kıyı yerleşimindeki yalıların pek çoğunun önünde, 'deniz banyoları' olarak adlandırılan denize doğru uzantılar/iskeleler yapılmıştır (Şekil 3). Denizin üzerinde yer alan tahta veya betondan yapılan bu uzantılar, yalılar için özel kullanımı olan fakat kıyı şeridinde yer almaları sebebiyle kamusal alandan ulaşılabilen mekânlar olmuştur. Batılı yaşamın yansımaları olan bu banyolar, kentlinin denizle buluşmasını sağlamış aynı zamanda denizin gündelik yaşama yoğun olarak dahil edilmesine olanak tanımıştır (Erdoğan, 2012; Nalbantgil, 2006).

1960'lı yıllara kadar Güzelyalı ve Karşıyaka'nın kıyı yerleşiminde varlığını sürdüren deniz banyoları, sosyal yaşamın modern göstergeleri olmuştur. Bu mekânlar açık ve kapalı hacimlerden oluşmaktadır. Açık kısım, denize girmek, misafir ağırlamak, sosyalleşmek, balık tutmak ve yemek gibi çeşitli aktivitelere olanak tanımış, kapısı ve penceresi olan kapalı kısım soyunma odası olarak kullanılmıştı. Banyoların altında yer alan, merdivenle inilen ve denize açılan kapısı bulunan kafesli bölüm, 1930'lu yıllardan önce kadınların denize girmesi amacıyla tasarlanmıştı. Bazı banyolar ön taraflarında merdivenle inilebilen ve kayıklara binmek için tasarlanmış daha alçak bir bölüme sahipti (Nalbantgil, 2006).

Deniz banyoları, Cumhuriyet Dönemi ile kapalı kısmı bulunmayan ve toplu kullanımı ön gören iskelelere dönüşmeye başlamıştır. Kadınlar ve erkeklerin bir arada denize girebildikleri bu iskeleler, kamusal alanda sosyal yaşamın ilk örnekleri olarak belirmiştir. Deniz banyolarının farklılaşmış hali olan bu iskelelerle birlikte kadınların toplumdaki sosyal eşitliği vurgulanmıştır. Batılı kimliğin izlerini taşıyan deniz banyoları ve

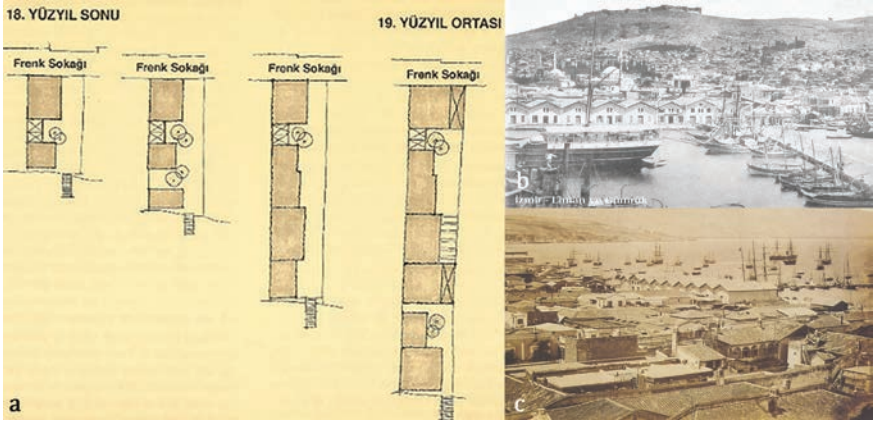
iskeleler, zaman içinde modernleşme politikaları, denizin kirlenmesi, kıyı ile ilgili mevzuat değişimi, deniz aktivitelerinin azalması (yüzme, balık tutmak, kayıklara binmek vb.) gibi nedenlerle yerlerini farklı sosyal odaklara dönüştürmeye başlamıştır. 1960'lı yıllara kadar varlığını sürdüren ve günümüzde artık bulunmayan deniz banyolarının ve iskelelerin kazıkları 1980 yılından sonra kaldırılmış ve kıyı bandı dolgularla genişletilmiştir (Erdoğan, 2012). Deniz banyoları ve sonraki kullanımlarıyla iskeleler, kıyı ve deniz ilişkisini güçlendirmiş, gündelik/sosyal yaşamda önemli bir rol oynamış ve kadın-erkek bir arada kullanımıyla İzmir'in modern şehir kimliğini oluşturmada özgünlük göstermiştir.



Şekil 3. a. Karşıyaka deniz banyoları, 1930'lu yıllar. Blogspot (Gökhan Akçura kişisel blog, 2015); b. Karşıyaka deniz banyoları, 1930'lu yıllar. Facebook (Bir Zamanlar İzmir, 2017).

2.4. Ferhaneler

Ticaretin ve modern İzmir'in merkezi olan Frenk sokağında çok sayıda ofis ve İzmir'e özgü ticari bir yapı tipi olan 'Ferhaneler' (Şekil 4) yapılmıştır. Ferhane isminin Frenk kelimesinin yanı sıra ışık anlamına gelen 'fer' kelimesinden de geldiği düşünülmekte (Atay, 1998), literatürde verhane, barhane veya frenkhane olarak da rastlanmaktadır (Atay, 1998; Zandi-Sayek, 2001). 19. yüzyılda belirgin tipolojik özellikleriyle öne çıkan ve ticari pasaj olarak nitelendirilen Ferhaneler, ana yapı, ek yapılar, geçitler, avlular, depolar ve gemilerden mal aktarımını sağlayan iskelelerden oluşmaktadır (Beyru, 2011; Colonas, 2005). İzmir kıyı şeridinde eklenen yeni iskeleler ve rıhtım ile Frenk Caddesi denize yakınlığını ve deniz-nakliyat işlevini kaybedince, parsel düzeni dolayısıyla fiziksel özellikleri değişen Ferhaneler ofis ve mağaza olarak kullanılmaya başlamıştır. Bu yeni işlev pek çok farklı işletmenin dikkatini çekmiş ve Ferhaneler perakende ve toplu satış mağazası, matbaa, ofis, kuyumcu, şapkacı, eczane gibi farklı fonksiyonlara hizmet etmeye başlamıştır (Beyru, 2011; Zandi-Sayek, 2001).



Şekil 4. a. Ferhanelerin değişen yerleşim biçimleri (Beyru, 2011, s. 183); b., c. Ferhane yapısı örnekleri, Gümrük bölgesi (b. Tepekule Kitaplığı Koleksiyonu, c. Atay, 1997, s. 41).

Atay (1998), tipolojik yapısı ve parsel yerleşimleri Goad sigorta planlarında görülen Ferhanelerin yerleşim biçimini bir plansız planlama örneği olarak nitelendirmektedir. Yapıların denize doğru olan cephelerinin uzunluğu 5 metre ile 25 metre arasında değişirken, genel ortalama cephe uzunluğunun 10 metre olduğu bilinmektedir.

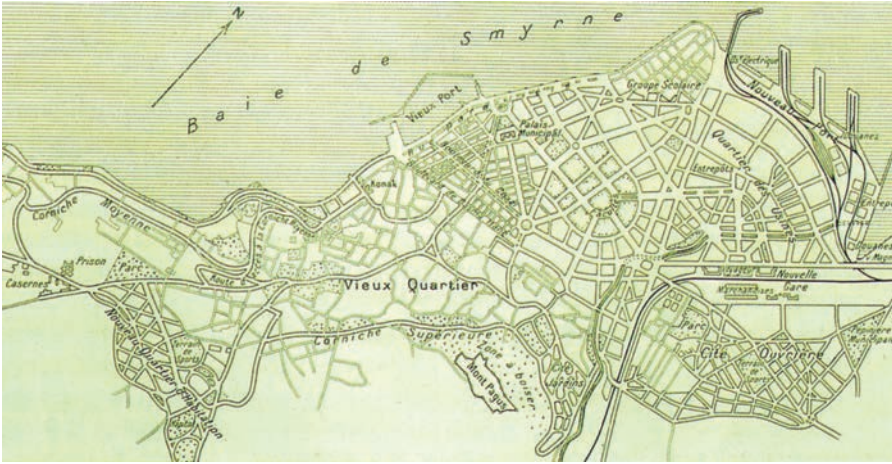
İzmir'in sıcak iklim şartlarına uygun olarak düzenlenen Ferhanelerin, iki ucunda da kapılar bulunan geçitlerden oluşan kullanım sistemi, yazın denizden gelen imbat rüzgarını iç kesimlere alarak havayı serinletirken, üzerindeki çatılar yağmur ve güneşten korunmak için tasarlanmıştır (Atay, 1998) 1994 yılında yayımlanmış olan Aydın Vilayet Salnamesinde İzmir'de 25 adet Ferhane bulunduğu belirtilmiştir (Rıfat ve Serçe'den aktaran Atakış, 2017). İzmir'de bulunan 37 sigorta şirketi ve acentesinin 23 tanesinin de bu bölgede olduğu bilinmektedir. 1922 yılında neredeyse tümüyle yanan ve günümüze ulaşamayan bu yapı tipi, İzmir'in deniz-ticaret kenti olma özelliği sebebiyle ortaya çıkan özgün bir mimari tipolojiye sahiptir.

2.5. Danger Planı ve Ulusal Mimarlık Döneminin Anıtsal Yapıları

İzmir'de 1922 yılında yaşanan yangın, kentin merkez bölgesini kısa bir süre içinde yok etmiştir. Bu yangında liman çevresinde bulunan iş merkezi ve Ermeni Mahallesi tümüyle yok olmuş, Frenk ve Rum Mahallelerinin büyük bir kısmı yanmıştır. Yaklaşık olarak 300 hektarlık bir bölgede konumlanan 25.000 yapının hasar gördüğü yangında Türk Mahallesi ve Frenk Mahallesinin bir kısmı dışında dörtte üçlük bir kent parçası yok olmuştur. Bu alan günümüzde Fevzipaşa Bulvarı ile Gündoğdu arasında konumlanan büyük bir kent parçasını içine almaktadır (Atay, 1978). Fakat

bu felaket, Erken Cumhuriyet Döneminde modern bir kent merkezi yaratılmasına olanak tanımıştır.

Fransız plancılar Rene ve Raymond Danger tarafından 1925 yılında yangın alanı için hazırlanan planın (Şekil 5) ardından kent hızla imar edilmeye başlamıştır (Bilsel, 1999). Günümüzde Alsancak'ta Cumhuriyet, Basmane, Lozan ve Montrö Meydanları ve bu meydanlardan dağılan ışınsal caddeler, diyagonal ve ızgara sistemlerin çakıştırılmasıyla oluşturulmuştur (Altınçekiç, 1987). Ulusal Mimarlık üslubunda yapılan anıtsal yapılar, klasik Fransız şehircilik anlayışı ile yapılan plana uygun bir kent yapısının oluşmasına yardım etmiş ve kent merkezinin günümüzdeki ana strüktürü şekillenmiştir.



Şekil 5. Danger Planı, 1925 (APİKAM Arşivi, t.y.).

1937 yılında yangın alanlarının imarı tamamlandığında, İzmir Belediyesi kentin gelişimini yönlendirmede yetersiz olduğu gerekçesiyle planın uygulanmasına son vermiştir (Çetin, 2004). Beaux-Arts tarzı bir kompozisyon anlayışı içinde meydanlar, ışınsal yollar ve bulvarlar, modern İzmir kentinin oluşumunda asal kentsel elemanlar olarak kabul edilmiştir (Zengel, 2007). Bu plan ile konut bölgelerinde gabari 1-4 kat arasında düşünülmüştür (Altınçekiç, 1987). Fakat daha sonra üretilen planlarda gabari arttırılmış, cumhuriyet döneminde Ulusal Mimarlık Üslubunda yapılan yapılar yıkılarak daha yüksek yapılar inşa edilmiştir.

Yeni yeşil alanlar, düzenli sokaklar, bahçeli evler ve ağaçlarla dolu geniş bir bulvar ile oldukça Avrupai olan bu plan, yalnızca Fransız planlama ekolünün tipik bir örneğini temsil etmesi değil, aynı zamanda Fransız planlama disiplininin kurucularından biri olan Henri Prost'un danışman olarak adını içermesi açısından da önemlidir (Bilsel, 2009, s. 12). Danger

planı, 1950'lerden sonra başlayan kentleşme eğilimleri sebebiyle, Ulusal Mimarlık Dönemi yapılarının büyük bir kısmını kaybetmesine rağmen, günümüzde hala varlığını sürdürmektedir. Klasik Fransız şehirciliği anlayışıyla, işlevsel gerekliliklerin geometrik bir düzende konumlandırıldığı plan, Dünya'da diğer şehirlerde yaşanan planlı gelişim sürecinin ülkemizdeki ilk yansımalarından olması sebebiyle belgesel değer taşımakta, bu planla üretilen parsellerin üzerinde konumlanan yapılarla birlikte korunması gerekmektedir.

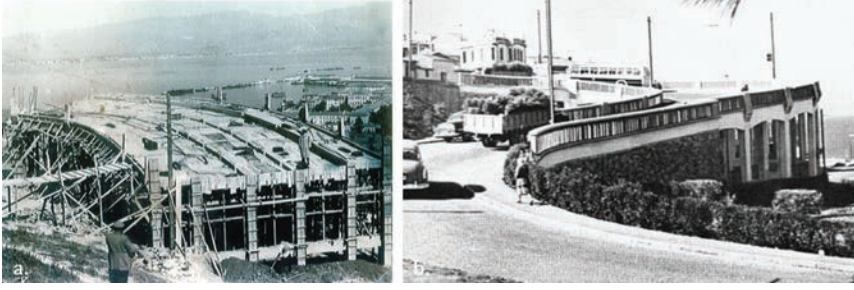
2.6. Varyant (Le Corbusier)

Modern yaklaşımlar doğrultusunda, yetersiz kalan İzmir kent planını yenilemek ve gelecekteki gelişimini yönlendirmek amacıyla dönemin Belediye Başkanı Dr. Behçet Uz'un isteğiyle, 1939 yılında Fransız mimar Le Corbusier ile anlaşma yapılmış, II. Dünya Savaşı sebebiyle ancak 1948 yılında kente gelebilen tasarımcı 1949 yılında hazırladığı nazım plan şemasını ile açıklama raporunu teslim etmiştir. İzmir'in 'yeşil kent' olması teması çerçevesinde örgütlenen ve iş, endüstri, yönetim gibi farklı bölümler çerçevesinde kurgulanan planın önerileri arasında Hatay Caddesi'nde konut alanları yaratılması ve buranın sahil yoluna paralel bir Varyant yol ile Konak Meydanı'na bağlanması fikri de yer almıştır (Aşkan, 2011; Kayın, 2013).

Corbusier'nin İzmir nazım planı gerçekçi ve uygulanabilir bulunmadığı gerekçesiyle uygulanmamış, fakat 1951 yılında düzenlenen 'İzmir Şehri İmar Planı Milletlerarası Proje Yarışması'nda fikir vermesi amacıyla yarışmacılara verilmiştir (Aşkan, 2011). 1948 yılında CIAM tarafından benimsenen şehircilik ilkelerinin örnek uygulaması olması ve İzmir özelinde mimarın farklı projelerinden yerleşim modellerini içermesi açısından önemli olan plan, modern kent önerisi ve fikirleriyle, İzmir'in 1950'li yıllardan başlayarak gelişmesinde etkili olmuştur (Bilsel, 1999).

1954 yılında temelleri atılan, Corbusier'in imar plan önerisinde olduğu gibi Konak Meydanı'nın Eşrefpaşa ve Hatay ile bağlantısını sağlayan Varyant yolu (Şekil 6), Eşrefpaşa'nın kentsel gelişimine katkıda bulunurken, Hatay'da konut yapılaşmasına ve kentin bu yöne doğru gelişmesine de olanak tanımıştır. Bu yol, 1925 Danger-Prost Planı'nda öngörülen, Eşrefpaşa bahçe-kent modeli¹ yerleşim alanının, Varyant yol bağlantısıyla planlı şekilde ele alınması ve İzmir'in güney kesimini Konak Meydanı çevresine bağlayıp ulaşımı desteklemesi bakımından özgünlük göstermektedir (Aşkan, 2011). Varyant, modern mimarlığın gelişiminde önemli yer edinmiş bir tasarımcının eseri olması bakımından değer taşımaktadır.

1 Bahçe-Kent modeli, 19. yüzyıl sonunda Ebenezer Howard tarafından kentsel planlama sorunlarına çözüm olarak önerilmiş ve sonrasında geliştirilerek farklı bölgelerde uygulanmıştır. Modelin temel ilkesi, yeşil alan-konut-endüstri alanını birleştirip doğayla bütünlük yerleşim biçimi sunmaktır (Gatarić ve diğerleri, 2019).



Şekil 6. a. Varyantın inşaatı, 1954; b. Varyant bağlantı yolu, 1954 (Beyaz Kitap, 1954).

2.7. Fuar

İzmir İktisat Kongresi'nin 17 Şubat - 4 Mart 1923 tarihinde yapıldığı Yemişçi Han'da Yerli Mallar Sergisi olarak başlayan fuar fikri, 1927 ve 1928 yıllarında şimdiki Mithat Paşa Erkek Sanat Enstitüsü'nde 9 Eylül Sergisi olarak devam etmiş, ardından 1933, 1934 ve 1935 yıllarında sırasıyla 3. Dokuz Eylül Milli Panayırı, 4. Beynelminel İzmir 9 Eylül Panayırı ve 5. Enternasyonal İzmir Panayırı adlarıyla Büyük Efes Otelinin kurulduğu alan üzerinde yer almıştır.

Kent merkezinde yangın sonrasında boş kalan arazinin, büyük kapital gerekmeden kenti görsel olarak zenginleştirecek bir park alanı olarak düzenlenmesi, bu alandaki yapılaşmayı önleyen bir yöntem olmuştur. Belediye, Danger Kardeşlerin planında tadilat yaptırarak geniş bir park alanı oluşturmuş, Behçet Uz'un belediye başkanlığı döneminde bu park alanı genişletilerek Kültürpark adını almıştır. Sovyetler Birliği -şimdiki Rusya Federasyonu- ile olan yakın ilişkiler ve Moskova'daki Gorki Parkı'nın etkisiyle Kültürpark Sovyet plancılara yaptırılmıştır (Atay, 1998, s. 185).

Yangın alanındaki enkazın kaldırılması ve bazı tapulu yerlerin satın alınmasının ardından, 360.000 m²'lik alanda planlanan Kültürpark'ın 2 km. uzunluğundaki çevre duvarlarının temeli 1 Ocak 1936'da atılmıştır. 6. İzmir Enternasyonal Fuarı İsmet İnönü'nün açılış konuşmasıyla Lozan Kapısı'nda 1 Eylül 1936'da açılmış ve 22 Eylül 1936'ya kadar açık kalmıştır. Yurdkoru'nun, İzmir Kültürpark projesinin detaylarını içeren listedeki açıklaması şöyledir: "İzmir Belediyesi'nin 4 yıllık bir planla yapacağı parka ait notlar, İzmir halkının hava ve güneş alma ihtiyacını, sıhhatini bedii zevkini tatmin ve aynı zamanda inkılap ve kültür bakımından yeni nesle faydalı olacak mahiyette tanzim edilecektir." (Özgünel, 2000, s.180).

Enternasyonal Fuar işlevi dışında bu parkın, çok kapsamlı bir sosyal ve eğitsel alan olarak hizmet vermesi planlanmış, spor tesisleri ve kamuya açık dinlenme alanları da içeren bu alanlar, hijyenik ve modern bir yaşa-

mın ön şartı olarak düşünülmüştür. Kültürpark alanı içerisinde devletin yaratmaya çalıştığı yeni toplumu oluşturmada önemli bir rol üstlenecek 5000 kişilik bir tören alanı, açık yüzme havuzu, muhtelif restoranlar, çocuklar için tiyatro ve sinema salonları, beş müze, botanik bahçesi, hayvanat bahçesi ve spor merkezleri yer almıştır. Halk Üniversitesi olarak tanımlanan park, Erken Cumhuriyet döneminde toplumsal mekânın pedagojik mekân olarak algılanmasının bir örneğidir (Amygdalou, 2015). Bozdoğan (2001), bu işlevleri ‘Cumhuriyet modernitesinin şehrsel ve mimari ikonları’, ‘bedenin ve dolayısıyla ulusun yeniden yaratıldığı alanlar’ ve ‘cumhuriyetçi kimliğin icra edildiği ve sağlamlaştırıldığı arenalar’ olarak tanımlamaktadır (Şekil 7). Kültürpark, İzmir’in kent kimliği ve kentli bel-
leğindeki yeri ve önemi sebebiyle korunması gerekmektedir.



Şekil 7. a. Fuar alanı genel görünüm; b. Lozan Kapısı açılış töreni, 1936; c. Fuar alanı içerisinde Lozan Kapısı yönüne bakış, 1936; d. Kaskatlı havuz ve gerisinde pavyonlar, 1940'lı yıllar (Cem Türkmenoğlu arşivi).

2.8. İzmir’de Kültür, Sanat, Eğlence ve Spor Hayatı

İzmir’de ticaret ve liman fonksiyonları kenti sosyo-kültürel anlamda da değiştirmiş sinema, tiyatro, gazino gibi eğlence mekânları, golf, tenis, at yarışı, futbol gibi sportif faaliyetler, kulüp ve dernekler, kafe, restoran ve oteller kent yaşamında önemli bir yer tutmuş, batılı yaşam tarzı kente mekânsal olarak da yansımıştır.

17. yüzyıldan sonra İzmir’de renkli toplumsal yapı tiyatro sanatında da kendini göstermiş, dışarıdan gelen topluluklar ve konsolosluklarda düzenlenen gösterilerle tiyatrolar kenti olarak anılmıştır. Çok uluslu bir kent

olma özelliğiyle dikkat çeken İzmir, gezginlerin dikkatini çekmiş ve İtalyan, Fransız, Yahudi, Rum, vb. kesimlerin anılarında teatral aktiviteleriyle yer etmiştir. İzmir’de ilk teatral aktiviteler 1675 yılında Fransız Konsolosluğu’nda dinsel gösterilere ek olarak gerçekleşmiştir. Seyahatnamelerde 1818 yılında İzmir’de, konumu tam olarak bilinmeyen bir tiyatro binası olduğuna dair bilgiler bulunmaktadır. 1830 yılından sonra konsolosluk binaları dışında çeşitli tiyatro salonlarında, İtalya, Fransa ve İstanbul’dan gelen tiyatro ve opera toplulukları ağırlanmıştır. İlk bilinen yapı Punta yakınlarında *Kivotos* Tiyatrosu olup, 1841’de Euterpe ve 1861’de Cammarano Tiyatroları kurulmuştur. Bunlara ek olarak *Theatre de Smyrne*-İzmir Tiyatrosu, *Sporting Club*, *Eksaristeron-Pathé* Sineması, *Nea Skenee*-Yeni Sahne, *Olimpia*, *Paradisos*, *Elhamra*, *Concordia* tiyatroları sayılabilir. Açık hava ve kabare tiyatroları arasında ise Rıhtım Tiyatrosu, Eden Bahçe Tiyatrosu, *Monaco*, *Palais de Cristal* örnek gösterilebilir. 1922 İzmir yangınında pek çok tiyatro binasının yok olmasıyla, tiyatro gösterileri genelde Milli Kütüphane Sinema ve Tiyatro salonunda gerçekleşmeye başlamıştır (Atay, 1998; Sevinçli, 1992).

İzmir’de ilk sinematografik gösterimler 1896 yılında Apollon Tiyatrosu’nda, bir sonraki ise 1897 yılında Luka Kahvesi’nde yapılmıştır (Akgün, 2020). 19. yüzyılın sonlarına doğru İzmir’de bulunan Rıhtım Caddesi-Birinci Kordon, sanat ve eğlencenin gerçekleştiği yer olarak öne çıkmıştır. O dönemde sinemalar sadece eğlence aktivitelerinin gerçekleştiği bir alan değil, aynı zamanda dünyadaki gelişmeler hakkında bilgi alınan merkezler olmuştur. Dönemin sinema salonlarında tiyatro/opera aktiviteleri de gerçekleşmiştir. Rıhtımdaki sinema binalarına örnek olarak 1920’li yıllarda kurulan Sakarya Sineması ve *Cinema Palace* örnek gösterilebilir. *Cinema Palace* sonradan Tayyare Sineması adını almış ve ilk sesli film bu binada gösterilmiştir. 1912 yılında Kütüphane Sineması, 1920’li yıllarda Kokaryalı Sineması, Yıldız Sineması, Asri Sinema, Ankara Sineması, Milli Kütüphane Sineması-Elhamra ve açık alanda hizmet veren Safa ve Lale Bahçe Sinemaları kurulmuştur. 1950’li yıllara kadar İzmir’in sinema aktivitelerinin canlılığı sürmüştür (Atay, 1998; Makal, 1992).

İzmir’de Kulüpler- İzmir’de, 19. yüzyıldan itibaren, çok uluslu yapısı ve hareketli sosyal yaşamının bir unsuru olarak kulüp ve dernek binaları görülmeye başlamıştır. Batılı kültürün ve modern yaşam tarzının simgesi olan ve özellikle Levantenler tarafından kurulan bu kulüpler, oyun salonu, kütüphane, balo/tiyatro salonu gibi alanları da içinde barındırmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru sayıları giderek artan kulüp ve dernekler arasında, *Club Européen*-Avrupalılar Derneği, *Cercle Européen*-Tüccarlar Derneği ve Kulübü, *Club de Chasseurs*-Avcılar Kulübü, *Petrocochino Club*, *Sporting Club* ve *Club Hellenique* örnek gösterilebilir. 1922 İzmir yangınıyla yanan *Sporting Club* binası-günümüzde İzmir Ticaret Odası’nın bulunduğu

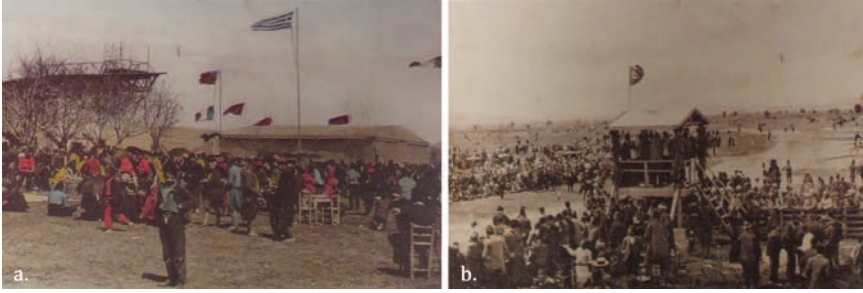
alan-, atletizm ve yüzme yarışları gibi sportif faaliyetlerine ek olarak tiyatro ve konser etkinlikleri de düzenlemiştir (Akgün, 2020; Atay, 1998).

İzmir-Kordon Otelleri- İzmir’de, kıyı kesimde oteller yaygın olarak kullanılan mekânlardı. Genelde 2-3 katlı olan bu yapıların alt katları lokanta, bar, kafe gibi fonksiyonlara ayrılmış, üst katları ise otel olarak kullanılmıştı. *Alexandrie*, Anadolu, *Commune*, *Constantinople*, *Egypte*, *Elphiniki*, *Grand Huck*, *Grand Hotel Kraemer Palace*, Londra, *Metelin* bu otellere örnek olarak gösterilebilir. Birinci Kordon Caddesi üzerinde yer alan *Grand Huck Otel*, 1922 yangınında tahrip olmadan önce, 19. yüzyılın sonlarının en önemli ve bilinen otellerinden biriydi. Genellikle üst sınıfın tercihi olan bu otelde aynı zamanda sosyal yaşamın önemli temsilcisi olan *Club Hellenique* yer almaktaydı (Akgün, 2020; Atay, 1998).

İzmir’de Hipodrom- 1925 tarihli İzmir ve çevresi için yapılan 1/25.000 ölçekli haritalarda yer alan Buca paftasının ortasında Buca yerleşmesi yakınında bölgedeki ilk at yarışlarının düzenlendiği alan ‘Koşu Mahalli’ adı ile belirtilmiştir ve bu alanda bir istasyon binası da yer almaktadır (Atay, 1998, s. 26).

Buca’da geçici olarak düzenlenen bir alanda resmi olmayan ilk at yarışı 1840 yılında düzenlenmiştir. Sultan Abdülmecit’in 1849 yılında İzmir ziyareti sırasında gerçekleştirilen yarışlarla bu etkinlik resmi bir nitelik kazanmıştır. 1850 yılında bugünkü hipodromun temelini oluşturacak bir at yarışı alanı yapılmıştır. 1856 yılından sonra Aydın Demiryolunun açılmasıyla Edward Purser başkanlığında *Smyrna Jockey Club* kurularak at yarışları düzenli olarak yapılmıştır. İzmir Aydın Garından hareket eden trenler ile Buca’ya ulaşımın kolaylaşmasının ardından İzmir halkı yarışları seyretmek ve eğlenmek amacıyla sıklıkla bu alanı ziyaret etmeye başlamıştır. Her yarışın farklı bir ismi bulunmaktaydı; Demiryolu Şirketleri, Rıhtım İdaresi, *Sporting Club Cup*, Müdür Kupası, Buca ve Bornova Spor Kulüpleri Kupaları başlıca isimler olarak sayılabilir. Ancak bu yarışlar 1910 yılından sonra devam etmedi (Atay, 2014, s. 92-93) (Şekil 8).

Buca ve Torbalı/Tepeköy dışında Bornova’da da Paterson Ailesi öncülüğünde 1896 yılından itibaren at yarışları düzenlenmiştir. At yarışları, Paterson Köşkü yanında yer alan arazide küçük bir ahşap tribün inşa edilerek oldukça düzensiz bir şekilde yapılıyordu. Bu alan aynı zamanda farklı spor organizasyonlarına da hizmet ediyordu. 1890 yılında kurulan *Orfeus* adındaki müzik ve atletizm kulübü, 1898 sonrasında *Panionios Gymnastic Club* adında atletizm ve bisiklet yarışları düzenleyen bir spor kulübüne dönüşmüştür. Bornova’da bu yarışlara sporcu yetiştirmek için birçok kulüp kurulmuştur: *Athletic Union of Bornova*, *Bournabat Junior Athletical Association*, *Bornova Athletism Club* bunlar arasında sayılabilir (Atay, 2014, s.94).



Şekil 8. a. Buca Hipodromu, 1850ler (Zachariou & Koury'dan aktaran Atay, 2014, s. 93); b. Bornova Hipodromu, 1896 civarı (Etablissements Orosdi Back'den aktaran Atay, 2014, s. 94).

2.9. İskeleler

Tarih boyunca Akdeniz'de önemli bir ticaret ve liman şehri olan İzmir, coğrafi özellikleri sebebiyle liman çevresinde genişlemiş ve körfez etrafında yayılmıştır. Bunun sonucunda ticaret mallarının yüklendiği iskeleler dışında, kent için ulaşımı sağlayan yolcu iskeleleri de kent kimliğinde ve kentli belleğinde önemli bir yer tutmuştur. 18. yüzyılın sonlarından başlayarak, kıyı şeridinde bulunan Türk Gümrüğü ve Frenk Gümrüğü uluslararası resmi deniz ticareti merkezleri olmuş, konsoloslukların ve Frenk tacirlerin özel iskelelerinden de resmi olmayan taşımacılık kanalları oluşturulmuştur. 19. yüzyılın ilk yarısında Maltızlar İskelesi, Saman İskelesi, İngiliz İskelesi ve Hollanda İskelesi gibi iskeleleri barındıran, *Marina* adı verilen kamusal bir kıyı bölgesi oluşmuştur. Bu iskeleler dışında İstanbul'a gidecek yolcular için Menemen ve Karşıyaka iskelelerinin kullanıldığı, Bornova İskelesi'nin de aktif taşımacılık için kullanıldığı bilinmektedir (Beyru, 1998).

1865 yılında büyük gemilerin kıyıya yanaşamaması ve gümrük işlemlerinin kontrol sürecinde problemler çıkması sebebiyle İzmir rıhtımı kompleks bir proje olarak ele alınmış, burada yapılan zamanla kültür ve eğlence mekânlarına ev sahipliği yapmıştır (Kütükoğlu, 1979). Rıhtım projesi kapsamında Konak'ta bulunan Sarı Kışla yapısından Aydın Garı'na uzanan bir tramvay yolu, (Özsoy, 2009) ve alışveriş merkezi olarak yeniden işlevlendirilen Konak Pier adıyla bilinen Fransız Gümrük yapısı da bulunmaktadır (Atay, 1998; Öztürk ve Hersek, 2021). Bugün Pasaport İskelesi olarak bilinen yapı rıhtım projesi dahilinde liman idare birimlerinin yer aldığı ve pasaport kontrollerinin yapıldığı güvenlik binası olarak inşa edilmiştir (Dayangaç, 2004).

İzmir Rıhtım projesini alan üç İngiliz'den oluşan kumpanya, inşaat için gerekli gördüğü malzemeleri devlet arazisinden bedelsiz almak için devletle iş birliği içerisinde bir başka projeye başlamış, gerekli malzemeleri çıkarmak için Karşıyaka'ya bir iskele yapılmasına ve proje sonunda

iskelenin devlete bağışlanmasına karar verilmiştir. Bu sebeple Rıhtım için gerekli tüm malzemeler Karşıyaka'dan toplanmıştır. 1884 yılında Karşıyaka'da ahşap iskelenin yapılması ve Hamidiye Vapur Şirketi'nin aktifleşmesiyle taşımacılık faaliyetlerini yoğunlaştırmıştır. 1934 yılında ise Liman ve Körfez İnhisarı Anonim Şirketi Karşıyaka'da yeni bir iskele yaptırmaya karar vermiş ve bu iskele İzmir'in ilk betonarme iskelesi olmuştur (Özsoy, 2009) (Şekil 9). İzmir'deki taşımacılık faaliyetlerinde modernleşme ile birlikte buharlı gemiler kullanılmaya başlanmıştır (Beyru, 1998).



Şekil 9. a. Karşıyaka ilk ahşap iskele; b. Karşıyaka ilk betonarme iskele (Özsoy, 2009).

Deniz taşımacılığının gelişmesiyle 1927 yılında Alsancak'ta, 1930 yılında ise Konak'ta ahşap iskeleler kurulmuş, 1938 yılında ahşap Konak İskelesi yıkılarak yerine betonarme iskele yapılmıştır. Günümüzdeki Konak İskelesi, Mimar Selamettin Şerifoğlu tarafından Konak Meydanı'nın değişen kamusal yapısı ve trafik aksına uyum sağlayacak şekilde planlanmaya çalışılmıştır. 1980'li yıllarda ise ahşap Alsancak İskelesi yıkılarak yerine betonarme iskele yapıları yapılmıştır. 1980'lerde inşa edilen ikinci betonarme iskele mimarlar tarafından pek çok olumsuz eleştiri almıştır. 2003 yılında ise Mimar Ahmet Eyüce tarafından kütleli formların ve minimalist bir plan şemasının öne çıktığı iskele yapısı tasarlanmıştır (Özsoy, 2009; Tümer, 2001). Özetlemek gerekirse, tarih boyunca körfez çevresinde günlük yaşamın gereksinimleri yerel teknik, malzeme ve yapı geleneğiyle giderilmiş, bu kapsamda kent tarihinde önem taşıyan birçok iskele yapısı yapılmış, bu ahşap iskeleler modernleşme sürecinde yıkılarak yerlerine betonarme iskeleler yapılmıştır. Bugün kent içerisindeki kıyı kesimine yönelik yapılacak çalışmalarda, tarih boyunca kıyıdaکی değişim, dönüşüm ve yok oluşlar incelenmeli, geçmişten ilham alan özgün tasarımlar yapılarak geçmiş ile gelecek arasında bağ kurulmalıdır.

2.10. Yahudi Mahallesi ve Kortejolar

M.Ö 8. yüzyıldan başlayarak sürgün ve göç halinde olan Yahudi toplumunun İzmir ve çevresine yerleşim süreci 16. yüzyılda başlamış, kent

çeşitli sosyo-ekonomik ve kültürel sebeplerle 16. yüzyıldan 19. yüzyıl sonlarına kadar İstanbul, Ankara, Portekiz ve Rusya gibi farklı bölgelerden iç ve dış Yahudi göçleri almıştır (Bora, 2018). Bu göçlerin arka planında İzmir'in güvenli ve ticarete uygun bir liman kenti olmasının etkisi büyüktür (Freely, 2001; Goffman, 1995). Ayrıca 1626 yılında İzmir'de doğmuş olan, Yahudilerin 17. yüzyılda Mesih olarak gördükleri Sefarad Yahudisi din adamı Sabbatai Tsevi'nin doğum yeri olarak İzmir, Yahudiler için ilgi çekici bir göç noktası haline gelmiştir (Bora, 1993; Gövsa, 2000).

İzmir'de 16. yüzyılın son çeyreğinde, kültürel ve dinsel olarak farklı toplulukların ibadethaneler çevresinde oluşturdukları, beş yerleşim alanı bulunmaktadır. 17. ve 18. yüzyıllarda Yahudilerin Kadifekale'de eteklerine yerleşen Müslüman Türkler ve Basmane Bölgesi'ne yerleşen Ermenilerin arasındaki bölgede yaşadığı bilinmektedir. İzmir'in 19. yüzyılda artan nüfusuyla birlikte Yahudi mahalleleri genişlemiş ve bölgesel değişikliklere uğramıştır (Şekil 10) (Bora, 2018). Yahudi Mahallesi günümüzde çok sayıda sinagog yer alan bir bölgede konumlanmaktadır. Türk Mahallesi ile çarşı arasında yer alan bu mahallenin sıkışması sonucu Yahudiler Karataş'a yerleşmeye başlamıştır (Kıray, 1998).

Göç ve sefaletin oluşturduğu sosyo-ekonomik şartlara uyum sağlamak için İzmir'de yaşayan Sefarad Yahudileri Kortejo adı verilen konut tipinde yaşamaya başlamıştır (Yücel, 2016). 1892 yılında İzmir'e yaptığı gezide Seyyah Hans Barth, Yahudi mahallesinde gördüğü bu yapıları Orta Çağ'ın karanlık dönemlerinden kalma bir gettoya benzetmiş, gördüğü evlerin tek odalı, az eşyalı ve harap durumda olduğunu belirtmiştir (Pınar, 2001, s. 295). Olasılıkla sosyo-ekonomik, politik ve kültürel koşullar, Yahudi toplumu topluluk halinde ve dışarı kapalı mekânlarda yaşamaya itmiştir.



Şekil 10. a. 19. yy. İzmir'de etnik kökenlere göre oluşan mahalle sınırları haritası (Beyru, 2010, s. 48); b. Mavi Kortejo (G. Ballice arşivi, 2015); c. Manisa-Akhisar Oteli (G. Ballice arşivi, 2014); d. Cevahir (G. Ballice arşivi, 2015).

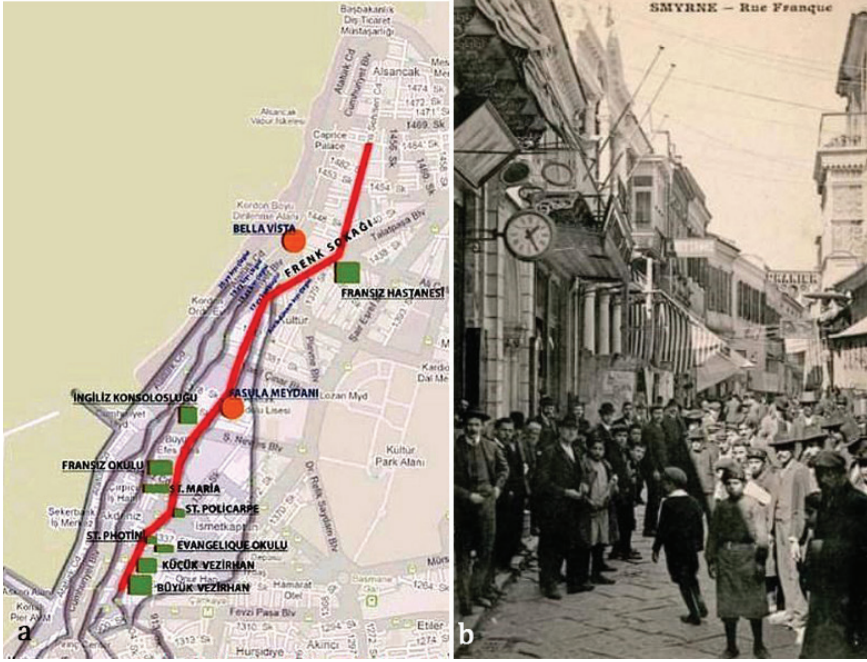
Konut yapısı olarak kortejolar, avlu etrafında sıralanan her bir aile için avluya bakan tek odalı yerleşimden ve ortak mutfak, tuvalet, su kullanımının olduğu servis alanlarından oluşmaktadır (Yücel, 2016). Tuvalet, banyo, mutfak gibi alanlar ortak olduğu için odalarda herhangi bir ıslak hacim veya servis alanı bulunmamaktadır (Bora, 2018). İzmir’de sokakla iç-dış ilişkisi olarak iki tipli kortejo yapısına rastlanmaktadır. İlk dönemlerde inşa edilen kortejolar sokakla herhangi bir cephe ilişkisi bulunmayan ve sokakla ilişkiyi kesen yüksek duvarlı içe dönük bir yapıya sahipken, sonraki dönemlerde özellikle Karataş’ta inşa edilen kortejolar bir cephesi sokağa, bir cephesi denize bakan daha esnek bir iç-dış ilişkisine sahip yapıdadır (Tanaç Kıray, 2004).

Günümüzde İzmir’de bulunan kortejoların tarihi geçmişi ve toplam sayısı tam olarak bilinmemektedir. Tarihi belgelerde kortejo yapı tipolojisinde olan ama terminolojik olarak ‘yahudihane’ gibi başka isimlerde anılan yapı türleri bulunmaktadır (Bora, 2018; Yücel, 2016). Bora’nın çalışmalarına göre 1890 ve 1908 yılları arasında İzmir’de 23 adet kortejonun varlığı bilinmektedir. Bu kortejoların bulunduğu mevkiiler Irgatpazarı, Keçeciler içi, Havra Sokağı, Tilkilik, Namazgâh, Havyar Hamamı, Kefeli Mahallesi, Cami-i Atik Mahallesi ve Dikilitaş’tır (Bora, 1993; 2015).

Günümüzde İzmir’de konumlanan kortejolardan birisi Basmene Bölgesi’nde bulunan Mavi Kortejo’dur. Bu yapının 2017 yılında tescillenerek, TARKEM (Tarihi Kemeraltı İnşaat Yat. Tic. A.Ş.) tarafından satın alındığı ve hostel olarak yeniden işlevlendirildiği bilinmektedir (TARKEM, ty.). Ayrıca yine Basmene Bölgesi’nde bulunan ve bakımsız durumda olarak değerlendirilebilecek Manisa-Akhisar Oteli, günümüzde varlığını sürdüren diğer kortejo örneğidir. Cevahir Hanı olarak bilinen Paşayakov Kortejosu ise yakın zamanda yıkılarak izleri silinmiştir. Çokkültürlülük simgesi olan ve kent hafızasında önemli bir yeri olan kortejo yapılarının kent içerisinde saptanarak, özgün durumu korunmuş bir şekilde günümüz yaşamına yansıtılması gerekmektedir.

2.11. Frenk Sokağı

13. yüzyılda Bizans döneminde kentte ticaret yapma ve yerleşme ayrıcalığı elde eden Latinler, liman çevresine ve daha sonra Frenk Mahallesi olan kuzey sahiline yerleşmişlerdir (Kuban, 2001). Osmanlı Döneminde 17. yüzyılda Anafartalar Caddesi kıvrımı içinde konumlanan iç liman doğal koşulların yanı sıra, insan eliyle daraltılıp doldurulunca, liman fonksiyonları kuzeydeki dış körfez sahiline taşınmış ve deniz tarafına yapılan dolgularla kıyı çizgisi değişmeye ve Frenk Caddesi (Şekil 11) gelişmeye başlamış, 18. yüzyılın ikinci yarısında, Frenk Caddesi’nde İngiliz şirketlerinin konumlandığı İngiliz Rıhtımı oluşmaya başlamıştır (Atay, 1998).



Şekil 11. a. Frenk Sokağı'nın günümüz planı üzerindeki konumu. Blogspot (Ahmet Akay kişisel blog, t.y.); b. Frenk Sokağı'ndan bir görünüm (Salt Arşivi, t.y.).

Bu dönemde yaşanan tüm deprem ve yangın felaketlerine rağmen ticari konumu ve coğrafi üstünlükleri sayesinde kent ile Frenk Mahallesi her seferinde yeniden yapılmıştır. Bu dönemde Büyük Vezir Han liman görevi görececek biçimde konumlanmış, kıyı şeridinde konsolosluk yapıları, gümrük binaları ve Frenk tüccarların arkasında limana açılan kapıları bulunan evleri yer almıştır (Thevenot, 1978). Bu dönemde kenti ziyaret eden gezginler, görünüş ve yaşam tarzı olarak mahallelerin birbirinden farklı olduğuna dikkat çekmekte, sahil boyunca uzanan Frenk Caddesi'nin kentin en güzel ve düzenli caddesi olduğunu, gemilerin evlerin önüne kadar geldiğini belirtmektedirler (Pınar, 2001).

19. yüzyılın ikinci yarısında rıhtımın yapılmasıyla kıyıda özel iskeleleri olan deniz kenarındaki yapılar ortadan kalkmış, Frenk Sokağı 200 metre içeride kalmış², fakat lüks tüketim ve dış ticaret fonksiyonları ile kitabevi, otel, kafe ve eğlence mekânları barındıran, kilise ve çan kuleleri ile sınırlanan Frenk Sokağı'nın önemi değişmemiştir. Günümüz kentinde Kızlarağası Hanı'ndan başlayarak kuzeye doğru uzanan bu ticaret merke-

2 Eski kıyı hattını oluşturan Frenk Sokağı'nda meydana gelen değişiklikler, Storari (1854-1856) ve Lamec Saad (1976) planlarında görülmektedir.

zinin 1922 yılında meydana gelen yangında neredeyse tamamı yanmıştır³. Günümüzde Kıbrıs Şehitleri Caddesi, yangında yok olan Fren Sokağı'nın konut bölgelerini içeren bir bölümünü oluşturmaktadır.

2.12. Karantina Yapıları

19. yüzyıl, tüm dünya devletlerinde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de savaş ve salgın hastalıklarla geçmiştir. Farklı devletlerle temaslar salgın hastalıkları getirirken, deniz ulaşımının artmasıyla hastalıkların yayılması hız kazanmıştır. 1831 yılında salgın hastalıklara karşı karantina nezareti kurulmasıyla başlayan karantina uygulamaları, Osmanlı Devleti için önemli noktalardan biri olarak öne çıkmaktadır (Böke, 2009).

İstanbul'dan sonra ilk kurulan karantina teşkilatlarından biri, önemli bir liman kenti olan İzmir'de 1840 yılında kurulmuş ve karantinanın taşradaki uygulamalarına model teşkil etmiştir. Karantina teşkilatının kuruluşunda konuyla ilgili Avrupa'da incelemeleri olan İstanbul'dan Süleyman Efendi görevlendirilmiştir. Süleyman Efendi'nin talimatları doğrultusunda, kente deniz yoluyla erişim düşünüldüğünde en uygun karantina yeri olarak, günümüzdeki Mithatpaşa Caddesi'nin başları seçilmiştir. Yapı, yetersiz olmasına rağmen 1846 yılına kadar hizmet vermiş ve 1848 yılında geçirdiği bir yangında harap olmuştur (Böke, 2009; Akyol Altun, 2013).

1853-1856 yılları arasında meydana gelen Kırım Savaşı'nda İngiliz askerlerin tedavileri için İstanbul'a ek olarak İzmir de seçilmiştir. Böylece Karantina Hastanesi'nde, Sarı Kışla'nın (İngiliz sivil askeri hastanesi) uzantısı olarak İngiliz askerlerinin tedavileri yapılmıştır. Dönemin raporlarında tasvir edildiği üzere, karantina binası, deniz kenarında bulunan, iki katlı, yüksek tavanlı, geniş odalara sahip, taş ve ahşaptan yapılmış sıvalı bir yapıdır (Şekil 12.a) (Akyol Altun, 2013; Böke, 2009).

1866 yılında İzmir Karantina Müdürü olan Evreni Bey, harap durumdaki karantina binasının yıkılması üzerine, karantina için yeni bir yer arayışına girmiş ve Klazomen'i (Urla) seçmiştir. Urla'da bir ada üzerine kurulması, 19. Yüzyılın ikinci yarısında yaygın bir uygulama olup, Polonya (Holm Tahaffuzhanesi), Fas (Mogador Adası), Venedik (Lazaretto Nuovo) gibi örneklerde karşımıza çıkmıştır (Adak, 2021; Böke, 2009).

Bu adada, Osmanlı Devleti tarafından Fransızlara yaptırıldığı bilinen, küçük tahaffuzhane ve büyük tahaffuzhane olarak adlandırılan karantina binaları yer almıştır. Yapımı 1866-1869 yıllarına dayanan Klazomen karantinası (Şekil 12.b) 1892 yılında yenilenmiş ve 1891 yılından sonra giysilerin dezenfekte edilmesi için Avrupa'dan getirtilen etüv makinesi (Geneste ve Herscher Fabrikası'ndan) ile daha iyi hizmet vermeye baş-

3 Büyük ve Küçük Vezirhan, Aya Photini Kilisesi gibi yapılar Frenk Sokağı'nın önemli yapılarından bazılarıdır.

lamıştır. Böylece modern teknolojilerin karantina uygulamalarına dahil edildiği ilk yerlerden biri Klazomen karantinası olmuştur. Bu tesiste, dezenfekte işlemleri için, gemilerin yanaştığı iskeleden bina içine uzanan detaylı bir ray sistemi kurulmuştur ve gemiden taşınan kıyafetler bu ray sistemi sayesinde etüv makinesine ulaşır ve dezenfekte edilebilmiştir. Klazomen karantinası, konumu, mimari yapısı, idari yapısı ve barındırdığı sağlık teknolojilerinden dolayı sadece İzmir ve çevresi için değil, Doğu Akdeniz'in özellikle de İstanbul'un hastalıklardan korunmasını sağlama işlevini üstlenmiştir (Adak, 2021; Akyol Altun, 2013; Böke, 2009).

Yapı, tek katlı olup üç bölümden oluşmaktadır ve giriş bölümünün çatısı yandaki iki bölüme göre yükseltilmiş durumdadır. Giriş bölümündeki kırma çatı altında yer alan dairesel pencereli üçgen alınlık, saçak altında yer alan silmeler, şaşırtmalı döşenmiş köşe taşlar ve söveli pencereler dönemin hastane yapılarında görülen karakteristik özelliklerdir. Bulaşıcı hastalıkların tehlikeli olmamasının ardından bu tesis uzun süre âtıl durumda kalmış, 1955 yılında Deniz ve Güneş Tedavi Enstitüsü olarak hizmet vermiş, 1960 yılında Kemik ve Mafsal Hastalıkları Hastanesi olmuş ve son olarak yeni binaların eklenmesiyle 1986 yılında Urla Devlet Hastanesi olarak kullanılmaya başlanmıştır (Akyol Altun, 2013).



Şekil 12. a. Karantina Binası, İzmir (Haberexpres, t.y.); b. Urla Karantina Hastanesi (Urla Belediyesi arşivi, t.y.).

3. Sonuç

İzmir'de erken dönemlerden başlayarak kentin fiziksel planlamasında ve kent yaşamında ticari faaliyetler ve liman işlevi büyük önem taşımıştır. Helenistik dönemde Kadifekale eteklerinde topoğrafyanın dik eğimine rağmen Hipodamus tekniğinde oluşan sokak dokusu, Osmanlı döneminde kıvrımlı sokak dokusuna dönüşmüş, buna rağmen antik dönem kent yapısı ve izleri sokak sisteminde ve yapıların su basman çizgilerinde kısmen de olsa varlığını sürdürmüştür. 1922 yılında meydana gelen yangının ardından Cumhuriyet döneminde yok olan alanlar Fransız ekolü ile planlanmış ve günümüzde farklı dönemleri yansıtan sıra dışı ve karakteristik bir kent planı oluşmuştur. Yaşanan her dönemde kent bağlamı farklı bir bütünlük kazan-

miş, değişik dönem ve kültürler tarafından üretilen ve özgünlük koşullarını farklı niteliklerle karşılayan kentsel alanlar ve mekânlar oluşmuştur.

İzmir'in günümüzdeki mimarlık dokusunun oluşmasında da genellikle liman kenti ve ticaret merkezi olma özelliği etkili olmuştur. İç liman ve kuzey sahilinde konumlanan Helenistik ve Roma kenti yeraltı ve yerüstü kalıntıları, günümüzde kısmen bütünlüğünü korumaktadır. Akropol, agora, tiyatro gibi yapılarda bilimsel çalışmalar sürmektedir. Antik kaynaklarda söz edilen ve eski planlarda görünen gymnasium, tapınak vb. kalıntılar gelecekteki bilimsel kazılar için yeraltında arkeolojik rezerv alanı oluşturmaktadır. Ticari fonksiyonlar Osmanlı Döneminde yine kentsel formasyonda etkili olmuş, dini ve etnik çeşitlilik, kent mekânına da yansımış, farklı dini ve etnik gruplara ait kamusal ve sivil mimari örnekleri bir arada var olmuştur. İç Liman çevresinde çarşı konumlanmış, Kadifekale eteklerinde Türk Mahallesi ve çarşı ile arasında Yahudi Mahallesi, kuzey sahil şeridinde Levanten ve hemen gerisinde Rum Mahalleleri, Rum ve Türk Mahalleleri arasında Ermeni Mahallesi konumlanmıştır. İnanç ve geleneklerdeki çeşitlilik sebebiyle, karakteristik bir mahalle bölümlenmesi oluşmuş, kiliseler, camiler ve havralar kent dokusunda önemli bir yer tutmuştur. Yine ticari önemi sebebiyle İzmir hacı ve misyonerlerin de uğrak yeri olmuş, farklı mezheplerin dini yapılarını içeren önemli bir inanç merkezi haline gelmiş, seyyahlar⁴ tarafından da sık sık ziyaret edilmiştir. Ticaret ve liman fonksiyonları sebebiyle çeşitli sigorta, nakliye vb. şirketler ile konsolosluklar burada yer almış han, hamam ve bedesten yapıları yapılmıştır. 1670-1671 yıllarında kentte 18 yabancı devlet temsilciliğinin bulunması, 17. yüzyılda başlayarak kentin dış ticaretteki artan önemini göstermektedir (Evliya Çelebi, 1984). İzmir liman aracılığıyla tüm dünya ile güçlü bağlar kurmuş, dünyada meydana gelen kültürel, teknolojik vb. gelişmelerden hızlı haberdar olmuş, endüstri devriminin mekânsal yansımaları sonucu fabrikalar, depolar vb. kurulmuş, Anadolu'nun ilk demiryolları Aydın ve Kasaba hatları burada inşa edilmiş, bu sebeple İzmir büyük gelişmelere ve dönüşümlere sahne olmuştur. Ne yazık ki 1922 yılında meydana gelen yangın kentin önemli bir kısmını kül yığınınına dönüştürmüştür. Fakat 'yangınlık' olarak anılan alan, Cumhuriyet Döneminde modernist bir anlayış ile planlanmış, ulusal bir kimlik oluşturma çabası kapsamında Ulusal Mimarlık Üslubunda tasarlanan yapılar inşa edilmiş, İzmir Fuarı da bu bağlamda biçimlenmiştir. Kent dokusu ve yapılarda farklı dönemlerde meydana gelen bu dönüşümler, kente yeni anlamlar ve yeni bütünlükler kazandırmıştır.

4 İlhan Pınar tarafından kaleme alınan 'Hacılar, Seyyahlar, Misyonerler ve İzmir: Yabancıların Gözüyle Osmanlı Döneminde İzmir' başlıklı yapıtta, 1608-1918 yılları arasında İzmir'i ziyaret edenlerin betimlemeleri derlenmiştir ve kenti Osmanlı dönemine ışık tutan veriler sağlanmaktadır.

Bu bağlamda, günümüzde çok katmanlı kent dokusu ve mimarisi, tasarım ve biçim, malzeme ve nesne, kullanım ve işlev, gelenek ve teknikler, konum ve yerleşim, ruh ve anlatım, ilk tasarım ve tarihsel evrim olarak, kısmen de olsa bir bütünlük ve özgünlük taşımaktadır. Tarihi süreklilik ve bütünlük gelişim içinde yer alan bütün oluşum, değişim, dönüşüm ve yok oluşlar korunması gereken verilerdir. Kimi zaman da somut olmayan gelenek, temsil, anlatım, bilgi ve beceriler bilgi kaynağı oluşturmaktadır. Bu kaynakların, kültür mirası yapı ve çevrelerin tarihsel, sanatsal, teknik ve toplumsal boyutlarıyla tanımlanması ve kentin geleceğinin tasarlanmasında kullanılması gereklidir. Günümüz kentinde yaşayan kentsel mirasın ve doğal bağlamı ile birlikte bütünlük olarak korunması ve çağdaş yaşama katılması için yeniden bir tasarım sürecine sokulması, tamamen yok olanların ise geçmişteki varlığından referans alan çağdaş tasarımlar yapılması gereklidir. Bir başka deyişle, yaşayan kentin gelişme gereksinimleri ile çok katmanlı tarihi kentin korunması arasında denge sağlanması gereklidir.

İlk kuruluşunda yere özgü biçimlenen kentler, günümüzde tekdüzelik baskısıyla karşı karşıyadır. Bu sebeple ülkemizde kentlerin sahip olduğu kültür, kültürel miras çeşitliliği ve özgünlüğün daha fazla dikkate alınması, kültürel çeşitliliğin korunmasını sağlayacaktır. Özgünlüğün korunmasıyla sağlanan prestij, kentlerin çağdaş yaşamını da zenginleştirmektedir. Dünya'daki çeşitliliğin korunması, insanoğlunun uygarlık serüveninin ve yaratıcı zekasının tüm bileşenlerinin saygı görmesini sağlayacaktır. Planlama çalışmaları ayrıntılı bilimsel yöntemlere dayanmalı, bilimsel yöntemlerle yapılan araştırmalardan elde edilen tarihi veriler, kentin geleceğinin tasarlanmasında bir girdi olarak kullanılmalı, kent kimliğine ilişkin unsurlar ile kent merkezinde tarihsel derinlik canlandırılmalıdır. Yok olan tasarımların özgün yerlerinde hatırlatılması, geçmiş ve gelecek arasında köprü kurulmasını sağlayacaktır.

Kaynakça

- Adak, U. (2021). Doğu Akdeniz'de salgın hastalıklarla mücadele: Klazomen (Urla) Tahaffuzhanesi. *Cihannüma: Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, 7(2), 131-156.
- Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi (APIKAM). (t.y.). *Storari Haritası*, 1856.
- Akgün, G. (Der.). (2020). *İzmir Levantenleri sergi kataloğu*.
<https://www.apikam.org.tr/YuklenenDosyalar/Dokumanlar/%C4%B0zmir%20Levantenleri%20Sergi%20Katalo%C4%9Fu-TR.pdf>
- Akkurt, H.B. (2004). *19. yüzyıl batılılaşma kesitinde Bornova ve Buca Levanten Köşkleri mekânsal kimliğinin irdelenmesi* (Yayınlanmamış doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Akyol Altun, D. (2013). Sağlık yapıları mimarisi. B. Ocak, E. Tükenmez, O. Er-yeşil, APIKAM (Der.), *İzmir Kent Ansiklopedisi Mimarlık İkinci Cilt* içinde (ss. 267-316). İBB Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi.
- Akyüz Levi, E. ve Genç, U. D. (2018). 19. yüzyıldan günümüze İzmir'in morfolojisindeki değişimde tarihi dokuların yeri. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı, (II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı, İstanbul)*, 471-491.
- Altınçekiç, F. (1987). *İzmir'de planlama kavramı, kentsel gelişme dinamikleri* (Basılmamış Araştırma). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi.
- APIKAM Arşivi. (t.y.).
- Amygdalou, K. (2015). Modern ve Ulusal bir kimlik arayışında değişen formlar ve anlamlar: 1930'larda İzmir'in Kültürpark'ı ve çevresi. A. Yılmaz, K. Kılıç, B. Pasin (Der.), *İzmir Kültürpark'ın Anımsa(ma)dıkları Temsiller, Mekânlar, Aktörler* içinde (ss. 77-97). İletişim Yayınevi.
- Aşkan, A. A. (2011). *1922-1960 yılları arasında, İzmir'deki mimarlık ve kentsel planlama bağlamında Rıza Aşkan* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Atakışi, T. (2017). İzmir küçük Asya'nın kıyısında bir Marsilya'dır. *Kent Konak Dergisi*, 33(1), 50-53.
- Atay, Ç. (1978). *Tarih içinde İzmir*. İzmir: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını.
- Atay, Ç. (1997). *19. yüzyıl İzmir fotoğrafları*. İstanbul: Suna & İnan Kırac Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü.
- Atay, Ç. (1998). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir planları*. İzmir: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı.
- Atay, Ç. (2014). *İzmir 1900*, ESİAD Ege sanayicileri ve İş Adamları Derneği, İzmir.
- Ballice, G. (2006). *İzmir'de 20. yy. konut mimarisindeki değişim ve dönüşümlerin*

genelde ve İzmir Kordon alanı örneğinde değerlendirilmesi (Yayınlanmamış doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Beyaz Kitap. (1954). İzmir Belediyesi Yayınları.

Beyru, R. (1998). 19. yüzyılda İzmir’de eski iskeleler hakkında kısa bir not. *Ege Mimarlık Dergisi*, 26(2), 40-41.

Beyru, R. (2010). *19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam*. İstanbul: Literatür Yayınları.

Beyru, R. (2011). *19. Yüzyılda İzmir Kenti*. İstanbul: Literatür Yayınları.

Bilsel, C. (1999). Le Corbusier’in İzmir Nazım Planı ve “Yeşil Endüstri Sitesi” önerisi. *Ege Mimarlık*, 31(79), 14-17.

Bilsel, C. (2009). İzmir’de Cumhuriyet Dönemi planlaması (1923-1965): 20. yüzyıl Kentsel Mirası. *Ege Mimarlık*, 71, 12-17.

Blogspot, Gökhan Akçura Kişisel Blog (2015). *Karşıyaka deniz banyoları, 1930’lu yıllar*. Erişim: 04.07.2022 http://gokhanakcura.blogspot.com/2015_10_04_archive.html

Blogspot, Ahmet Akay Kişisel Blog (t.y.). *Frenk Sokağı*. Erişim: 10.12.2022 <http://www.ahmet-akay.com/?pnum=250&pt=Frenk+Soka%C4%9F%C4%B1>

Bora, S. (1993). *İzmir Yahudiler Tarihi 1908-1923*. Gözlem Gazetecilik Basın Yayın.

Bora, S. (1995). *Karataş Hastanesi ve çevresinde Yahudi izleri*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi (APİKAM).

Bora, S. (2018). 19. yüzyılda İzmir’de Yahudi göçmenler ve göçmen iskanı için bulunan çözümler: Diaspora’ya özgü yapılar. *İzmir Büyükşehir Belediyesi (Uluslararası İzmir Göç ve Mübadele Sempozyumu Bildiri Kitabı, İzmir)*, 6-33.

Bozdoğan, S. (2001). *Modernism and nation building: Turkish architectural culture in the early republic*. Seattle: Washington University Press.

Böke, P. (2009). İzmir karantina teşkilatının kuruluşu ve faaliyetleri (1840-1900). *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 8(18), 137-159.

Colonas, V. (2005). *Greek architects in the Ottoman Empire, 19th-20th centuries*. Olkos.

Çetin, S. İ. (2004). *İzmir’in yangın bölgesinde 1922-1965 yılları arasında yaşayan mekânsal değişim ve dönüşümlerin konut bağlamında değerlendirilmesi* (Yayınlanmamış doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Dayangaç, D. (2004). Düünden bugüne Pasaport İskelesi ve yolcu bekleme salonu. *Ege Mimarlık Dergisi*, 49(1), 23-27.

Erdoğan, B. (2012). Bir kıyı yerleşmesinde kimlik dönüşümü: Tarihsel süreç içinde Karşıyaka’nın (İzmir) kıyı kullanımında gözlenen değişimler. *Ege Coğrafya Dergisi*, 21(2), 37-46.

Evliya Çelebi. (1984). *Seyahatname* (M. Zillioğlu, Çev.). İstanbul: Üçdal Neşri-

yat-Tasvir Gazetecilik ve Matbaacılık İşletmesi (Orijinal çalışma basım tarihi 1670-71).

Facebook, Bir Zamanlar İzmir (2017). *Karşıyaka deniz banyoları, 1930'lu yıllar*. Erişim: 04.07.2022 <https://www.facebook.com/birzamanlarizmir/photos/kar%C5%9F%C4%B1yakadeniz-banyolar%C4%B11930lar/982817408488362/>

Freely, J. (2001). *Kayıp Mesih Sabatay Sevi'nin izini sürerken*. Remzi Kitapevi.

Gatarić, D., Belij, M., Đerčan, B. ve Filipović D. (2019). The origin and development of garden cities-an overview. *Collection of Papers- Faculty of Geography at the University of Belgrade*, 67 (1), 33-43.

Goffman, D. (1995). *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Gövsä, İ. A. (2000). *Sabatay Sevi: İzmirli meşhur sahte Mesih hakkında bir sosyal araştırma*. Turan Kitabevi Yayınları.

Haberexpres. (t.y.). *İzmir'in Karantina Kapısı*. <https://www.haberekspres.com.tr/izmir-in-karantina-kapisi-makale,8657.html>

ICOMOS (1994), Nara Özgünlük Belgesi, *Nara Özgünlük Konferansı*, Nara.

Karabağ, N.E. (2008). *Kent arkeolojisi metoduyla çok katmanlı kentlerdeki tarihsel sürekliliğin çözümlenerek korunması (İzmir örneği)* (Yayınlanmamış doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Kayın, E. (2013). İzmir'in kentsel ve mimari gelişiminin anahatları. B. Ocak, E. Tükenmez, O. Eryeşil, APIKAM (Der.), *İzmir Kent Ansiklopedisi Mimarlık Birinci Cilt* içinde (ss. 29-72). İBB Ahmet Piristina Kent Arşivi ve Müzesi.

Kıray, M. (1998). *Örgütlemeyen kent: İzmir*. Ankara: Bağlam Yayıncılık.

Kuban, D. (2001). *Türkiye'de kentsel koruma: Kent tarihleri ve koruma yöntemleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Kütükoğlu, M. (2011). İzmir rıhtımı inşaatı ve işletme imtiyazı. *Tarih Dergisi*, 0 (32), 495-558.

Makal, O. (1992). İzmir sinemaları (1909-1990). Ş. Beygu (Der.), *Üç İzmir* içinde (ss. 387-394). İstanbul Yapı Kredi Yayınları.

Nalbantgil, İ. (2006). Eski İzmir'de deniz banyoları. <https://www.slideserve.com/nova/eski-zmir-de-deniz-banyolar>

Özgünel, N. Y. (2000). İzmir Kültürpark-Fuar fikrinin doğuşu ve Suad Yurdkoru. *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, 1, 176-188.

Özsoy, M. (2009). İzmir Körfezi İskeleleri ve Deniz Ulaşımının Dünü Bugünü. *İzmir Büyükşehir Belediyesi, ("İzmirli Olmak" Sempozyumu Bildirileri Kitabı, İzmir)*, 373-386.

Öztürk, G.B. ve Hersek, M.C. (2021). Tarihi İzmir Gümrük Binaları'nın resto-

- rasyon sonrası özgünlük değerlendirmesi. *Sanat Yazıları*, 44(1), 313-328.
- Pınar, İ. (2001). *Hacılar Seyyahlar Misyonerler ve İzmir (1608-1698)*. İzmir Yayıncılık.
- Salt Arşivi. (t.y.). *Kent Stratejileri Merkezi*. <https://kentstratejileri.com/2017/11/04/salt-online-koleksiyonundaki-izmir/>
- Sevinçli, E. (1992). İzmir’de tiyatro. Ş. Beygu (Der.), *Üç İzmir içinde* (ss. 369-386). İstanbul Yapı Kredi Yayınları.
- Yücel, Ş. (2016). Minority heterotopias: the cortijos of Izmir. *arq: Architectural Research Quarterly*, 20(3), 245-256.
- Tanaç Kıray, M. (2004). *Osmanlı kentlerinde Sefarad kültürünün dönüşümünün mimariye yansımaları “İzmir örneği”*. (Yayınlanmamış doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Tarih ve Arkeoloji. (t.y.). *İzmir-Hochepied-Levanten-Komprador*. <https://tarihvearkeoloji.blogspot.com/2017/05/izmir-hochepied-levanten-komprador.html>
- TARKEM. (t.y.). *Mavi Kortejo*. https://www.google.com/search?q=mavi+kortejo&rlz=1C1GCEU_enTR880TR880&oq=mavi+kortejo&aqs=chrome..69i57j46i19i175i199j69i60.1985j0j9&sourceid=chrome&ie=UTF-8
- Thevenot, J. (1978). *1655-56’da Türkiye* (N. Yıldız, Çev.). İstanbul: Kervan Kitapçılık Basın Sanayi ve Ticaret A.Ş.
- Tümer, G. (2001). Alsancak İskelesi, Ronchamp Şapeli, heykelsizlik, akılcılık vb. üzerine. *Ege Mimarlık Dergisi*, 37(1) 40-41.
- Urla Belediyesi. (t.y.). *Urla Karantina Hastanesi*. <http://www.urla.bel.tr/urla/2/urla-karantina-adasi>
- Yeğin, U. (2009). *Evvel Zaman İçinde İzmir*. İzmir Ticaret Odası Yayınları.
- Zandi-Sayek, S. (2001). *Public space and urban citizens: Ottoman Izmir in the remaking, 1840–1890*. (Publication No304684805) [Doctoral dissertation, University of California]. ProQuest Dissertations & Theses Global. <https://www.proquest.com/dissertations-theses/public-space-urban-citizens-ottoman-izmir/docview/304684805/se-2>
- Zengel, R. (2007). “Dönüştürülmüş” Bir Meydan: İzmir Konak Meydanı’na Analitik Bir Yaklaşım. *Mimarlık Dergisi*, 334, 40-43.



BÖLÜM 5

MİLLİ PARK VE MİLLET BAHÇESİ KAVRAMLARI ÜZERİNE ETİMOLOJİK DÜŞÜNCELER

Osman ZEYBEK¹, Yalçın YILDIRIM²

1 Araş. Gör. Dr. Bursa Uludağ Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, OrcID: 0000-0002-2752-407X

2 Dr. Öğr. Üyesi Bursa Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, OrcID: 0000-0002-3556-088X

Millet kelimesi, Ahmet Vefik Paşa tarafından 1876 yılında kaleme alınan Lehce-i Osmani isimli sözlüğe göre “ümme, kavim, cemaat” anlamı taşımaktadır. Milli kelimesi ise ulusal anlamına gelmektedir. Bu çalışmada milli park ve millet bahçesi terimlerinde ortak kullanılan niteleme sıfatının kökeni, bağlamı ve günümüzdeki durumu tarihi süreçlere değinerek tartışılmıştır.

MİLLİ PARKLAR

Milli Park, korunması gereken habitatların, doğal ve/veya kültürel varlıkların söz konusu olduğu alanların yönetilmesine ilişkin, bilimsel verilere dayalı koruma – kullanma dengesinin gözetildiği, uluslararası bir kavramdır. 1872 yılında ilan edilen, Amerika Birleşik Devletleri’nde 8983 km² büyüklüğündeki Yellowstone Milli Parkı, Dünya’nın ilk milli parkıdır. Amerika Birleşik Devletleri’nde flora, fauna ve doğal kaynakların korunması ve gelecek nesillere aktarılması amacını güden bu hareket zamanla tüm Dünya’ya yayılmış, 19. yüzyıl bitmeden Avustralya, Yeni Zelanda, Kanada, Meksika gibi ülkelerde bazı bölgeler milli park ilan edilmiştir (Yücel ve Babuş, 2005). Avrupa’daki ilk milli park girişimi ise, 1909 yılında İsveç’teki dokuz bölgenin (Abisko, Garphyttan, Gotska Sandon, Hamra, Pieljekaise, Sarek, Stora sjöfallet, Sanfjället ve Angso) milli park ilan edilmesi ile başlamıştır. Bugün yaklaşık 100 ülkede 6.000’den fazla milli park bulunmaktadır (Zeybek ve Ersoy Mirici, 2022; National Parks Worldwide, 2022).

Milli parklar genellikle eşsiz doğal ve/veya kültürel varlığın korunması amacı ile ilan edilmektedir. Bu varlık ender bir floristik karakter, yaban hayatı, zengin biyoçeşitlilik, hassas ekosistemler, farklı jeolojik özellikler ya da bunların bir kombinasyonu olabilmektedir. Örneğin, Nepal’deki Sagarmatha Milli Parkı, Everest zirvesinin bulunduğu, aynı zamanda nesli tükenmekte olan kar leoparı ve kırmızı pandanın yaşadığı bölgeyi kapsamaktadır. Dünya genelinde bir simge olan Everest’in varlığı ve hassas fauna nedeni ile UNESCO Dünya Mirası Listesi’ne de dahil edilmiştir (National Parks Worldwide, 2022). Aynı şekilde, Nevşehir’deki Göreme Tarihi Milli Parkı, özgün jeolojik yapısı ve insanların bu coğrafyada ürettiği konut ve kilise gibi tarihi kültürel mekanlar ile birlikte 1985 yılında milli park ilan edilmiştir.

ABD

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra ABD’nin dünya medeniyetine katkıları sorgulandığı zaman diliminden önce çeşitli kavramlardan bahsedilmiş ve milli parklar kavramı ilk olarak 1872 yılında Yellowstone Milli parkı ile doğayı kamu yararına korumak hedeflenmiştir. Bu kavram daha sonra tüm dünyaya yayılmış ortak kullanım olsa da aslında Amerikan kültür ve değerlerini yansıtmaktadır (Nash, 1970). Bunun sebepleri ise geniş

düzlükler ve doğal alanların fazlalığına, kısmen yönetim şekline (federal anayasal cumhuriyet), ve bu alanları yönetim/bakım için ayrılan bütçenin miktarına dayanmaktadır. Ancak bu etkenler yine de milli parklar kavramının terminolojik katkısına doğrudan ya da dolaylı olarak isim verecek düzeyde olduğu konusunda anlam karmaşasına sebep olduğunu engellememektedir. Aslında bu kavramı belirlemeden önce üzerine en çok düşünülen “yaban parkı/bahçesi (wild park/garden)” park/bahçe kavramının daha çok insan memnuniyetine önem verdiği öte yandan yaban kavramının da kendi ekosistemi çerçevesinde doğal işleyişi olduğu vurgulanarak bu kavramın kendi içinde tezatlığından dolayı milli parklar kavramına yönelim olmuştur (Nash, 1970). Yine ülkenin kendi içindeki kolonist ve hızlı gelişime dayalı politikaları neticesinde sürekli yatayda yayılımın doğaya vereceği zarar ve etkiler göz önünde bulundurularak temel esasın koruma (preserving) olduğu milli park kavramı eksikliği görülmüştür. Tüm bu sebepler geçerli ülke profili ve dayanakları olsa bile, milli parklar kavramı da kendi içerisinde tezatlıkta olmaktadır.

Ancak bu konuda Kanada (hatta milli park kavramını resmi ilanından sonra ilk kullanan ülke) ve Rusya gibi ülkelerin daha fazla yaban hayatı bulunmasına rağmen milli park kavramının ortaya çıkmasına katkıda bulunmamaları kayda değer detaylardandır.

Avrupa

ABD ve kısmen Kanada milli park kapsamında arazi ve yaban hayatı üzerinde odaklanırken, Avrupa bu konuda biraz daha arazi korumaya ağırlık vermiştir. Bu durumun sebebi ise doğayı milli park kapsamında koruma fikri ulaştığında, Avrupa kıtasının koruyacak yaban hayatı alanının zaten yerleşimler ve demografik etkiler ile baskılanmış olmasıydı, örneğin İngiltere. Dolayısıyla, buna benzer trendlerde olan Avrupa ülkeleri tarım arazileri, bazı sembolik bahçeleri, ve hatta bazı kasabaların tamamını milli park kapsamında değerlendirmek durumunda kalmışlardır. Yine de milli park olarak ilk Avrupa örneği İsveç’ten gelmiştir ve diğer ülkeler 1900’lerin başlarından itibaren takip etmişlerdir. Bu aşamaya gelmeden önce zamanın Belçika ve Almanya liderleri Yosemite Milli Parkı’nı ziyaret etmiş ve bu fikri Kongo örneğindeki sömürge topraklarında uygulamışlardır. Bu yüzyılın ilerleyen yıllarında (1949) İngiltere yasal olarak milli park oluşumunun temelini atmıştır (England’s National Parks and Access to the Countryside Act). Avrupa ülkeleri genel olarak dağ, tepe, ova, ada v.b. gibi doğal oluşumları milli park oluşumuna dahil etmelerine rağmen terminoloji üzerinde çok durmamışlardır (Stumbea, 2007).

Diğer Ülkeler

Uzak doğu ülkelerine bakıldığında, aslında en ilginç durumun burada olduğu ortaya çıkmıştır. Özellikle Hindistan, Çin ve Japonya gibi ülkeler-

de yaban hayatına ve doğaya binlerce yıldır gösterilen özen ve saygının ki ABD ya da başka mevcut dünya düzenine yön veren ülkelerin keşfinden önce milli park kavramına ya da terminolojisine neden katkıda bulunmadığı düşündürücüdür. Özellikle Taoizm, Jainizm, Feng Shui vb. gibi doğaya saygının ve müteşekkiriğin orijinal akımlarının ortaya çıktığı bu coğrafya ABD'nin ürettiği örnek terimi kullanmıştır. Bunun sebebi olarak ortaya atılabilecek en önemli sav ise bu ülkelerde doğal alanların, parkların vs. kamu paydaşlarına ait olmayıp zamanın kraliyet ya da yönetici kitlesine 'ait' olması olabilir çünkü ABD'de bu konu kısmen ön planda olan konu değildir. Ya da diğer bir deyişle bu ülkelerde demokratik yönetim olmadığı için doğa ve milli park alanlarının yüzlerce (binlerce değilse eğer) belirli bir zümreye ait kalmasıdır.

Yine de ülkeler özelinde incelendiğinde, Japonya yine benzer şekilde Yellowstone Milli Parkı ziyaretinden sonra 1930larda yoğun bir milli park gündemiyle doğa koruma sürecine dahil olmuştur. Yeni Zelanda ise Wyoming ziyaretinden sonra tüm ülke topraklarında milli park sürecinin başlatmıştır. Bununla birlikte ABD milli park terimi 25'ten fazla ülkeye hem terminoloji hem de içerik olarak ilham olmuştur.

Çin'de ise durum çok farklı konjenktürde yer almaktadır. Her ne kadar ülkede doğa rezerv alanları, orman parkları, sulak alan parkları vb. konseptleri bulunsun bile ülkenin milli park sistemi 2017 yılında kurulmuştur (Wang, 2019). Çin genel olarak milli park terimini üç farklı karmaşık terminolojide kullanmaktadır. Bunların ilki ulusal seviyedeki seyir alanları olarak geçmektedir, örneğin Jiuzhaigou diğer adıyla Çin'in Milli Parkı. Ancak bu alanlar spesifik olarak koruma hedefi gütmemektedir bazı koruma kurumlarında yer almasına rağmen. İkinci kategori olarak ise bazı turizm alanları milli park olarak değerlendirilmektedir ki neredeyse tüm kriterler olarak milli park içeriğine uygun değildir, örneğin Sun River Milli Parkı içerik olarak bir hayvanat bahçesidir. Son kategori kısmen milli park içeriğine daha uygun pozisyonadadır içerdiği koruma potansiyelinden dolayı. Ancak bu alanlar ne eyalet ne de ülke düzeyinde resmi koruma ya da politika tarafından korunmamaktadır ve dolayısıyla milli park kategorisinde sayılamamaktadır, örneğin Laojun Dağı Milli parkı. Bu alanlar önce yerel örgüt ya da kuruluşlar tarafından korunma çabalarına girilmiş ve daha sonra daha ülke seviyesinde dikkat çekmiştir (Zhou and Grumbine, 2011). Görüldüğü üzere aynı ülkenin içerisinde dahi milli park kavramında anlam karmaşası bulunmaktadır.

Hindistan'da ise eski tarihlerinde örnekleri bulunmasına rağmen 1900'lerin başlangıcına kadar milli park kavramı bulunmamaktaydı (Rishi et al., 2008). Cılız örnekleri olarak *Rishi Ashrams- tüm yaşayan canlıların korunması*- teması olmuş ve M.Ö. 300'lerde Kral Ashoka zamanında bazı bitki ve hayvan türleri korumaya alınmıştır. Günümüz milli park

kavramı ise Banjar Vadisi'nde 1900' de ilan edilmiş ve bu örneği Kazi-ranga (1908) ve Orang (1914) takip etmiştir. Ancak yine de tam anlamıyla milli park kavramı 1935 Himalayalar'ın ilanına kadar görülmemiştir. Bu tarihten sonra dört farklı coğrafyada incelenen milli park örnekleri hızla çoğalmıştır (Sankhala, 1969).

Türkiye'de Milli Park Olgusu

Türkiye Cumhuriyeti'nde doğa korumaya ilişkin ilk yasal düzenleme 1937 yılındaki 3116 sayılı Orman Kanunu'dur. İlgili yasada orman alanlarında avcılık ve bitki toplama faaliyetleri izne bağlanmış, ormanların devlet eliyle korunmasına hükmedilmiştir. Aynı yıl avcılık faaliyetlerini daha iyi kontrol altına almak adına 3167 sayılı Kara Avcılığı Kanunu resmî gazetede yayımlanmıştır. Türkiye'de 31 Ağustos 1956 tarihinde kabul edilen 6831 sayılı Orman Kanunu'nda millî park kavramı ilk kez yasal zeminde yerini almıştır. Orman alanları muhafaza ormanları, milli parklar ve istih-sal ormanları şeklinde sınıflandırılmıştır. İlgili kanunun “Millî parklar” başlığı altındaki 25. maddesinde şu ifade geçmektedir (Orman ve Su İşleri Bakanlığı, 2014): “Orman Genel Müdürlüğü; mevkii ve özelliği dolayısıyla lüzum göreceği ormanları ve orman rejimine giren sahaları; bilim ve fennin istifadesine tahsis etmek, tabiatı muhafaza etmek, yurdun güzelliğini sağlamak, toplumun çeşitli spor ve dinlenme ihtiyaçlarını karşılamak, turistik hareketlere imkân vermek maksadıyla, millî parklar, tabiat park-ları, tabiat anıtları, tabiatı koruma sahaları ve orman mesire yerleri olarak ayırır, düzenler, yönetir ve gerektiğinde işletir veya işlettirir.”

1983 yılında resmî gazetede yayımlanan 2873 numaralı Milli Parklar Kanunu ile daha detaylı tanımlar yapılmış ve planlamaya yönelik adımlar netleştirilmiştir. İlgili kanunda milli parklar “bilimsel ve estetik bakımın-da, milli ve milletlerarası ender bulunan tabii ve kültürel kaynak değerleri ile koruma, dinlenme ve turizm alanlarına sahip tabiat parçaları” şeklinde tanımlanmıştır. 12.12.1986 yılında ise Milli Parklar Yönetmeliği yürürlü-ğe girmiştir. Kanunun beşinci bölümünde, milli parklar içinde yasaklanan faaliyetler aşağıda verilmiştir (Milli Parklar Kanunu, 1983):

- Tabii ve ekolojik denge ve tabii ekosistem değeri bozulamaz.
- Yaban hayatı tahrip edilemez.
- Bu sahaların özelliklerinin kaybolmasına veya değiştirilmesine neden olan veya olabilecek her türlü müdahaleler ile toprak, su ve hava kirlenmesi ve benzeri çevre sorunları yaratacak iş ve işlemler yapılamaz.
- Tabii dengeyi bozacak her türlü orman ürünleri üretimi, avlanma ve otlatma yapılamaz.
- Onaylanmış planlarda belirtilen yapı ve tesisler ve Genelkurmay

Başkanlığınca ihtiyaç duyulacak savunma sistemi için gerekli tesisler dışında kamu yararı açısından vazgeçilemez ve kesin bir zorunluluk bulunmadıkça her ne suretle olursa olsun hiçbir yapı ve tesis kurulamaz ve işletilemez veya bu alanlarda var olan yerleşim sahaları dışında iskân yapılamaz.

2873 numaralı Milli Parklar Kanunu'nda, maden ve petrol araştırmaları ve işletme ruhsatnamesi ve imtiyazı gibi önemli müdahalelerde karar mercii Bakanlar Kurulu olarak tanımlanmakta iken, 2.7.2018 tarihli ve 700 sayılı KHK ile bu yetki cumhurbaşkanına devredilmiştir (Milli Parklar Kanunu, 1983).

Çanakkale'de 1973 yılında milli park ilan edilen 33.439 hektar büyüklüğündeki Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı 2014 yılında, Nevşehir'de 1986 yılında milli park ilan edilen 9.614 hektar büyüklüğündeki Göreme Tarihi Milli Parkı ise 2019 yılında milli park statüsünden çıkarılmıştır.

Bugün 48 milli parkı bulunan Türkiye'nin ilk milli parkı 1958 yılında ilan edilen Yozgat Çamlığı Millî Parkı, son milli parkı ise Abant Gölü Milli Parkı'dır. Yüz ölçümü olarak en küçük milli park 517 ha büyüklüğündeki Yozgat Çamlığı Milli Parkı iken en büyük milli park ise 88.015 ha büyüklüğündeki Ağrı Dağı Milli Parkı'dır (T. C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2022).

“Milli park” kavramının uluslararası ölçekte kullanılması Amerika Birleşik Devletleri'nin 1 Mart 1872 tarihinde Yellowstone'u milli park ilan etmesi ile başlamıştır. 1800'lü yıllardan bu yana doğa korumanın en önemli araçlarından olan milli parklar, uzun süre ülke sınırları gözetilerek planlanmıştır. Zamanla ülke sınırlarında ilan edilen milli parklar ortaya çıkmış ve siyasi anlamda sorun yaşamayan ülkelerin sınırlarındansa, doğanın sınırları gözetilmeye başlanmıştır. Böylece, iki ya da daha fazla ülke topraklarına yayılan milli parklar söz konusu olmuştur. Neusiedlersee – Seewinkel & Fertő – Hanság milli parkı Avusturya ve Macaristan sınırında bulunan bir milli parktır. 1991 yılında iki ülke tarafından birlikte milli park ilan edilen alanın yönetimi de iki ülke tarafından üstlenilmektedir. Aynı şekilde Podyji – Thayatal milli parkı Çekya ve Avusturya sınırında, iki ülkede de toprağı bulunan bir milli parktır. Glacier and Waterlon Lakes milli parkı ise Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada topraklarına yayılan bir milli parktır. Avrupa'da da benzer şekilde birden fazla ülke sınırlarına yayılan ve korunması gereken doğal alanlar yakın zamanda milli park olarak değil “transboundary parks” (sınır ötesi parklar) şeklinde isimlendirilmekte ve milli parklar ile aynı koruma statüsüne sahip olmaktadır. İşte tam burada, iki ulusun topraklarına yayılan parklarda “milli” kavramının kime atfedileceğı tartışması doğduğı için, kullanılmasından

kaçınılmıştır. Çünkü bu durum, iki ülke topraklarına yayılan bir milli parkın hangi millete ait olacağı sorunsalını beraberinde getirmektedir.

Millet Bahçeleri: Yeni bir akım mı, yoksa bir kimlik arayışı mı?

Ulus devlet olgusu, sosyal bilimler alanında oldukça önemli bir tartışma konusu olagelmıştır. Dünya üzerinde ulus devletlerin oluşumu genellikle 1789 Fransız Devrimi'ne dayandırılmaktadır. Feodal devlet yapısına egemen olan meşrutiyet kavramına göre devletin sahibi ve meşrutiyetin yegâne sahibi monarşi olmuştur. Krallıklar, imparatorluklar altında farklı uluslara hükmeden bu yapı Orta Çağ'a kadar Dünya'nın her yerinde görülmüştür. Zabunoğlu'na (2018) göre ulus, doğal olmayan birtakım koşullar neticesinde üretilmiş suni bir kavramdır. Dünya tarihinde İngiltere ve Fransa eksenli olarak ortaya çıkan bu kavram, Fransız Devrimi ile hem ulus devleti hem de ulusal yurttaşlığın modern kurumu ve ideolojisi icat edilmiştir. Ulusçuluk, aynı kültürde büyümüş, aynı dili konuşan, aynı geleneklere ve aynı etnik kökene sahip insanları bir arada tutmayı ve aidiyet hissi oluşturmaya amaçlamıştır. Bu kapsamda bireylerin birbirine kitlesel duygular ile bağlanmasına yönelik düşünceler, simgeler, ritüeller üretir.

Kimi kaynaklara göre ise ulus devlet görüşünün kökeni Rönesans'a dayanmaktadır. Savaşlar (özellikle İngiltere ve Fransa arasında 1338 – 1453 yılları arasında süren yüz yıl savaşları), salgın hastalıklar, Katolik kilisenin baskısı ve feodal yönetimler insanları yeni arayışlara itmiş; bu dönemde matbaanın yaygınlaşması, coğrafi keşifler, sanat ve bilim alanlarındaki yenilikçi yaklaşımlar Avrupa'daki sosyal yapıyı değiştirmiştir. Kültür üzerindeki seküler etki, ulus devlet kavramının düşünülmesini sağlamış, bu düşünce ile birlikte kilisenin otoritesi zayıflamış ve monarşik, feodal yönetimlerin gücü azalmıştır. Merkezi yönetim anlayışı güç kazanmış ve akabinde Orta Çağ'a dek görülen derebeylikler yerine, yönetimi altındaki halkı bir ulus olarak tanımlamış ve otoritesini bu ulusun varlığına dayandırmış yöneticiler kabul görmüştür (Mechikoff, 1993).

Eşki Uğuz ve Saygılı'ya (2016) göre, ulus devlet kavramının felsefi açıdan İlk Çağ'a kadar uzanmakla beraber hukuki olarak kabul görmesi 18. yüzyıla tekabül etmektedir. Ulus kelimesi Latince kökenli olup Meydan Larousse sözlüğünde "etnisitesi, tarihi, kültürü, dili ve dini bir olan ve müradif sınırlar içinde yaşayan insan topluluğu" olarak tanımlanmaktadır.

Bu noktada, Peyzaj Sanat Tarihi dersleri kapsamında irdelenen ulus – bahçe stillerinin oluşumlarını incelemek gerekmektedir. İlk Çağ'da tarih sahnesinde önemli rol oynayan Mısır Uygarlığı, Mezopotamya Uygarlıkları (Sümer, Babil, Akad, Asur), Pers İmparatorluğu ve Antik Yunan Medeniyeti'nin açık ve yeşil alan, kentsel tasarım ve bahçe tasarımı uygulamaları irdelenmektedir. Orta Çağ'a gelindiğinde ise Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu, manastır ve şato bahçeleri, Rönesans (İtalyan)

bahçeleri konuları tartışılmaktadır. Yeni Çağ kapsamında Barok dönemin etkisi ile ortaya çıkan Fransız Bahçeleri ve buna tepki olarak Natüralizm ve Romantizm etkisi altında doğan İngiliz bahçe stili konuları işlenmektedir. Avrupa tarihinden bağımsız olarak gelişen, Dünya'nın en eski medeniyetleri arasında yer alan Çin ve Japon bahçe stilleri de günümüze ulaşan önemli bahçe stilleri arasındadır.

Akdoğan'a (1974) göre, milli bir karakter kazanmış olan bütün bahçe stilleri, köklerinde politik ve sosyal şartların ötesinde, onlara devamlılık özelliği kazandıran ruhi bir kuvvet gizlidir. Tüm bu kültürler, kendi etnik kökenleri, gelenekleri, inançları gibi kültürel parametreler açısından irdelendiğinde, bu kapsamda üretilen özgün detayları yaşam alanlarına yansıtıkları görülmektedir. Örneğin Mısır Uygarlığı ölümünden sonraki yaşama yönelik kuvvetli inancını yaşam alanlarına çok net yansıtmış, bu doğrultuda devasa tapınaklar, anıt mezarlar, nekropolisler inşa etmiş ve ritüeller geliştirmiştir. Öte yandan Roma İmparatorluğu, mühendislik alanındaki başarıları ile, öbür dünyadan ziyade yaşadıkları dünyadaki yaşamı kolaylaştırmak adına köprüler, su kemerleri, barajlar, kaleler, surlar, sarnıçlar, yangın kuleleri, kolezyumlar, amfiteyatrolar inşa etmiştir. Pers İmparatorluğu bahçe stiline simgesi olan Char Bagh uygulaması bugün halen İran bahçe sanatının vazgeçilmez unsuru olarak değerlendirilmektedir. Rönesans döneminde zengin, İtalyan ailelerin villa bahçelerinin tasarımı, bahçelerinde kullanılan unsurlar İtalyan bahçe sanatına atfedilmektedir. Barok dönemin keskin hatlara sahip ve yoğun bakım gerektiren Fransız bahçeleri, daha çok tıbbi ve aromatik bitkilere odaklanan ve Natüralizm ile Romantizm gibi sanat akımları etkisi altında şekillenen, diğer yandan doğaya öykünen Japon bahçe stilini pek çok açıdan taklit eden İngiliz bahçe stili de ulus adı ile anılan bahçe tasarım anlayışlarıdır. Diğer yandan Uzakdoğu'da dini inançların etkisi altında şekillenen Çin ve Japon bahçe sanatları, Rönesans'tan bile eski bir zamana tarihlenmektedir. Tüm bu stillerin yanında, Türk ulusunun bahçe sanatı açısından değerlendirilmesi kimi araştırmacılar tarafından "Türk bahçe stiline var olmadığı" şeklinde yorumlansa da bugün konu ile ilgili çalışmalar yapan araştırmacıların büyük bir çoğunluğu, Türk bahçe stilini İslam öncesi ve İslam sonrası olmak üzere, bu dönemlerde kurulan Türk Devletleri açısından iki ana başlık altında irdelemektedir. Aslanoglu ve Evyapan (1974), Türk bahçelerini yalnız ancak kavramca zengin bir stil olarak tanımlamaktadır.

Genel itibari ile bakıldığında medeniyetlerin, imparatorlukların ve ulusların kültürel yapıları, olduğu gibi açık mekân kullanım alışkanlıklarına yansımış ve ayırt edilebilir tasarım stillerinin gelişmesini sağlamıştır. "Ulus" kavramının tartışmaya açık olduğu dönemlerden bugüne bu tasarım stilleri, medeniyet, imparatorluk ve ulus isimleri ile anılmıştır. Çünkü bu stiller, açık bir şekilde bu toplumlar tarafından geliştirilmiş ve uygu-

lanmıştır. Söz konusu bahçe stilleri, akademik ortamda kabul görmüş ve ilgili meslek disiplinlerinde uzun zamandır öğretilmektedir.

Bugün, Türkiye’de uygulanan “millet bahçesi” projelerinin kökeni, Memlûk’e (2017) göre, Osmanlı Devleti’nin batılılaşma sürecinde ortaya çıkan bir kentsel mekandır. 1703 – 1730 yılları arasında Lale Devri olarak anılan dönemde, edebiyat, şiir, müzik, sivil mimari ile birlikte açık ve yeşil alanların tasarımı ve kullanımında büyük gelişmeler kaydedilmiştir. Bu dönemde, özellikle İstanbul’un kentsel ve kırsal peyzajı eşine az rastlanır bir estetik değere ulaşmıştır. Dönemin sultanı III. Ahmet, Çelebi Mehmet Efendi adında bir sefiri Fransa’ya yollamıştır. Barok akımın en görkemli zamanlarında bu ziyareti gerçekleştiren Çelebi Mehmet Efendi, gözlemlerini sultana aktarmış ve akabinde İstanbul’un kentsel peyzajında çok sayıda değişiklik yapılmıştır. “Park” anlayışının geliştiği bu dönemde Göksu ve Kağıthane Dereleri çevresinde mesire alanları tertip edilmiş ve halkın kullanımına sunulmuştur. Çelik’e (1998) göre, İstanbul’da kamuya açık park kavramı 1860’lı yıllarda gelişmiştir. Taksim ve Tepebaşı parklarının ardından, 1870 yılında Kısıklı’da bir “millet bahçesi” yapılmıştır. Bu uygulamanın ardından, açıldıkları semtin adı ile anılan parklar “millet” ya da “hürriyet” gibi isimler ile anılmaya başlanmıştır. Hanedanın tebaası olarak görülen halk, ilk kez rekreasyon amaçlı bu parkları kullanmaya başlamış, bu durum ile beraber bazı toplumsal normlar ve alışkanlıklar değişmeye başlamıştır. Bekir Paşa, Sultan Abdülmecid tarafından 1840 yılında Londra’ya gönderilmiş, orada aldığı eğitimin ardından İstanbul’a dönerek bir kent planı hazırlamıştır. Bu plana göre kentin en görkemli yapıları olan camiler, geniş meydanların merkezine alınmış, mahalleler arasında kalan açık alanlar ise park olarak değerlendirilmiştir. Bu dönemde İstanbul’da çok sayıda tesis edilen millet bahçeleri, Anadolu’nun Adana, Ankara, Aydın, Bursa, Edirne, Erzurum, Kars, Konya, Mersin, Sinop, Sivas gibi büyük kentlerinde de görülmüştür. Özetle, halkın kullanımına kapalı olan saray bahçelerinin yanında, halkın rekreasyonel kullanımına sunulan açık ve yeşil alan kavramı gelişmeye başlamıştır.

Osmanlı Devleti’nin son yıllarında uygulama alanı bulan “millet bahçesi” adındaki park uygulamaları, Türkiye Cumhuriyeti döneminde muasır medeniyetler seviyesine çıkma hedefi doğrultusunda, sosyal hayatın bel kemiği olarak düşünülmüş ve planlanmıştır.

Bugün peyzaj mimarlığı literatürüne göre temel olarak parklar büyüklüklerine, işlevlerine, bulundukları yer, hizmet ettiği kişi sayısı ve hizmet yarıçapına göre cep park, mahalle parkı, semt parkı, kent parkı, milli park şeklinde sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırma uluslararası ölçekte incelendiğinde farklı parametrelerin gözetilmesi nedeni ile farklı olabilmektedir.

Örneğin Amerika Birleşik Devletleri'nin Teksas eyaletinde bu sınıflandırma mini park, mahalle parkı, topluluk parkı, özel kullanım parkları ve açık alanlar şeklinde yapılmaktadır (Addison Parks, 2022). Atlanta'da ise bölge parkı, topluluk parkı, mahalle parkı, cep park, doğa ve kültür parkları, bahçe parkları, meydanlar, yol-parklar, özel tesisler ve açık alanlar şeklinde ele alınmaktadır (City of Atlanta, 2022). Eyalet ölçeğinde farklı sınıflandırmalar söz konusu olabilmekte iken, Ulusal Rekreatyon ve Park Derneği (National Recreation and Park Association – NRPA) parkları cep park, mahalle parkı, topluluk parkı, semt parkı, bölge parkı, özel kullanım parkları (tarihi/kültürel/sosyal sitler, golf sahaları, topluluk ya da bölge parklarındaki iç mekan rekreatyon tesisleri, aquapark, lunapark, kaykay parkı, köpek parkı gibi dış mekan tesisleri), yeşil kemerler – çoklu kullanım yolları, açık ve doğal alanlar, spor kompleksleri şeklinde sınıflandırmaktadır (NRPA, 2022). Sadeghian ve Vardanyan (2015), Kent Parklarının Tarihçesi, Sınıflandırılması ve İşlevi Üzerine Bir İnceleme başlıklı makalelerinde, kent parklarını amaçları ve tasarım kriterlerine göre 7 grup altında incelemiştir.

Görüldüğü gibi parklara ilişkin sınıflandırmalar, parkların büyüklükleri, nitelikleri, kapasitesi gibi parametreler göz önünde bulundurularak farklı sayılarda yapılabilmektedir. Bugün ülkemizde bolca uygulama alanı bulan “millet bahçesi” kavramının ise büyüklüğü, niteliği, kapasitesi gibi parametreler çok çeşitlilik gösterebilmektedir. Dolayısı ile bir kent parkı olarak literatürde nereye yerleştirileceği hakkındaki soruları beraberinde getirmektedir.

Millet Bahçesi projesi, ilk olarak 23 Mayıs 2018 tarihinde hükümet tarafından duyurulmuştur. Kent planlama açısından, kentteki açık ve yeşil alan sayısının artırılması, yeşil kitlelerin birbirine bağlanması, modern çağın ihtiyaçları doğrultusunda tasarım önerilerinin sunulması gibi misyonları üstlenmesi ile millet bahçeleri son derece yerinde bir uygulama olmaktadır.

Bugün millet bahçelerine yönelik projeler çok dinamik bir şekilde ilerlediğinden millet bahçelerinin sayısı, büyüklüğü, niteliği ve tesis edildiği kentlere yönelik kronolojik ve düzgün veriye ulaşmak neredeyse imkansızdır. Böyle bir veriyi toplamak, kimi millet bahçelerinin mevcut parkların yenilenmesi ile oluşturulduğu ve isimlerinin değiştirildiği, ayrıca T. C. Tarım ve Orman Bakanlığı'nın halihazırda koruma statüsündeki doğal alanlarının millet bahçesi ilan edildiği göz önünde bulundurulursa, daha da zor bir hal almaktadır. Konu ile ilgili bağlamdan kopuk çok sayıda uygulamanın söz konusu olması nedeni ile bir tanım, kapsam, amaç, nitelik gibi literatür oluşturulamamaktadır (Yılmaz, 2022). Millet bahçeleri için hükümet tarafından hazırlanmış <https://milletbahceleri.gov.tr> internet sitesinin ise, 25 Kasım 2022 tarihinde yapılan kontrol neticesinde çalışma-

dığı tespit edilmiştir.

T. C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 21 Mayıs 2020 tarihinde Yerel Yönetimler İçin Millet Bahçeleri Rehberi hazırlanmıştır. 64 sayfalık rehberde millet bahçesinin tarihi, yer seçim kriterleri, temel tasarım yaklaşımları ana başlıkları altında çeşitli konulara değinilmiştir. “81 ilde 81 milyon metrekaare millet bahçesi” sloganına sahip olan hareket dahilinde, 2023 yılına kadar bütün millet bahçelerinin kullanıma sunulması hedeflenmektedir. Rehberde göre, Yeşil Şehir Vizyonu Projesi’nin bir parçası olarak görülen millet bahçeleri, “halkı doğa ile buluşturan, rekreatif gereksinimlerini karşılayan, afet anında kentin toplanma alanları olarak kullanılabilir, büyük yeşil alanlar” şeklinde tanımlanarak Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği’ne eklenmiştir. “Millet Bahçesi” kavramının içeriği ve temel özelliklerinin belirlendiği ve bu doğrultuda yürütülen tüm çalışmalara ilişkin dil birliğinin oluşturulmasının önemsendiği vurgulanmaktadır. Millet bahçelerinin ulusal imaj ve kimliğin bir simgesi olduğu, aynı zamanda Türk milletinin refahını, güvenliğini ve canlılığını yansıtan alanlar olduğu ifade edilmiştir. Millet bahçesi olarak tasarlanan alanların sürdürülebilir peyzaj tasarımı kriterlerine sadık kalması ve Anadolu’daki bahçe kültürünü ve kent kimliğini yansıtmak nitelikler barındırması gerektiğine dikkat çekilmiştir (T. C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020).

Rehberde göre, millet bahçeleri ile şu kazanımlar hedeflenmektedir (T. C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020):

- Kentlere estetik, ekolojik, sürdürülebilir ve rekreatif değeri yüksek açık ve yeşil alanların kazandırılması
- Kentleşme sonucu ortaya çıkan çevre sorunlarına karşı, Türk milletinin sağlıklı ve kentsel yaşam kalitesi daha yüksek kentlerde yaşamasına katkı sağlanması
- Yapısal ve bitkisel bütün unsurları ile yer aldığı kente ve coğrafyaya özgü değerleri ön planda tutan ve gelecekte 21. Yüzyıl kentlerinin kültürel peyzaj kimliğini temsil edecek özgünlükte açık ve yeşil alanların kente kazandırılması.

Yer seçimi kriterler kapsamında, kentin nüfusu ve büyüklüğü düşünülerek bir nirengi noktası olabilmesi için en az 15.000 m² alanlarda tesis edilmesi, kamusal mülkiyetin çoğunlukta olması, imar planlarında açık ve yeşil alan şeklinde düzenlenmesi, erişilebilir olması, altyapı ve drenaj sisteminin gözetilmesi, doğal ve kültürel varlıklar ile beraber proje alanının kentsel bellekteki yerinin irdelenmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Çim alanların çok su tüketmesi nedeni ile minimumda tutulması ve yağmur bahçelerine öncelik verilmesi, tozlaşmanın desteklendiği ve biyoçeşitlili-

ğın korunduğu polinatör üniteleri, projelerde ekolojik hassasiyetin gözetildiğine ilişkin önemli önerilerdendir.

Özetle, millet bahçesi rehberi olarak hazırlanan ilgili dokümanda modern çağın kentsel yerleşmelerinde uygulanacak her türlü açık ve yeşil alanların kurgulanmasına yönelik, doğal ve kültürel nitelikleri gözeten kapsayıcı planlama ve tasarım kriterlerine uyulmasını önermektedir. Dolayısı ile söz konusu uygulamalar yenilikçi bir akım olmaktan ziyade yeni bir terim üretimine odaklanmaktadır.

Sonuç

Burada en önemli bileşenlerden birisi milli park kavramının aslında bundan çok daha üst kavram olan doğa ve doğala ait olduğudur. ABD'nin ilk yıllarında ortaya çıkan politik ve sosyolojik 'oluşum' temasının milli park terimine dahil olması ve bununda ötesinde pek çok diğer ülkeler tarafından sorgulanmadan isim ve içerik olarak uyarlanması bu kavramın durumunu daha da zorlaştırmaktadır. Öte yandan sınır ötesi ya da multi-sınır ya da sınırlar ötesi olan doğal alanların da aslında herhangi bir sınıra ait olmayıp ülkeler arasındaki fiziksel ve politik durumlara göre şekillenmesi de bir diğer önemli kavram çatışmasına sebep olmaktadır. Zaten bu nedenle milli park yerine "transboundary parks" kavramı ortaya çıkmıştır.

Millet bahçeleri kavramı ise, hali hazırda kritik eşitlerde olan kentsel açık yeşil alan hiyerarşisi ve standartları içerisinde kendisine yer bulmak için çabalıyorken, Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti tarihindeki eksikliğini gidermeye yönelik söylem olarak ortaya konmasına literatürde ve uygulamada ihtiyaç olduğu su götürmez bir gerçektir. Ancak, bu çizgi daha net ve sağlıklı, disiplinler arası iletişim ve organizasyonlara gereksinim duymaktadır.

KAYNAKLAR

- Addison Parks (2022). Web Sitesi: <https://addisonparks.org/wp-content/uploads/2017/02/5.-Classification-of-Parks.pdf>. Erişim Tarihi: 25.11.2022.
- Akdoğan, G. (1974). Bahçe ve Peyzaj Sanatı Tarihi. Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları: 528, Ders Kitabı: 309.
- Aslanoğlu Evyapan, G. (1974). Tarih İçinde Formel Bahçenin Gelişimi ve Türk Bahçesinde Etkileri. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü Yayın No: 21, 15 – 50.
- Biol. Conserv. 144 (5), 1314–1321.
- City of Atlanta (2022). Web Sitesi: <https://www.atlantaga.gov/government/departments/parks-recreation/office-of-parks/list-of-parks-alphabetical/park-classifications>. Erişim Tarihi: 25.11.2022.
- Çelik, Z. (1998). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti, Değişen İstanbul. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Eşki Uğuz, H. ve Saygılı, R. (2016). Küresel Dünyada Ulus Devlet. Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Sayı: 32, s127 – 147.
- Mechikoff, R. (1993). A History and Philosophy of Sport and Physical Education: From Ancient Civilizations to the Modern World; 7th Edition. Publisher: McGraw Hill, ISBN: 978-1259922435, 512p.
- Milli Parklar Kanunu, 1983. Web Sitesi: <https://www.mevzuat.gov.tr/Mevzuat-Metin/1.5.2873.pdf>. Erişim Tarihi: 25.04.2022.
- Nash, R. (1970). The American invention of national parks. *American Quarterly*, 22(3), 726-735.
- National Parks Worldwide, 2022. Web Sitesi: <https://worldnationalparks.com/>. Erişim Tarihi: 26.04.2022.
- nature and human livelihoods in Yunnan province, Peoples' Republic of China (PRC).
- NRPA (2022). Web sitesi: https://legistarweb-production.s3.amazonaws.com/uploads/attachment/pdf/150009/A5_Park_Classifications.pdf. Erişim Tarihi: 25.11.2022.
- Orman ve Su İşleri Bakanlığı, 2014. Milli Parklar. Web Sitesi: <https://www.tarimorman.gov.tr/DKMP/Belgeler/dkmp/kutuphane/58.pdf>. Erişim Tarihi: 15.02.2022.
- Rishi, P., Moghe, S., & Upadhyay, B. K. (2008). Analysis of hierarchy of needs and motivational strategies for eco-development planning in two national parks of India. *Resources, Conservation and Recycling*, 52(5), 707-718.
- Sadeghian, M. M. And Vardanyan, Z. (2015). A Brief Review on Urban Park History, Classification and Function. *International Journal of Scientific &*

Technology Research Volume 4, Issue 11. p120 – 124.

Sankhala, K. S. (1969, November). National Parks of India. In *Eleventh Technical Meeting Onzième Réunion Technique* (p. 11).

Stumbea, L. (2007). Cross-border national parks in Europe: Present and perspective. *Annals of University of Craiova (Geography Series)*, 10, 62-74.

T. C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2020). Millet Bahçeleri Rehberi. Web Sitesi: <https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editordosya/milletbahcesirehber.pdf>. Erişim Tarihi: 25.11.2022.

T. C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2022. Web Sitesi: <https://www.tarimorman.gov.tr/DKMP/Menu/27/Milli-Parklar>. Erişim Tarihi: 25.11.2022.

Wang, J. H. Z. (2019). National parks in China: Parks for people or for the nation?. *Land use policy*, 81, 825-833.

Yılmaz, Ö. (2022). Millet Bahçeleri; Kimlik Arayışı ve Siyasetin Yeni Kurbanı. Web Sitesi: <https://www.arkitera.com/gorus/millet-bahceleri-kimlik-arayisi-ve-siyasetin-yeni-kurbani/>. Erişim Tarihi: 25.11.2022.

Yücel, M. ve Babuş, D. 2005. Doğa Korumanın Tarihçesi ve Türkiye'deki Gelişmeler. Doğu Akdeniz Ormancılık Araştırma Müdürlüğü, DOA Dergisi, Sayı: 11, 151 – 175.

Zabunoğlu, H. G. (2018). Günümüzde Ulus-Devlet. ERÜHFD, C. XIII, S. 1, 535 – 559.

Zhou, D.-Q., Grumbine, E.R., 2011. National parks in China: experiments with protecting



BÖLÜM 6

TEORİ VE PRATİKTE YEŞİL YOL (GREENWAYS), YEŞİL KUŞAK (GREENBELT) VE YEŞİL ALTYAPI (GREEN INFRASTRUCTURE) KAVRAMLARI

Edanur DEMİRCİ¹, Bülent DENİZ²

1 Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı anabilim Dalı,
ORCID Id: 0000-0002-8827-4254. 2011600105@stu.adu.edu.tr

2 Prof. Dr., Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj
Mimarlığı Bölümü, ORCID Id: 0000-0002-3516-0480, bdeniz@adu.edu.tr.

Çevresel kaynaklar kentsel gelişimin mihenk taşıdır (Freeman, 1945) ve kentler tarih boyunca su, mineraller, petrol ve gaz gibi kaynaklara kolay erişilebilen yerlerde gelişmiştir. Doğal kaynakların varlığı ve kullanımı, kentlerin oluşumunu ve şekillenmesini etkileyen en önemli etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Başta toprak, arazi varlığı ve enerji kullanımı olmak üzere doğal kaynakların kullanımı kentlerin büyümesi ve şekillenmesinde en önemli rolü oynamaktadır. Kentsel yaşamda özellikle sanayinin gelişmesi, kentlerin hızla yapılaşması, kentsel alanların genişlemesi ve hızlı nüfus artışı gibi sebeplerden insanların doğa ve çevre üzerindeki baskısı giderek artmıştır. Bu nedenle tarih boyunca peyzajların karakterlerini korumak ve geliştirmek adına birçok politikalar geliştirilmiş ve uygulamalar yapılmıştır. Örneğin İngiltere’de Ebenhazer Howard, yeşilyolların önemli örneklerinden olan Emerald Necklase ile banliyö sisteminin oluşturulmasına öncülük eden Lewis Mumford da Garden City teoremi ile kentlerin kontrolsüzce genişlemesinin sınırlandırıldığı ve kentlerin doğa ile daha uyumlu bir ilişki kurduğu gelişim modelleri hedeflediler. Bu uygulamalar; kentlerin tamamen doğadan koptuğu ve doğanın yok sayıldığı kentleşme anlayışının önüne geçerek, insanın ve toplumun doğaya yabancılaşmasını azaltmayı ve doğaya daha uyumlu kentsel gelişme modelleri kurmayı hedeflediler. Açık alanlar kentsel alan bütününde sürekliliği kesintiye uğramadan, bütünlüğünü koruyarak ve çok amaçlı planlanarak hem mekân hem zaman boyutunda işlevlerini yerine getirebileceklerdir. Kentsel alan içinde yeşil altyapı sistemlerinin kurgulanması ile bir yandan kentin rekreasyonel ihtiyaçları karşılanırken diğer yandan ekolojik dengesinin korunması da hedeflenmektedir. Kentsel alanların kendilerini kuşatan yarı doğal ve doğal alanlarla olan bağıntı ekosistem bütününde ekolojik koridorlar yaklaşımıyla ele alan “yeşil yol” modeli hem kent içinde hem de kent çevresinde ekosistem dengesinin korunmasını hedeflemektedir. Yeşil kuşaklar ise peyzajın planlamasında, kent çevresinde büyük ölçüde gelişmemiş, doğal alanları veya tarımsal arazileri korumak için oluşturulan politikalar bütünü ve alan kullanım tanımlamalardır (LCPC, 2009). Yeşil Altyapı ise, bir çok ekosistem hizmetleri sunmak, kentsel ve kırsal alanlarda biyoçeşitliliği korumak için tasarlanmış, doğal ve yarı doğal alanların planlanmasını hedefleyen bir açık alan yönetim stratejisi olarak tanımlanabilir. Daha spesifik olarak, doğadan insanlara yarar sağlayan fiziki bir yapı olan “Yeşil Altyapı”, temiz hava veya su gibi çok sayıda değerli ekosistem ürünü ve hizmeti sağlamayı ve bunların geliştirilmesini hedefler. Bu çalışmada birer mekânsal planlama aracı olarak yeşil yol (greenways), yeşil kuşak (greenbelt) ve yeşil altyapı (green infrastructure) kavramlarına yönelik genel bir değerlendirme yapılması amaçlanmıştır.

Yeşil Yollara Kavramsal Bakış

Yeşil yollar, doğa koruma ve onarım fonksiyonu olan, açık alanla-

rı birbirine bağlayan ve doğal yaşam için koridor görevi gören doğrusal alanlardır (Gülçin ve Yılmaz, 2020). Yeşil yollar doğal koridorları, demir-yolu güzergâhlarını rekreasyonel kullanıma dönüştürülmüş alanları birbirine ve yerleşim alanlarına bağlayan çizgisel alanlardır. Searns (1995) Yeşil yollardan “sadece park ya da aktivite alanından çok daha fazlası” olarak bahsetmektedir. Little (1995) ise yeşil yolun; bir akarsu, vadi yada dağ sırt çizgisi örneklerinde olduğu gibi koridor oluşturan doğal yapıdaki çizgisel peyzaj bileşenlerinden ya da kültürel peyzaj unsuru olarak bir karayolu yada tren yolu hattı, bir kanal gibi çizgisel peyzaj bileşenlerinden meydana gelebileceğini tanımlamaktadır.

Yeşil yollar yaya ya da bisiklet yolu gibi kullanımlara olanak sağlayan her türlü doğal ya da kültürel yol, insanların içinde yaşadığı tarihi sit alanları, kültürel değerlere sahip alanlar, doğal rezerv alanları ya da parkları birbirine bağlayan açık mekanların bütünü, yeşil yol ya da yeşil kuşak olarak nitelendirilen belli kuşaklar ya da çizgisel parkların bir bütünüdür (Arslan vd., 2004).

Biyologlar ve peyzaj ekologları yeşil yolları doğal ya da yarı doğal habitatların bağlantısını sağlayan ‘faunal dağılım koridoru’ olarak tanımlamaktadırlar. Bu faunal dağılım koridorları olarak tanımlanan yeşil yol ağları rekreasyonel olarak kullanılan yeşil alan uygulamalarını da içermektedir (Arslan vd., 2004). Yeşil yollar; parklar, kültürel alanlar, seyir güzergahları, kıyılar, yaban hayatı koridorları, akarsu koridorları ve doğal yaşam alanlarını içeren hem ekolojik hem de rekreasyon fonksiyonlarını içeren sistemlerdir. Doğal sistemin de bir parçası olduğu, süreklilik arz eden bir açık alan sistemi olarak da nitelenebilir.

Yeşil Yolların Temel Özellikleri;

- Çizgisellik: Çizgisellik, yürüyüş, bisiklet kullanımı gibi rekreatif eylemleri desteklemektedir.
- Peyzaj planlamaya katkısı: Çizgisel alan karakteri ile açık alan sisteminin kurgulanabilmesi için peyzaj planlamaya olanak sağlamaktadır.
- Sürdürülebilirlik: Kaynak kullanımında koruma ve kullanma dengesinin sağlanmasıyla sürdürülebilirlik kavramını desteklemektedir.
- Bağlantısallık: Yeşil yollar koridor nitelikleriyle her ölçekte farklı peyzaj öğelerini birbirine bağlar. Doğal alanları, tarımsal alanları ve kültürel alanları.

Yeşil Yolların İşlevleri;

- Biyolojik çeşitliliğin korunması ve geliştirilmesi,
- Su kaynaklarının korunması, restorasyonu ve yönetimi,

- Doğal kaynakların rekreasyon amaçlı kullanımına olanak sağlaması,
- Tarihi ve kültürel kaynak değerleri bağlaması ve korunması,
- Kentsel gelişimin kontrolü (Kurdoglu, 2002).

Yeşil Yolların Sınıflandırılması;

- Kentsel akarsu kenarı gibi kıyı niteliğindeki yeşil yollar,
- Ekolojik fonksiyona sahip olanlar,
- Rekreasyonel fonksiyona sahip olanlar,
- Seyir yolu ve tarihi güzergâh niteliğinde olanlar,
- Yeşil yol ağları.

Yeşil Yolların Fonksiyonları;

- İnsanların yaşam kalitesini artırmak,
- Rekreasyon ihtiyaçların karşılanmasına olanak sağlamak,
- Çevresel, sosyal, sağlık, eğitim, estetik ve ekonomik katkılar,
- Flora ve fauna varlığı için biyolojik çeşitliliğin korunmasında ve geliştirilmesindeki katkıları,
- Hayati önemdeki ekolojik koridorların devamı ve yönetimine yönelik fonksiyonları.

Yeşil Yolların Faydaları;

Ekolojik yönden faydaları

- Flora ve fauna için habitat oluştururlar,
- Flora, fauna, su ve madde döngüleri için bir ortam yaratır,
- Bazı zararlı türler için bariyer görevi görürler,
- Hem doğal yaşam ve döngülerde hem de kültürel kullanımlarda bazı şeyleri önleyip bazı şeylerin geçmesine izin vererek filtre görevi görürler,
- Peyzajda bitkiler, hayvanlar, tohumlar gibi canlı öğelere bir yaşam alanı kaynağı oluştururlar (Labaree, 1997).

Sosyal yönden faydaları

Little (1990), Searns, (1995), Labaree (1997), Fábos (2004) ve Kim'e (2011) göre yeşil yollar:

- Tarihi ve kültürel kaynakların korunmasına katkı sağlarlar,

- Birbirileri ile etkileşim kurarak kentsel alanlarda yaşayan insanların yaşam kalitesini arttırarak toplumsal aktivitelere yönlendirmekte ve kentlerin doğal güzelliğini ve estetiğini geliştirerek şehir planlamasının şekillenmesinde yardımcı olmaktadır,
- Doğal bir "Açık hava dersliği" imkânı sayesinde öğrencilerin çevreye karşı daha bilinçli ve duyarlı bireyler olarak yetişmelerine katkı sağlamaktadır,
- Yeşil yollar şehirlerde yaşayan insanlar için güvenli, konforlu ve pahalı olmayan günlük egzersizlerini yapabilmeleri için imkân sunmaktadır (

Ekonomik yönden faydaları

Little (1990) ve Labaree (1997) yeşil yolların ekonomik etkilerinden şu şekilde bahsetmiştir:

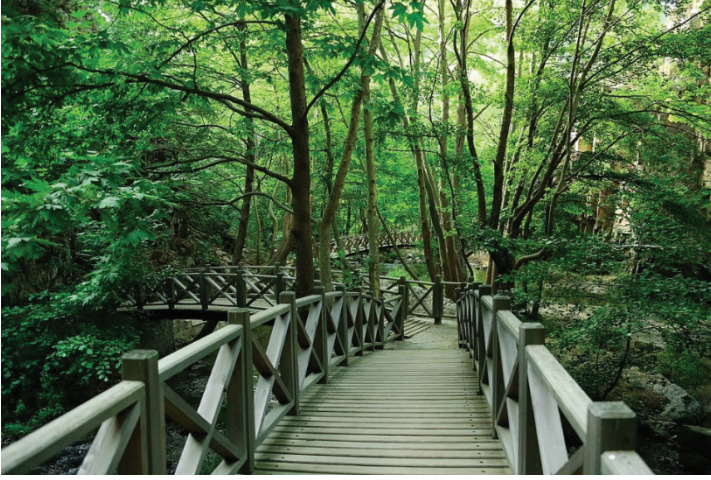
- Yeşil yollar kamu altyapı yatırımlarının korunmasına ve mahallelerin emlak değerlerinin artmasına yardımcı olmaktadır.
- İş olanakları yaratarak istihdamın sürekliliğine katkıda bulunmaktadır.
- Yerel turizmin olanaklarının artmasına katkıda bulunmaktadır.
- Terkedilmiş alanların yeniden yapılandırılmasını sağlamaktadır.
- Sunduğu rekreasyonel imkânlarla toplum sağlığına katkı sunmakta ve kamu yararı oluşturmaktadır.



Şekil 1. Yeşil Yol örneği, Vail, Colorado (Url-1)

Yeşil yollar sadece yaban hayatının korunması ve geliştirilmesini değil, rekreasyonel ve kültürel kullanımlara da hizmet etmektedir. Ko-

runmuş alanların oluşturduğu doğal peyzajların geliştirilmesi biyolojik çeşitliliğin korunması ve alan kullanımları arasında tampon peyzaj işlevi de görmektedir.



Şekil 2. Sadağı kanyonu yeşil yol örneği, Orhaneli, Bursa (Url -2)

Yeşil Yolların Tarihsel Gelişimi

1928 yılında, Olmsted ve Eliot'ın kentsel park sistemi kavramlarını daha da geliştiren Benton MacKaye rekreasyon ve koruma amacıyla doğa koruma fikrinin öncülüğünü yaparak insan ihtiyaçları ile doğanın ihtiyaçlarının dengelenmesi fikrinin öncülüğünü yapmıştır. Ahern (2004), MacKaye'in 1960'larda ilk defa büyükşehirlerde korunması gereken alanlar sistemi fikrini kentsel genişlemeyi kontrol etmek amacıyla planladığı ve tasarladığı çevresel planlama ağı ve yeşil yollar teorisi ile gündeme getirmiştir. Ian McHarg "Design with Nature" (1969) kitabı ile ekolojik temelli planlamanın uluslararası alanda farkındalığını artırmış ve geniş bir kesim tarafından kabul edilen yöntemleri sunmuştur. 1970 ve sonrası Amerika'da açık alanların ülke geneline hızla azaldığı bir dönem olmuş ve bu sürecin yavaşlatılmasına yönelik arayışlar yeşil yol kavramının öne çıkmasını sağlamıştır. Yeşil yol kavramı zamanla tarihi kanallar, demiryolları ve nehirler de dâhil olmak üzere çizgisel koridorları da içeresine katarak gelişmiştir. Bu dönemde, yürüme odaklı bir rekreasyon vurgusu ortaya çıkmıştır. Searns (1996) bu dönemi ikinci kuşak yeşil yol gelişim evresi olarak niteler ki daha sonra Ulusal Tarihi Koridorlar (National Historic Corridors [NHC]) ile bir planlama-yönetimi şekline dönüşen üçüncü nesil yeşil yol olarak tanımlanmaktadır.

Bu koridorların görevleri şu şekilde tanımlanabilir (İmam, 2006);

- Doğal yaşamı ve tehdit altındaki ekosistemleri korumak,

- Kültürel kaynakların önemini vurgulamak ve sürdürmek,
- Sel tehlikesi ve erozyona karşı yapıları ve insanları korumak,
- Doğanın yeniden yorumlanması için bir fırsat sunmak.

Dünyadan Yeşil Yol Sistemi Örnekleri:

California Yeşil Yolu ve Boston Park Sistemi (The Emerald Necklace)

Searns'e (1995) göre yeşil yolların tarihçesi her ne kadar 1700'lü yıllara kadar dayanmakta olsa da, Little (1990)'a göre bilinen ilk yeşil yol Amerika'lı ünlü peyzaj mimarı ve peyzaj mimarlığının kurucusu "Frederick Law Olmsted" dir. Frederick Law Olmsted ilk "Yeşil Yolu" 1865 yılında California'da "The Emerald Necklace" adıyla tasarlamıştır. Olmsted olağanüstü manzaralara sahip bir güzergâh tasarlayarak çok fonksiyonlu bir yeşil yolu hayat geçirmiştir. Bu uygulama üniversite kampüsü ile Oakland'ı birbirine bağlayan Boston Park Sisteminin bir parçasıdır. Ahern'e (2004) göre bu park sistemi Newton (1971) tarafından bir "parkyolu" olarak adlandırılmıştır. Olmsted'in yeşil yol sistemi Franklin Park, Arnold Arboretum, Jamaica Park ve the Boston Garden'ı birbirine bağlayarak ekolojik ve rekreatif bir koridor oluşturmakta ve doğrusal elemanların entegre edildiği bir model olarak kabul görmektedir. 1890'larda Olmsted'in öğrencisi Charles Eliot tarafından tasarlanan Büyükşehir Boston Park Sisteminde Olmsted'in "Emerald Necklace" projesinin "okyanus cephesi", "nehir ağızları", "liman adalar", "büyük ormanlar" ve "küçük kent meydanları" kullanılarak genişletilmesi amaçlanmıştır (Handley ve ark, 2004; Fábos, 2004).

Yeşil Kuşak Kavramı (Greenbelt)

Yeşil kuşak, arazi kullanım planlamasında, kentsel alanları çevreleyen büyük ölçüde gelişmemiş, doğal, yarı doğal veya tarımsal arazileri korumak için kullanılan bir politika ve arazi kullanım tanımlamasıdır. Temelde yeşil kuşak, belirli bir alan etrafında bir sınır belirleyen, bölgenin gelişmesini kısıtlayan ve tarım alanlarının ya da yaban hayatının korunmasını ya da yeniden tesis edilmesini sağlayan görünmez bir çizgi olmaktadır.

Yeşil kuşak politikasının temel amacı, arazi planlamada koruma öncelikleriyle kentsel yayılmayı önlemektir. Bu bağlamda "Yeşil Kuşakların" temel özelliği açık alan niteliğinde olmaları ve koruma öncelikleriyle güvence altında olmalarıdır. Yeşil kuşakların temel işlevleri geniş yerleşim alanlarının sınırsız yayılmasını kontrol etmek, komşu yerleşim alanlarının birbirine karışmasını önlemek, kırsal alanların geleneksel yapılarının korunmasına yardımcı olmak, tarihi kentlerin ortamını ve özel karakterini korumak ve metruk ve diğer kentsel arazilerin geri dönüşümünü teşvik ederek kentsel dönüşüme yardımcı olmaktır.

Yeşil Kuşakların Temel Özellikleri;

- Şekli ve sınırları doğal yapı tarafından biçimlendirilir,
- Ekolojik ve bütüncül bir yaklaşımıyla planlanması gerekmektedir,
- Kültürel alanlardan doğal alanlara açık alan sürekliliği hedeflenir,
- Kaynak kullanımında koruma-kullanma öncelikleri temel ölçütler olarak değerlendirilir (Çulcuoğlu 1997).

Yeşil Kuşakların İşlevleri;

- Şehirlerin hava ve çevre kirliliğini azaltma,
- Kent ormanları oluşturma, eğlenme-dinlenme alanları üretme,
- Planlı ve düzenli kentsel gelişimin sağlanması,
- Bozulan doğal dengenin düzenlenmesi (bitki toprak ilişkisi vb.),
- Kentsel alanlarda taşkın ve sel kontrolü sağlanması,
- Atıl ve işlevsiz arazilerin ekonomiye kazandırılması.

Yeşil Kuşakların Tarihsel Gelişimi

Yeşil kuşak terimi ilk olarak, yeni kent gelişimini, tarihi şehir merkezinden ayırmak için geniş bulvarların giderek daha fazla kullanıldığı kıta Avrupası'ndan ortaya çıkmıştır. Bunlara en önemli örnek olarak Viyana'daki Ringstraße verilebilir. Yeşil kuşak politikasının öncülüğünü ise, kırsal alana yayılımın dramatik sonuçlarıyla yüzleşen Birleşik Krallık yapmıştır. “Yeşil Kuşak” bir terim olarak ilk kez 1875'te Octavia Hill tarafından Londra'nın kontrolsüz büyümesiyle ilgili olarak kullanılmıştır. Kentin kontrolsüz yayılımına karşı 1890'dan itibaren çeşitli öneriler öne sürülmüş ve Yeşil Kuşak uygulamasına dönük en yaygın destek London Society tarafından hazırlanan "Büyük Londra Kalkınma Planı" ile sağlanmıştır. 1920'li yıllarda ise Frankfurt'ta, nüfus artışı ve kentleşmenin etkisiyle kent dışında yeni yerleşim alanları oluşturulmuş ve bu banliyö alanları bir yeşil kuşakla çevrelenmiştir. Bu gelişme; yerleşim, endüstri ve ticari amaçlı yapılaşmaların kontrol edilebilmesine yönelik bir sosyal politika enstrümanı olarak gelişmiştir. Doğa rezervi ve rekreasyon alanı olarak korunan yeşil kuşak, 660.000 nüfuslu kent için yaklaşık 25 bin hektarlık alanda planlanmıştır (Munton 1983). Yeşil kuşak sistemi, Amerika'da yeşil yol ve park yolu kavramlarının ortaya çıkmasıyla farklı bir boyut kazanmıştır (Önder ve Öztürk Kurtaslan, 2009). Gelişmeler doğrultusunda yeşil kuşak, “ekolojik ve rekreasyonel amaçlarla planlanan, uygulanan ve yönetilen bir açık alan ağı bütünüdür” şeklinde tanımlanabilir.

Ebenezer Howard'ın bahçe şehiri, yeşil kuşak kavramının çıkış noktası olmuştur.

Howard bahçe şehri tasarlarlarken yeşil kuşağı şehrin kontrolsüz yayılımını engellemek ve kent çeperindeki yerleşimlerin daha da büyüyerek birleşmesini ve kesintisiz bir kentsel alan oluşmasını engellemek için planlamıştır. Yeşil kuşaklar günümüzde gelişerek farklı işlevler de yüklenmiştir. Yeşil kuşakların tasarlanmasında ekolojik, sosyal ve kültürel değerler de önem kazanmıştır. Yeşil kuşaklar kent – kır geçişine de alternatif çözümler önermiştir. Yeşil kuşaklar korunan alanlar, koru ve ormanlar, rekreasyon alanları, kültürel alanlardan ya da bunların bir araya gelmesiyle oluşabilir.

Yeşil kuşak planlamasında, kullanımlardan hangilerinin seçileceğine ve alan kullanım uygunluğuna kamu ve sivil inisiyatifin değerlendirilmesiyle karar verilir. Yerleşim alanları, ticaret ve endüstri alanları yeşil kuşak içerisinde uygun olmayan kullanımlar olarak değerlendirilirken; tarım alanları, ormanlık alanlar ve rekreasyonel açık alanlar uygun kullanımlar olarak görülür. Vigar ve ark.'a (2000) göre İngiltere planlama sisteminin köklü bir özelliği olarak, yeşil kuşaklar günümüzde genel kabul görmüş ve 'kanıtlanmış' bir planlama politikası aracı olarak kabul edilmektedir.

Yeşil Kuşak kavramı ve uygulamalarına yönelik güçlü karşı görüş ve eleştiriler de bulunmaktadır. Yeşil kuşak konsepti İngiltere'de kentsel genişleme taleplerinin yüksek olduğu bir dönemde hem ulusal hem de bölgesel düzeyde güncel koşulların ve mekansal planlama sistemindeki değişikliklerin yarattığı fırsatların yaygın bir şekilde sorgulanmasına ve pratik etkinliğinin tartışılmasına yol açmıştır. İngiltere'de bir Hükümet raporu (ODPM, 2001), yerel otoritelerin planlamada yeşil kuşak yaklaşımını alternatif bir kentsel gelişim ve yeşil alan yönetim biçimi olarak tercih ettiğini, ancak planlama politikalarının temel olarak yeniden gözden geçirilmesini önermektedir. 2005 yılında, tüm planlama çalışanlarını temsil eden Kraliyet Şehir Planlama Enstitüsü, yeşil kuşakların aşırı kısıtlayıcı yönüne dikkat çekerek yerel planlama yetkililerinin izin verilen ulusal yönergelerden daha fazla esnekliğe ihtiyaç duyduğunu belirterek hükümetin yeşil kuşak politika kılavuzlarını gözden geçirmeyi reddetmesine yönelik hayal kırıklığını dile getirmiştir (RTPI, 2005).

1970'lerden bu yana yeşil kuşakların rolüne ve konumuna akademik olarak şaşırtıcı derecede az dikkat edilmiştir (Hall ve ark, 1973; Elson, 1986). Yeşil kuşağı sorgulayan Prior ve Raemaekers'in (2007) çalışmaları ve bazı yeni uluslararası karşılaştırmalı çalışmalar buna istisna olarak ortaya çıkmaktadır (Amati, 2008). Edwards'a (2000) göre yeşil kuşağın katı planlama sınırları dayattığına yönelik algılar ve mevcut koşulları karşılamadığına yönelik akademik ve profesyonel görüşler, 25 yıl önce geniş ölçüde verimli ve eşitlikçi bir bölgesel planlama ve yerleşim düzeni imkânı sunan yeşil kuşak yaklaşımını eleştirilerin de merkezine taşımaktadır. Yeşil Kuşak yaklaşımı arazi sahipleri ve sermaye için giderek daha zorla-

yıcı bir yük haline gelmiş ve çeşitli eleştirilerle yeşil kuşağın kaldırılması için kampanya ve tepkilere sahne olmuştur. Eleştiriler, kilit yeşil kuşak hedeflerine ulaşan, ancak kalkınmaya ve daha geniş ekonomik ihtiyaçlara daha duyarlı bir planlama yaklaşımına ihtiyaç duyulduğu noktasında yoğunlaşmaktadır (Thomas and Littlewood, 2010).

Yeşil Altyapı Kavramı

Yağmur sularının yüzeysel akışa geçmesi, kentsel alanlardaki su kirliliğinin önemli bir nedenini oluşturmaktadır. Atıklar, çöp, bakteri, kimyasallar, ağır metaller ve diğer kirleticiler yüzey sularıyla kanalizasyonlar ve yerel su sistemlerine karışmaktadır. Eğer iyi yönetilemiyorsa şiddetli yağışlar bir kirlenici unsur olarak doğal su sistemleri ve altyapıya zarar veren en önemli etken olabilmektedir. Tarihsel olarak kentlerimizde, yağmur suyunun kentsel alanlardan arıtma tesislerine veya doğrudan yerel su kaynaklarına taşınması için gri altyapı (yüzey drenaj sistemleri, kanalizasyon, tünel sistemleri vb.) kullanıldı. Kentlerin kontrolsüzce büyümesi altyapının yetersiz kalmasına ve büyük hacimli yağmur sularının yönetilebilmesini imkânsız kılmaktadır. Bu zorluğun üstesinden gelmek için birçok kamu ve sivil girişim, yağmur suyunu yönetme kapasitelerini artırmak için yeşil altyapı sistemlerine giderek daha çok önem vermektedir. Bu girişimler kentlerimizi iklim ve çevre sorunlarına karşı daha dirençli hale getirirken çevresel, sosyal ve ekonomik faydalar sağlamaktadır.

Yeşil altyapı sistemleri en basit şekliyle bir dizi uygulamalar bütünü olarak tanımlanabilir. Bunların en önemlileri yağmur suyunu depolamak, filtreleyerek bırakmak, buharlaşmasına olanak sağlayarak atmosfere vermek, kontrolsüz yüzey suyuna dönüşmesini ve kanalizasyon sistemlerine karışmasını engellemek için bitki veya toprak sistemlerini kullanarak suyu tutmak veya akışını yavaşlatmaktır. Geçirgen kaldırım ve yol kaplamaları veya diğer geçirgen yüzeyler veya alt tabakaların kullanımı, yağmur suyu hasadı, suyun yeniden kullanımı ve bu amaca yönelik her türlü çevre düzenleme uygulaması yeşil altyapı sistemlerinin önemli bir bileşenidir. Yeşil altyapı unsurları, çeşitli ölçeklerde farklı uygulamalarla karşımıza çıkar. Kentsel ölçekteki örnekler, bir konutun yağmur suyu toplama tankeri, kentteki büyük bir cadde boyunca bitkisel şeritle beraber bir ağaçlandırma çalışması veya bir ara sokakta bitkilendirme çalışmalarını içerebilir. Mahalle ölçeğinde yeşil altyapı, bir şehir merkezinin dışında dönüşümce açık park alanı, yağmur bahçeleri oluşturmayı veya bir konut kompleksinin yakınında bir sulak alan inşa etmeyi içerebilir. Peyzaj veya havza ölçeğinde, örnekler arasında geniş açık doğal alanların, kıyı alanlarının, sulak alanların korunması veya dik yamaçların bitkilendirilmesi ve stabilizasyonu yer alabilir. Yeşil altyapı sistemleri bir kentsel alan veya bölgesel bir havza boyunca kurulduğunda, daha temiz hava ve su sağlamanın yanı sıra taşkın önleme, çeşitli yaşam alanları ve park alanlarıyla

kent için önemli bir değer sağlayabilir.

Özellikle gelişen mekânsal planlama stratejileri ve plan kararlarının oluşturulması bağlamında yeşil altyapı kavramına karşı politika yapıcılarının ilgisi giderek artırmıştır. Kentlilerin sağlık ve refahının iyileştirilmesine yönelik siyasi ilgi, kentsel rekabet gücünü arttırmaya yönelik fikirler, kentsel alanlarda iklim değişikliğinin olası olumsuz etkilerine karşı önlem alma çabaları ve sel riskleri gibi doğal afet tehditleri, yeşil altyapı yaklaşımını kent planlama araçları arasında önemli bir yere taşımıştır.

Benedict ve McMahon'a (2001) göre altyapı, tamamen 'doğal' süreçlere bırakılmak yerine aktif olarak yönetilmesi ve sürdürülmesi gereken bir varlık kümesi olarak tanımlanmaktadır. Yeşil altyapının ilk örnekleri, ABD şehirlerinde kontrol edilmeyen kentsel yayılmanın hem ekolojik hem de ekonomik olarak olumsuz sonuçlarının durdurulması ve giderilmesi amacıyla hayat bulmuştur. Yeşil altyapı hizmetleri; farklı ölçeklerde planlanmakta, uygulanmakta ve yönetilmektedir. Peyzaj bileşenleri bölge ölçeğinde doğal ekosistemler ve akarsu koridorları, havza ölçeğinde kent parkları, ağaçlandırılmış caddeler ve mahalle ölçeğinde semt parkları, cadde ve sokaklar olabilmektedir.

Yüksek maliyetli ve uzun zamanlı bir süreç olan uygulama ve yönetim aşamalı olarak, etaplar halinde programlanmaktadır. Birçok aktörün bir arada uyum içinde çalışmasını gerektirmesine rağmen maliyet, kentlerde ulaşım ve haberleşme hatları, temiz ve atık su sistemleri gibi gri altyapı bileşenlerinin yapım ve bakım giderleri için harcanan bütçeden fazla değildir. Ramos-González (2014)'e göre yeşil altyapı bileşenlerinin yönetiminden asıl sorumlu merkezi yönetim olsa da, yönetim sivil toplum kuruluşları, yerel halk ve gönüllülerin katılım sağlaması ile uygulamaların başarılı olmasına, korunmasına katkı sağlar. Bu kapsamda kentlere özgü yeşil altyapı bileşenlerinin bakımı ve yönetimi konusunda kurallar belirlenip, rehberler hazırlanmaktadır. Yağış suyu yönetiminde yapılacak uygulamalara ilişkin yağmur suyu yönetimi rehberleri bulunan Tokyo, Seattle, Portland, Eugene, New York, New Jersey gibi yağmur suyu yönetimi konusunda başarılı uygulamalara sahip kentlerde rehberlerin tanıtılması, teknik ve uygulamalar hakkında bilgi verilmesi, uzmanlar, uygulayıcılar ve kullanıcıların bir araya getirilmesi amacıyla düzenli aralıklarla çalıştaylar düzenlenmektedir. Yeşil altyapı yönetiminde otsu bitkilerin ve çimlerin düzenli aralıkla biçilmesi, bitki boylarının belirtilen seviyenin altında tutulması, istilacı türlerin gözlenmesi ve tespit edilmesi durumunda önerilen ekolojik yöntemlerle mücadele edilmesi, su kaynaklarının kirlenmemesi, vb. kurallar yönetmeliklerle belirlenmiştir. Özel mülkiyete sahip yeşil alanlar da kentsel peyzajlardaki ekosistemlerin sürdürülebilirliği açısından önem arz etmektedir (Coşkun Hepcan, 2019).

Yeşil Altyapının Temel Özellikleri

- Yeşil altyapı sistemlerinin ana bileşenleri çekirdek bölgeler ve yeşil koridorlardır. Bu bileşenler daha geniş ölçekte haritalanabilirken LCPC'e (2009) göre yeşil altyapının daha küçük bileşenleri olan bağlantılar ve bağlantı noktaları ise yerel düzeyde haritalanmaktadır.
- Yeşil altyapı doğa koruma ve ekonomik kalkınma için bir çerçeve oluşturmaktadır.
- Yeşil altyapı diğer kalkınma plan ve programlarından önce tasarlanmalı, planlanmalı ve yönetilmelidir.
- Yeşil altyapının planlanmasında bağlantılılık esastır. Yeşil altyapı kentsel, kırsal ve doğal alanlar arasında ulusal (ör. doğa koruma alanları ve doğal kaynaklar), bölgesel (ör. bölgesel parklar, rekreasyonel ve diğer açık ve yeşil alanlar) ve yerel (ör. habitat) düzeyde bağlantı sağlamalıdır. Yeşil altyapı sisteminin başarısı farklı ölçekler arasında kurulan etkin bağlantıya bağlıdır.
- Yeşil altyapı bilimsel ve alan kullanım planları temelinde hazırlanmalıdır.
- Toplumsal açıdan önemli yararları olan yeşil altyapı finansal açıdan desteklenmelidir.
- Yeşil altyapı; mülkiyet sahipleri ve diğer ilgili kuruluşların ihtiyaç ve taleplerini dikkate almalıdır (Benedict ve McMahon, 2002; Çetinkaya, 2013; Çetinkaya ve Uzun, 2014; Handley vd., 2007; Çetinkaya, 2014).

Yeşil Altyapının Bileşenleri

Çekirdek bölgeler: Geniş alanlara yayılan doğal alanlar ve kaynaklarını (ör. ormanlar ve su kaynakları) içerir. Bu alanların başlıca işlevi doğal kaynakları korumak, ekolojik işlevleri gerçekleştirmek, pasif rekreasyon ve sürdürülebilir ekonomik faaliyetleri desteklemektir.

Yeşil koridorlar: Doğrusal olan ve çekirdek bölgeleri birbirine bağlayan alanlardır (ör. akarsu koridorları). Yeşil koridorlar su kalitesini koruma, akarsu erozyonunu önleme ve stabilizasyon, sucul ve karasal canlılar için habitat ve göç kolaylığı oluşturma, rekreasyon ve eğitim için olanak sağlamaktadır. Akarsular çizgisel nitelikleriyle kentsel yayımı sınırlayan bir doğal bariyer görevi de görebilmektedir (Malkoç True ve ark, 2022; True ve Kılıçaslan, 2018)

Bağlantı noktaları: Belirli bir alanda bulunan doğal kaynakları (ör. küçük parklar ve sulak alanlar) içerir. Bağlantı noktaları su ve hava kalitesini düzenleme, taşkın kontrolü, yaban hayatı habitatı ve rekreasyon bağlamında değerlidir (Çetinkaya, 2014).

Bağlantılar: Çizgisel doğal ve insan yapımı peyzaj elemanları (küçük akarsu koridorları ve yürüyüş patikaları vb.) içerir. Bunlar yararları bakımından bağlantı noktalarına benzerler (Özmen, 2020'den Lancaster Country Planning Commission, 2009; Çetinkaya, 2013)

Yeşil Altyapımı Faydaları

- Enerji tasarrufu sağlar.
- Taşkın kontrolü sağlar.
- Çevresel iyileştirme sağlar (biyoçeşitliliğin korunması, doğal altyapının korunması).
- Halk sağlığı ve çevrenin korunmasını sağlar.
- Maliyet-etkin çözümler sunar.
- Çeşitli çevresel problemlerin birlikte çözülme olanağı sunar.
- Yapısı gereği disiplinler arası çalışma yapılmasını teşvik eder, peyzaj odaklı konuların farklı ölçeklerde incelenmesi ve tartışılmasını sağlar.
- Sosyal ve ekonomik faydalar (yeşil alanlar, rekreasyon imkanı, istihdam, arazi geliştirme, emlak fiyatlarının artması vb.)
- Yeşil altyapı, ekosistem hizmetlerini destekler, biyoçeşitliliğin korunmasına katkı sağlar, ekosistemin sağlık ve dayanıklılığını artırır.
- Kent ekosistemi ile yapıyı çevreyi uyumlulaştırır (Hepcan ve ark, 2013; Tülek ve Ersoy Mirici, 2019; Yılmaz ve Şahin, 2019; Parlak ve Atik, 2020).

Yeşil Altyapıların Tarihsel Gelişimi

Avrupa tarihinde Rönesans bir dönüm noktası olmuştur. Rönesans sonrası sosyal, kültürel ekonomik ve sanatsal dönüşümler sanayi devriminin önünü açmış monarşi yönetimleri yerlerini birer birer cumhuriyet ve demokrasi rejimlerine bırakmıştır. Tüm dünyada hammaddenin işlenmesi ve sanayi ürünlerinin arzıyla ilgili büyük bir dönüşüm başlatan sanayi devrimi, İngiltere, Fransa ve Almanya gibi Batı Avrupa'nın önde gelen ülkelerinde hızla yeni endüstri bölgelerinin oluşmasına ve metropol kentlerin doğmasına yol açmıştır. Endüstrinin gelişmesi bolluk ve refah getirirken kentlerdeki kontrol edilemeyen nüfus artışları ve çevresel kaynaklar üzerindeki baskılar, kentleşme ve çevre sorunlarını gündemin üst sıralarına taşımıştır. Bu hızlı dönüşüme henüz hazır olmayan kentler; alt yapı sorunları, temiz suya ulaşım, hava kirliliği, atıkların bertarafı ve yönetimi, salgın hastalıklar, sağlıksız iş ve yaşam koşulları, gelir adaletsizliği gibi aşılması büyük sorunlarla yüzleşmek zorunda kalmıştır. Monarşi rejim-

lerinin değişmesi ve demokrasiye dayanan yönetim şekillerinin gelişmesi; ağır çalışma koşulları altında ezilen kitlelerin yaşam koşullarının ve kentsel mekanlardaki dönüşümlerin temel dinamiği olmuştur. Yeni dünya düzeninde çalışma koşulları ve kentte yaşam, bireyi doğadan koparmıştır. Kentlilerin birçok temel insani ihtiyacının yanı sıra rekreasyon ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Çevresel tahribat ekolojik bilginin önemini gün yüzüne çıkartmıştır. Avrupa'nın önde gelen büyük kentlerindeki saray bahçeleri ve avlaklar halkın kullanımına açılmıştır. Hem tarihi kent merkezlerinin hem de çevre doğa ve tarım alanlarının korunması için yapılaşmanın kontrol altına alınmaya çalışıldığı planlama teori ve uygulamalar geliştirilmiştir.

Steiner'a (2008) göre "Güzel Şehir Hareketi" gibi bazı önlemlerle, kent açık alanlarının planlanmasıyla, kentleri fiziki olarak yenilenen yanında sosyal ve fiziksel iyileşme de sağlanabilir. Olmsted tarafından New York'ta 1857 ile 1861 arasında inşa edilen Central Park bu harekete bir örnek olarak verilebilir (Sarıarmağan ve Var, 2019).

20. Yüzyılın başlarında Güzel Şehir hareketi rekreasyon alanlarının çoğalması, çevre kalitesinin artması, fiziki ve sosyal aktivite olanaklarının yaygınlaşmasına imkan sağlamıştır. Çağdaş anlamda peyzaj mimarlığı mesleğinin kurucusu olarak da sayılan F.L. Olmsted'in 19. Yüzyılda teorik ve pratik olarak yeşil altyapı alanında yaptığı çalışmalarda üç temel özellik ön plana çıkmaktadır: ekosistem servisleri ve refahı, çevresel restorasyon ve entegre planlama yaklaşımı. Olmsted'ten (1903) aktaran Benedict ve McMahon'a (2002) göre Olmsted'in temel düşüncesi "Parklar tek başına ne kadar büyük ve ne kadar iyi tasarlanmış olursa olsun doğadan yararlanmak isteyen kullanıcılar için yeterli değildir ve bunun yerine yerleşim bölgeleri ve çevrelerindeki parkların birbirine bağlanması gerekmektedir". 19. yüzyılın sonunda Boston'daki "Emerald Necklace" projesi ile kent planlama ilk defa çevresel farkındalık ve doğa koruma temelinde birleşerek yeşil altyapının ilk örneklerini ortaya çıkartmıştır. 20. yüzyılda İngiltere'de kentin konut, sağlık ve beslenme sorunlarına, ekosistem servislerinin bütünleşik bir yaklaşımı olarak "yeşil altyapı" terimi öne çıkmıştır (Avrupa Komisyon Raporu 2013). Pankhurst (2010)'a göre aynı dönemde ABD'de su yönetimi ve arazi kullanım planlamasında yeşil altyapı prensipleri kullanılmıştır. Slatmo ve ark. (2019)'na göre "yeşil altyapı" özellikle Avrupa Birliği politikalarında, politika ve yönetişimin yeni bir aracı olarak görünse de, 1970'lerden bu güne peyzaj ekolojisi ve biyolojik koruma alanlarındaki araştırmalar ve yöntemsel çalışmalar planlamada karar alma süreçlerini destekleyen en önemli araçlar olmuştur. "Ekoloji Tabanlı Çözümler" yaklaşımı ile ekosisteme dayalı yaklaşımların çerçevesini belirlemek amacıyla Avrupa Birliği Komisyonu üyeleri 2003'ten bu yana, Araştırma ve Geliştirme (Ar-Ge) programları gündeme getirmektedir. Sussams (2015) özellikle yeşil altyapının hedeflerinden biri

olan iklim değişikliğine uyum sürecinde yeşil altyapının potansiyeli ve çok yönlülüğünün kullanılmakta olduğunu ve bu uygulamaların Avrupa Birliği çevre politikalarda ana hatlarıyla kendini gösterdiğini belirtmektedir (Sarıarmağan ve Var, 2020).

Kentsel yeşil altyapı, ekolojik ayak izini azaltmak, insan sağlığını ve refahını iyileştirmek ve iklim değişikliğine uyum sağlamak gibi önemli kentsel çevresel ve sosyal zorluklara cevap vermek için bir yaklaşım olarak desteklenmektedir. 1990'larda ortaya çıkan bir kavram olan yeşil altyapı, bu zorlukların üstesinden gelmek için umut verici bir yaklaşım olarak kabul edilmektedir. Kavram, yeşil yapı planlaması ve ABD'deki yeşil alan planlaması gibi çalışmalar sonrası geliştirilmiş olmakla birlikte, yeşil altyapı planlamasının köklerinin 20. yy.'ın başlarına ve hatta F.L. Olmsted tarafından Boston Fenways gibi projelere kadar uzandığı görülmektedir (Acar ve Acar, 2020'den Pauleit ve ark., 2011).

Yeşil altyapı uygulamalarında kamu uygulamalarının yanı sıra sivil toplum örgütleri ve toplum kuruluşlarının da önemli roller üstendiği görülmektedir. Yeşil altyapı uygulamalarında sivil inisiyatifin önemi dünyada önemli uygulama örneklerinde karşımıza çıkmaktadır. Bazen sivil toplum kuruluşları kent ve yakın çevresinde ekolojik açıdan önemli alanların yapışmasını önlemek ve mevcut peyzajın korunmasını sağlamak amacıyla bu alanları satın alarak yönetimini ele almaktadır. Örnek olarak, Avrupa'da özellikle İngiltere ve Hollanda'da "Birdlife International" çok sayıda sulak alanı satın alarak ekolojik öneme sahip geniş alanlarda doğal ekosistemlerin korunmasını sağlamıştır. ABD'de Eugene kentinde Rivers to Ridges ortaklığı 20 yıldan fazla süredir sulak alan ve doğal çayırlikları satın alma (kamulaştırma) ya da uzun vadeli kiralama yoluyla bu alanların korunmasını sağlamış ve yönetim çalışmalarıyla ekosistemlerin iyileştirilmesi için başarılı çözümlerin geliştirilmesine katkı sunmuştur. Bu uygulamalarla farklı peyzajları ve habitatları temsil eden açık-yeşil alanlar, bölge genelinde yeşil/ekolojik ağ sistemine dönüştürülmüştür (Coşkun Hepcan, 2019'dan West Eugene Wetland Partnership, 1995; The Rivers to Ridges Partnership, 2013).

Ulusal ekolojik ağ sistemi programının bir parçası olarak Hollanda'da ekolojik koridor oluşturma ve koruma amacıyla hükümet, arazi satın alma veya kiralama yoluna gitmiştir. Yaşam kalitesinin artması ve koruma birlincinin geliştirilmesi amacıyla kentlilerin yeşil alanlar ve yararları konusundaki farkındalığını arttırmak için çeşitli ödül ve sertifika programları uygulanmaktadır. Avrupa Komisyonu; ekolojik çözümlerin üretilmesi, çevreye duyarlı kalkınma ve yaşam standardının arttırılması amacıyla yerel yönetimleri teşvik etmektedir. Bu kapsamda biyoçeşitlilik, temiz enerji, kaynakların verimli kullanılması ve korunması, iklim değişikliği, hava ve su kalitesinin iyileştirilmesi konularında kentlere ekoloji temalı ödül sistemi geliştirmiştir. Bu ödüller kentlere ekonomik ve sosyo-kültürel ka-

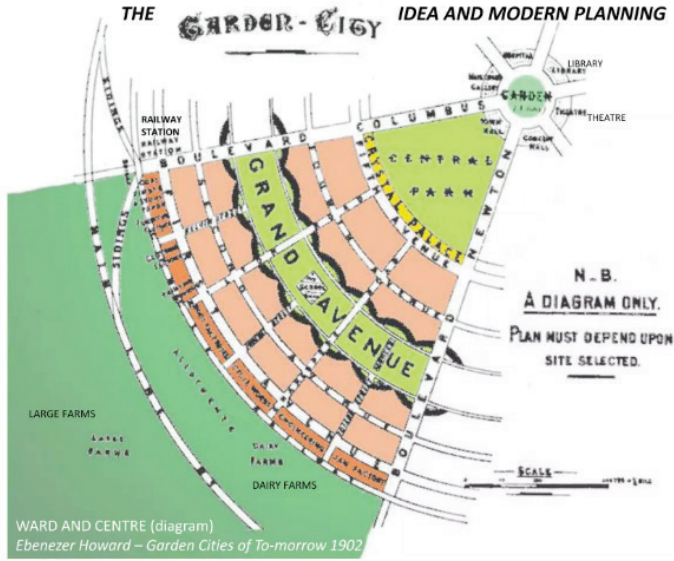
zançlar sağlamaktadır (Coşkun Hepcan, 2019).

Avrupa Birliği yirmibin-yüzbin nüfuslu kentlerde “Avrupa Yeşil Yaprak” ve nüfusu 100.000’in üzerinde nüfusu olan kentlerde “Avrupa Yeşil Başkent” isimli izleme ve ödüllendirme programını geliştirmiştir. Benzer bir uygulama İngiltere’deki park ve yeşil alanlarda yeşil alanların biyolojik çeşitlilik, sağlık, güvenlik, erişilebilirlik, bakım, katılımcılık ve yönetim ölçütleri açısından değerlendirilmesinde ulusal bir standart oluşturmak için 1996 yılında geliştirilen ve tüm dünyaya yayılan Yeşil Bayrak Sertifikası (Green Flag Certificate) programıyla kendini göstermektedir (Coşkun Hepcan, 2019). Dünyada ve Avrupa’da gelişmiş birçok ülkede belediye imar kanunlarında özel mülkiyete ait alanlarda (konutlar ve yerleşim parsellerinde) kullanılabilecek döşeme malzemesi, malzeme özelliği, nerede ve ne miktarda kullanılabileceği yönetmeliklerle tanımlanmış ve detaylar rehber kitapçıklarla belirtilmiş ve bu alanlarda belli ölçülerden sonra geçirimsiz döşeme materyalinin kullanılması özel izne tabi tutulmuştur.

Mumford’un Bahçe Şehir (Garden City) Modeli ve Etkileri

Mumford “Bahçe Şehir” modelinde modern endüstri çağının bazı tekniklerini (toplu üretim, büyük ölçekli ve bütünleşik planlama anlayışı) planlama etkinliğinin de hizmetine sunmuştur. Bahçe Şehir kentsel çevrelere, kent ve doğa bağlamında “denge vaadini” içermektedir. Yani endüstri alanları, konut alanları, ticaret alanları, doğal ve tarımsal alanların “işlevsel dengesi”. Munton’a (1983) göre, Londra kentsel alanında tarımsal alanlar yeşil kuşağın önemli bir bileşenidir ve yeşil kuşaklar içinde %69,5’lik bir yer tutmaktadır. Kaynakların etkin bir şekilde kullanılabilmesi adına, kalkınmaya yönelik gelişmenin bilinçli bir amaçla yeni endüstri bölgelerine yönlendirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, kontrollü bir uygulama için merkezi yönetim modelinin hayata geçirilmesi gerekliydi. Sınırları belirlenmiş bir kentsel bölge inşa edildikten sonra kentsel gelişim bu sınırlar içinde kalacak ve bu sınırların ötesinde yapılaşmaya izin verilmeyecekti. Nüfustaki herhangi bir artış, yeni şehirlerin inşa edilmesiyle karşılanacaktı. Mumford bölgesel, kentsel ve kırsal yaşam biçimleri arasında daha fazla teması teşvik etmek, her iki toplumun üyeleri arasında karşılıklı etkileşimi güçlendirmek üzere her kentin bir “Yeşil kuşakla” çevrelenmesi, yeşil kuşakların hem tarımsal hem de rekreasyon amaçlı bir amaca hizmet etmesini hedeflemiştir. Bahçe şehirler, tüm bunları kapsayabilen ve aynı zamanda kentsel yaşama yeniden kent/doğa dengesini sağlayan bir mekânsal düzenleme önermektedir. Mumford için “Bahçe Şehir”, kenti daha geniş bir doğal bağlamda kurma, çevredeki doğal ve kültürel alanı yeniden canlandırma olasılığını temsil etmekteydi. Mumford’a göre, “Bahçe Şehir” bölgesel planlamanın gerçekleştirilme potansiyeline sahipti. “Bahçe Şehir” kentsel alan ve kırsalın birbirleriyle yaratıcı bir etkileşim içinde görüldüğü yeni türden modern bir kent olarak ortaya çıkmaktadır.

Lewis Mumford



Şekil 3. Bahçe Şehir planı, Lewis Mumford (Url-3)

İngiltere'nin inşa edilen ilk bahçe şehrinde, yeşil kuşak, şehrin bir "tarım mekânı" olarak tasarlanmıştı. Mumford kırsal alanlardaki nüfusun hızla azalmasının, bu alanların ekonomik ve sosyal fırsatlar açısından çekiciliğinin azalmasının bir sonucu olduğunu fark etmiştir. Ülke nüfusunun genel olarak azalması buna karşın kentlerdeki aşırı nüfus artışı, tek bir gerçeği göstermekteydi: her iki bölgede de yaşam koşullarının iyileştirilmesine yönelik duyulan ihtiyaç. Lewis Mumford, Roosevelt'in en önemli çalışmalarından olan Tennessee Vadisi projesine dikkat çekmektedir. Bu proje bölgesel insan kaynağı ve doğal potansiyelin kullanılmasını hedefleyen kendi yeterli elektrik gücünü üretebilen bir havza projesidir. Bu proje kaynakların doğru yönetilmesiyle deneysel olarak yıllar geçse de uzun süre demokratik ve sosyal yeniden yapılanmanın en yaratıcı örneklerinden olmuştur. Mumford, 1923'te New York'ta, büyükşehirlerle alternatifler ve ülkenin bölgesel kalkınma ile ilgili konularında çalışmak üzere kurulan Amerika Bölgesel Planlama Birliği'nin (RPAA) kurucu üyelerinden olmuştur. RPAA'da Mumford'un yanı sıra Clarence Stein, Henry Wright ve Frederick Lee Ackerman gibi mimarlar da bulunmaktaydı. Mark Lucarelli'nin Lewis Mumford'ı ve Ekolojik Bölge kuramını kronolojik olarak üç bölüme ayıran eserinde, Mumford'un bölgeselcilik konusunda ekolojik temelli düşüncesinin gelişimini ele almaktadır. Mumford ne kenti reddetmekte ne de teknolojiyi bir kenara bırakmaktadır. Ancak metropol bölge-

lerini yeniden yapılandırmak için başta elektrik ve otomobil olmak üzere yeni teknolojilerden yararlanmayı savunmuştur. Daha kompakt ve bütünlüklü topluluklara dayalı bölgelerin oluşturulması, toplumun doğayla ilişkisini değiştirmeye yardımcı olabilmekte ve Amerikan sivil demokratik katılım geleneğini canlandırarak kültürel canlanmayı teşvik etmektedir.

Mumford'un 1923'te kurulmasına yardımcı olduğu Amerika Bölgesel Planlama Birliği (RPAA) aracılığıyla vizyonunu tanıtmaya ve uygulama fırsatı yakalamıştır. Kamu otoritelerinin metropollerin büyümesine ve banliyölerin yayılmasına yönelik ataletle karşı karşıya kalan RPAA, 'bölgesel şehirler' ve bölgesel planlama için mücadele vermiştir. Özellikle Sunnyside ve Radburn'de olmak üzere dönüm noktası olacak bazı gelişmeler kaydedilseler de Amerikan kamuoyunu ve politika yapımcılarını planlamada merkezi yönetim şekline ve bölgesel planlamanın değeri konusuna ikna edememişlerdir.

Sonuç olarak bakıldığında tarihsel süreçte kentler sürekli olarak değişme ve gelişme içinde olduğundan kentsel ve kırsal yaşam arasında bazı dönemlerde sosyal ve ekonomik uçurumlar oluşmuştur. Özellikle sanayinin ve endüstrinin gelişmesi ile kırsaldan kentlere göç hızlanmış, kontrolsüz nüfus artışı ve kentlerin hızla yapılaşması, doğal alan ve tarım alanlarının kontrolsüzce tahrip olmasına yol açmıştır. Özellikle endüstri devrimiyle ilk olarak yüzleşen ülkeler, kentlerinin hızla yapılaşması, kentsel alanların kontrolsüzce genişlemesi, kentsel altyapılarının yetersiz kalması, yerel ve ulusal ölçekte çevre felaketleriyle yüzleşmeleri, çevre tarım ve doğal alanların kontrolsüzce yok olmasına farklı planlama anlayışlarıyla çareler aramışlardır. Bu sürecin beraberinde getirdiği tüm bu olumsuz koşullar kentlilerin sosyal, ekonomik ve psikolojik durumlarını da doğrudan etkilemiştir.

Bu nedenle yakın tarihimiz peyzajların karakterlerini korumak ve geliştirmek adına geliştirilmiş ve uygulanmış birçok politika, uygulama ve yasal düzenlemelere sahne olmuştur. Örneğin İngiltere'de Ebenezer Howard'ın yeşil yolları ve Lewis Mumford'ın Garden City teoremi en dikkat çekici alternatif çalışmalar olarak dikkat çekmektedir. Kentler büyüdükçe aşılması gereken zorluklar da büyümektedir. Bu noktada bu zorlukların aşılmasında “Yeşil Yol”, “Yeşil Kuşak” ve “Yeşil Altyapı” gibi önemli planlama enstrümanları karşımıza çıkmaktadır. Bu yaklaşımlar; kentsel genişlemeyi kontrol altına almayı, kentleşmenin doğal sistemlere uyumlu bir şekilde planlanmasını düzenlemektedir. Bu kavramsal yaklaşımlar günümüz kentlerinin en önemli sorunları olan yağmur suyu yönetimi, iklim değişimi, ısı adası stresinin azaltılması, biyoçeşitliliğin korunması, sağlıklı gıdaya ulaşma, temiz hava ve su, temiz enerji, ve temiz toprakların yanı sıra daha doğa dostu ve insan merkezli işlevlere cevap aramaktadır. Ayrıca çevrenin sosyal, ekonomik ve ekolojik sağlığı için bir

çerçeve sağlamaya hizmet eder. Bu çalışmada özellikle endüstri devrimi sonrası kentlerin, kentleşmenin ve kentlilerin yüzleştiği bu sorunları analiz eden ve çözüm önerileri sunan yeşil yol, yeşil kuşak ve yeşil altyapı kavramları değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Referanslar

- Acar, C., Acar, H., (2020), Kentsel Mekanlarda Biyofilik Peyzaj Yaklaşımları Ve Yeşil Altyapı: Singapur Örneği. PEYZAJ, 2(1), 33-45..
- Ahern, J. (2007), Green infrastructure, a spatial solution for cities. *Cities of the Future*, 267-83.
- Amati, M. (2008), ‘Green belts: a twentieth century planning experiment’, in Amati, M. (ed) *Urban green belts in the twenty-first century*, Aldershot, Ashgate, pp. 1-17.
- Arslan, M., Barış, E., Erdoğan, E., Dilaver, Z. (2004). Yeşil Yol Planlaması: Ankara Örneği. Ankara Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi Raporu.
- Arslan, M. 1996. Yeşilyol Planlaması: Ankara Örneği, Çevre Planlaması ve Tasarımına Bütüncül Yaklaşımlar Sempozyumu, 26-28 Kasım, Ankara.
- Benedict, M., McMahon, E. (2001), Green Infrastructure: Smart conservation for the 21st Century, *Sprawl Watch Clearinghouse Monograph Series*, Washington, DC, Sprawl Watch Clearinghouse.
- Benedict M.A., McMahon E.T (2002), Green infrastructure: Smart conservation for the 21st century. *Renewable Resources Journal*. 20: 12–17.
- Benedict M.A., McMahon E.T.(2006), Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities. Island Press, Washington.
- Chadderton, P., Style, S. (2001), Putting sustainable development into practice? The role of local policy partnership networks, *Local Environment*, 6(4), pp. 439-452.
- City Of Chicago Green Stormwater Infrastructure Strategy (2014). [<https://www.chicago.gov/>] (Erişim tarihi: 22 Haziran 2021).
- Commission of the European Communities (CEC). (1999), *European Spatial Development Perspective: towards balanced and sustainable development of the territory of the EU*, (Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities).
- Counsell, D., Haughton, G. (2006). ‘Advancing together in Yorkshire and Humberside?’, in *Tewdwr-Jones M and Allmendinger A (eds)*, pp 106-122.
- Countryside Agency and Groundwork (2005), The Countryside in and around towns: A vision for connecting town and county in the pursuit of sustainable development. (Peterborough, Natural England).
- Coşkun Hepcan, Ç. (2019), Kentlerde İklim Değişikliği ile Mücadele için Yeşil Altyapı Çözümleri. *İklim Değişikliği Eğitim Modülleri Serisi, İklim Değişikliği Alanında Ortak Çabaların Desteklenmesi Projesi (İklimIN)*, Ankara.
- Critchley, P. (2014), Lewis Mumford, Civic Environmentalism and Ecological

Regionalism.

CUEM (2006), The Countryside In and Around Towns: The Green Infrastructure of Yorkshire and the Humber: Report for the Countryside agency, University of Leeds (Wetherby, Countryside Agency).

Çetinkaya, G. (2013), Kentsel peyzaj planlamada yeni yaklaşımlar: Yeşil altyapı ve yeşil koridorlar. 5. Peyzaj Mimarlığı Kongresi “Dönüşen Peyzaj”, 14-17 Kasım 2013, Çukurova Üniversitesi, Adana, Türkiye.

Çetinkaya, G. (2014), Kentsel Peyzaj Ekolojisinin Sürdürülebilirliği İçin Yenilikçi Bir Yaklaşım: Yeşil Altyapı ve Planlama Politikası. *İDEALKENT*, 5(12), 218-245..

Çetinkaya, G. (2014), Kentsel Peyzaj Ekolojisinin Sürdürülebilirliği için Yenilikçi Bir Yaklaşım: Yeşil Altyapı ve Planlama Politikası. *İDEALKENT*, 5(12), 218-245.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2019), Kentlerde İklim Değişikliği İle Mücadele İçin Yeşil Altyapı Çözümler, *İklim Değişikliği Eğitim Modülleri Serisi*. Erişim adresi: <https://docplayer.biz.tr/141715651-Kentlerde-iklim-degisikligi-ile-mucadele-icin-yesil-altyapi-cozumleri.html>

Çulcuoğlu, G. K. 1997. Ankara Kenti Yeşil Kuşak Çalışmalarının Yabancı Ülke Örnekleri Açısından İrdelenmesi ve Yeşil Kuşak Sistemi İçin Öneriler, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Erdem, M.S., Yenilmez, F. (2017), Türkiye’nin Avrupa Birliği Çevre Politikalarına Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 4(2): 91-119.

European Committee of The Regions. *Alps-Carpathians corridor to protect biodiversity and wild animals*. <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/Alps-Carpathians>, (Erişim tarihi: 4 Ağustos 2019).

European Commission (2013), Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Green Infrastructure (GI) e Enhancing Europe's Natural Capital. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/FIN: EN:PDF>. (Erişim tarihi: 17 Temmuz 2019).

Edwards, M. (2000), Sacred cow or sacrificial lamb? Will London’s Green Belt have to go? *City*, 4(1), pp. 106-112.

Elson, M. (1986), Green belts: conflict mediation in the urban fringe, (London, Heinemann).

Environment Agency. (2006), *Environmental Economy Report for the North West*, (Warrington, Bridge Economics for NWDA).

Freeman, O.W. (1945), Natural Resources and Urban Development. *Ann. Am. Acad. Pol. Soc.Sci.* 242, 30–45

- Fabs, J.G., (1991), From Parks to Greenways into the 21st. Century Riverways and Greenways Corridors. Page:1-38, Proceedings from Selected Educational Sessions of the 1991 Asla Annual Meeting, ASLA Council of Open Committees, Organized by the ASLA Landscape/Land Use Planning Committee, Kansan City, Missouri
- Gallent, N., Shoard, M., Andersson, J., Oades, R. and Tudor, C. (2004), England's Urban fringes: multifunctionality and planning. *Local Environment*, 9 (3) pp. 217-233.
- Gallent, N., Andersson, J., Bianconi, M. (2006), Planning on the edge: The context for planning at the rural-urban fringe, (London, Routledge).
- Government Office for Yorkshire and the Humber [GOYH] (2008), *The Yorkshire and Humber Plan: Regional Spatial Strategy to 2026*, (Leeds, GOYH).
- Goodwin, M., Jones, M. and Jones, R. (2005), Devolution, constitutional change and economic development: understanding the shifting economic and political geographies of the British state, *Regional Studies*, 39 (3) 421-436.
- Green Infrastructure Implementation And Efficency (2011), *Institute for European Environmental Policy*. <https://ieep.eu/publications>. (Erişim tarihi: 19 Temmuz 2019).
- Gülçin, D., Yılmaz, K.T. (2020), Mapping landscape potential for supporting green infrastructure: the case of a watershed in Turkey. *Land*, 9(8), 268.
- Gümüş, Y. (2016), Geçmişten Geleceğe Türkiye'nin Sanayileşmesi. İktisat Notları. S:113-118. <http://www.ekonomikorumlar.com.tr> (erişim tarihi:18 Temmuz 2019).
- Hall, P. (1974), The containment of urban England. *Geographical Journal*, 386-408.
- Handley, J., Pauleit, S., Gill, S. (2007), Landscape, sustainability and the city. In *Landscape and sustainability* (pp. 183-211). Taylor & Francis.
- Hepcan, Ç.C. (2019), Kentlerde İklim Değişikliği İle Mücadele İçin Yeşil Altyapı Çözümleri. İklim Değişikliği Alanında Ortak Çabaların Desteklenmesi Proje Raporu.
- Hepcan, Ş., Hepcan, Ç.C., Kılıçaslan, Ç., Özkan, M.B., Koçan, N. (2013), Analyzing landscape change and urban sprawl in a Mediterranean coastal landscape: a case study from Izmir, Turkey. *Journal of Coastal Research*, 29(2), 301-310.
- HM Treasury (2007), Review of Sub-National Economic Development and Regeneration, (London, HMSO).
- Keleş, R., Hamamcı, C., Çoban, A. (2015), Çevre Politikası, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara
- Kurdoğlu, B. Ç. (2002), Yeşil yol kavramı, fonksiyonları ve önemi.
- Labaree, M.J. (1997), How greenways work: A handbook on ecology. American

Trails, Redding, California. Available online at: <http://www.americantrails.org/resources/greenways/>

NPSIntroGrnwy.html. Contacted on January 18, 2011.

Lancashire Economic Partnership. (2006), Central Lancashire City Region Development Programme: the city with room to breathe, Accrington, The Partnership.

Lennon, M. (2014), Green infrastructure and planning policy: a critical assessment. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*.

Little, C.E. (1990), *Greenways for America*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore, Maryland.

Malkoç True, E., Kılıçaslan Deniz, Ç., Deniz, B., Kenanoğlu, Z., Özeren Alkan, M. (2022), Evaluation of urban water systems through ‘stream-user-city’ interactions: The example of Izmir Meles Stream. *Environment, Development and Sustainability*, 1-15.True

Naumann, S., Davis, M., Kaphengst, T., Pieterse, M., & Rayment, M. (2011), Design, implementation and cost elements of Green Infrastructure projects. *Final report, European Commission, Brussels*, 138.

OECD (2019), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı. Çevresel Performans İncelemeleri Türkiye Öne Çıkanlar 2019. <https://www.oecd.org/turkey/oecd> (Erişim tarihi: 22 Temmuz 2019).

Özalp, S., Erkut, G. (2016), Kamu Yararı Perspektifinden İstanbul’da Kentsel Müdahaleler. *Planlama*. 26 (3):234-250.

Pankhurst, H. (2010), *Green Infrastructure: Mainstreaming the Concept e Understanding and Applying the Principles of Green Infrastructure in South Worcestershire*. <http://www.publications.naturalengland.org.uk/file/275811> (Erişim tarihi:16 Temmuz 2019).

Parlak, E., Atik, M. (2020), Dünyadan ve Ülkemizden Mavi – Yeşil Altyapı Uygulamaları. *Peyzaj*, 2 (2), 86-100. Retrieved From <https://Dergipark.Org.Tr/En/Pub/Peyzaj/Issue/58728/772984>

Pauleit, S., Liu, L., Ahern, J., Kazmierczak, A. (2011), *Urban Ecology: Patterns, Processes and Applications* (Editörler: J. Niemela, J.H. Breuste, G. Guntenaspergen, N.E. McIntyre, T. Elmqvist, P. James). *Multifunctional Green Infrastructure Planning to Promote Ecological Services in the City*, Oxford University Press, Newyork, s. 272-285.

Ramos-González, O. M. (2014), The green areas of San Juan, Puerto Rico.

Richert, E.D., (1998). Ebenezer Howard and the Garden City. *Journal of the American Planning Association*, 64(2): 125-127.

Prior, A., Raemaekers, J. (2007), Is Green Belt Fit For Purpose In A Post-Fordist Landscape? *Planning Practice And Research*, 22(4), Pp. 579-599.

- Sarıarmağan, Ş., Var, M. (2020), Yeşil Altyapı Uygulamalarının Tarihçesi Ve Güncel Uygulama Örneklerinin Değerlendirilmesi.
- Slatmo, E., Nilsson, K., Turunen, E. (2019), Implementing Green Infrastructure in Spatial Planning in Europe. *Landscape*. 8(4).
- Sussams, L.W, Sheate, W.R., Eales, R.P. (2015), Green infrastructure as a climate change adaptation policy intervention: Muddying the waters or clearing a path to a more secure future?. *Journal of Environmental Management*. 147:184-193
- Steiner, F. (2008), *The Living Landscape An Ecological Approach to Landscape Planning*. Second Editions. Island Press. Washington.
- Şenses, F., Taymaz, E. (2003), Unutulan Bir Toplumsal Amaç: Sanayileşme Ne Oluyor? Ne Olmalı? Ekonomik Araştırmalar Merkezi Ortadoğu Teknik Üniversitesi Çalışma Raporları, Sayı:03/01.
- Önder, S., Öztürk Kurtaslan, B. (2009), Kent Planlamaya Ekolojik Yaklaşımlar Ve Konya Kenti Yeşil Kuşak Örneği. Selçuk Üniversitesi Selçuk Tarım Ve Gıda Bilimleri Dergisi 23(47): 56-62, Issn: 1309-0550.
- Özmen, B.A., (2020) Nevşehir Kent Peyzajının Yeşil Altyapı Yaklaşımı İle Değerlendirilmesi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- True, E.M., Kılıçaslan, Ç. (2018), Integrating the streams as an important part of urban areas into the urban decision-making process. *Journal of Environmental Protection and Ecology*, 19(4), 1892-1903.
- Tülek, B., Ersoy Mirici, M. (2019), Kentsel Sistemlerde Yeşil Altyapı ve Ekosistem Hizmetleri. *Peyzaj*, 1 (2), 1-11. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/peyzaj/issue/51771/651252>.
- Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Bakanlığı. Avrupa Birliği Horizon Programı. (2020), <https://www.ab.gov.tr>. (Erişim tarihi: 16 Temmuz 2019).
- Thomas, K., Littlewood, S. (2010), From green belts to green infrastructure? The evolution of a new concept in the emerging soft governance of spatial strategies. *Planning Practice and Research*, 25(2), 203-222.
- Yılmaz, F. H., Şahin, A. (2020), Sürdürülebilir Çevre İçin Yeşil Altyapı: Ermenek Özelinde Bir Değerlendirme (331-336)
- Url-1. Beamer, T., Henson J., Buckley, R. (2010), *Arc Wildlife Crossing Infrastructure Design Competition* [<https://www.theolinstudio.com/arc-wildlife-crossing-competition>]
- Url-2. *Sadağı kanyonu* (2021) Haziran [https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Sada%C4%9F%C4%B1_kanyonu.jpg]
- Url-3. *Garden City Concept by Lewis Mumford* (1902) <https://www.slideshare.net/KarinTajti/garden-city-and-the-idea-of-modern-planning-lewis-mumford>.



BÖLÜM 7

KENTSEL DIŞ MEKÂNLARDA ENGELSİZ TASARIM YAKLAŞIMLARI

Emine MALKOÇ TRUE¹, Deniz KARADAN²

1 Prof. Dr. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü
E-mail: emine.malkoc@ege.edu.tr

2 Peyzaj Yüksek Mimarı Ege Üniversitesi Fen Bilimleri
Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi
E-mail: denizkaradann@gmail.com

1. Giriş

Yoğun ve hızlı kentleşmenin toplumlar üzerindeki olumsuz etkileri, kentsel mekânlara olan gereksinimi artırmış, birçok işlevi bünyesinde barındıran bu mekânlar bir sosyal yaşam ortamı olarak kentlerin birer kalite göstergesi durumuna gelmiştir (Malkoç True ve Sönmez Türel, 2017). Kentleşme süreciyle doğrudan etkileşim halinde olan kentsel dış mekânların varlığı ve kalitesinin, toplumların gelişmişlik düzeylerini ölçmede bir parametre olduğu düşünülecek olursa söz konusu mekânların nitelikli, nicel olarak yeterli ve sürdürülebilir olarak kent yaşamına kazandırılması önem taşımaktadır (Küçükerbaş ve ark., 2016).

Kentsel mekânların geliştirilme çabalarının temelinde; bu mekânların çeşitli işlevlerle donatılarak kullanıcıların yaşam kalitesini yükseltmek, yaşanabilir çevreler oluşturarak kentsel yaşamı daha da zevkli ve anlamlı kılma amacı yatmaktadır. Asıl amaç ise kent halkının açık mekân beklentileri göz önüne alınarak oluşturulan bu mekânlardan, her yaş grubuna mensup kişilerin yararlanmasıdır. Kamuya mal olmuş dış mekânların geniş kitlelere ve farklı kullanıcı gruplarına aynı anda hitap etmesi, bu mekânların başarısının da bir göstergesi durumundadır (Sönmez Türel ve ark., 2005). Ancak zaman zaman yapıları fiziksel çevre, sahip olduğu fiziksel yetersizlikler ve bu yetersizliklerden kaynaklanan sınırlamalar nedeniyle engelliler açısından önemli bir sorun haline dönüşmektedir.

Engelli, Türk Dil Kurumunun Güncel Türkçe Sözlüğünde; “Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal veya sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmiş, toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlükleri çeken kimse” olarak tanımlanmakta (TDK, 2022) ve dezavantajlı gruplardan birisi olarak karşımıza çıkmaktadır (Yılmaz ve Diktaş, 2020).

OECD-AB ve Türkiye verilerine göre, dünya nüfusunun yaklaşık % 15’i engelli bireylerden oluşmaktadır (EYDER, 2022). Kentleşmenin demokratik bir gereği de ortak kullanım alanlarının toplumdaki tüm bireylerin kullanımına eşit ölçüde erişilebilir olmasının sağlanmasıdır (Yılmaz ve Diktaş, 2020).

Fiziksel engelli kullanıcıların dış mekânlardan yararlanma hak ve özgürlüğünün en az diğer kullanıcılar kadar olduğu göz önüne alındığında, bu imkânın kendilerine sağlanması, toplumun daha sağlıklı ve verimli yarınları için bir zorunluluktur (Malkoç True ve Sönmez Türel, 2019). Bir başka deyişle, toplumların gelişmişlik düzeyi, engelli bireylerinin toplumsal yaşama katılım oranı ile doğrudan orantılı olup, bu katılımın gerçekleşebilmesi, öncelikle yapıları çevreye engelsiz erişimin sağlanması ile mümkün olabilmektedir (Malkoç True ve Sönmez Türel, 2013). Bu da bütüncül bir yaklaşımla tüm kullanıcı gruplarının ihtiyaçlarına cevap ve-

recek çözümleri üretmekle mümkündür. Ancak Türkiye’deki geleneksel planlama yaklaşımı ve bu yaklaşımın ürünleri, birincil düzeyde bir yönetim ve denetleme mekânizması sunmaktan öte kentsel mekânın değişimini yönetme temeline oturmakta, bu durum da kentsel tasarımın hedeflediği bütüncül bir eylemi hayata geçirme ve tasarımı denetleme konusunda yetersiz kalmaktadır (Sönmez Türel ve ark., 2018).

Bu bağlamda, engelsiz mekân kavramının ele alınması ve öneminin vurgulanması bu çalışmanın çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bu noktada engelsiz mekân ile engelsiz tasarım kavramlarına değinilmiş, Dünya’da farklı tipolojilerde engelsiz mekân örneklerine yer verilmiştir.

2. Kavramsal Çerçeve

2.1. Engelsiz Mekân

Toplum, temelinde herkesin katılımında eşit haklara sahip olduğu karma bir bütünlüğü ifade etmektedir. Ancak yaşam içerisinde bazı gruplar, sahip oldukları farklılıklar sebebiyle bu haklardan mahrum edilebilmekte ya da erişimleri kısıtlanabilmektedir. Engelli kişiler de farklılıkları sebebiyle bu gruplar arasında yer almakta ve toplumda diğer bireyler ile eşit haklara sahip olamamaktadır (Subaşıoğlu, 2008). Dünya Sağlık Örgütü’nün tahminlerine göre de dünya üzerinde 1,3 milyar insan (dünya çapında her 6 kişiden 1’i) önemli ölçüde engellilik yaşamaktadır (WHO, 2022).

BM Genel Kurulu’na göre engelli; normal bir kişinin, kişisel ya da sosyal yaşantısında kendi kendisine yapması gereken işleri, bedensel ve / veya ruhsal yeteneklerindeki kalıtsal ya da sonradan olan herhangi bir noksanlık sonucu yapamayanlar olarak tanımlanmaktadır (Koramaz ve Küçükali, 2021). Ayrıca yaşlılar, fiziksel ya da anatomik sürekli bir hastalığı olanlar ile hamileler, bebek arabası taşıyanlar vb. hareket yeteneği kısıtlılar da engelli olarak değerlendirilmektedir (Malkoç True ve Sönmez Türel, 2019). Özellikle 1980’li yıllardan itibaren toplumsal bir konu olarak ele alınan engellilik, insan ve çevrenin etkileşiminin bir sonucudur ve insanların yetersizlikleri ile ilgili değildir (CRPD, 2007; Sınmaz, 2017). Engellilik kavramı fiziksel yetersizlikler ve / veya aktivite sınırlılıkları için kullanılan, birey ile etkileşim halindeki diğer tüm faktörler arasındaki olumsuzluklara atıfta bulunmaktadır (WHO, 2011). Bir başka deyişle “Engellilik” kavramı çok daha geniş bir kısıtlılık halidir ve tümüyle çevresel etmenlere odaklanmıştır (Ürker, 2010).

Yaşam ortamlarımızda sadece engelliler için değil, tüm bireyler için engeller bulunabilmektedir (OZİDA, 2011). Sosyal bir varlık olarak insanların yaşadığı ya da deneyimlediği mekânların herkes için kullanılabilir olmayışı, potansiyel tüm kullanıcıların yaşam alanlarını sınırlandırması ve sosyal ihtiyaçlarını karşılayamamaları anlamına gelmektedir (Ekşil,

2011). Bu noktada tüm bireylerin özellikle de engelli kişilerin yaşam deneyimleri ve beraberinde sağlıkları olumsuz yönde etkilenmektedir. Ayrıca gündelik yaşamlarında diğer bireylere nazaran daha fazla kısıtlamalara maruz kalmakta (WHO, 2022); sosyal ihtiyaçlarını karşılayamamakta ve giderek yalnızlaşabilmektedir.

Planlama ve tasarım aşamasında sınırların ortadan kaldırıldığı engelsiz mekânların oluşturulması, temelde erişilebilirlik ve kullanışlılığa bağlıdır (OZİDA, 2011). Engelsiz mekânlar, toplumdaki her birey için fiziksel, sosyal, kültürel ve psikolojik boyutları ile ele alınan bir tasarım ürünü olarak değerlendirilebilir (Özgel, 2012). Bu alanlar, herkesin serbest ve güvenle hareket edebileceği, bir dizi hizmet ve işleve erişim izni veren alanlardır (Mohapatra Samant, 2004). Engelsiz mekânların hedefi toplum içinde bulunan ve birbirinden farklı özelliklere sahip olan her kullanıcı için kullanılabilir ve birbirleriyle etkileşim halinde olunabilen ortak mekânlar oluşturmaktır (Özgel, 2012).

Bu kapsamda engelsiz olarak oluşturulmuş bir mekân, hem engelli kişilerin hem de diğer kullanıcıların toplum ve çevre ile bütünleşebilmelerini, çevreyi deneyimleyebilmelerini, güvenli ve özgür bir biçimde hareket edebilmelerini sağlar (CPWD, 1998; Sharma and Kumar, 2022). Böylece kullanıcılar arasında ayrıma sebep olan tüm kısıtlamalar ve engeller ortadan kalkar; yaş, cinsiyet, yeterlilik ya da yetersizlik gibi sınıflandırmalar anlamını kaybeder (Seçkin, 2020).

Mekânsal engellerin kaldırılması tüm disiplinler arasında güncel konulardan biridir. Kentsel tasarımlarda da eşitlik ilkesi ile hareket edilmeye ve engelsiz mekânların yaratılmasına önem verilmektedir. Mekânların engelsizleştirilmesi kullanıcıların sağlığı, dış mekânda olma ihtiyacı, günlük hayatın stres ve baskılarının azaltılması açısından yaşam kalitesini arttırmaktadır. Çocuklar, yaşlılar, engelliler ve hassas grupta yer alan diğer bireylerin hakları ve açık alanlar ile diğer kamusal kaynakları kullanma talepleri açısından engelsiz mekânlar, bireylere birer güvence sağlamaktadır. Konforlu, rahat, güvenli ve kullanışlı bir dış mekân yaratılması, bireylerin çevresiyle ve birbirleriyle iletişimlerinde bağımsızlıklarını güçlendirmektedir (Liang, 2019; Qingxin et. al., 2021).

Dış mekân tasarımlarında engelsiz mekânların oluşturulabilmesi için araç yollarının, kaldırımların, rampaların, merdivenlerin, yaya yollarının, otoparkların, donatı elemanlarının; bilgilendirme, işaretleme ve duyum-sanabilir yüzeylerin çok yönlü olarak ayrıntılı bir biçimde düşünülmesi, tasarım ve uygulamaya yön verecek standart, ölçü, ilke ve kurallara uygun olarak oluşturulması gerekmektedir (OZİDA, 2010). Genişlik, hareket alanı, yükseklik, yüzey, yönlendirme ve uyarıcı detaylar ile estetik değerlerin yeterliliği başta olmak üzere; uygun ölçülendirme, malzeme seçimi, renk

ve doku kriterlerine de dikkat edilmesi gerekmektedir. Ancak unutulmamalıdır ki bu kriterlerin uygulanmasında yalnızca engelli kişilere yönelik tasarımlar yapılması sağlıklı çevreler oluşturulması için yeterli değildir. Aksine engelli kişilerin ayrıştırılmadığı, toplumun bir parçası olduklarının kabul edildiği planlama, tasarım ve uygulamalar sağlıklı çevrelerin oluşturulmasında bütüncül bir işleve sahip olabilmektedir (ÖZİ, 1999; Ekşil, 2011). Engellerden arındırılmış engelsiz bir çevre, her bireyin toplumsal yaşama katılımlarını olumlu etkileyecektir (ÖZİDA, 2011)

2.2. Engelsiz Tasarım

19. yüzyılda tasarımlara yön veren antropometrik yaklaşımlar; 20. yüzyılın başlarında yerini sosyal mimarlık anlayışına, ergonomik ve endüstriyel yaklaşımlara bırakmıştır (Sınmaz, 2017). Duncan (2007)'e göre engelsiz haklarına yönelim artmış, mimarlık, ulaşım, kamusal mekân, planlama vb. konularda gelişmeler yaşanmıştır (Sınmaz, 2017). 1948 yılında İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi¹ kabulü sonrası dünya çapında tartışmalara konu olan engellilik kavramı ve bu kavrama ilişkin yasal bir alt yapının oluşturulması da 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra başlamıştır. Görece yavaş kabul edilebilecek bir gelişmenin neticesinde, 2007 yılı Birleşmiş Milletler Engelli Kişilerin Haklarına Dair Uluslararası Sözleşmesi sonrası engellilik kavramının içerik ve kapsamı daha da genişlemiştir (Bordas Eddy, 2017).

Engelsiz tasarım, toplumda yer alan bireyler arasında ayrım gözetmeksizin, eşit refah seviyesine sahip yaşam sürülebilmesine olanak sağlayacak ortamların, yaşam alanlarının yaratılması anlamına gelmektedir (Heiss ve ark., 2010; Boz, 2019). Engelsiz tasarımların amacı, bireylerin dışarıdan bir yardım almaksızın, bağımsız hareket edebilecekleri bir ortam oluşturarak, kullanıcının (engelli vb. şekilde ayrım gözetmeksizin) bu ortamlara rahat erişim sağlayabilmeleri; günlük faaliyetlerini gerçekleştirebilmeleri ve toplum yaşamına katılabilmelerinin sağlanabilmesidir (CPWD, 1998; Sharma and Kumar, 2022). Kısmen ya da tamamen engellilik durumu ile engellilerin hareket yeteneğini sınırlayıcı nedenler; doğuştan gelebileceği veya doğum sırasında oluşabileceği gibi sonradan yaşanan bir hastalık, iş, trafik vb. kaza sonucunda da olabilmektedir (Pouya, 2021). Ancak sağlıklı kabul edilen bireyler de yaşamlarının belirli bir kısmında bazı nedenlerle (hamilelik, yaşlılık, geçici ortopedik sorunlar vb.) özel gereksinimlere ihtiyaç duyabilmektedir. Bu çerçevede fiziksel çevrenin, engelli bireylerin diğer tüm bireylerle aynı koşullarda yaşamlarını sürdürebilmelerine olanak sağlayacak bir şekilde planlanması ve tasarlanması büyük önem taşımaktadır (Sirel ve ark., 2012); bu bağlamda kullanıcının konforu, bağımsızlığı ve sosyal yaşama katılımı ön planda tutulmalıdır.

1 Tüm bireylerin eşit haklara sahip olduğu belirtilmiş; kaynak dağılımının eşit olarak düzenlenmesinin yanı sıra sosyal olanaklardan faydalanma, yaşamın gerektirdiği tüm alanları kullanabilme hakkının eşit paylaşımının sağlanmasının sosyal bakımdan olduğu kadar yasal

Bu kapsamda engelsiz tasarımlarda ilk adım, erişilebilirliğin sağlanmasıdır. Erişilebilir mekânlar, kullanıcılarına; mekâna ulaşım eylemleri ile mekânda gerçekleştirecekleri diğer tüm eylemlerini başka bir bireyin yardımını almaksızın bağımsız gerçekleştirebilecekleri, özgürce hareket edebilecekleri, sunulan bütün aktivitelerden keyif alabilecekleri bir ortam sunmaktadır (Kavuran ve Uslu, 2012). Böylece daimi (kalıcı) ve geçici engellilik yaşayan tüm kullanıcılar için engeller aşılabılır.

Engelsiz tasarımların temelinde mekânların kullanım eşitliğine sahip olması önem arz etmektedir. Ayrıca tasarımların; kullanım esnekliğine sahip, yalın (sade), anlaşılabilir, hatalara tolerans ya da dayanım gösterebilen, fiziksel çabayı en aza indirgeyen, mekâna kolay erişim sağlayabilen olması ve tasarımda kullanılan öğelerin belirlenen standartlara (yaya yolları, rampalar, merdivenler ve otoparklar için genişlik, eğim, malzeme cinsi) uygun olması gerekmektedir (Kavuran ve Uslu, 2012).

3. Dünyadan Engelsiz Mekân Örnekleri

Son yıllarda engelsiz mekân yaklaşımlarının hâkim olduğu projelerin artması ve bu mekânların yaşam kalitesine olan katkılarının farkında varılması diğer projelere de ilham kaynağı olmuştur.

3.1. Morgan's Wonderland



Resim 1. Morgan's Wonderland'den fotoğraflar [1a], [1b], [1c] ve [1d]
(Morgan's Wonderland, 2022)

Mekân Tipolojisi	Tema Parkı
Konumu	San Antonio, Teksas, ABD
Yapım yılı	2010
Tasarımcı firma	The Gordon Hartman Family Foundation
Alan Büyüklüğü	10 hektar
Harcanan Bütçe	~ 34 milyon \$
Genel bilgiler	Özel ihtiyaçları olanlar insanlar için oluşturulmuş ilk büyük tema parkı olan Morgan's Wonderland, yaratıcısı olan Gordon Hartman tarafından, bilişsel ve fiziksel zorluklar yaşayan kızı Morgan'dan ilham alarak geliştirilmiştir (Berman, 2010). Tamamen tekerlekli sandalye erişimine uygun olan park; oyuncaklar, oyun alanları, bahçeler, 3.2 hektar yakala ve bırak balıkçı gölü, 1.7 hektarlık özel etkinlik merkezi dâhil olmak üzere 25'ten fazla öge ve cazibe merkezine sahiptir. Park boyunca; 575 kişilik amfi tiyatro, piknik alanı ve dinlenme alanları bulunmaktadır (Anonim, 2022). Morgan's Wonderland çalışanlarından 1/3'ü engellidir ve tema parkının girişi engelli bireyler için ücretsizdir (Bates, 2017). Tema parkı, Morgan's Inspiration Island isimli ve yine tamamen tekerlekli sandalye erişimine uygun bir şekilde tasarlanmış su parkı ile geliştirilmiştir (Davidson, 2017).

3.2. Tongva Park and Ken Genser Square



Resim 2. *Tongva Park and Ken Genser Square'den fotoğraflar [2a], [2b], [2c], 2d] (Architizer, 2022)*

Mekân Tipolojisi	Park ve Meydan
Konumu	Santa Monica, California, ABD
Yapım yılı	2013
Tasarımcı firma	James Corner Field Operations
Alan Büyüklüğü	Yaklaşık 28 hektar
Harcanan Bütçe	~ 42.3 milyon \$
Genel bilgiler	Aktif, yenilikçi, kaynak bilincine sahip ve ekolojik olarak zengin yeni bir kentsel peyzaj tipi yaratmak için tasarım ve sürdürülebilirlik bu projede bir araya gelmiştir. Proje, benzer ölçekteki projeler için çevresel ve kültürel hususları dikkatli bir şekilde dengeleyen yeni bir sürdürülebilirlik modeli sunmaktadır (ASLA, 2022). Tasarım; gölgelendirilmiş alanları ve oturmaya elverişli mobilyaları, kolay erişilebilen tuvaletleri, kullanıcı konforunu ön planda olan tasarım anlayışı ve bitki çeşitliliği ile dikkati çekmektedir (Seçkin, 2020). Proje açılışından bu yana 20'den fazla tasarım ödül almıştır. Bunlardan en önemlileri; 2015 ULI (Urban Land Institute) Küresel Mükemmellik Ödülü ile 2018 ASLA (American Society of Landscape Architects) Tasarım Onur Ödülü'dür (Field Operations, 2022).

3.3. Clemyjontri Park



Resim 3. Clemyjontri Park'dan fotoğraflar [3a], [3b], [3c], [3d] (Yelp, 2022)

Mekân Tipolojisi	Park
Konumu	McLean, Virginia, ABD
Yapım yılı	2006
Tasarımcı firma	Grace E. Fielder & Associates
Alan Büyüklüğü	Yaklaşık 73 hektar
Harcanan Bütçe	-
Genel bilgiler	Clemyjontri Park, fiziksel olarak yetenekli ve fiziksel olarak engelli çocuklar arasındaki çizgiyi bulanıklaştırmak ve böylece fiziksel engelli çocuklara başarılı olma yeteneği vermek için tasarlanmıştır (Landscape Architect, 2022). Adını bağışçısı Adele Lebowitz'in dört çocuğu olan Carolyn (Cl), Emily (Emy), John (Jon) ve Petrina'dan (Tri) isimlerinden almaktadır (Fairfax, 2022). Clemyjontri Park, yaklaşık 8 hektar büyüklüğünde, her türlü yeteneğe sahip çocukların bir arada oynayabileceği benzersiz bir oyun alanına sahiptir. Bu alan, tekerlekli sandalye, yürüteç veya destek kullanan, duyuşal veya gelişimsel engelli olan çocukların eğlence ve keşif deneyimi yaşayabilecekleri bir yerdir (Fairfax County, 2022).

3.4. Hunter's Point South Waterfront Park



Resim 4. Hunter's Point South Waterfront Park'dan fotoğraflar [4a], [4c] ve [4d] (SWA, 2021), [4b] (Hilburg, 2019)

Mekân Tipolojisi	Kıyı Parkı
Konumu	New York City, NY, ABD
Yapım yılı	2018
Tasarımcı firma	SWA/Balsley & Weiss/Manfredi Architecture/Landscape/Urbanism
Alan Büyüklüğü	Yaklaşık 1.1 hektar
Harcanan Bütçe	-
Genel bilgiler	Queens'deki Hunter's Pion South Waterfront Park, uluslararası kentsel bir ekoloji ve sürdürülebilir yenilikçi bir düşünce modelidir (SWA, 2021). Üç tarafı sular ile çevrili bir yarım ada şeklinde olan alan önceleri terk edilmiş bir post - endüstriyel arazi iken bugün canlı ve esnek bir kıyı parkına dönüştürülmüştür (NY/EDC, 2022). Bu geniş kamusal alan, Long Island City'deki Gantry Plaza Parkı'ndan başlayarak güneye doğru uzanmakta ve tasarım çeşitlenmektedir. Park, bir ada korusundan sulak alana ve bataklık kenarlarının sel azaltma mekânizmasına sahiptir (Volner, 2020). Hunter's Pion South Waterfront Park projesi, başta farklı kimlikleri kucaklaması ve etkin ekolojik yaklaşımıyla 2014 ASLA Honor Award (Onur Ödülü) (ASLA, 2014), 2020 AIA – Regional&Urban Design (Bölgesel ve Kentsel Tasarım Ödülü) gibi ödüller kazanmıştır (Volner, 2020).

3.5. Elizabeth and Nona Evans Restorative Garden



Resim 5. Elizabeth and Nona Evans Restorative Garden'dan fotoğraflar [5a], [5b], [5d] (ASLA, 2006), [5c] (Olszewska-Guizzo, 2019)

Mekân Tipolojisi	İyileştirici Bahçe
Konumu	Cleveland, Ohio, ABD
Yapım yılı	1998
Tasarımcı firma	Dirtworks, PC Landscape Architecture; David Kamp, FASLA, LF
Alan Büyüklüğü	-
Harcanan Bütçe	-
Genel bilgiler	Oluşturulma amacı, toplumdaki her bireyin erişimi ve kullanımınıdır. Bahçe; eğitim, sosyal sorumluluk, kültürel ve çevresel yönetim bütünlüğünü kapsayan misyonu ile bütün kullanıcılarının güvenli ve rahat bir şekilde doğanın olumlu etkisinden yararlanmasına yardımcı olmaktadır. Kullanıcısına zengin deneyimler yaşatarak, çeşitli programlar aracılığıyla eğitim ve eğlence imkânı sunmaktadır (ASLA, 2006). Kolay anlaşılabilir olan Elizabeth and Nona Evans Restorative Bahçesi, ziyaretçiler için davetkârdır; içerisinde oran ve ölçek açısından detayları ince düşünülmüş bir tasarım ile sakin ve huzurlu açık-yeşil alanları ile terapistik etki yaratmaktadır (Olszewska-Guizzo, 2019). İyileştirici bahçe, sahip olduğu bu kapsayıcı yaklaşımlardan dolayı 2006 ASLA General Design Award of Honor (Genel Tasarım Onur Ödülü) ödülüne layık görülmüştür (ASLA, 2006).

3.6. Millennium Park



Resim 6. Millennium Park'dan fotoğraflar [6a] (Carlson, 2022), [6b] ve [6c] (Guia Geografico EUA), [6d] (Torsodog, 2008)

Mekân Tipolojisi	Park
Konumu	Grant Park, Chicago, Illinois
Yapım yılı	2004
Tasarımcı firma	Skidmore, Owings & Merrill
Alan Büyüklüğü	Yaklaşık 9.9 hektar
Harcanan Bütçe	~ 475 milyon \$
Genel bilgiler	Millennium Park, demiryolu rayları, tesisler, depolar ve endüstriyel yapılar dolu olan bir alanın dönüştürülmesiyle oluşturulmuştur (Gilfoyle, 2006). Tekerlekli sandalye kullanıcıları için pak içerisinde yer alan BP Pedestrian Bridge (yaya köprüsü) ile karayolu üzerinden Maggie Daley Park'a kolay geçiş sağlamaktadır (Millennium Park Foundation, 2022). Köprü üzerinde kot farklı ya da herhangi bir basamak bulunmamaktadır. Bu özelliği ile engelsiz tasarım ilkelerinden biri olan en az (düşük) fiziksel çaba ilkesinin önemli örneklerindendir (Akyıldız Hatırnaz, 2019). Millennium Park, erişilebilirliği ve açık-yeşil alan tasarımı ile 30'dan fazla ödül almıştır; 2005 Barrier Free America Award (Engelsiz Amerika Ödülü) de bunlardan biridir (Ryan, 2005).

3.7. Robson Square



Resim 7. Robson Square’den fotoğraflar [7a] ve [7b] (*The Cultural Landscape Foundation, 2022*), [7c] (*Barry Johns Architecture, 2011*), [7d] (*Xicotencatl, 2016*)

Mekân Tipolojisi	Meydan
Konumu	Vancouver, BC, Kanada
Yapım yılı	1983
Tasarımcı firma	Arthur Erickson & Cornelia Hahn Oberlander
Alan Büyüklüğü	-
Harcanan Bütçe	~ 139 milyon \$
Genel bilgiler	Robson Meydanı’nın beton görüntüsü çevresel tasarımlar ile yumuşatılmıştır. Su ögesi ve bitkisel tasarımın yanında entegre edilmiş rampa ve eğimli merdivenleri ile dikkat çekmektedir (Great Building, 2022). Bu açıdan tasarım, özellikle tekerlekli sandalye kullanıcılarının mekânda daha kolay hareket edebilmesine olanak sağlamaktadır. Mimarlık ve peyzaj mimarlığı tasarımında büyük beğeni toplayan meydan, başta 1979 American Society of Landscape (Goethe Journal, 2022) ve 2011 Royal Architectural Institute of Canada (RAIC, 2022) olmak üzere ödüle layık görülmüştür.

4. Sonuç

Kentsel mekânlar; toplumsal yaşantıyı besleyen ve yönlendiren mekânlardır. Toplumun her kesiminden insanın sürekli etkileşim halinde olduğu bu mekânlar, kent kimliğini şekillendiren en önemli öğelerden birisidir (Altuğ Turan ve Malkoç True, 2019). Ancak hızlı kentleşme, kentsel yaşamın topluma kattığı konfor özelliklerinin yanı sıra kentsel mekânlarda baş edilmesi zor olan bazı sorunları da beraberinde getirmektedir (Altuğ Turan ve Malkoç True, 2020).

Engellilerin kentsel yaşama katılımlarının önündeki en büyük engel; ulaşım, yapılı fiziksel çevre ve konut sorunu olup bu noktadaki hatalı uygulamalar, yetersizlikler ile bunlardan kaynaklanan sınırlamalar engellilerin yaşamlarını toplumun geneline oranla çok daha derinden etkilemektedir. Engelliliğin bir kısıtlılık ve dezavantajlılık olduğu göz önüne alındığında, kentleşmenin getirdiği bu sorunlardan en çok etkilenen bireylerinde yine engelli bireyler olduğu gayet açıktır. Kentsel mekânların toplumun her kesimine hitap edebilmesi, sosyal uzlaşmayı ve birlikte yaşama kültürünün gelişmesine katkı sağlaması yönüyle kentin yaşanabilirliği üzerinde olumlu etkiler yarattığı bir gerçektir.

Kaldı ki, bu mekânların fiziksel engelli kullanıcılar tarafından rahatlıkla kullanılabilir şekilde tasarlanması, sadece engelli bireylerimizin ya da onların beraberindeki kullanıcıların değil, aynı zamanda diğer tüm kullanıcıların da bu mekânları rahatlıkla kullanabilmesine olanak tanıyacağından, mekânların bu temel yaklaşımla tasarlanması bir gerekliliktir (Malkoç True ve Sönmez Türel, 2019). Bu noktada planıcı ve tasarımcılar ile yerel yönetimlerin, akademisyenlerin ve sivil toplum kuruluşlarının her ölçek ve düzeyde, herkes için erişilebilir, kullanılabilir ve yaşanabilir tasarım önerileri ortaya koymak temel hedefi olmalıdır.

Kaynaklar

- A. Akyıldız Hatırnaz, 2019. Ergonomi Çerçevesinde Eşitlikçi Mekân Üretim Yaklaşımı Olarak “Evrensel Tasarım” Kavramı. *Ergonomics* 2(3): 178 - 193.
- A. Olszewska-Guizzo, 2019. Elizabeth & Nona Evans Restorative Garden, A Garden for Contemplation. <https://neurolandscape.org/2019/10/01/elizabeth-nona-evans-restorative-garden-in-cleveland-a-garden-for-contemplation/>, Erişim Tarihi: 07.12.2022.
- A. Sharma ve K. Kumar, 2022. A Review of Barrier Free Desing in Built Environment. *International Journal of Multidisciplinary Innovative Research*, 2(1): 33 - 34.
- Anonim, 2022. Morgan’s Wonderland. https://en.wikipedia.org/wiki/Morgan%27s_Wonderland, Erişim Tarihi: 02.12.2022.
- Architizer, 2022. Tongva Park and Ken Genser Square. <https://architizer.com/projects/tongva-park-and-ken-genser-square-1/>, Erişim Tarihi: 02.12.2022.
- ASLA, 2006. General Desing Award of Honor. <https://www.asla.org/awards/2006/06winners/294.html>, Erişim Tarihi: 07.12.2022.
- ASLA, 2014. Hunter’s Point South Waterfront Park Honor Award. <https://www.asla.org/2014awards/467.html>, Erişim Tarihi: 03.12.2022.
- ASLA, 2022. Tongva Park and Ken Genser Square. https://www.asla.org/2018awards/455654-Tongva_Park_And_Ken_Genser.html, Erişim Tarihi: 02.12.2022.
- B. Sirel, O. Boyazcığil, H. Duymuş, N. Konaklı, F. Altunkasa, C. Uslu, 2012. Çukurova Üniversitesi Yerleşkesi Açık Alanlarının Fiziksel Engelliler Bakımından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi. *Çukurova Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 27(1): 53 - 72.
- Barry Johns Architecture, 2011. Robson Square. <http://bjalstudio.ca/robson-square/>, Erişim Tarihi: 07.12.2022.
- C. Bates, 2017. How one man built a \$51m theme park for his daughter. BBC World Service, <https://www.bbc.com/news/magazine-40742586>, Erişim Tarihi: 02.12.2022
- D. Kavuran ve A. Uslu, 2022. Kamusal Mekânlarda Görme Engelli Kullanıcılar İçin Erişilebilirliğin Değerlendirilmesi Ankara Batı Adalet Sarayı Örneği. *Türkiye Peyzaj Araştırmaları Dergisi*, 5(1): 11 - 26.
- E. Malkoç True ve H. Sönmez Türel, 2013. Yapılı Çevrelerin Fiziksel Engelliler Yönüyle Kullanılabilirliği: İzmir Kenti Örneği. *Artium*, 1(1): 1 - 16.
- E. Malkoç True ve H. Sönmez Türel, 2017. PPS (Project for Public Spaces)’nin Mekân Diyagramı Temelinde Kamusal Bir Mekânın Analizi. *Ege Üniv. Ziraat Fak. Derg.*, 2017, 54 (3): 319 - 326.
- E. Malkoç True ve H. Sönmez Türel, 2019. Yapılı Bir Çevrenin Fiziksel Engelliler Yönüyle Kullanılabilirliği Üzerine Bir Araştırma. *Yalın Yayıncılık*, ISBN: 978 - 605 - 9579 - 68 - 1, 86 s.

- E. V. Küçükerbaş, M.B. Özkan, E. Malkoç True, H. Sönmez Türel, İ. Altuğ Turan, M. Özeren, 2016. Bergama Kentsel Dış Mekânlarının Yeterliliği Üzerine Bir Araştırma. Canoğlu Matbaa ve Reklam, ISBN: 978 - 975 - 975 - 40 - 4 - 4, 191 s.
- EYDER, 2022. Sayılarla Dünya’da ve Türkiye’de Engellilik. <https://ey-der.com/ana-sayfa/turkiye-ve-dunyada-engelliler/>, Erişim Tarihi: 28.11.2022.
- F. Subaşıoğlu, 2008. Üniversitelerin Bilgi ve Belge Yönetimi Bölümleri’nin “Engellilik Farkındalığı” Üzerine Bir Araştırma. Bilgi Dünyası 2008, 9 (2): 399 - 430.
- Fairfax County, 2022. Clemyjontri Park. <https://www.fairfaxcounty.gov/parks/clemyjontri/>, Erişim Tarihi: 03.12.2022.
- Field Operations, 2022. Tongva Park. <https://www.fieldoperations.net/project-details/project/tongva-park.html>, Erişim Tarihi: 02.12.2022.
- Goethe Journal, 2022. <https://www.goethe.de/ins/ca/fr/sta/mon.html>, Erişim Tarihi: 05.12.2022.
- Great Building, 2022. Robson Square. http://www.greatbuildings.com/buildings/Robson_Square.html, Erişim Tarihi: 05.12.2022.
- Guia Geografico EUA. <http://www.guiageo-eua.com/illinois/millennium-park.htm>, Erişim Tarihi: 07.12.2022.
- H. Sönmez Türel, E. Malkoç Yiğit, İ. Altuğ, 2005. Kamusal Dış Mekân Tasarımında Kullanıcı Gereksinimlerinin Yaşlılar Yönüyle Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. III. Ulusal Yaşlılık Kongresi, 16 – 19 Kasım 2005, Buca, İzmir, s: 224 - 239.
- H. Sönmez Türel, İ. Altuğ Turan, E. Malkoç True, G. Adıgüzel, 2018. Kemeraltı Bölgesi ve Yakın Çevresinin Sosyal Yaşam Ortamı Olarak Etkin Kullanımına İlişkin Bir Kentsel Tasarım Rehberi Önerisi. Gece Kitaplığı, ISBN: 978 - 605 - 288 - 652 - 6, 131 s.
- I. Volner, 2020. Hunter’s Point South Waterfront Park. https://www.architectmagazine.com/project-gallery/hunters-point-south-waterfront-park_1_o, Erişim Tarihi: 03.12.2022.
- İ. Altuğ Turan ve E. Malkoç True, 2019. Analysis of a Node as an Active Public Space in terms Of Urban Life. Social Sciences Studies Journal, 5(41): 4235 - 4245.
- İ. Altuğ Turan, E. Malkoç True, 2020. Kentleşme Kavramına Yeniden Bakmak. Mimarlık, Planlama ve Tasarım Alanında Teori ve Araştırmalar, Bölüm 18, Gece Kitaplığı, ISBN: 978 - 625 - 7243 - 68 - 1, Sayfa: 375 - 391.
- J. Berman, 2010. American Heart: Creating a Theme Park for Those With Special Needs. <https://abcnews.go.com/WN/american-heart-father-creates-morgans-wonderland-theme-park/story?id=10052908>, Erişim Tarihi: 02.12.2022.
- J. Davidson, 2017. Morgan’s Inspiration Island Is The World’s First Accessible Water Park. <https://themighty.com/topic/disability/morgans-inspiration-island-accessible-water-park/>, Erişim Tarihi: 02.12.2022.

- J. Hilburg, 2019. Hunter's Point South Park Completes a Queens Coastline Years in The Making. The Architect's Newspaper, <https://www.archpaper.com/2019/11/hunters-point-south-park-queens-coastline/>, Erişim Tarihi: 05.12.2022.
- K. Ryan, 2005. Chicago's New Millennium Park Wins Travel & Leisure Design Award For "Best Public Space" and The American Public Works Association "Project of The Year" Award. City of Chicago, 2 pp.
- Landscape Architect, 2022. Clemyjontri Focuses on Abilities. <https://landscapearchitect.com/landscape-articles/clemyjontri-focuses-on-abilities>, Erişim Tarihi: 03.12.2022.
- M. Bordas Eddy, 2017. Universal Accessibility. On The Need of An Empathy-based Architecture. https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/115142/Marta_Bordas_Eddy_Universal_Accessibility.pdf?sequence=1&isAllowed=y, Erişim Tarihi: 28.11.2022.
- Millennium Park Foundation, 2022. BP Pedestrian Bridge. <https://millenniumparkfoundation.org/art-architecture/bp-bridge/>, Erişim Tarihi: 03.12.2022.
- Morgan's Wonderland, 2022. Morgan's Wonderland. <https://morganswonderland.com/>, Erişim Tarihi: 05.12.2022.
- N. Olguntürk, 2007. Tasarım ve Özgürlük: Engelli İnsanlar ve Herkes İçin Tasarım. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, 10 - 18.
- N. Yılmaz ve E.O. Diktaş, 2020. Kentsel Kamusal Açık Mekânların Engelliler Tarafından Kullanımının Ankara, Çankaya Örneğinde İrdelenmesi. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, Erişilebilirlik Özel Sayısı, Cilt - 2, Aralık 2020, Sayfa: 411 - 468, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1371587>, Erişim Tarihi: 28.11.2022.
- NY/EDC, 2022. Hunter's Point South. <https://edc.nyc/project/hunters-point-south>, Erişim Tarihi: 03.12.2022.
- OZİDA, 2010. Yerel yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı. T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı Yayınları, Ankara - Haziran 2010, Genel Yayın No: 49, ISBN: 978 - 975 - 19 - 4679 - 9, 122 s.
- OZİDA, 2011. T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı (OZİDA), Ulaşılabilirlik Broşürü.
- Ö. Aksoy Kamer ve H. Köşe, 2022. Aksoy Kamer, Ö. & Köşe, H., 2022. Barrier-Free Design In Campus Areas: An Example Of Aydın Adnan Menderes University South Campus. Journal of Spatial Planning and Design, 2(1): 1 - 12.
- Ö. Boz, 2019. Engelsiz Tasarım Bağlamında Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarına Yönelik Mutfak Tasarım Önerisi. Marmara Üniversitesi, Güzel Sanatlar Enstitüsü, Endüstri Ürünleri Tasarımı Ana Sanat Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 156 s.
- P. Carlson, 2022. The 10 Best Things to Do in Chicago's Millennium Park. <https://www.tripsavvy.com/chicagos-millennium-park-1492258>, Erişim

Tarihi: 07.12.2022.

- P. Koramaz ve U.F. Küçükali, 2021. Dilek Sabancı Parkı'nın Engelsiz Tasarım Kriterleri Açısından İncelenmesi. ABMYO Dergisi, 16(62): 227 - 250.
- Qingxin, Z., Tiantian, Z. & Hanmei, T., 2021. Research on Strategy of Urban Park Barrier-free Facilities Reconstruction from the Perspective of Micro-renewal-Take Huicheng District of Huizhou City as an Example. The Frontiers of Society, Science and Technology, 3(6): 74 - 85.
- RAIC, 2022. Prix du XXe siècle - 2011 Recipient, Robson Square (1973-1983). <https://raic.org/raic/prix-du-xxe-si%C3%A8cle-%E2%80%94-2011-recipient-3>, Erişim Tarihi: 05.12.2022.
- S. Özgel, 2012. Engelsiz Mekân Kavramının Şehiriçi Deniz Taşıma Araçlarında İncelenmesi 'İstanbul Örneği'. İstanbul Kültür Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Anabilim Dalı, İç Mimarlık Programı, Yüksek Lisans Tezi, 207 s.
- S. Papatya, 2020. Peyzaj Tasarımında Engelsiz Mekân Yaklaşımları. <https://www.tasarimrehberleri.com/erisilebilirhersey/peyzaj-tasariminda-engelsiz-mekân-yaklasimlari/>, Erişim Tarihi: 29.11.2022.
- S. Pouya, 2021. Engelli Bireyler İçin Evrensel Tasarımların Önemi ve Buna İlişkin Peyzaj Alanlarında Bazı Tasarım Önerilerinin Verilmesi. Sosyal Çalışma Dergisi. 5(2): 209 - 229.
- S. Sınmaz, 2018. Engelsiz Kent Tasarımı Üzerine Bir Yöntem Önerisi. 2. Uluslararası Mimarlık ve Tasarım Kongresi, 8 s.
- SWA, 2021. Hunter's Point South Waterfront Park. <https://www.swagroup.com/projects/hunters-point-south-waterfront-park/>, Erişim Tarihi: 03.12.2022.
- Ş. Ürker, 2010. Türk Mevzuatında Özürlülük Terminolojisi. Özveri Dergisi, Cilt 7, Sayı 1, <https://www.aile.gov.tr/media/2633/13sayi-2010-cilt-7-sayil.pdf>, Erişim Tarihi: 12.11.2022.
- T. Mohapatra Samant, 2004. Desing Manual For A Barrier - Free Built Environment. 121 p.
- T.J. Gilfolye, 2006. Millennium Park. The New York Times. <https://web.archive.org/web/20170812062941/http://www.nytimes.com/2006/08/06/books/chapters/0806-1st-gilf.html>, Erişim Tarihi: 03.12.2022.
- TDK, 2022. Güncel Türkçe Sözlük, Engelli, <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 28.11.2022
- The Cultural Landscape Foundation, 2022. Ronson Square. <https://www.tclf.org/robson-square>, Erişim Tarihi: 07.12.2022.
- Torsodog, 2008. BP Pedestrian Bridge. https://en.wikipedia.org/wiki/BP_Pedestrian_Bridge#/media/File:Bp_bridge.JPG, Erişim Tarihi: 07.12.2022.
- Visit Fairfax, 2022. Clemyjontri Park. <https://www.fxva.com/clemyjontri-park/>, Erişim Erişim Tarihi: 03.12.2022.

- WHO, 2011. World Report on Disability. ISBN: 9789241564182, <https://www.who.int/publications/i/item/9789241564182>, Erişim Tarihi: 29.11.2022.
- WHO, 2022. Disability. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>, Erişim Tarihi: 30.11.2022.
- Xicotencatl, 2016. Robson Square Vancouver. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Robson_Square_Vancouver_04.JPG, Erişim Tarihi: 07.12.2022.
- Y.Ö. Ekşil, 2011. Engelliler İçin Dış Mekân Tasarım Özellikleri Bağlamında Ankara Kent Parklarının İrdelenmesi. Bartın Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 321 s.
- Yelp, 2022. Photos For C Clemyjontri Park. https://www.yelp.com/biz_photos/clemyjontri-park-mclean-2, Erişim Tarihi: 05.12.2022.



BÖLÜM 8

KİMLİĞİNİ KORUYAN AKILLI KENTLER VE KONUŞAN BİNALAR İÇİN ARTIRILMIŞ GERÇEKLİK VE KAREKOD SİSTEMLERİ

Muhammed AYDOĞAN¹, Sibel ECEMİŞ KILIÇ²

1 Doç. Dr., Şehir ve Bölge Plancısı; Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü; Orcid No: 0000-0002-1841-1460

2 Prof. Dr., Şehir ve Bölge Plancısı, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü; Orcid No: 0000-0003-3928-8462

İzmir'in tarihi kent merkezi olan Kemeraltı Kentsel Sit Alanında, Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi tarafından yürütülen ve sonrasında yayınlanan iki ayrı koruma projesinin¹ analitik etüt sürecinde; tarihi bölgede yaşayan insanların, tarihi yapılar ve tarihi kent hakkında ne kadar az bilgi sahibi olduklarının gözlenmesiyle bu araştırma tetiklenmiştir. Gerek bu projelerin “öneriler” kısmında, gerek daha sonraki bilimsel çalışmalarda; tarihi bir kentsel çevrenin korunmasına yönelik çalışmaların başarıya ulaşabilmesi için, kentlilerin bu alanların farkına varmaları ve **koruma çalışmalarına katılım** sağlamalarının ne kadar önemli olduğu değerlendirmesi yapılmıştır (Taner, Ecemiş Kılıç, & Aydoğan, 2001). Tarihi kent merkezlerinin bütününe ilişkin bilgilerin kamu kurumlarınca, tarihi yapılara ilişkin bilgilerin bina maliklerince, tarihi doku içinde konuşlanmış arkeolojik unsurlara ilişkin bilgilerin bu alanlarda yürütülen kazı başkanlıklarınca veya ilgili bakanlıkça paylaşılabileceği değerlendirilmiştir; bu bilgilerin paylaşılacağı ‘medya’nın, iletişimin başarı düzeyini doğrudan etkileyen bir faktör olduğu tespit edilmiştir.

1. Tarihi Alanlarda Konuşabilen Binalara Duyulan İhtiyaç

Kentsel mekânlar ve yapılar, kendisini gören ve kullanan tüm insanlarla ve hatta canlılarla kendi dilleri ile konuşur, onlara çeşitli mesajlar verirler (Şekil 1). Kimi kullanıcılar bu mesajları bilinçli bir şekilde okur, kimi kullanıcılar fark etmeden alır, kimi ise bu mesajları görmeden yaşar. Çalışma ile yapıların tasarım dili ile verdikleri bu örtülü mesajların değil; mimari unsurlar hakkında mevcut kayıtların ve kaydedilmiş bilgilerin kentlilere nasıl ulaştırılabileceği sorgulanmaktadır. Kentlilerin kentsel mekân ile ilgili kurumsal kayıtlara ve yapıların tarihi değerleri hakkındaki bilgilere nasıl ulaşabilecekleri araştırılarak, kullanılabilecek yeni teknolojiler karşılaştırılmıştır.

Yazılı, çizili, yasal, görsel, belgesel formatta kayıt altına alınmış, internet üzerinde sunulan bilgilere, gerçek mekân kullanıcılarının anlık olarak nasıl erişilebilecekleri sorgulanmaktadır. Erişimi hedeflenen bilgiler, sadece yapı sahipleri veya kullanıcıların paylaşmak istedikleri ile sınırlanmamış, resmi kurumların uyarı ve bilgilendirmeleri dâhil olmak üzere görevleri kapsamında ürettikleri bilgiler de dâhil edilmiştir.

1 Kemeraltı Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı: DEÜ Mimarlık Fakültesi Döner Sermaye Projesi (2000, 2003). Tayfun TANER, Sibel ECEMİŞ KILIÇ, Muhammed AYDOĞAN (Taner, Ecemiş Kılıç, & Aydoğan, 2001).

İzmir Tarih Projesi - Anafartalar Caddesi 2.Etap ve 1. Halka Konut Dokusunun Bir Bölümünün Operasyon Planına Yönelik Ön Projelendirilmesi: DEÜ Mimarlık Fakültesi Döner Sermaye Projesi (2015, 2017). Hümeysra BİROL AKKURT, Sibel ECEMİŞ KILIÇ, Muhammed AYDOĞAN, Deniz DOKGÖZ, Deniz GÜNER, Fatma Feyzal ÖZKABAN (Bırol Akkurt, ve diğerleri, 2015)



Şekil 1: Ahşap Cumbalı Tarihi Yapı (İzmir Kemeraltı) Hal dili ile, kentlilerin desteğini istiyor.

Bu amaçla kullanılan teknolojilerden ilk akla geleni: “artırılmış gerçeklik” olsa da, bu yöntemin kullanılmasının ülkemizde ve dünyada çeşitli teknik kısıtlılıklar barındırdığı gözlenerek ve daha yaygın olarak kullanılan ve nispeten daha pratik bir uygulama olan “karekod bağlantı” yöntemi ile karşılaştırılmıştır. İki teknolojinin olumlu ve olumsuz yönleri incelendikten sonra; günümüzde Türkiye’de hangi teknolojinin daha kullanılabilir olduğunu değerlendirmek için parametreler belirlenmiştir. Daha kullanılabilir ve maliyeti daha düşük bir yöntem olarak öne çıkan “karekod bağlantı” teknolojisinin ne şekilde geliştirilebileceği ve kentsel mekâna nasıl uygulanabileceği konusunda uygulamaya yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Uygulamaya ilişkin boyutları ile yeni teknolojiler sorgulanırken, kavramsal olarak da; Dünya genelinde ulaşılacak istenen bir hedef olarak

yaygınlaşan ve ilk etapta “cam gökdelenler”, “yürüyen yollar” ve “bilim kurgu mekânlar” olarak algılanan “**akıllı kent**” kavramı da sorgulanmıştır. Kimliği ve kültürü ile korunmuş tarihi kent dokularının da, doğru teknolojilerle zenginleştirilerek, internetin sanal dağılıcığının mekânsal hale geldiği akıllı kentlere dönüştüğü bir model tartışmaya açılmıştır.

2. Kentlilerin, Tarihi Kent Kimliğini Fark Etmeleri ve Yapıların Niteliklerini Okuyabilmeleri İçin Kullanılabilecek Araçlar

Tarihi kent çevrelerinin korunması, kentin ve yapıların biçimlenmesinde etkin olan tüm meslek insanlarının (kentsel tasarımcılar, mimarlar, şehir plancıları, inşaat mühendisleri...) son derece duyarlı olmalarını gerektiren önemli bir konudur. Kentlerin kimlikleri ile yaşatılabilmesi ve tarihi kent dokularının kent içinde anlamlı bir şekilde canlılıklarını sürdürebilmeleri için:

- Kentsel sit alanlarında, hassas bir koruma süreci yürütülürken;
- Etkileşim geçiş bölgelerinde, gelişme alanlarında ve yeni yapılar da da, **kentin tarihi kimliği** tasarımı zenginleştiren bir unsur olarak dikkate alınmalıdır.

Tarihi kent dokularının ve tescilli yapıların korunması sadece yasal zorunluluk gereği olarak görülmemeli, bu konuda bir **toplumsal uzlaşmanın** oluşması sağlanmalıdır. Bunun için **toplumsal bilinç oluşması** son derece önemlidir. Koruma sürecine yerel yönetimlerin dâhil edilmesi; dernekler, vakıflar, sivil toplum örgütleri aracılığıyla farklı toplumsal grupların koruma sürecine katılımı, son derece önemli ve gerekli adımlardır (Taner, Ecemiş Kılıç, & Aydoğan, 2001). Toplumsal bilincin oluşabilmesi için bu organizasyonel çabaların yanı sıra, her bir bireyin tarihi yapılar ve alanlar ile ilgili **farkındalık düzeyinin artırılması** gereklidir. Halkın kentteki tarihi unsurları ve yapıları görebilmesi mekânsal bazı düzenlemeler gerektirebilir. Bu, mimarlık ve şehir planlama disiplinlerinin önemli görevlerinden biridir. Görülür hale gelen bu yapılar ile ilgili doğru bilgiye ulaşabilmek ise bireylerin farkındalık düzeylerinin artırılması yönünde çok önemli bir görev olup, farklı mahiyette alanlarda ve sosyal çevrelerde, farklı yaklaşımları gerektirebilir.

Ülkemizde ve dünyada mevcut tarihi alanlara ve yapılara ilişkin raporlar ve projeler hazırlandığı, bu unsurlar hakkında bilimsel araştırmalar yapıldığı ve bunların birçoğu internet ortamında erişilebilir olduğu halde; kentlilerin etraflarını kuşatan bu yapılardan bihaber oldukları görülmektedir. Koruma Amaçlı imar planı hazırlığı sürecinde, İzmir Kemeraltı tarihi çarşısında, “Havra Sokağı” isimli sokakta çalışan esnafın dahi, çevrede hâlihazırda var olan ve geçmişte var olmuş çok sayıda havradan habersiz oldukları gözlenmiş, bölgedeki havraların envanterinin oluşturulması ayrı

bir projenin konusu haline gelmiştir. Kente ilişkin duyarlılığı yüksek, yerel tarihi sahiplenilen kentlilerin bile; çevrelerindeki tarihi yapılar ile ilgili mevcut bilgilere erişimlerinin düşük olduğu, kulaktan dolma söylentilerin, gerçek bilgiler kadar inandırıcı olabildiği anlaşılmaktadır (Aydoğan, Kemeraltı Havraları, 2000). Kentlilerin gördükleri tarihi yapıları merak edeceklerini, kütüphanelerde veya internette bu yapılar hakkında araştırma yaparak doğru bilgilere ulaşmak için çaba göstereceklerini düşünmek abartılı bir iyimserlik olacaktır.

Bu aşamada, kentlilerin kullandıkları kentsel mekânlar ve özellikle tarihi yapılar hakkında; yapılmış bilimsel araştırmaları, planlama ve mimari tasarım süreçlerini içeren detaylı bilgilere ulaşabilecekleri; gerçek mekânda gezerken bu alanlara ilişkin internetteki bilgileri kolayca görebilecekleri bir arayüzün ne şekilde oluşturulabileceğini sorgulamak gereklidir.

Bu kapsamda, öncelikle geleneksel bilgilendirme araçlarının kapasiteleri sorgulanmıştır. Sonraki bölümlerde, yeni teknolojik araçlardan **artırılmış gerçeklik (augmented reality)** ve **karekod (QR: Quick Response code)** oluşturma yönteminin kullanılabilirliği değerlendirilmiştir; sonuç bölümünde bunların karşılaştırması yapılmıştır.

2.1. Kentlileri Bilgilendirme Amaçlı Geleneksel Araçlar

Her iki yeni teknolojinin etkinliklerini sorgulamadan önce sorulması gereken en doğal soru, “bu yeni teknolojilere niye ihtiyaç duyulduğu” olacaktır. Kentlilerin çevrelerindeki yapılar hakkında bilgi sahibi olmaları için, her yapının üzerine isim tabelaları yerleştirilmesi ve tarihi alanlara bilgi panoları konması gibi birçok konvansiyonel araç mevcuttur:

İsim Tabelaları: Genellikle yapının adını ve mevcut işlevini içermektedir. Tarihi yapılar farklı dönemlerde farklı amaçlar için kullanılmış olabilmektedir. Günümüzde cami olarak kullanılan bir yapı, geçmişte kilise olarak kullanılmış ve hatta daha öncesinde bir pagan tapınağı olarak inşa edilmiş olabilmektedir. Bir isim tabelasında yapının şeceresini anlatmak çoğu zaman mümkün olmamakta, nadiren “Alaçatı Kilise Camii” ya da “Kudüs Tapınaklar Tepesi” gibi isimlendirmelerle bu tür bilgiler muhafaza edilmeye çalışılmaktadır.

Bilgi Panoları: Genellikle restorasyon görmüş yapılarda, özel olarak finanse edilmiş projelerde ve müze/kültür merkezi olarak kullanılan yapılarda bilgi panoları görülmektedir. Restorasyon tarihi, yasal koruma statüsü, projenin finansörü (Kültür Bakanlığı, Avrupa Birliği vb. kuruluşlar) gibi bilgileri içerebilmektedir. Bu bilgi panoları yapıların tamamlanmış halini içeren görsel çizimler barındırabilir ve istenirse şeffaf materyaller üzerine işlenen görsellerin gerçek mekânla eş zamanlı incelenebileceği bir düzenleme yapılabilir (Şekil 2).



Şekil 2: Vasi Müzeumbarát Egylet'e ait bu fotoğrafta, Avusturya'daki The Heidentor, veya Pagan Kapısı, cam panel üzerine işlenmiş rekonstrüksiyon projesi ile mevcut hali eş zamanlı olarak görülebilmektedir. (Dowson, 2022) .

Uyarı Tabelaları: Ülkemizde tarihi yapıların üzerinde çok sık gördüğümüz, bilgilendirme amaçlı tabela türüdür. Tarihi yapının aşırı eskimesi nedeniyle çevresine zarar verme ve hatta yıkılma tehlikesini gösteren, belediyelerin “maili inhidam” kararlarını ve diğer riskli durumları bildiren tabelalardır.

Duyuru Panoları: Muhtarlık binalarında, dini yapıların bahçelerinde, okul vb. kamusal hizmet binalarının girişlerinde konuşlu duyuru panolarının, tarihi dokulardaki yasal koruma statüleri değiştiğinde veya planlama süreçlerinde halkı bilgilendirme amaçlı kullanıldığı görülmektedir. Arkeolojik veya kentsel sit alanlarının belirlenmesi ve ilanı, sit alanı sınırlarının değiştirilmesi veya koruma amaçlı imar planlarının yapım süreçlerinde, duyuru panoları işlerlik kazanmaktadır.

Grafiti ve Duvar Yazıları: Arkeolojik kazılarda binlerce yıl önceden kalan duvar yazılarının sıklıkla görülüyor olması, gerek mülk sahiplerince, gerek diğer kentlilerce duvarlara serbestçe yazılan yazıların ve çizimlerin önemli bir iletişim medyası olarak dikkate alınması gerektiğini göstermektedir.

Tüm bu bilgilendirme unsurları, hayatın içinde, adeta görünmez denebilecek kadar alışılmış olsa da, son derece faydalı araçlar oldukları için binlerce yıldır kullanımdadır. Fakat bu tip konvansiyonel bilgilendirme araçları:

1. Sınırlı bir alanda aktarılacak bilgi miktarının kısıtlılığı,
2. Sadece o mekânda ve konumda olan insanların görebilmesi,

3. Panoların zamana ve insan etkilerine karşı korunmasının zorluğu,
4. Son derece özenli ve zahmetli bir tasarım süreci olmadıkça bu panoların yaratacağı görsel karmaşa ve kirliliğin mekânın otantik atmosferine zarar vermesi,

gibi olası sorunlar nedeniyle yetersiz kalabilmektedirler. Çok özel yapılar haricinde bu geleneksel araçlarla tatminkâr bilgilendirme yapılabilmesi; ya da bu bilgilendirme düzeyinin internet üzerinden sunulabilen, yazılı, çizili, görsel, işitsel, video ve belgesel formatları içerebilen bilgilendirme olanakları ile rekabet edebilmesi mümkün değildir.

2.2. Yeni Teknolojiler: Artırılmış Gerçeklik

Türkçe’de **Artırılmış Gerçeklik** olarak adlandırılan **Augmented Reality** kavramını basitçe anlatmak gerekirse; bilgisayar ile ulaşılabilen önceden kaydedilmiş veya o an üretilmiş bilgilerin, konum veya durumla ilişkili olarak hayatın olağan akışında herhangi bir kesintiye neden olmadan, **konum bazlı** bir şekilde **anlık olarak** kullanıcılara iletilmesini sağlayan sistemdir.

Sanal Gerçeklik kavramında, gerçek dünya yerine tasarlanıp canlandırılmış bir dünyanın olduğu kabul edilirken; “artırılmış gerçeklikte”, gerçekliğin bilgisayar tarafından değiştirildiği ve artırıldığı bir yapı öngörülür. Bu yapıda teknolojinin görevi ise, kişinin gerçekliğini zenginleştirme olarak tarif edilmekte, zenginleştirmenin gerçek zamanlı gerçekleştiği, çevredeki öğeler ile sürekli etkileşim kurulduğu, bulunulan çevreyle ilgili yapay bilgi ve öğelerin gerçek dünyayla bağdaştırıldığı ifade edilmektedir (Wikipedia, 2022).

Birçok yeni teknoloji gibi, artırılmış gerçeklik alanındaki gelişmelerin de önce askeri alanda duyulan ihtiyaçlar ve sağlanan büyük bütçelerle gerçekleştiği bilinmektedir (Congar, 2021). Türkiye’de 1987 yılından itibaren üretilerek kullanılmaya başlanan F16 savaş uçaklarının AESA radarları ile tespit ettikleri hava ve yer hedefleri ile ilgili, bilgisayar sistemleri tarafından üretilen bilgilerin kokpite yansıtılması ile, pilotun çevresindeki dost/düşman unsurlara hızla adapte olması sağlanabilmektedir (Lockheed Martin Corp., 2022). Yine bu uçakların “alçak irtifa gece uçuş” (LANTIRN) sistemlerinin de artırılmış gerçeklik teknolojisinin ülkemizdeki ilk uygulamalardan biri olduğu söylenebilir. Bilgisayar destekli bir görselleştirmenin kokpite yansıtılması sayesinde, pilotların topoğrafyayı daha doğru algılayabilmelerinin sağlanması ile yüksek risk içeren alçak irtifa uçuşları gece karanlığında gerçekleştirilebilir hale gelmiştir (Lockheed Martin Corp., 2022). İlk etapta son derece pahalı askeri sistemler olarak görülebilen ve o dönemde artırılmış gerçeklik olarak adlandırılmayan bu uygulamalar, günümüzde seri üretilen birçok araba modelinde navigasyon sistemlerinin aracın ön camına yansıtılması şeklinde ticarileşmiştir.

Bilgisayarların boyut olarak küçülmeleri sayesinde artırılmış gerçeklik teknolojisi mobil telefonlar, tabletler ve giyilebilir cihazlara taşınmıştır. İşlemci güçlerinin ve grafik işlem kabiliyetlerinin artması ile artırılmış gerçeklik uygulamalarında, gerçekliğin üzerine bilgisayar tarafından eklenen bilgiler kademe kademe gelişmiştir. Önce basit vektör çizimler ve yazılar, sonra sesli uyarılar, iki boyutlu grafik ikonlar, üç boyutlu gösterimler ve nihayetinde hareket eklenmiş üç boyutlu sanal gerçeklik (virtual reality) modelleri ile anlık görüntüler zenginleştirilmeye başlanmıştır.

Kullanıcının doğal olarak görebildiği ve duyabildiği gerçekliğe, hangi bilgilerin, hangi formatta ekleneceği kullanılan donanım ve yazılıma bağlı olarak değişebilmektedir. Örneğin Google-Glass gibi bir artırılmış gerçeklik denemesinde, daha çok üretim sürecinde verimliliği artırmak için basit bir grafik arayüz ile kritik bilgilere hızla erişmek gibi bir yaklaşımın benimsendiği görülmektedir (Alphabet Inc., 2022). Oysa cep telefonları ile oynanan birçok bilgisayar oyununda üretkenlik kaygısı taşımadan, mevcut görüntülerin üzerine yüksek çözünürlüklü “sanal gerçeklik” model ve karakterleri eklenerek, farklı bir artırılmış gerçeklik deneyimi sunulduğu görülmektedir. Bu yaklaşımın ilk örneklerinden biri, 2016 yılında android ve ios telefonlarda oynanabilen Pokemon-Go oyunu olmuştur. Gelişmiş görsel bir arayüze sahip bu oyunda, oyun sunucusunda gerçek mekânsal referanslarla (dünyaya ait koordinat bilgileri ile) kayıt edilmiş sanal karakterler ve materyaller, gerçek mekânda gezinen kullanıcıların telefonlarındaki (GPS+) konum bilgileri kullanılarak akıllı telefon aracılığı ile görülebilir ve oyunda kullanılabilir hale gelmektedir (Nintendo Inc., 2022).

Artırılmış gerçekliğin mimarlık alanında kullanımı için birçok yazılımın geliştirilmekte olduğu görülmektedir. Gerek büyük inşaat şirketlerinin, gerek mobil cihaz uygulamaları geliştiren firmaların yenilikçi uygulamalar konusunda son derece hevesli girişimleri dikkat çekmektedir. Özellikle mobil telefon üreten büyük firmaların ürettiği sanal gerçeklik gözlükleri ile üç boyutlu mimari modellerin, tasarım aşamasında mimarlar tarafından; pazarlama aşamasında müşteriler tarafından incelenmesi mümkün olabilmektedir (Samsung, 2022). Günümüzde GPS+ konum bilgisi ile gerçek mekân üzerinde konumlandırılan bu üç boyutlu bina projelerinin veya endüstriyel tasarım modellerinin proje aşamasında yerindeymiş gibi izlenmesi ve bunun akıllı telefon ve tabletler üzerinden de görülebilmesi mümkün olabilmektedir (PTC, 2022).

2.2.1. Tarihi Kentsel Çevrelerde Artırılmış Gerçekliğin Kullanım Potansiyeli

Tarihsel çevrelerin korunması ve tarihi mirasın yaşatılması sürecinde artırılmış gerçekliğin kullanılması elbette mümkündür; birçok sit alanında farklı mahiyette projeler, etaplar halinde hayata geçmektedir. Bir

arkeolojik sit alanında, kalıntılar üzerinden toplanan bilgilerle, bu alanda geçmişte varolan yapıların ne şekilde görüldüğünü detaylı olarak gösterebilecek üç boyutlu mimari modellerin üretilmesi, bunların sanal gerçeklik modelleri haline dönüştürülmesi ve konum bilgisi eklenerek artırılmış gerçeklik uygulamalarının oluşturulması, arkeolojik mirasın daha doğru algılanması bakımından son derece zengin olanaklar yaratmaktadır. Bu konuda belgesel içerik üreticileri tarafından geliştirilmiş dünya çapında bilgi sunmayı hedefleyen uygulamaların (BBC Media, 2022) yanı sıra, arkeolojik alan yönetimleri veya müzelerce geliştirilen, bir alana özel uygulama örneklerinin varlığı da görülmektedir (Eve, 2022). Ülkemizde de tarihi kent dokularının eski ve yeni hallerini karşılaştırmalı olarak görebileceğimiz artırılmış gerçeklik uygulamaları mevcuttur; İstanbul'daki tarihi İstiklal Caddesinde yürürken, bölgenin yüz yıl önceki halini modellenmiş ve koordinat bilgisi ile konumlandırılmış olarak akıllı telefon veya tablet ekranından izleyebilmek mümkündür (NTV, 2022).



Şekil 3: Macar 3D sanatçısı Adam Nemeth'in modellediği Efes Antik Kenti'nden bir görünüm (Tuna, 2017).

Artırılmış gerçeklik uygulamalarının pratik yanı; mevcut gerçek mekân üzerinde hiçbir işaretleme yapmadan, sadece GPS+ konum bilgisini kullanarak, bilgisayar ortamında üretilmiş sanal gerçeklik modellerini, anlık gerçek mekân görüntüleri ile birleştirme kapasitesine sahip olmasıdır. Kentsel mekân üzerinde hiçbir değişiklik yapılmadan sunulan modellerin geliştirilmesi, detaylandırılması, katman sayısının çoğaltılması ve güncellenmesi mümkündür. Örneğin: İzmir Kemeraltı Çarşısında belirlenen bir tarihi meydanda, Osmanlı dönemine ait, 200 yıl önceki mekânsal yapıyı gösteren bir model kullanıma sunulabilir. Sonraki bir zaman diliminde,

(jeo-radar vb. yöntemlerle) toprak altında olan arkeolojik unsurlarla ilgili bazı bilgilere ulaşılması durumunda, aynı alanın Roma dönemindeki 2000 yıl önceki mekânsal yapısını gösteren diğer bir model sisteme eklenebilir (Şekil 3). Gerçek mekanda hiçbir değişiklik yapmadan, kullanıcıların farklı katmanlar arasında tercih yaparak, aynı mekanın farklı zaman kesitlerindeki halini izlemeleri mümkün olacaktır. Elbette farklı metaverse altyapıları üreten şirketlerin sürekli olarak yaptıkları gibi, gerçek mekâna iliştirilmiş bir tür metaverse uygulaması olan artırılmış gerçeklik modellerini üretenlerin de kendi uygulamalarını tanıtmak ve yaygınlaştırmak için projelerini olabilecek en güçlü şekilde duyurmak istemeleri doğaldır. Bu nedenle yakın geçmişte hızla yaygınlaşan, “wi-fi mevcuttur” etiketleri gibi, yakın gelecekte de “artırılmış gerçeklik (AR) mevcuttur” gibi etiketleri birçok kentsel alanda görmek şaşırtıcı olmayacaktır.

Artırılmış gerçeklik modelleri ile bir tarihi mekânın farklı zaman dilimlerinin üç boyutlu olarak görselleştirilebilmesi; arkeoloji konusunda detaylı bilgiye sahip olmayan insanların da bu alanlara ilgisini arttırabilir. Kullanıcılara, bir arkeolojik alanda, yapıların temel taşları gibi dağılık mimari unsurları anlamadan izlemeleri yerine, bu yapıların faaliyette oldukları dönemlerdeki hallerini algılama olanağı sağlanarak, kişilerin arkeoloji ve tarih alanındaki farkındalıkları ve duyarlılıkları arttırabilir. Uygulama, mekânsal anlamda yaşamın olağan akışını aksatacak hiçbir müdahale gerektirmediği için, hiçbir toplumsal grubun (çarşı esnafı, konut alanı sakinleri, turistler vb.) tepkisini çekmeden, mekanın otantik atmosferine zarar vermeden tarihi kentsel çevrenin korunmasına halkın katılımının sağlanmasına yardımcı olabilir.

2.2.2. Tarihi Kentsel Çevrelerde Artırılmış Gerçeklik Kullanımını Olumsuz Etkileyen Unsurlar

Artırılmış gerçeklik denildiğinde mutlaka üç boyutlu sanal gerçeklik modellerinin, anlık görüntüler ile birleştirilmesi gibi bir zaruret yoktur. Elbette, sadece bakılan binanın adı, kullanım özelliği, yapım yılı gibi nitelik bilgilerini yazılı olarak yapıların görüntülerinin üstüne ekleyen bir sistem de kurgulanabilir. Ancak hâlihazırda geliştirilen artırılmış gerçeklik uygulamaları, özellikle oyunlar, yoğun bir şekilde üç boyutlu model ve karakterler içermektedir. Bu tip sanal gerçeklik ile artırılmış gerçekliğin birleştirildiği uygulamalar, hem sunucunun donanım ve yazılımı, hem de kullanıcının akıllı cihazının işlemci gücü, hafıza kapasitesi ve internet hızı bakımından yüksek performanslı olmasını gerektirmektedir. DEÜ, Mimarlık Fakültesi birinci sınıf öğrencileri ile bilgisayar dersine kayıt aşamasında yeni teknolojilere hâkimiyetlerini ölçebilmek için 2021 yılında yapılan görüşmelerde; öğrencilerin sadece %24'ünün artırılmış gerçeklik içeren bir programı telefonlarında deneyebildikleri, çoğunun telefon kapasitelerinin bu nitelikteki programlar (özellikle oyunlar) için yetersiz

kaldığı gözlenmiştir. Oysa aynı öğrenci grubunun %100'ü telefonlarında barkod okuyucu program olduğu, özellikle covid-19 salgını sürecinde, bu uygulamaları aktif olarak kullanabildikleri görülmüştür. **Kullanıcı kitle-sinin akıllı cihazlarının kapasitesi sorunu**, artırılmış gerçeklik sistemin yakın zamanda uygulanabilir olmasını engelleyen en önemli sorundur. Çünkü bu durum ancak uzun vadede toplumun sosyoekonomik yapısına bağlı olarak değişebilecektir.

Artırılmış gerçeklik yapılarında, gerçekliğin zenginleştirilmesi için kullanılan üç boyutlu modellerin üretilmesi uzun zaman ve yoğun emek gerektiren yorucu bir süreçtir. Örneğin İzmir'deki Efes Antik Kenti'nin en parlak dönemini modellemek isteyen Macar 3D sanatçısı Adam Nemeth, bunu ancak bir yıllık çalışmanın sonunda tamamlayabilmiştir (Şekil 3 ve 4) (Tuna, 2017). Üç boyutlu modelleme yapabilen sanatçı ve teknik personelin az sayıda olması ve modelleme gerektirecek mekânların çokluğu dikkate alındığında, böyle bir sistemin yaygınlaşma hızının düşük olacağı öngörülebilir.

Artırılmış gerçeklik uygulamaların diğer bir olumsuz yanı, sistemin yapısı gereği, akıllı cihazlara yüklenen uygulamaların daha fazla donanım kaynağına erişim yetkisi istemesidir. Artırılmış gerçeklik sisteminin işleyebilmesi için, kamera görüntüleri, jiroskop, pusula vb sensörler ve kayıt alanlarına erişme ihtiyacının yanı sıra, konum (GPS) ve detaylı konum (GPS+) bilgisine de erişim gereksinimi vardır. Bu durum birçok kullanıcının veri mahremiyeti ve kişisel güvenlik kaygıları ile bu sisteme tereddüt-lü yaklaşmalarına neden olmaktadır.



Şekil 4: Macar 3D sanatçısı Adam Nemeth'in modellediği Efes Antik Kenti'nden bir görünüm (Tuna, 2017).

2.3. Yeni Teknolojiler: Karekod

Perakende tüketim ürünlerinin üzerinde görmeye alışık olduğumuz “barkod”; bir hat üzerine dizili farklı kalınlıklardaki siyah çizgilerin ve aralarındaki beyaz boşluğun değişen kalınlıkları ile, makinalar tarafından doğrudan okunabilir formatta bilgi aktarımına yarayan pratik bir etiketleme aracı olarak geliştirilmiştir. Mors alfabesinin görsel olarak çizgilerle ifade edilmesine dayanan bir mantıkla, Norman Joseph Woodland ve Bernard Silver isimli iki Amerikalı tarafından, 1951 yılında tek boyutlu barkodun patenti alınmıştır (EPO, 2021). Takriben 20 yıllık bir süreçte farklı basım ve okuma teknikleri ile daha ekonomik bir şekilde yazılıp okunabilir hale gelmesi yönünde geliştirilerek, ticari kullanıma uyumlu hale getirilmiştir (Wikipedia, 2021).

Basit optik okuyucularla, odaklandığı amaca son derece verimli bir şekilde hizmet eden barkod, üretim ve tedarik zincirinin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Kameralı cep telefonlarının yaygınlaşması da, sıradan insanların herhangi bir ek optik okuyucu donanım olmadan bu barkodları okumalarını mümkün hale getirince, birçok sektör tarafından barkoda yönelik ilgi artmıştır. Klasik barkod sadece rakamları içeren kısa bir dijital veri barındırırken, sonrasında ASCI formatında yazı saklayabi-

lecek şekilde gelişmiş iki boyutlu barkodlarla saklanan verinin boyutları artmıştır. Barkodun gelişim sürecinde önce bir boyutlu, sonra karekod haline dönüşüm sürecinde iki boyutlu ve nadir örneklerde renk de ihtiva eder halde üç boyutlu olarak çok çeşitli tasarımlar geliştirilmiştir. Sadece Wikipedia sayfasında “barcode” başlığı altında 33 çeşit bir boyutlu, 43 çeşit iki boyutlu ve 5 çeşit de renkli iki boyutlu barkod türü görülebilmektedir (Wikipedia, 2021).

Karekod sistemi, akıllı cep telefonları ile okunabilir hale geldikten sonra hızla yaygınlaşarak, hayatın her alanına girmeye başlamıştır. Konu ile ilgili teknik bilgisi olmayan kişilerin, lineer bir kodlama yapısına sahip olan barkodların özel cihazlar ile, iki boyutlu bir kodlama yapısına sahip olan karekodların ise cep telefonları ile okunabildiği gibi yanlış bir algıya sahip oldukları görülmektedir. Ancak üretilen tüm barkod ve karekodlar, kamerası olan herhangi bir akıllı telefona yüklenebilecek çok küçük bir program aracılığıyla kolayca okunabilmektedir. Bu olanak sayesinde sadece bir kurumun çalışanı olan ve optik okuyucu taşıyan kişiler değil, cebinde sıradan bir akıllı telefonu olan herkes barkod ve karekodları okuyabilir hale gelmiştir. Bu aşamadan sonra, sadece bir ürünün stoktan bulunmasını veya fiyat vb. bilgilerin paylaşılmasını sağlamak için değil, üzerine yapıştırıldığı herhangi bir unsur ile ilgili internet sitelerine bağlantı kurulmasını sağlamak için karekod kullanılabildiğini görmekteyiz.

Türkiye genelinde Elektronik Belge Yönetim Sistemi “Belgenet” üzerinde üretilen her bir evraka eklenen özgün karekod ile belgelerin gerçekliğinin, ıslak imza ve kâğıt kullanımı gereksinimi olmadan, doğrulanması mümkün olmuştur. Sadece 2021 yılında, 8’i Bulut Belgenet olmak üzere 87 kurumda 392.000’in üzerinde kullanıcı tarafından üretilen 88.000.000 karekodlu evrak ile 22.448 ağacın kurtarılması sağlanmıştır (Türksat, 2022).

Günümüzde ilan panolarında ve televizyon reklamlarında tanıtılan unsurun veya etkinliğin, web sayfasına erişmek için veya bilgi giriş formlarına ulaşmak için karekod kullanımı hızla artmaktadır. İnternetin geometrik büyüme gösteren dev bir bilgi havuzuna dönüşmesi, gitgide güçlenen “big data” yapısı, web sayfalarının uzayan isimleri ve internet üzerinde bir şeyleri aramak yerine, anında istenilen sayfaya bağlanabilme kolaylığı nedeniyle, karekod ile internet bağlantılarının paylaşılması giderek yaygınlaşmaktadır.

Karekodun nereye açıldığı belli olmayan, sanal bir âleme giriş yapılabilen bir pencere gibi durması, merak unsurunu devreye sokmaktadır. Karekod-bağlantı yönteminin: birçok sanat eserinin içinde farklı mesajlar vermek için, bazı karikatürlerde gizli göndermeler yapabilmek için, bazı ilan panolarında evlenme teklifi videolarının paylaşılması için kullanılmış olmasında, bu merak unsurunun önemli bir motivasyon kaynağı olduğu

görülebilir. Klasik barkodun içeriği, çizgisel gösterimin altında, normal sayı formatında yazılı olduğu için, tek boyutlu barkodun merak uyandıran böyle bir yanı hiç olmamıştır. Karekodlar ise barındırabildikleri verinin büyüklüğü ve internet ile bağlantı kurabilme kapasitesi sayesinde, çok farklı olasılıkları mümkün hale getirdikleri için ilgi çekmektedir.

Karekodun müze ve sergi alanlarında kapalı mekânlarda kullanımına ilişkin çok sayıda örnek yakın zamanda hayata geçmiştir (Akça, 2020). Birçok müze, rehber anlatımlarını içeren sesli bilgilendirme cihazlarını girişte vermek, çıkışta toplamak gibi zahmetli bir işten bu sayede kurtulmuş; eserlerin veya bölümlerin önlerine yerleştirdikleri karekodlar ile müzenin sayfasındaki ilgili bölüme bağlantı kurarak, sesli veya görüntülü anlatımlarla eserlerini tanıtmaya başlamışlardır.

2.3.1. Tarihi Kentsel Çevrelerde Karekod Kullanımı İçin Kurumsal Potansiyel

Tarihi kentsel alanlarda karekod kullanımına ilişkin bir örnek uygulama henüz hayata geçmiş değildir. Burada en büyük engel tarihi yapılar ile ilgili bilgilere sahip olan insanlar veya kurumlar ile, tarihi yapıların mülk sahiplerinin farklı olmasıdır. Tarihi yapıların mülk sahiplerinin, yapının tarihi geçmişine ilişkin yeterli bilgisi olmayabilir. Yada tarihi yapının kent kimliği açısından taşıdığı değerin ve önemin farkında olmayabilir. Bu durumda mülk sahibi farkında olmadığı bilgileri paylaşma konusunda herhangi bir motivasyona da sahip olmayacaktır.

Türkiye’de 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu gereği tüm tarihi yapılar Kültür ve Turizm Bakanlığınca tescil edilmekte, yani sicilleri tutulmaktadır. Her bir tarihi yapı için Bakanlıkça görevlendirilen uzmanlar, teknik bir rapor hazırlamakta, tescil fişi olarak anılan bir formatta bu bilgiler kayıt altına alınmaktadır. Alanında uzman kişilerden oluşan Koruma Bölge Kurullarınca bu bilgilerin onaylanmasından sonra yapılar tescilli hale gelerek yasal koruma altına alınmaktadır. Türkiye genelinde yüzbinlerce anıtsal veya sivil mimarlık örneği tescilli yapının bilgilerini içeren bu devasa veritabanı, Kültür ve Turizm Bakanlığının kapalı bilgisayar sistemi ve arşivlerinde görünmez bir halde durmaktadır. Bakanlığa bağlı koruma kurullarının aldıkları kararlar, toplantı tarihlerine göre düzenlenmiş belgeler olarak koruma bölge kurullarının web sayfaları üzerinden paylaşılmaktadır. Ancak bu kararlar herhangi bir mekânsal adresleme sistemi ile ilişkilendirilmemiş pdf metinler olarak paylaşılmaktadır (Şekil 5).

Farklı bakanlıklar ve kurumların elindeki bu kapsamlı veritabanları ve bilgi sistemlerinin birlikte değerlendirilmesi durumunda, sadece tarihi alanlardaki yapıların değil, kentteki tüm yapıların üzerine birer karekodlu etiket eklenerek, bunlarla ilgili teknik ve tarihi bilgilerin her seviyede kullanıcı için paylaşılması mümkün olabilecektir.

Tarihi yapılara, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca tanımlanan bina kimlik numaralarının karekod ile eklenmesi ve bu kodlar üzerinden Kültür ve Turizm Bakanlığının sunucularındaki tarihi yapılara ilişkin bilgilere ulaşılabilmesi, sadece tescil kayıtlarına erişim ile sınırlı değildir. Tarih yapının eski halini gösteren fotoğraflar; rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerine ilişkin şemalar; tarihi yapılar ile ilgili çekilmiş belgesel filmler; yapıların üç boyutlu modelleri ve hatta yapıların eski hallerini gösteren modeller vb. unsurlar paylaşımına dahil edilebilir.

2.3.2. Tarihi Kentsel Çevrelerde Karekod Kullanımı Konusundaki Olası Sorunlar

Meri koruma mevzuatı, tarihi alanların ve yapıların korunarak ve yaşatılarak gelecek nesillere ulaştırılması konusunda, başta Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Yerel Yönetimler olmak üzere, tüm kurum ve kuruluşları ve vatandaşları aynı anda sorumlu tuttuğu için, konunun doğrudan bir sahibi ve üstlenicisi yok gibi görünmektedir. Oysa tüm tarihi yapıların malikleri, yapıları ile ilgili detaylı bilgilere sahip olsa ve bunları paylaşma konusunda gayretli olsa dahi, bunları ortak dile sahip bir karekod sistemi oluşturarak paylaşımları çok mümkün görünmemektedir. Tarihi kentsel alanların bütüncül olarak yönetilebilmesi için, Kültür ve Turizm Bakanlığının koordinasyonunda, yerel yönetimlere bağlı KUDEM veya KUDEB birimlerince projeler geliştirilerek, tarihi yapılara ilişkin bilgilerin görünür hale getirilmesi mümkün olabilecektir.

Tarihi yapılara ilişkin bilgilerin karekodlar üzerinden ulaşılabilen bir sunucu ile paylaşılması sürecinde, kişisel verilerin korunması ve bilgi mahremiyeti sağlanması kaygıları ile bir toplumsal tepki/direnç oluşması diğer bir sorun alanıdır. Ancak hâlihazırda bu kurumların web sitelerinde paylaştıkları verinin dışında, yeni bir verinin paylaşılması önerilmediği için, zaten kamuya açık olan bilgilerin mekânsal referanslarla ulaşılabilir hale getirilmesi söz konusudur. Üretilecek projelerde, bu hususta sağlıklı bilgilendirmenin yapılması da önemli bir konu başlığı olarak ele alınmalıdır.

Karekod sistemlerinin uygulanmasında kalitesiz veya açık hava koşullarına uygun olmayan malzeme kullanılması, (karekodun %70'den daha fazlasının) silinmesi veya kirlenmesi durumunda teknik olarak okunamaz hale gelmesi diğer bir sorun alanıdır. Malzeme ve üretim tekniği konusunda alternatif sistemlerin ürünlerinin, farklı iklim koşullarında denedikten sonra uygulamaya geçilmesi önemli bir konudur. İklim'e göre

bir etiket şeklinde de, bir plaket formatında da tasarım yapılabilir.

Kullanılan akıllı telefon ve tabletlerin kamera çözünürlüklerine göre beceri düzeyleri değişebilse de, karekod sisteminin okunabilir olması için binalara eklenecek etiketlerin veya plaketlerin büyüklüklerinin belirlenmesi son derece önemlidir. Beş metre genişliğinde bir sokakta 20x20cm genişliğindeki (bir A4 kağıda sığabilecek büyüklükteki) karekod okunabilirken, yedi metre uzaklıktan okunması istendiğinde 30x30cm boyutlara çıkılması gerekmektedir.

Bütüncül bir proje ile yapılmadığında farklı belediyelerin farklı karekod altyapıları kullanmaları, birbiri ile görsel veya yazılım altyapısı bakımından uyumsuz sistemlerin kurulması diğer bir olası sorun alanıdır. Bu nedenle, Kültür ve Turizm Bakanlığının tarihi kentsel çevrelerde, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının tüm kentsel alanlarda koordinasyon görevini üstlenmesi yararlı olacaktır.

3. Farklı Teknolojilerin Karşılaştırılması:

Toplunun teknolojik gelişmelere, akıllı telefonlara, tabletlere, yüksek çözünürlüklü ve üç boyutlu yayınlara ve sosyal medya paylaşımlarına düşkünlüğü; tarihi olana ilgiyi azaltacak gibi bir intiba yaratsa da, yeni teknolojilerin tarihin korunması için çok farklı olasılıklara kapı açabileceğini dikkate almak gereklidir. En başta, yeni teknolojilerin sağladığı yüksek iletişim hızı, sosyal medyanın geniş toplumsal grupların ilgisini bir konuya odaklama konusundaki gücü, tarihsel çevrenin korunması için de kullanılabilir. Tarihi yapıların korunmasına yönelik çalışmaların başarıya ulaşabilmesi için, kentlilerin bu alanların farkına varmaları ve koruma süreçlerine katılım sağlamaları son derece önemlidir. Tarihi kent merkezlerinin bütününe, tarihi yapılara, arkeolojik alanlara ve mimari unsurlara ilişkin bilgilerin; tüm kentlilerin kolayca erişebileceği şekilde karekodlarla bağlantılandırılması konuyu tüm kentlilerin gündemine taşıyacak, farkındalık düzeyini hızla arttıracaktır.

Çalışmada olasılıkları sorgulanan iki modelden artırılmış gerçeklik çok daha yüksek maliyetli bir uygulama olarak ortaya çıkmaktadır. Tarihi dokuyu zenginleştirecek ve mekânla bütünleştirecek bilgilerin üretilmesi ve güncellenmesi özenli ve maliyetli bir çalışma sürecini gerektirmektedir. Özellikle artırılmış gerçeklik için, sanal gerçeklik modelleri üretilcek ve mekân ile entegrasyonu sağlanacaksa; bu modellerin üretilmesi de çok uzun bir zaman, yoğun bir emek ve büyük bir maliyet gerektirecektir. Artırılmış gerçeklik uygulamasında diğer bir sorun, kullanıcıların akıllı cihazlarının güçlü işlemciler, geniş hafızalara ve hızlı internet bağlantılarına sahip olmaları gerekliliğidir. Artırılmış gerçeklik uygulamaları için akıllı cihazlarda, başta konum bilgisi olmak üzere, çok daha fazla unsura erişim yetkisinin verilmesi veri güvenliği kaygılarına neden olmaktadır.

Tüm bu nedenlerle, artırılmış gerçeklik uygulamalarının yaygınlaşması için henüz erken olduğu, bu süreçte öncelikle karekod-bağlantı yöntemi ile bir süre daha bu alandaki gereksinimlerin karşılanabileceği kanaati doğmaktadır. Karekod-bağlantı yöntemi, kamerası çalışan ve internete bağlanabilen her akıllı cihaz ile çalıştırabilmektedir. Verilerin paylaşılması için özel nitelikli sunuculara ihtiyaç duyulmamakta, mevcut web sunucuları ile hizmet sağlanabilmektedir. Akıllı cihazlara kurulan uygulamalar ise, son derece küçük ve yaygın olarak bulunabilen, ücretsiz yazılımlar olup, cihazın donanımına erişim yetkisi talepleri çok daha azdır. En önemlisi, mevcut kurumsal sunucuların ve veritabanlarının kullanılabilir olması, karekod-bağlantı yönteminin uygulanabilirlik potansiyelini arttırmaktadır.

Tarihi dokunun içindeki tüm değerli unsurların, kendi bilgilerini anlatabilir hale gelmesi, tarihi dokuyu konuşan bir açık hava müzesi haline getirecektir. Bu olanak, kentlilerin mekânsal aidiyetlerinin gelişmesine, tarihi çevrenin korunması sürecine katılımlarının artmasına, tarih bilincinin yaygınlaşmasına önemli katkılar sağlayacaktır. Bu nitelikteki tarihi alanların artması ile “akıllı kent” kavramı da sorgulanacak, yaşanabilir mekânlar oluşturmak için teknolojinin kullanımına ilişkin zihinlerdeki şablonlar değişecektir. Hem karekod-bağlantı yönteminin, hem artırılmış gerçeklik uygulamalarının yapıldığı tarihi kent dokularında, internetin sanal dağarcığının tarihsel mekânlarla bütünleştiği yeni bir “akıllı kent” modeli ortaya çıkacaktır.

4. Kaynakça

- Akça, S. (2020). Teknoloji ve Bilgi Çağında Müzeler: Genel Bakış. *Türk Kültüphaneciliği*, 34(2), 263-274. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/tk/issue/55516/677817> adresinden alındı
- Alphabet Inc. (2022, 12 12). *Google Glass Enterprise Edition 2*. Google: <https://www.google.com/glass/tech-specs/> adresinden alındı
- Aydoğan, M. (2000). Kemeraltı Havraları. *İzmir İzmir Dergisi*.
- Aydoğan, M. (2001). *Kent Kimliğinin Ortaya Çıkartılması Amacıyla Kentsel Tasarım Rehberlerinin Kullanımı - Kemeraltı Örneği*. İzmir: DEÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- BBC Media. (2022, 12 12). *BBC launches augmented reality app for Civilisations*. BBC Civilisations AR: <https://www.bbc.com/news/technology-42966371> adresinden alındı
- Birol Akkurt, H., Aydoğan, M., Dokgoz, D., Guner, D., Ozkaban, F., & Ecemis Kilic, S. (2015). *İzmir Tarih Projesi - Anafartalar Caddesi 2.Etap ve 1.Halka Konut Dokusunun Bir Bölümünün Operasyon Planına Yönelik Ön Projelendirimesi Raporu*. İzmir: DEÜ Mimarlık Fakültesi Döner Sermayesi.
- Congar, K. (2021, 04 01). *Microsoft, Amerikan ordusuna 22 milyar dolarlık 'artırılmış gerçeklik' gözlüğü satacak*. Euronews: <https://tr.euronews.com/2021/04/01/microsoft-amerikan-ordusuna-22-milyar-dolarl-k-art-r-lm-s-gerceklik-gozlugu-satacak> adresinden alındı
- Dowson, T. (2022, 12 12). *Archaeology Travel*. Three Ingenious Archaeological Re-Constructions: <https://archaeology-travel.com/top-picks/ingenious-archaeological-reconstructions/> adresinden alındı
- EPO. (2021, 11 30). *European Patent Office* . European Patent Office - Patent Search: <https://worldwide.espacenet.com/patent/search/family/022402610/publication/US2612994A?q=pn%3DUS2612994> adresinden alındı
- Eve, S. (2022, 12 12). *Augmented Reality, a New Horizon in Archaeology*. ASOR: <https://www.asor.org/blog/2013/06/12/Augmented-reality-a-new-horizon-in-archaeology/> adresinden alındı
- Lockheed Martin Corp. (2022, 12 12). *Lockheed Martin*. F-16 Fighting Falcon: <https://www.lockheedmartin.com/en-us/products/f-16.html> adresinden alındı
- Lokheed Martin Corp. (2022, 12 12). *A LANTIRN in the Night*. Lockheed Martin: <https://www.lockheedmartin.com/en-us/news/features/history/lantirn.html> adresinden alındı
- Nintendo Inc. (2022, 12 12). *Pokemon Go*: <https://www.pokemon.com/us/app/pokemon-go/> adresinden alındı
- NTV. (2022, 12 12). *NTV Haber Sitesi*. GoArt Metaverse: Cebinizdeki Zaman Kapısı: <https://www.ntv.com.tr/teknoloji/goart-metaverse-cebinizdeki-za>

man-kapisi,POa_8Lklq0SNFI1HUsI8Ww adresinden alındı

PTC. (2022, 12 12). *Creo AR Design Share*. Creo Augmented Reality: <https://www.ptc.com/en/technologies/cad/augmented-reality> adresinden alındı

Samsung. (2022, 12 12). *Samsung Gear VR*. New Gear VR: <https://www.samsung.com/ph/wearables/gear-vr-r323/SM-R323NBKAXTC/> adresinden alındı

Taner, T., Ecemiş Kılıç, S., & Aydoğan, M. (2001). *Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı Raporu*. İzmir: DEÜ; Mimarlık Fakültesi Yayınları.

TC Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2022, 12 12). *ATLAS CBS*. <https://basic.atlas.gov.tr> adresinden alındı

TC Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2022, 12 12). *Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlükleri*. Tescil Kararları: <https://korumakurullari.ktb.gov.tr/TR-334058/ekim-2022---2.html> adresinden alındı

TKGM. (2022, 12 12). *TAKBİS Parsel Sorgu*. Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü: <https://parselsorgu.tkgm.gov.tr/> adresinden alındı

Tuna, B. (2017, 12 16). *Hürriyet*. Karşınızda, 2044 yıl önceki Efes: <https://www.hurriyet.com.tr/kelebek/hurriyet-pazar/karsinizda-2044-yil-onceki-efes-40680176> adresinden alındı

Türksat. (2022, 12 12). *Elektronik Belge Yönetim Sistemi (EBYS) BELGENET*. Türksat Bilişim: <https://bilisim.turksat.com.tr/tr/urunler/belgenet> adresinden alındı

Wikipedia. (2021, 11 30). *Linear Barcode*. Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Barcode#Linear_barcode adresinden alındı

Wikipedia. (2022, 12 12). *Artırılmış Gerçeklik*. Wikipedia: https://tr.wikipedia.org/wiki/Art%C4%B1r%C4%B1lm%C4%B1%C5%9F_ger%C3%A7eklik adresinden alındı

BÖLÜM 9

MARTİN HEİDEGER’DE MİMARLIK VE MEKÂN KAVRAMI ÜZERİNE BİR İNCELEME: HERMENEUTİK- FENOMENOLOJİK BİR YAKLAŞIM

Mikail AÇIKEL¹

1 Araştırma Görevlisi, Akdeniz Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İç Mimarlık Bölümü, 07070, Antalya, Türkiye, ORCID ID: 0000-0003-0768-222X, mikailacikel@akdeniz.edu.tr

1. GİRİŞ

İnsanlık varoluşundan itibaren birçok ürün inşa etmiş ve üretmiştir. Bu üretim aşaması sonucunda ortaya çıkardıkları nesnelerin/ ürünlerin anlamı üzerine düşünölmeye başlanmıştır. İnsan, anlam üzerine eğilmeye başladığında sorgulayıcı yaklaşım peşi sıra gelmiştir. Bu yaklaşımlar zamanla yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu yetersizliğin sonucu olarak filozoflar felsefenin yönünü bizzat insan yaşamına yönlendirmiştir. Felsefenin ana konusunun insan etrafında dönüyor olmasına rağmen filozofların insan yaşamına yön çevirmek zorunda kalmaları, felsefenin dahi insanı anlamlandırmakta zorluk çektiğini göstermektedir. İnsanı ve insan ürünlerini anlamamanın bir yöntemi olarak hermeneutik bu ürünleri yorumlamayı sağlayacaktır.

Hermeneutik, felsefi bir yöntemdir. Bir yöntem olarak amacı yorumu açığa çıkarmak ve anlatmaktır. İnsan eline yorum doğrudan verilmez. Elinde olan sadece tanımlardır. Bu nedenle insan, yorumdan yoksundur. Bu yoksunluk insanı arayışa, anlamı bulma çabasına sürüklemektedir. Hermeneutik yöntem, insanın elindeki tanımları parçalayarak içindeki anlamı ortaya çıkarmaya çalışmaktadır. *“Hermeneutik, hermeneuiken sanatı, yani bildirme, haber verme, çeviri yapma, açıklama ve açıklama sanatıdır. Tanrıların habercisi/ mesajcısı/ elçisi Hermes tanrıların mesajlarının dümdüz bir aktarımı değildir; tanrısal buyrukların birer açıklamasıdır.”*¹ Yöntemin kökenin inildiğinde tanrıların mesajlarının yorumlanmasına dayalı olduğu görölmektedir.

Tanrıdan gelen mesajların halk için çevrilip yorumlanması teolojik kaynağa dayalı bir açıklamadır. Bu açıklamayı Orta Çağ’da Augustinus’da kullanmıştır. Augustinus, Hristiyan öğretisini hermeneutik yöntemle açıklamış ve yorumlamıştır. Bu yöntem ile sıradan anlamın dışına çıkarak, yoruma dayalı yeni bir anlatım getirmiştir. Teoloji kaynaklı yorumlamanın dışında da hermeneutik yöneme başvurulmuştur. Buna örnek olarak Aristoteles’in Poetikasını verebiliriz. *“Aristoteles, kendi Retorik’inde, bir yazılı eserin bütününe parçalarına ayırmayı, üslup biçimlerini ayırdetmeyi, ritmin, periyotların, mecazların (metaforların) etkisini tanımayı öğretiyordu.”*² Aristo, bu yöntemle okuyucusuna bilgiyi doğrudan kendisi vermektedir.

Yorumlama ve açıklama işleminden geçirdiği bilgiyi okuyucusuna ulaştırdığında anlamayı daha da kolaylaştırdığı görölmektedir. Platon’un Devlet eseri de hermeneutik yöneme bir örnek olarak gösterilmektedir. Hermeneutiğin ilk temsilcisi Schleiermacher’dır. *“İlk kez Schleiermacher,*

1 Gadamer, Habermas, Misch, Riedel, Bollnow, Japp, *Hermeneutik (yorumbilgisi) Üzerine Yazılar*, Çev. Der. Doğan Özlem, Ark Yayınevi, Ankara: 1995, s. 11.

2 Wilhelm Dilthey, *Hermeneutik ve Tin Bilimleri*, Paradigma Yayınları, Çev: Doğan Özlem, İstanbul: 1999, s. 91.

F. Schlegel'in etkisiyle, hermeneutiği evrensel bir anlama ve açıklama öğretisi haline getirmeyi denemiş ve onu tüm dogmatik ve vesileci yönlerinden çözmeye gayret etmiştir."³ Schleiermacher, tarihsel olayları anlamamanın yolunun hermeneutikten geçtiğini söylemiştir. Ona göre geçmiş ancak yorumlama ile kavranabilmektedir.

Düşüncenin aktarım aracı dildir. Düşünce sözcüklere bezendiğinde somut bir şekil kazanır. Bu somutluk dil aracılığıyla meydana gelmektedir. Dil, düşüncenin somut göstergesidir. Schleiermacher'ın ifadesiyle anlama ve yorum dil temelinde sağlanmaktadır. Yorumlama dil ile gerçekleştiğinde gramatik esaslı olarak ele alınır. Mimarlık alanı da tarihsel geçmişin izlerini taşıyan ve her daim döneminin şartları ile geçmiş bilgi birikimini yenileyerek gelişen bir disiplindir. Bu bakımdan mimarlığın düşünme biçiminde de anlama ve yorumlama bu alan içinde kendi dilini oluşturmaktadır. Mimarlık sanat, matematik, tarih vb. birçok disiplini içinde barındıran bir alan olduğu gibi tüm disiplinleri etkileyen ve temel birim kabul edilen felsefe bilimi ile olan ilişkisiyle de öne çıkmaktadır. Bu kapsamda mimarlık alanı ve felsefe ilişkisinde yorumlayıcı bir bakış açısı olarak hermeneutik yöntem önemli noktalardan biridir.

Felsefe de hermeneutik yöntemin kullanılması Dilthey ile başlamıştır. Dilthey (1999: 91), geçmişe, tarihe yönelirken zaten geçmişin içinde bulunduğunu söyler. Geçmişin içinde mevcut olmak akılla kavranacak bir olay değildir. Çünkü akıl geçmişe dair kanıtlar barındıramaz. Bu aşamada Dilthey, anılara, belleğe, izlenim ve sezgilere güvenmektedir. Geçmiş ile bağlantısını sağlamada bu yolları kullanan Dilthey, içsel yaşantıyı kullanarak geçmişe ulaşmıştır. Son yüzyılda ise kendi bakış açısı ile bu yöntemi tekrarlayan ve geliştiren, ünlü filozof Martin Heidegger olmuştur. Heidegger varlık üzerine sorgulamasında mimarlık alanı içinde farklı bir bakış açısı getirmiştir.

Heidegger'in mimarlık üzerine düşünceleri "*Şey*" (1950), "*İnşaa etmek, iskân etmek düşünmek*" (1951) ve "*şiiirsel biçimde insan mesken tutar*" (1951) ve ilk olarak "*dünya resminin metafizik tarafından kurulması*" başlığı ile 1938 yılında bir konferansta sunulmuştur. Tüm bu düşüncelerini çok sonraları 1950 yılında yayınlanan "*Dünya Resmi Çağı*" isimli metinlerinde dile getirmiştir. Heidegger düşüncelerinde "*Mimarlık-Mekân*" kavramı üzerinde özellikle durmaktadır. Bu kavramların çağrıştırdığı "*İnşaa etmek ve Barınma*", "*konut ve mimarlık*" ilişkisinin ontolojisini ve metafiziksel temelini ortaya koymaya çalışırken, çeşitli yaratımları şiir yaratma bağlamında değerlendirmiştir.

Heidegger mimarlığın özünü ontolojiden sorgulamış, bu temeller üzerine "*mimarlık-mekân-inşaa ve barınma*" kavramlarını yorumlayarak ve

3 Hermeneutik (yorumbilgisi) Üzerine Yazılar, s. 14.

mimarlık alanına farklı bir bakış açısı getirmiştir. Bu Heidegger yaklaşımı mimarlık disiplini⁴ içinde hem teorisyenler hem de uygulamacılar⁵ üzerinde büyük bir etki yaratmıştır.

Yorumlama, yorum bilgisi gibi anlamlar içeren hermeneutik, insan ürünü olan her türlü eseri anlamayı ve yorumlamayı ifade etmektedir. İnsan ürününü ele alan bu yöntemin bakışı da insana yönelik olacaktır. Temelinde insanı ve tarihselliği barındıran bu yöntem başta kutsal yazıların açıklanmasında kullanılmıştır. Dünyaya gelişinden itibaren varoluşunu sorgulamaya başlayan insanın anlam arayışı da yine hermeneutik bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. Zamansallığın ve tarihselliğin içerisinde ontolojik anlama üzerine temellendirilen hermeneutik yöntem, dil aracılığıyla yöntemini uygulamaktadır. Varoluşçu felsefenin önemli isimlerinden biri olan ünlü filozof Martin Heidegger de varoluş hakkında düşünmenin yorumlayıcı olması gerektiğini öne sürmüş ve bunu kişinin kendini anlama, açıklama veya yorumlama olarak tanımladığı kendine açıklama temelli bir yaklaşım olarak adlandırmıştır.

Mimarlığın felsefe ile olan ilişkisi de yorumlayıcı düşünce ekseninde gelişmektedir. Mimarlık böylece felsefi fikirleri ve ideleri mekânsal yapılarla çevirir. Burada mimarlığın rolü, mevcut çağın felsefi bir anlayışını gerçeğe dönüştürmektir. Geçmişten bu yana filozofların doğrudan mimarlıkla ilgili soruları sorguladıkları, mimarların felsefeden ilham aldıkları ve bu fikir etkileşiminden özellikle son yüzyılda “mimarlık felsefesi” adı verilen bir disiplinin geliştiği bilinmektedir. Bu makale de Heidegger’in ontolojik anlamasını ve fikirlerini, onun doğrultusunda geliştirdiği hermeneutik-fenomenoloji yöntemi ile mimarlık ve mekân üzerine yaklaşımı ele alınacaktır.

2. HERMENEUTİK-FENOMOLOJİNİN DOĞASI

Mimari okumada hermeneutik-fenomenolojik çalışmaların doğası genellikle nicel mimari ve çevresel çalışmaların kapsamındadır. Bu eserler ve envanter odaklı çalışmalar, insan tecrübesinden bağımsız olarak; yapı teknikleri, yapı ölçüleri ve oranları, biçimsel estetik ve tarih gibi alanları kapsamaktadır. Oysaki hermeneutik-fenomenoloji, kartezyen geleneğe dayanan epistemolojik anlayışların aksine, insan yaşamının yerle nasıl ilişkili olduğuna dair ontoloji temelli bütünsel bir görüş sağlayabilir. Geleneksel düşünme biçimini eleştirerek çağdaş batı felsefesinde, kültüre ve insan varlığına yeni bir radikal yaklaşım öneren hermeneutik-fenomenolojik yaklaşım ünlü düşünür Martin Heidegger tarafından geliştirilmiştir.

Mimari ve çevresel tasarım araştırmalarında yorumlayıcı fenomenolojinin birincil amacı, yaşam dünyasının oluşumunu anlamak ve yorumla-

4 St.John Wilson C., (1995) The Other Tradition of Modern Architecture, s. 6.

5 St.John Wilson C., The Other Tradition of Modern Architecture, s. 6-8

maktır. İnsanların gündelik hayatta bilinçsizce içinde yaşadıkları dünyanın tanımı, Heidegger'in (1962) "dünyada olma" fikrine dayanmaktadır. İnsanın dünyaya fırlatılmışlığının, dünya-içinde olmasının varoluşsal bir anlatısı da bir yerde var olmaktır (Bollnow, 1967; Bachelard, 1969). Fenomenoloji aynı zamanda insanların sorgulamadan kabul ettikleri gündelik yaşam dünyasını anlamaya çalışmanın bir yolunu oluşturur. Fenomenolojik araştırmalarda mimari yapı, biçimsel estetik ve tarih gibi alanlar ikincildir ve yalnızca insan deneyimiyle ilgili oldukları ölçüde ele alınır. İlk bakışta, bu günlük insan faaliyetleri ve ortak eylemler genellikle gizlidir ve algılanamaz, bunlar birer fenomendir ve asıl odak noktası onlardır.

Fenomenoloji, yaşam dünyasının belirli fenomenlerini tümevarımsal bir şekilde ele alır ve genel kalıplarını vurgular. Bu paylaşılan deneyimlerin kalıpları ve yapıları, pozitif bilimin somut, bağlam dışı kavramlarıyla çelişir. Hermeneutik-fenomenolojik yaklaşım, beşerî bilimlerin atıfta bulunduğu temel varsayımları ve nitelikleri içeren felsefi bir çerçeve sunar.

Mimarlık ve Mekâna Hermeneutik-Fenomenolojik Olarak Yaklaşmak

Mimarlık ürününün tasarlanması, deneyimlenmesi ve algılanmasına yönelik yer ve zamanla ilişkilenen her türlü veri insanın mimari yapı ve çevresi ile kurduğu ilişkiyi güçlendirir. Bu ilişki yapının deneyimlenmesi sırasında gerçekleştirilen eylemlerle doğrudan bağlantılıdır. İnsan yaşantısını meydana getiren eylemler farklı sıklık, tekrar ve süreçler tanımlayarak zamansal; gerçekleştiği yere bağlı olarak da mekânsal birtakım niteliklere sahiptir.

Mekânın anlaşılmasına ilişkin çalışmalar, sembolik ve yapısalci, Marksist, psikolojik ve fenomenolojik (hermeneutik) çalışmalar olarak sıralanabilir. Mekâna ilişkin fenomenolojik çalışmalar, onu maddeleştirmeden ya da idealize etmeden anlamaya çalışan araştırmaları içermektedir. Bu durumda mekân soyut bir düşünce ya da deneyimden bağımsız bir "orada olan" varlıktan ayrı olarak kabul edilemez. Mekâna fenomenolojik olarak yaklaşmak, onun dünyanın ya da deneyimleyen kişi için önemini ortaya koyan "deneyimleme"yi anlamaya çalışmaktır.

Gerçekleştirilen her türlü eylem farklı nitelikte yer tanımlamalarına ihtiyaç duyar. Norberg-Schulz'un insanın çevresi ile kurduğu temel ilişkiyi kapsayacak şekilde tanımladığı "varoluşsal mekân" (existential space) ve mesken tutma kavramıyla eş anlamlı olarak tanımladığı "varoluşsal ayak izi" (existential foothold) kavramları, insanın çevresine uyum sağladığı ve kendi varoluşunu tanımladığı koşulları gerektirir (Norberg-Schulz 1980). Bu doğrultuda mimarlığın gündelik yaşantıyı oluşturan eylemlere mekânsal ve zamansal zemin üreterek insanın mesken tutmasına aracılık edebilmesi için, mimari tasarımı etkileyen ve ondan etkilenen bir girdi

olarak yapının türü, diğer bir deyişle bu eylemlere cevap veren işlevsel kurgusu önem kazanır.

Norberg-Schulz (1980) ise yerin olgusu (phenomenon of place) bağlamında yeri meydana getiren fiziksel girdilerden ve bunların ötesinde yerin koşullarını taşıyan yapıların sahip olduğu, yere ait kimlikten söz eder. Yerel koşullara dayalı olarak üretilen bir yapının kendine has bir karaktere sahip olduğunu belirten Norberg-Schulz yerin, kendisini meydana getiren fenomenler aracılığıyla, yalnızca doğal ve coğrafi verileri içeren bir konum olmanın ötesinde bir yapıya sahip olduğunu vurgular (Norberg-Schulz 1980).

Yerlerin karakterlerini orada gerçekleşen gündelik yaşantıdan aldıklarını ifade eden Norberg-Schulz “yerin ruhunun” ancak bu çerçevede kavranabileceğini belirtir (Norberg-Schulz 1980). Bir toplumun gündelik yaşantısına ait her türlü veri, yerel kültürü ve kimliği oluşturan belleğin bir parçasıdır. İnsan, içerisinde yaşadığı doğal ve yapay çevreye fiziksel ve kültürel bağlamda referans veren, gündelik yaşam olguları ile ifade bulan yerel karakter aracılığıyla varoluşunu tanımlar ve mesken tutar (Norberg-Schulz 1980).

Mimarlık pratiği insanın eylemlerinin bir parçası olarak var olur ve bu bağlamda barındırdığı mekânsal niteliklerle yaşantıyı etkiler, dönüştürür aynı zamanda onun aracılığıyla dönüşür. Norberg-Schulz’un mekânsal kurguya dair somut niteliklerden bahsederken kullandığı “merkezileşme”, “yönlenme”, “ritim”, “sınır”1 gibi kavramlar, insan eylemleri aracılığıyla şekillenen ve yaşantıyı etkileyen farklı mimari örgütlenme biçimlerinden bazılarıdır (Norberg-Schulz 1980).

Bu kavramlarla, modern anlayışın yerden kopmasına getirilen eleştirileri temellendiren, yer ile ilgili tartışmaların mimarlık alanında tekrar etkili hale gelmesini sağlayan Norberg-Schulz, içinde yaşamın gerçekleştiği mekânların yere dönüştüğünü söyleyerek yer ve mekân arasındaki ayrımı tanımlar (Norberg-Schulz 1980).

Bulunduğu, tanımlandığı çevrenin yerel koşullarına göre şekillenen yer, özgül bir kimlik ve ruha sahiptir. Norberg-Schulz varoluşsal mekânı insanın içerisinde bulunduğu çevreyle kurduğu ilişki üzerinden açıklar. Bu ilişkinin kurulması ile mimari yapının yerin ruhunu ortaya çıkarması ve anlamlı yerler oluşturmaları mümkün olabilecektir (Norberg-Schulz 1980). Yer ile insan arasında kurulan bu ilişki o yere duyulan aidiyet ve kimlik üzerinden gerçekleşir. Bu nedenle yere dayalı kavrayışla beraber yerellik, bölgeselcilik2 üzerinden aidiyet ve kimlik kavramlarının toplumsal yaşantıda ve mimarlık pratiğindeki olumlu ve olumsuz etkileri tartışılmaya başlanır.

Martin Heidegger'in düşüncelerinde “yer”leşme, Gaston Bachelard'ın “Mekânın Poetikası”nda imgelem ve yer ilişkisi⁶ Merleau-Ponty'nin bedenleşme üzerine yaptığı fenomenolojik çalışmalarda yer, kesin cevaplardan kaçınılarak sorgulanmaktadır. Bu çalışmalarda beden kendisi olarak, yaşayan birey olarak içinde bulunduğu dünyadan ayrılmamıştır. Bu çalışmalar içinde Heidegger'in fenomenolojisi, yeri ayrı bir varlık ya da dışsal bir nesneye indirgmeden, varlığın ilkesel mekânsallığı anlamında sorgulamaktadır.

Heidegger'in insanın varoluşunu anlamlandırmak için çevresiyle kurduğu ilişki üzerinden tanımladığı iskân etme, mesken tutma kavrayışı insanın içerisinde ürettiği ve gündelik yaşantısını sürdürdüğü çevre ile diğer bir deyişle yer ile bağ kurması, yerin deneyimlenmesi gibi olumlu düşünceleri içerir. Buna karşın Heidegger'in düşüncesinde sıklıkla rastlanan, bir yere ait olma fikrinin aşırı hale gelmesi ile kendi dışında kalanları ötekileştirici ve kimlikleyici ifadelerinin de eleştirilmesi gerekir (Sharr, 2017).

Heidegger'in 1951, 1953 yılları arasında gerçekleştirdiği mimarlık disiplinini etkileyen çalışmalarının ardından günümüze, Norberg-Schulz⁷, Augé⁸, Leach⁹ gibi farklı disiplinlerden birçok kuramcı, Heidegger'in ortaya attığı düşüncenin olumlu ve olumsuz eleştirisini yapmış ve mesken üzerinden sürdürdüğü yer ve mimarlıkla ilişkilenen tartışmasını geliştirmiştir. Heidegger'in yer ile kurulan bağın güçlendirilmesine ilişkin yaklaşımı olumlanırken, faşist bir anlayışa dönüştürülmeye imkân veren tutumu, romantik taşracılık iddiaları çerçevesinde eleştirilmiştir (Sharr, 2017). Heidegger'in mesken tutma kavrayışının ötekileştirici iddiaları üzerine tartışırken bu kuramcılarının kültür ve kimlik hakkında ürettikleri düşüncelerden yararlanılabilir.

3. HEIDEGGER'İN HERMENEUTİK-FENOMENOLOJİK YAKLAŞIMI

Heidegger, hermeneutik yöntemi *Dasein* temelinde ele almıştır. *Dasein*, dünyaya fırlatılmışlığı ile vardır. Bu fırlatılmış varoluşunun başlangıç noktasıdır. Zamansallığın içerisinde dünyaya fırlatılan *Dasein*, Heidegger'e göre kendisinden yola çıkarak varoluşunu kavrayacaktır. *Dasein*, kendi varoluşunu aramaya yöneldiğinde zaman çizgisi üzerinde yürümeye başlayacaktır. Çünkü varlık kendisini anlamak ve anlamlandırmak ihtiyacı gütmektedir. Bu ihtiyacı dünyaya fırlatılmışlığından itibaren yorumlayarak karşılayacaktır. Yorumlamak, anlamak demektir. Anlaması ve yorumlayabilmesi için de yönünü kendisine çevirmesi gerekir. Bakışını kendisine çeviren *Dasein*, kendisini açar, yayar ve anlamaya başlar. Böy-

6 Bachelard, G. (1996). Mekânın Poetikası, Çev. A. Derman, Kesit Yayıncılık, İstanbul, 1996.

7 Norberg-Schulz, C. (1979). Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture.

8 Augé, M. (1992). Non-Places Introduction to an Anthropology of Supermodernity.

9 Leach, N. (1998). The Dark Side of the Domus.

lece *Dasein* bir sürecin içine dâhil olmuş olur. Bu süreç zamansallık ile doğrusal olarak ilerlemektedir. O halde zaman, varlığın kendisini yorumlayabilmesi için yol gösterici, aydınlatıcıdır. *Dasein*'in gösterdiği bu uğraş hermeneutik bir çabadır. O halde hermeneutik, var olmayı anlamaktır.

Varlığın yorumlanmasında fenomenoloji, *Dasein*'in temel özelliklerini belirlemek için içten dışa bir bakış açısı benimser. Ayrıca, *Dasein*'in açıklaması yorumlayıcı olmalıdır. Heidegger'in felsefesinde, çevre dünyanın varlıkları *Dasein*'de iki şekilde görünür: teorik ve pratik olarak. *Dasein*, gözlemsel "*hinschauen*" anlamda teorik yönü benimserse önümüze hazır-varlık "*das Vorhandene*" olarak çıkar. Varlıklara bu şekilde yaklaşmak, onların nesnellliğini sorgulamayı gerektirir. Hazır varoluş, dünyaya geldiğimizde hazır bulduğumuz şeydir, bu şeyleri bilgi açısından biliriz. Varlıklar günlük içeriklerinden bağımsızdır ve bu nedenle yer kaplayan statik şeylerdir. Bu şekilde varoluş, orada duran bir şey olarak kabul edilir (Hisarlıgil, 2008)

Dasein pratik bir bakış açısından ortaya çıkıyorsa (varlığa olan ilgi gibi), o zaman varlık kendisini *Dasein*'a belirli bir amaç için bir araç olarak sunar. Bir amaç için kullanım, bir aracın niteliğidir. Bu nitelik nedeniyle Heidegger, araçları elaltında-kullanıma-hazır "*das Zuhandene*" varlıklar olarak görür. Heidegger, *Dasein*'in o varlığı gösterme biçiminde aynı varlığın mevcut veya kullanılmaya hazır olduğunu nitelemektedir. *Dasein*, varoluşu teorik olarak sunuyorsa, bu varoluş hazır, statik bir varoluş olarak önümüzde bulunmaktadır; bunun yerine kullanıma hazır bir varlık, dinamik kullanılabilirliğe sahip bir araçtır (Tablo 1).

Tablo 1. Martin Heidegger'in felsefesinde *Dasein*'in var olma biçimi (Hisarlıgil, 2008)

teorik	→	Önümüzde-hazır-varlık <i>das Vorhandene</i>	→	durağan
pratik	→	Elaltında-kullanıma-hazır-varlık <i>das Zuhandene</i>	→	kullanılabilir

Dasein için açık olan evren değil, kendi varoluşu olmuştur. Kendi yaptıklarını yorumlamış ve anlayabilmiştir. *Dasein*'in evreni ele alamayışının sebebi ise evrenin insandan bağımsız hareket edişidir. *Dasein*, anlamını kendisinde, kendi zamansallığında bulmuştur. Bu zamansallık tarihselliği doğurmaktadır. Tarihselliğin içinde *Dasein* bir yığına değil bir sürece sahiptir. Bu süreç varlığın olgusal yapısıdır. Tarihsellik, insanın varoluşunun bir şekli olmuştur. Bu nedenle *Dasein*, hem geçmişte yaşar hem de kendisini geleceğe hazırlar. Heidegger'e göre insanın bilgisi ön anlama ile başlar. "*Heidegger'in varoluş felsefesinin hermeneutiğe kazandırdığı*

en önemli yön, onun ön-anlama kavramında yatar.”¹⁰ İnsan sadece kendi içinden, kendisinden hareketle varoluşunu anlayabilecektir.

Heidegger (1996)’e göre, *Dasein*’in varlıklarla ilişkisi, yakınlığı ve kapsamayı tanımlar.¹¹ Heidegger, *Dasein*’in dikkatini araçlara çeken ve araçların el altında-kullanıma-hazır bulunduğu bu yakınlığı “*besorgen*” olarak adlandırır. *Dasein*’in varlıklara odaklanması, onun sağgörü¹², “*die Umsicht*” dediği varlıkların farkındalığı ile karakterize edilir. Sağgörü, *Dasein*’in “varoluşçuluğunu” ortaya çıkarır.

Varlıklar, kullanıma hazır araçlar ve eldeki şeylerle dolu çevre dünyamızda ‘araçsal-göndermeler sistemi’¹³ içerisinde bulunur. Çevresel düşünce, Heidegger’i varlıklar ile mekân arasındaki ilişkiye, onların mekansallığına götürmüş ve Descartes’ın aksine¹⁴ mekânın boş olduğunu ve varlık anlamında şeylerle doldurulabileceği fikrinin aksine yönlendirmiştir. Heidegger için uzay dünyadaki varlıklarla sınırlı değildir, *Dasein* ile ilişkilidir. *Dasein*’in uzamsallığı söz konusu olduğunda, mekân, içinde hazır varlıkların kavranabileceği bir mekansallık taşır. Mekansal analizde Heidegger, varlığın ve *Dasein*’in uzamsallığına bakar. Heidegger, Varlık ve Zaman’da zamansallık ile ele aldığı üç farklı mekândan bahseder: dünya mekânı, alan ve *Dasein*’in mekânsallığı (Tablo 2).

10 *Hermeneutik (yorumbilgisi) Üzerine Yazılar*, s. 18.

11 *Sein und Zeit*’ın Türkçe çevirisini yapan Aziz Yardımlı Almanca *Umsicht*, İngilizce *circumspection* kavramını etrafa bakma, çevreye bakma anlamında sağgörü olarak çevirmiştir. *Umsicht* varlıklara öylesine bir bakış olarak değil, araçların aktüel kullanımını içeren bir kavram olarak anlaşılmalıdır. Heidegger *Umsicht*’i *Dasein*’in varlıkların belirli bir amaca uygun olup olmadığına bakmak olarak anlatmaktadır. Heidegger, Martin, Being and Time, Çev. Joan Stambaugh, Suny Press, Albany, (1927) 1996, s. 65.

12 *Sein und Zeit*’ın Türkçe çevirisini yapan Aziz Yardımlı Almanca *Umsicht*, İngilizce *circumspection* kavramını etrafa bakma, çevreye bakma anlamında sağgörü olarak çevirmiştir. *Umsicht* varlıklara öylesine bir bakış olarak değil, araçların aktüel kullanımını içeren bir kavram olarak anlaşılmalıdır. Heidegger *Umsicht*’i *Dasein*’in varlıkların belirli bir amaca uygun olup olmadığına bakmak olarak anlatmaktadır Heidegger, Martin, Being and Time, Çev. Joan Stambaugh, Suny Press, Albany, (1927) 1996, s. 65.

13 Bir aracın bir şey için olması, bir başka şey ile ilişkili olduğu şeklinde anlaşılabilir. Örneğin bir çekiç çekiçleme için, bir kalem yazmak içindir. Heidegger bir-şey-için olmada bir şeyin bir başkasına gönderme yaptığını düşünür. Bir aracın diğeriyle olan ilişkisi araçsal bir bütünlük içerisindedir. Bir ey için olmak, bir aracın temel niteliği ve diğer araçlarla olan ilişkisi ve ait olduğu bir araçlar sistemi ile ilişkilidir Heidegger, Martin, Being and Time, Çev. Joan Stambaugh, Suny Press, Albany, (1927) 1996, 71-77.

14 Descartes, Rene, Discourse on Method and Mediations on First Philosophy, BN publishing, NY, (1637) 2007, s.33.

Tablo 2. Varlık ve Zaman’da Mekânsal Biçimler (Hisarlıgil, 2008)

Dünya-mekânı	→	Önümüzde-hazır-varlık <i>das Vorhandene</i>
Alan	→	Elaltında-kullanıma-hazır-varlık <i>das Zuhandene</i>
<i>Dasein</i> ’ın Mekansallığı	→	Varoluşsal Mekan

Heidegger (2018)’e göre varlık, kendisini ilk olarak dilde göstermiştir. Varlığının yorumunu dilde bulmak ve yorumlamak Heidegger’in felsefi düşüncesinde mümkündür. Varlık ancak dil aracılığı ile kavranır ve anlamlandırılır. Dili bir ev olarak düşünürsek bu ev varlığın evi olacaktır. Temelinde insanı barındıran dil, yaratılışını insana borçludur. Dil, insanın eseridir. Bu eseri ise korumanın yolu düşüncelerdir. Düşünce bir çarşaf gibi dilin üstüne örtülür ve dili koruma altına alır. Heidegger bu durumu “Söz etme sırasında *Dasein* kendini sözcüklere döker. Ama *Dasein* öncelikle kendini “içerideki” olarak dışarıya kapattığı için değil, dünya-içinde-varolma olarak zaten anlayarak “dışarıda” olduğu için kendini sözcüklere döker.”¹⁵ olarak tanımlamıştır. Dil, *Dasein*’in kendisini ifade etme ve açığa çıkarma aracı olarak ele alınmıştır. Fakat *Dasein*’in bahsettiği, dile getirdiği zaten dışarıda mevcut olandır.

“Dünya-mekânı”, nesnelerle dolu bir kabı temsil eden mutlak bir fiziksel alandır. Bu mutlak durumda masa, sandalye, koltuk, sehpa, kilim tek bir mekânda ve bu nesnelerden bağımsız olarak “dünya-mekânı” içinde yer alır. Bir zemin olarak mutlak mekân fikri, *Dasein*’in gündelik mekansal davranışından bağımsızdır.

Heidegger’in hermeneutiğe yaklaşımı ontolojik anlama üzerine inşa edilmiştir. Hermeneutiğin zemini öznellik değil, tarihsellik olmuştur. Heidegger, varoluşu yorumlama da insan deneyimini merkeze almıştır. Varoluşun nedenleri özne ve nesne arasındaki ilişkiden anlaşılmamaktadır. Bu Heidegger’e göre yetersiz bir yaklaşımdır. Hermeneutiğin yaklaşımında insanın varoluşunu ele almadan yorumlama yapmasını, Heidegger ortadan kaldırmıştır. İnsan, anlama ve yorumlama ihtiyacını dünyaya fırlatılmışlığı ile fark etmeye başlar. Bu fark ediş peşi sıra varoluşu sorgulamayı ve anlama ihtiyacı doğurur. Zamansallığın içerisinde *Dasein*, sorularının yanıtlarını yalnızca kendi içerisinde bulabilmektedir. Bu nedenle anlama ve yorumlama kendi içinde başlamaktadır. Heidegger (2018)’e göre hermeneutik, insanın varoluşunu anlamının nasıl ortaya çıktığına yönelik olarak kullanılan bir teoridir.

15 Martin Heidegger, *Varlık ve Zaman*, Çev: Kaan Ökten, Alfa Yayınları, İstanbul: 2018, s. 252.

Mimarlık Üzerine Heidegger'in “Hermeneutik-Fenomenolojik” Değerlendirmesi

Martin Heidegger, 20. yüzyılın ikinci yarısında, yani II. Dünya Savaşı'ndan sonra Batı felsefesi üzerinde en büyük etkiye sahip olan düşünürlerden biridir kuşkusuz. Heidegger'in uzam/mekân anlayışı onun düşüncesinin en önemli noktalarından birini oluştururken, Heidegger literatüründe bu konuyu detaylı olarak inceleyen çok fazla eser bulunmamaktadır. Bunun nedeni, Heidegger'in konuyla ilgili düşüncesini anlamak için, onun tüm felsefesini, 1927'de yayınlanan başlıca eseri “Varlık ve Zaman”dan 1976'da ölümüne kadar olan düşüncenin tüm evrimini izlemesi gerektirir. Heidegger'in mekân, konut ve mimarlık konularını açıkça ele aldığı birkaç konuşması;

1. 1951'de Darmstadt'taki “İnsan ve Mekân” sergisinin açılışında yaptığı konuşma: ‘İnşa Etmek, İkamet Etmek, Düşünmek’
2. 1964, St. Sanatçı Bernhard Heiliger'in St. Gallen'deki sergisinin açılışındaki sunumu: ‘Sanat-Plastik-Mekân Hakkında Notlar’
3. 1969 yılında sanatçı Eduard Chillida'nın sergisinin açılışında yaptığı konuşma: ‘Sanat ve Uzam/Mekan’dır (Örnek, 2015)

Ancak bu konuşmaların metinlerine bakarak Heidegger'in mekân anlayışını ortaya çıkarmaya çalışmak özellikle mimarlar ve sanatçılar için yanıltıcıdır. Çünkü bu soruya bir bütün olarak Heidegger'in düşüncesinin perspektifinden yaklaşılmalıdır (Örnek, 2015).

Heidegger (1964)'e göre dünya dediğimiz şey, sonlu veya sonsuz bir uzam/mekânı işgal eden bir varlık değildir. Dünya bir ilişki ve tüm bu ilişkilere anlam veren bir örgüdür. Bu anlamla bütünüyle karşılaşan insandır. Dünyanın ve insanların karşılıklı olarak birbirlerine ihtiyacı vardır. “Bizim dünyamız” ile kastettiğimiz, içinde yaşadığımız dünyayı ve dünya içindeki mekanları içerir. Dünyada karşılaştığımız şeylerin tecrübesini hep mekanlar içinde edinmekteyiz. Bu şeylerin her zaman birbirleriyle uzamsal bir ilişkisi vardır. İnsanlar da bu uzamsal ilişkiler ağının içindedir.

Duyularımızın bize verdiği tüm varoluşlar mekânsaldır ve uzamın içinde yer alır. Mekân, uzayda bir yere sahip olmak ve dolayısıyla bir şekilde genişliğe veya hacme sahip olmak anlamına gelir. Bu varolan/şey tanımı bir uzamın içindedir, yani uzamın bir bileşenidir. Heidegger, 1964 yılında bir serginin açılışında yaptığı “Sanat-Plastik-Mekân Hakkında Notlar” başlıklı konuşmasında, Yunanlıların “topos” ve “chora” yani “yer” ve “mekân” arasında ayrım yaptığını açıklamıştır. (Heidegger, 1964). Bir yer, uzayda bir nesne tarafından işgal edilen sınırlı bir alandır. Uzay, tüm nesneleri içeren geniş alandır. Burada Heidegger, uzayın için-

deki nesnelerden bağımsız olanın ne olduğunu anlamaya ve yorumlamaya çalışmaktadır. İçindeki nesneleri ve konumlarını çıkarırsak, kalan boşluk nedir? Bu bizi Heidegger'in “yer” üzerine düşündüğü mimari tanımlarına götürecektir.

Heidegger burada uzamı bir varlık olarak görmez. Heidegger genellikle bir şeyin özünün gerçek bir etkinlik, bir oluş durumu, bir olagelme olduğuna inanır. “Varlık ve Zaman” da sorduğu “Varlığın anlamı” sorusundaki Varlık/Olmak terimlerini “Olagelme” olarak adlandırılmakta ve fiil olarak düşünmektedir. Bunu mekân bağlamında ele aldığımızda, Heidegger (1964)'e göre mekân bir uzama yer açma, yer verme, mekân yaratma, serbest bırakma fiili olarak anlaşılmaktadır. Bu uzam içinde mekân yaratan/ mekân veren/ mekân bulan insandır. Uzam-İnsan-Yer, Varlık-İnsan-Varolan, Dünya-İnsan-Şey; hepsi aynı bağlamda ve paralel olarak ele alınır (Guzzoni, 2009). Bu bağlam bize uzam sorununun aynı zamanda bir varoluş sorunu ve Varlık-İnsan bağı sorunu olduğunu göstermektedir. İnsan ile uzam arasındaki ilişki aynı zamanda insan ile yer arasındaki ilişkidir.

Yer açma fiili (einräumen) böylece Heidegger'in mekân hakkındaki düşüncesinin temelini oluşturur. Uzam, yer açmak için insanlara ihtiyaç duyar. Mekân ve insan birbirinden ayrı olmadığı gibi, birini diğerinden önceliği yoktur. “İnsan uzamı *yapmaz*; *uzam*, görünenin sübjektif bir tarzı da değildir; ama o bir nesne gibi objektif bir şey de değildir. Tam tersi uzam, mekân olarak yer açmak için insana ihtiyaç duyar (Heidegger, 1964). Bu tür bir mekân, Heidegger (1977)'e göre insanın “esrarlı ilişkisi” olarak varlık ile insan arasındaki bir etkileşimdir. Heidegger bunu açıkça belirtmese de Varlık ve Zaman'da ontolojik olarak doğru tanımın *Dasein*'in “mekânsal” olduğunu belirtmesidir.

Dünya, varlık ve insan arasındaki ilişkiyi anlayan bir sistemler bütünü ve böyle bir dünyada insan oturur/ikamet eder/mesken tutar. Bu dünyada yaşayan insanlar ölümlü olanla, tanrısal olanla, bu yeryüzünde ve bu gökyüzünün altında eğişirler/kalırlar. Heidegger bu dört boyutu “Dörtlü” (Geviert) olarak adlandırmıştır. Bu dünyada yaşamak, herhangi bir yerde bir ömür geçirmek değil, yeryüzünde ve gökyüzü altında fani bir hayat yaşamaktır. Dünyada yaşamının en temel özelliği bu dörtlüyü gözetmek, onlardan sakınmak ve sahip çıkmaktır. İnsanın bu temkinli davranışı bir korunma biçimidir. İnsanlar dünyayla olan bu dörtlü bağlantıyı nesneler aracılığıyla sürdürürler. İnsanın dünyadaki nesnesi, şeylerle uğraşmakta yatar. İnsanlar dörtlüyü bu şeylere getirir ve orada korurlar. “İkamet etmek, dörtlünün özünü şeylere indirgeyerek korur” (Heidegger, 1978a).

İnsan-dünyada var olan veya yeryüzünde yaşayan bir kişiyi temsil eder. “Yeryüzündeki varoluş biçimimiz meskendir. İnsan olmak, dünya

üzerinde ölümlü olarak var olmak yani ikamet etmek demektir (Heidegger, 1978b). İnsanlar için yeryüzünde, göğün altında yaşamının anlamı kavramsal bir karar değildir; bu bir insanın ne olduğu sorusu da değildir, burada ortaya atılan soru bir insanın nasıl ikamet ettiğidir. Bu somut dünyada ikamet etmek bir harita üzerinde belirlenen koordinatlardan ziyade bir mahalle, bölge veya cadde adının zikredilmesiyle kendini gösterir (Guzzoni, 2009).

Heidegger 1951 yılında yaptığı konuşmasında bina inşası konusuna odaklanır: Bina yapmak/inşa etmek, kendileri birer yer olan şeyleri inşa etmek demektir. Heidegger bilerek “yerlerdeki şeylerden” demez, “kendisi yer olan şeyler” der. Kendilerine yer açılan şeyler ikamet edilen mekanlar haline gelirler. Burada şeyler ve yerler karmaşıklık oluştursa da burada söz konusu olan, birer şey olan binaların kendilerinin yer haline gelmesi, yer açmasıdır (Örnek, 2015)

Heidegger (1978a)’e göre binalar dörtlüyü korur. Binalar kendilerine özgü bir şekilde Dörtlüyü sakınırlar. “Dörtlüyü sakınmak, yani yeryüzünü kurtarmak, gökyüzünü karşılamak, Tanrısal olanı beklemek, ölümlü olana eşlik etmek, bu dörtlü sakınma, ikametın sade özünü teşkil eder”. Bu anlamda bir bina inşa etmek barınma sağlamaktır. Heidegger, bir bina inşa etmenin ikamet edilmesini sağlamak olarak anlaşıldığını belirterek aslında bunun bir vücuda getirmek, var etmek/yaratmak olduğunu söyler (Baudrillard, 1999). Grekçe vücuda getirme terimi “tikto” dur. Kelimenin kökünde “Techne” teknoloji ile ilişkilendirilir ve kökleri tec ile ‘techne’ye, teknikle ilişkilidir. Heidegger’e göre, Grekçe “techne” ne sanat ne de zanaat anlamına gelir. Heidegger’e göre, “Grekler “techne”nin anlamını, bir şeyi ortaya çıkarmakla anladılar. Bu şekilde düşünülmesi olanak sağlayan yorumlayıcı düşünce antik çağlardan beri mimarının içinde gizlidir.

İnşa edici yaratmanın özü ne mimarlık sanatından ne inşaat mühendisliğinden ne de ikisinin birlikteliğinden çıkılarak yeterince düşünülebilir.” (Baudrillard, 1999). Heidegger için “inşa etmenin özü ikamet ettirmek, ikamet edilmesini sağlamaktır. İnşa etmek özünü, mekanlara uyumlu bir şekilde yerlerin yapılmasında sürdürür (Baudrillard, 1999). Heidegger’e göre “ikamet, Varlığın temel özelliğidir ve ölümlüler buna göre vardırırlar”. İnşa etmek de düşünmek gibi ikamet etmeye aittir.

Heidegger savaş sonrasının sıkıntılarının çekildiği dönemde, 1951 yılında Darmstadt’ta yaptığı konuşmada, konuya dair ana düşüncelerini içinde yaşanan devir bağlamında şöyle dile getirir: “Haklı olarak boyuna bir konut sıkıntısından söz ediliyor. Sadece konuşmakla kalınıyor, bir şeyler yapılıyor da. Bu sıkıntıdan kurtulmak için yeni konutlar yapılıyor, konut inşasına teşvikler veriliyor, konut sektörü yeniden planlanıyor. Konut sıkıntısı ne kadar zor ve acı ne denli sıkıntılı ve tehlikeli olsa da

ikamet etmeyle ilgili asıl sıkıntı yeterince konut bulunmamasından kaynaklanmıyor. Asıl konut sıkıntısı dünya savaşlarından ve onların neden olduğu yıkımlardan daha eski olduğu gibi, yeryüzündeki nüfus artışından ve sanayi işçilerinin durumundan da daha eskidir. İkamet etmenin asıl sıkıntısı, ölümlülerin, ikametın özünü daha aramak, ikameti öğrenmek zorunda olmalarından kaynaklanır.” (Sharr, 2013).

Heidegger için temel sorun burada yatmaktadır: İnsan, Varlık ile olan bağını kaybetmiş ve yersiz/yurtsuz kalmıştır. Yurtsuz kalan insan, varlığı hatta onun ne olduğu hakkında soru sormayı dahi unutmuştur. Varlığı düşünen düşünmenin yerini, hesaplayıcı teknik bir sorgulama almış ve Yeniçağ'dan beri olagelen bu süreç, teknik-bilimsel bir dünya anlayışı sayesinde teknolojinin ve hesaplayıcı düşünmenin dünya üzerinde hükümlanlığı ele geçirmesiyle sonuçlanmıştır. Yeniçağ'dan itibaren dünyayı fetheden bu teknolojik düşünce biçimi insan ile Varlık arasındaki bağın unutulmasına neden olmuştur. Heidegger'in çabası bunu anlamak, geleneksel düşünce kalıplarından ve Batı'nın metafizik geleneğinden bağımsız olarak düşünmek ve bunu dile getirmektir. Varlıktan uzaklaşan ve onun yakınında ika-met etmeyen insanın yersiz-yurtsuz olmasının sebebi budur.

Matematik ve teknoloji güdümlü bir bilim dalı olan mimarlık da insan varoluşunun hayati koşulu olan Toprak/Yeryüzü, Gökyüzü/İklim/Mevsimsel Dönüş, Tanrısal Olanlar ve Ölümlüleri kendinde toplayan Bina imarına olan bu yaklaşımı nedeniyle insanı Varlıktan uzaklaştırmış ve onun yurtsuzlaşmasına neden olmuştur. Heidegger'in bu eleştirel yaklaşımı bugün felsefeciler, mimarlar ve insan yaşamını ilgilendiren tüm dalların bilim insanları tarafından tartışılmaktadır.

4. SONUÇ

Felsefi bir yöntem olarak hermeneutiğin amacı, başta yazılı metinler olmak üzere insanın ürettiği şeyleri anlama, yorumlama ve açıklama üzerinedir. Başlangıçta kutsal mesajların açıklaması için kullanılan bu yöntem, Hristiyanlığın sorgulanmasına ve yorumlanmasına neden olmuştur. İlk olarak Schleiermacher tarafından ele alınan bu yöntem, daha evrensel bir hale getirilmeye çalışılmıştır.

Örneklerini Aristoteles ve Platon'da da gördüğümüz bu yöntem elinde tanımlardan başka bir şeyi olmayan insana, açıklamayı vermek için kullanılmıştır. Dilthey ile bu yöntem felsefede kullanılmaya başlanmıştır. Dilthey, hermeneutik yöntemin yönünü yaşama ve insana çevirmesi gerektiğini savunmuştur. Heidegger, *Dasein*'in varoluşunu sorgulamak ve yorumlamak için hermeneutik yöntemle başvurduğunu söylemiştir. Mimarlık düşünmesi üzerine insana dair açık seçik ve detaylı irdelenemeyen pek çok konunun 'mimarlık felsefesi' adı altında ele alınabilmesi mümkündür. Mimarlığın düşünmesi nedir sorusu, mimarlık üzerine anlama ve

yorumlama ile başlamalıdır.

Mimarlık Felsefesi, mimari, felsefe ve diğer disiplinlerin arasındaki ilişkileri ve bağları daha iyi anlamaya yardımcı olur. Düşünme ve felsefe yapmayla mimarlıktaki hayata geçirme ve ortaya koyma arasında bir anlayış köprüsü oluşmaktadır. Mimarlık Felsefesi sayesinde belirli bir çerçeve içinde süren yaşam alanımızın olgularını çok yönlü olarak çözümleme ve yorumlama potansiyeline sahip oluruz. Mimarlık Felsefesi sadece bakış açımızı genişletmekle kalmaz, biz onun sayesinde insan ve mekân arasındaki ilişkiyi daha iyi anlamayı öğreniriz.

Mimarlık Felsefesinin ana düşüncelerinden biri de mimarlığın yapı haline gelen felsefe olmasıdır. Buna göre mimarlık, felsefi ideleri ve düşünceleri mekânsal yapılara dönüştürür. Mimarlığın buradaki rolü, yaşanmakta olan çağa dair felsefi bir anlayışın gerçeklik haline dönüştürülmesidir. Diğer taraftan mimarlığın kendisi, bir çeşit felsefi biçimi ortaya koymaktır. Burada mimari yapı yeni fikirlerle felsefi düşüncelere yeni bir anlayış getirme potansiyeline sahiptir.

Bu anlayış, mevcut normların ötesine geçerek mimarlığa yeni bir felsefi anlam ve derinlik kazandırabilir. Bu yeni disiplinin yaratıcılarına ve savunucularına göre mimarlık felsefesi yeni bakış ve anlayış ufukları açar çünkü çok yönlü bir yaklaşıma ve derinliğe sahiptir. Mimarlık Felsefesi mimarlığın kendisine özgün bir disiplin olarak yaklaşır ve onun içindeki çok yönlü ve çeşitli potansiyellerin ortaya çıkmasını sağlar. Mimarlık Felsefesi, felsefenin doğasından ötürü hem mimariyi ve onun ilgilendiği tüm konuları hem de kendi kendini eleştirel bir yaklaşımla sorgular. Mimarlık Felsefesinin en önemli özelliği onun disiplinler arası olması ve mimarlık yaklaşımlarını bu çeşitlilik içinde anlamaya ve çözümlemeye çalışmasıdır.

Sonuç olarak diyebiliriz ki hermeneutik-fenomenoloji, metni/ürünü anlama, yorumlama ve açıklama yöntemidir. Hermeneutik, ontolojik ve evrensel olarak ele alınmasının yanı sıra insan deneyimini merkeze alarak yorumlama yapmaktadır. Merkezi insan olan bu yöntem mimarlık disiplini içinde tarihsellik, geleneksellik ve zamansallık çerçevesinde yorumlayıcı düşünceye olanak sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Bachelard, G. (1969). The poetics of space, Beacon Press, Boston.
- Baudrillard, J. (1999). Architektur:Wahheitoder Radikalitaet?,Literaturverlag Droschl Graz.
- Bollnow, O. F. (1967). Lived-space in Lawrence, N., ve O'Connor, D., eds, Readings in Existential Phenomenology, Prentice Hall, 178-186, New Jersey.
- Dilthey, W. (1999). *Hermeneutik ve Tin Bilimleri, Paradigma Yayınları*, İstanbul.
- Guzzoni, U. (2009). Der andere Heidegger, Verlag Karl Alber Freiburg/München.
- Heidegger, M. (1962). Being and time, Blackwell Publishers, London.
- Heidegger, M. (1964). BemerkungenzuKunst-Plastik-Raum,Erker-Verlag St. Gallen.
- Heidegger, M. (1977). SeinundZeit, 14. Auflage, NiemeyerVerlagTübingen.
- Heidegger, M. (1978a). BauenWohnenDenken, in: VortraegeundAufsaetze, pp.139-156, 4.AuflagePfullingen.
- Heidegger, M. (1978b). Das Ding, in: VortraegeundAufsaetze, pp.157-179, 4. Auflage Pfullingen.
- Heidegger, M. (1996). Being and Time, Çev. Joan Stambaugh, Suny Press, Albany, (1927) s. 65.
- Heidegger, M. (2018). *Varlık ve Zaman*, Çev: Kaan Ökten, Alfa Yayınları, İstanbul: s. 252.
- Hisarlıgil, B. B. (2008). Martin Heidegger'de "Mekân" Düşüncesi: Hermeneutik-Fenomenolojik Bir Yaklaşım. Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1(25), 1-13.
- Norberg-Schulz, C. (1980). Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture. Rizzoli, New York, 213 p.
- Örnek, Y. (2015). Mimarlık ve Felsefe: Çağdaş Filozofların Mimarlığı Yeniden Düşünmesi. Felsefe ve Toplumsal Bilimlerde Diyaloglar (ETHOS), 8(2), 125-139.
- Sharr, A. (2013). Mimarlar İçin Heidegger, İstanbul: YEM Yayın.
- Sharr, A. (2017). Mimarlar İçin Heidegger. Atmaca, V. (Çev.), YEM Yayınları, İstanbul, 130 s.



BÖLÜM 10

KENTSEL AKARSULARIN ÖNEMİ VE KAYBEDİLEN DEĞERİNİN YENİDEN KAZANILMASI

Çiğdem KILIÇASLAN DENİZ¹

¹ Prof. Dr., T.C. Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, ORCID ID 0000-0002-4467-3739, ckilicaslan@adu.edu.tr

GİRİŞ

Su, insanın yaşamını sürdürebilmek için hemen her şeyden daha fazla yararlandığı hayati bir varlıktır (Pandey, 2015'den aktaran Malkoç True ve Kılıçaslan, 2018b). Dünyanın hemen her yerinde, yaşamın devamlılığını sağlamak ve en fazla faydayı elde etmek için suyun olduğu yerde, yerleşimlerin de yoğun olduğu görülmektedir. Bu durum tarih boyunca süregelen, suyun sağladığı fırsatlardan yararlanabilmek amacıyla önemli yerleşimler kıyılarda gelişmiştir. Kıyılar denilince akla sadece deniz kıyıları değil, aynı zamanda akarsu kıyıları da gelmelidir. Öyle ki; tarihte, Dicle ve Fırat nehirleri, Nil Nehri, Tuna Nehri, Sen Nehri, Ren Nehri gibi birçok akarsuyun, önemli uygarlıkların yaşam ortamını oluşturduğu görülmektedir.

Akarsular, su ve karanın birleştiği, kendine özgü ekosistemler olarak, çeşitli kullanımlara olanak vermekte, bu durum da akarsu kıyıları boyunca kentlerin gelişme nedenini açıklamaktadır (Kılıçaslan, 2004). Bu bağlamda, sağladıkları olanaklar ve sahip oldukları ekosistemler ile akarsu ve kıyıların kentlerin şekil bulmasında oldukça önemli bir yere sahip olduğunu söylemek kaçınılmazdır (Sağlık vd., 2012'den aktaran Malkoç True, Kılıçaslan Deniz, Deniz, Kenanoğlu & Özeren Alkan, 2022). Akarsular, kıyıları boyunca gelişen kentleri birbirine bağlayarak vazgeçilmez yaşam ortamları oluşturmakta (Kılıçaslan ve True, 2016), kentsel peyzajlarda önemli ekolojik koridorlar olarak, kent ekosistemine büyük katkı sağlamakta, aynı zamanda toplumların ekonomik ve sosyal yapısını iyileştiren kentsel peyzajın önemli bileşenleri olarak ön plana çıkmaktadır (Kılıçaslan ve Malkoç True, 2016; Malkoç True ve Kılıçaslan, 2018a).

Akarsular sahip oldukları doğal ve kültürel özellikleri nedeniyle kentsel süreçleri hem etkileyen hem de etkilenen bir konuma sahiptir (Kılıçaslan ve Malkoç True, 2016). Bu karşılıklı etkileşim, kentlerde yaşayan nüfusun oranının sürekli artması ve çarpık kentleşme nedeniyle akarsular aleyhine dönmekte, kent ve yakın çevresindeki doğal ve yarı doğal alanlardaki baskılar da artmaktadır (Dramstad, 1996'dan aktaran Deniz, Esbah, Kucukerbaş & Şirin, 2008; Deniz, 2020). Özellikle büyük şehirlerde, planlama ve kentsel tasarımın ilk aşamalarında akarsulara yeterince önem verilmediğinden, akarsular üzerinde büyük bir baskı olduğu görülmektedir (Kılıçaslan ve Malkoç True, 2016). Bunun sonucunda, kentsel yaşam için böylesine cazip olan akarsular, kentsel alanlarda doğal niteliğini kaybetmiştir. Sanayi tesislerinin ya da evsel atıkların akarsulara deşarjı, çevresindeki yaşam koşullarının da olumsuz etkilenmesine neden olmuştur (Malkoç True, Kılıçaslan Deniz, Deniz, Kenanoğlu & Özeren Alkan., 2021).

Akarsuların birçok yerde kanal içine alındığı ya da üzerinin kapatıldığı, yok edildiği görülmektedir. Öte yandan, dünya çapında birçok yerde akarsuların tekrar kentlerde geri kazanımını sağlamak, ekolojik özelliklerle-

rini ve habitat değerlerini eski haline getirebilmek amacıyla çalışmalar da yürütülmektedir (Deniz, 2020). Özellikle 1970’li yıllarla birlikte, kaynakların sürdürülebilirliğine artan ilgi ile kentsel akarsuların hem insanlar için hem kentler için yaşam kaynağı olma niteliği yeniden önem kazanmıştır. On yıllarca ihmal edildikten sonra kentsel akarsular, oluşan problemleri çözmeye yönelik olarak rehabilite edilmeye başlanmıştır (Şimşek, 2011).

Bu çalışmada, kentsel koridor olarak akarsuların kent ekosistemi için öneminin vurgulanması çalışmanın çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bu doğrultuda, akarsuların önemi ve işlevleri, akarsu – kentsel çevre etkileşimi, akarsu kıyılarının tasarım ve restorasyonu sonucu iyileştirilmesiyle elde edilen kazanımlar üzerinde durulmuş, Dünya’dan ve Türkiye’den tasarım / restorasyon örnekleri verilmiştir.

Kentsel Akarsuların Önemi ve Akarsu - Kent Etkileşimi

Tarih boyunca, kentlerin büyümesi ve evrimi, insan ve su ilişkisine odaklanmıştır. İnsanoğlu, öncelikle tatlı su ihtiyacını karşılamak nedeniyle, ikincisi ise mümkün olduğu kadar suya yakın olmanın sağladığı fırsatlardan yararlanmak amacıyla akarsu kıyılarına yakın yerlerde yaşamayı tercih etmiştir (Procopiuck ve Rosa 2015). Bu nedenle birçok önemli şehir, hammadde kaynağı olması, tarımsal faaliyetlere olanak sağlaması, enerji üretimine katkı sağlaması, ulaşım fırsatları sunması, rekreasyonel fırsatlar sağlaması gibi nedenlerle akarsu kıyılarında gelişme göstermiştir (Everard ve Moggridge, 2012). Bu durum; kentsel ekosistemler ve kentsel akarsuların birbirleriyle olan etkileşiminin iyi analiz edilmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Kentsel ekosistemler, doğal, sosyal, kültürel ve ekonomik süreçlerin ekosistem bütününde birlikte işlediği sistemlerdir. Akarsular ise kentsel peyzajın önemli bir parçasıdır ve sahip oldukları ekolojik işlevleriyle kent ve kent insanı için önemli bir potansiyele sahiptir (Soemardiono ve Gusma, 2014).

Akarsular, özellikle çizgisel yapılarına bağlı olarak yerleşim alanlarını sınırlandırmakta, yönlendirmekte, farklı mekanlar ve arazi parçaları arasında geçişi sağlamakta, dolayısıyla kentleri ve kentin bölümlerini birbirine bağlamakta, ekolojik ağ oluşturma faaliyetlerinde bağlayıcı koridor görevi üstlenmektedir (Zülkadiroğlu ve Doygun, 2016).

Akarsular, çevresel kalite ve mikroklimatik konfor üzerine etkileri, kent kimliğini şekillendirmeleri, ekolojik işlevleri yanında sosyal ve kültürel dinamikler üzerindeki rolleriyle kent peyzajlarını biçimlendirmektedir (Özeren ve Hepcan, 2013).

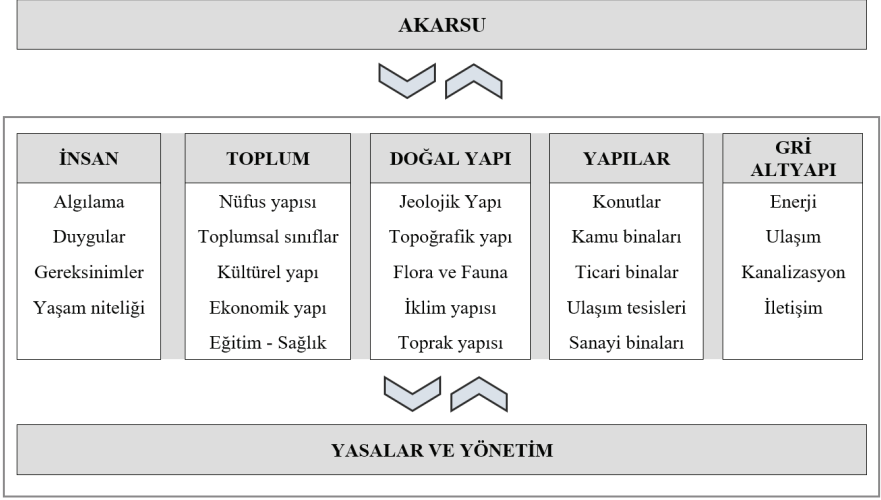
Var olduğu günden beri doğa ile etkileşim halinde olma ihtiyacı duyan, buna karşın kentsel alanlarda doğal çevreyle olan bu bağı kop-

ran insanlar, çeşitli aktivitelerde bulunmak ve kendini iyi hissetmek için kentsel mekânlarda doğanın izlerini hissedebileceği açık alanlara ihtiyaç duymaktadır (Demirkan Çetinkale, 2019). Bu bağlamda, akarsular, ekolojik işlevlerinin yanı sıra sosyal iletişim olanağı sunan, rekreasyonel kullanımlar içeren kamusal mekanların oluşmasına fırsat sağlayan kentsel koridorlar olarak da karşımıza çıkmaktadır (Soemardiono ve Gusma, 2014). Ayrıca içinden aktıkları kentin ölçeğiyle kıyaslandığında, akarsuların büyüklüğü, akarsuyun sosyal işlevini ve kent formunu etkileme derecesini de belirlemektedir. Akarsuyun genişliği, diğer kıyının “yakınlık” algısını, akarsuyun kentin sokak dokusu üzerindeki etkisini ve kıyı kullanımlarının türünü de etkilemektedir (Kondolf ve Pinto, 2017).

Akarsuların kentsel mekânlar için sağladığı potansiyelin iyi değerlendirilmesiyle, toplum tarafından tercih edilen yerleşim alanlarının ortaya çıkması ve yeni iş fırsatlarının ve iletişim ortamlarının da doğması söz konusudur.

Bütün bu anlatılanlar ışığında; kentlerin gelişmesi ve değişmesiyle, akarsuların çevresiyle oluşturduğu ilişki, dolayısıyla çevresel dinamiklerin de çeşitlendiğini söylemek mümkündür. Bu devinimde, akarsu ve yakın çevresinin doğal yapısı, insan ve toplum, insanın şekillendirdiği yapıları çevre, yasalar ve yönetsel yapının her biri üzerindeki etki ve yetkisi ve bütün bu faktörlerin aralarındaki sürekli etkileşim ön plandadır. Karşılıklı etkileşimi Şekil 1’deki gibi özetlemek mümkündür. Bu durumda, akarsuyun çevresini çevrenin de akarsuyu olumlu ya da olumsuz yönde etkilediğini ve şekillendirdiğini söylemek yanıltıcı olmayacaktır.

Genel bir değerlendirmeye gidilirse; akarsuların ekolojik süreçleri ve biyolojik çeşitliliğinin sunduğu birçok fırsat da göz önünde bulundurularak, akarsularla etkileşim içindeki tüm aktörlerin (insan, kent, toplum) bütüncül bir şekilde bir arada ele alınması ve yönetilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.



Şekil 1. Akarsu çevre etkileşimi (Kılıçaslan, 2004 ve Karabey, 1978)'den yararlanılarak geliştirilmiştir.

Kentsel Akarsulara Yönelik Sorunlar

Akarsuların kent ekosistemine sağladığı bütün bu faydalar, yine insanların bu faydalardan sınırsızca yararlanma isteği nedeniyle oldukça olumsuz yönde etkilenmektedir.

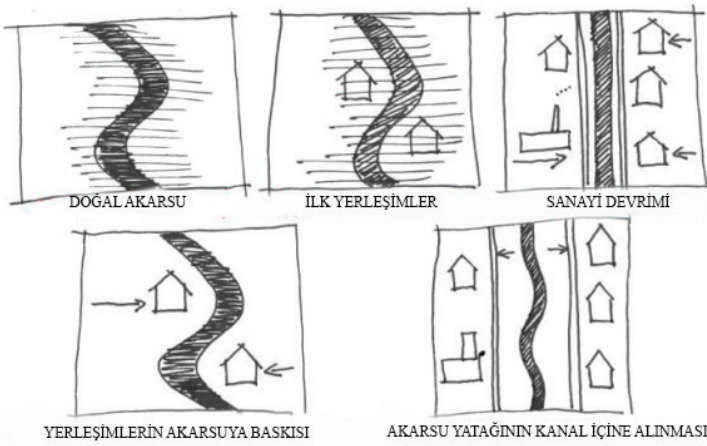
Tatlı su ekosistemleri dünya çapında bozulmaya ve yok olmaya devam ederken, sağlıklı tatlı su ekosistemlerinin sağladığı ekosistem hizmetlerinin de kaybedildiği görülmektedir (Everard ve Moggridge, 2012). Özellikle kentleşme ve kentleşmenin beraberinde getirdiği sanayileşme baskısı altındaki akarsuların ekolojik yapısının, çevreyle olan iletişiminin bozulması kaçınılmazdır. Kentlerin giderek kontrolsüzce büyümesi, yeni yapılaşmalar için yer arayışı, akarsuların ise yapılaşmaya engel /sınır oluşturması, akarsuların yataklarının daraltılmasına, kanal içine alınmasına hatta tamamen üzerinin kapatılarak haritalardan silinmesine neden olmuştur (Şekil 2).

Bu durum, akarsuların kendine özgü bir morfolojisi olduğunun ve bu morfolojinin akarsu ve çevresindeki mekânlar dönüştürülürken göz ardı edildiğinin göstergesidir (Havránková, 2014).

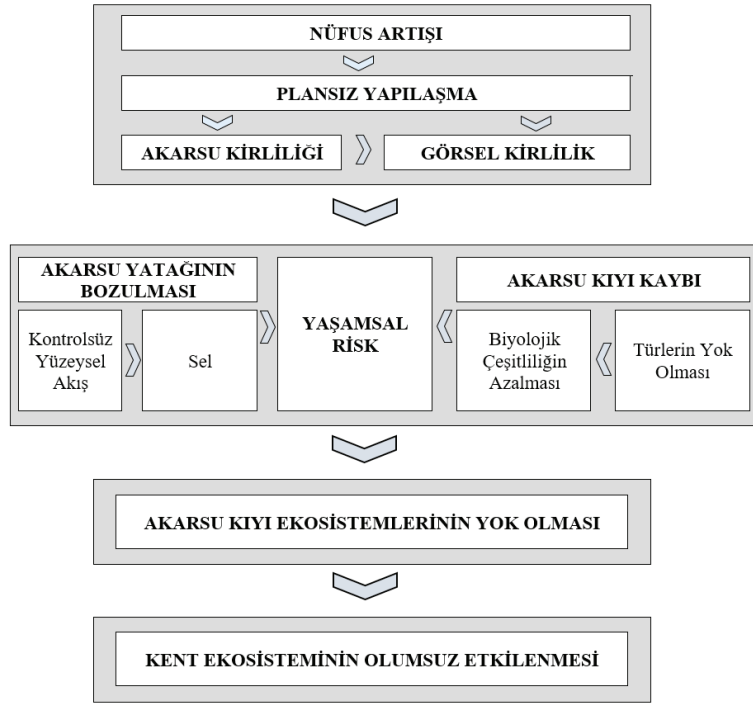
Sanayi çağıyla birlikte, akarsu çevresinde sanayi tesislerinin de yoğunlaştığı görülmektedir. Bu tercihin nedeni; üretim için gerekli enerji altyapısını sağlamanın maddi külfetiyle başa çıkmak, ulaşım olanaklarına yakın olmak, böylece su kaynaklarından olabildiğince yararlanmak, aynı zamanda atıklardan kurtulmak için mümkün olduğunca suya yakın

olabilmek olarak açıklanabilir. Bunun sonucunda da su kaynaklarının kirletildiği, dolayısıyla akarsu ekosistemlerinin bozulduğu görülmüştür (Şimşek, 2011).

Akarsu yatakları içerisine inşa edilen kaçak konutlar nedeniyle, toprak yüzeyinin kaybolduğu, su kıyılarına özgü bitkilerin yetişebileceği alanların azaldığı, akarsu kirliliği nedeniyle bu alanlara özgü flora ve faunanın yok olduğu görülmektedir. Atıkların, kanalizasyon sularının akarsulara boşaltılması, akarsu yatağının bozulması, daraltılması hatta tamamen yok edilmesi, akarsuların taşmasına, sel baskınlarına neden olmaktadır. Ortaya çıkan akarsu kirliliği ve görsel kirlilik ise akarsu kıyıları ve çevresini kent için kayıp alanlar haline getirmektedir (Kılıçaslan, 2004) (Şekil 3).



Şekil 2. Akarsu kıyılarına olan baskılar (Havránková, 2014)



Şekil 3. Akarsu çevre etkileşimi (Kılıçaslan, 2004)'den yararlanılarak geliştirilmiştir.

Yukarıda belirtilen karşılıklı çevresel etkileşimler sonucunda, akarsu kıyılarında ortaya çıkan sorunları;

- Ekolojik yapının bozulmasıyla ortaya çıkan sorunlar,
- İnsan ve toplum kaynaklı sorunlar,
- Yanlış alan kullanım kararlarıyla ortaya çıkan sorunlar ve
- Yasal ve yönetsel sorunlar olarak da sınıflandırmak mümkündür (Çizelge 1).

Çizelge 1. Kentsel akarsu sorunları (Deniz, 2020; Malkoç True ve Kılıçaslan, 2018a'dan yararlanılarak geliştirilmiştir).

SORUNLAR	SONUÇLAR
Ekolojik yapının bozulması	Akarsu ekosisteminin yok olması Flora ve fauna için yaşam ortamlarının yok edilmesi ya da kısıtlanması Doğal bitki örtüsünün zarar görmesi / yok olması Su akışının kesintiye uğraması Sel sorunuyla karşı karşıya kalınması
İnsan ve Toplum Kaynaklı Sorunlar	İnsan kullanımları sonucunda akarsu yatağının kirlenmesi, görsel kirlilik ve koku kirliliğinin ortaya çıkması Akarsu kıyılarındaki gecekondu ya da çarpık yapılaşma nedeniyle güvenlik sorunlarının ortaya çıkması
Yanlış Alan Kullanımları	Hatalı alan kullanım kararları nedeniyle akarsuların ekonomik, ekolojik, sosyal, kültürel işlevlerinin göz ardı edilmesi, bunun sonucunda akarsuyun kent bütününden kopması Akarsu yatakları çevresinde kentsel çöküntü alanlarının ortaya çıkması Akarsu kıyılarında açık alanların kalmaması ve bunun sonucunda akarsu kıyılarının yeniden tasarımıya yönelik fırsatların kısıtlanması Çevredeki yoğun yapılaşmalar nedeniyle akarsulara erişimin kısıtlanması Akarsuların üzerinin kapatılması ya da yatağının daraltılması nedeniyle akarsuların yeterince algılanamaması Akarsuyun kentin kimliğine olan katkısının yok olması Kentsel koridor olarak akarsuyun çizgiselliğinin kesintiye uğraması Akarsu yatağı ve çevresinin bütüncül bir yaklaşımla ele alınmaması sonucunda akarsuyun çevresiyle olan mekânsal bağının kurulamaması
Yasal – Yönetmelik Sorunlar	Ülkemiz sınırları içerisindeki akarsuların tamamının kıyı kenar çizgisi tespiti yapılmaması sonucunda, yapılaşmaya yönelik yasal bir sınırlandırmanın getirilmemiş olması Ruhsatsız yapılaşma-yanlış imar uygulamalarıyla akarsu yataklarında ve yakın çevresinde yapılaşmaya izin verilmesi ya da engel olunmaması sonucunda çarpık kentleşmenin ortaya çıkması (Kılıçaslan, 2004) Akarsu yataklarına çeşitli amaçlarla yapıların inşa edilmesi; özellikle yol geçirme vb. nedenler için yeni alanlar kazanmak amacıyla üzerlerinin kapatılması, yok edilmesi, üzerlerine teknik standartlara uymayan köprülerin kurulup, yataklarına kanal döşenmesi nedeniyle taşkınların / sel felaketlerinin olması (Kılıçaslan, 2004) Dağlardan doğal kesitleriyle inen derelerin yerleşim alanlarına ulaştığı yerlerde yataklarının daraltılmış olması nedeniyle taşkınların görülmesi (Kılıçaslan, 2004) Akarsu çevresinde yer alan sanayi tesislerinin yeterince denetlenmemesi sonucunda akarsuların kirlenmesi

Akarsu Restorasyonunun Sağladığı Kazanımlar

Kentleşmenin etkisiyle yatay ve dikey yönde hızla büyüyen kentlerde yaşamak zorunda kalan insanların doğal ortamlardan kopması sonucu sağlıklı açık alanlara olan ilgisi gün geçtikçe artmıştır (Kılıçaslan vd., 2017). Değişen kentler ve toplumlarla birlikte artan çevre sorunları ve azalan yeşil alanlar nedeniyle insanoğlu doğanın ve doğal kaynakların önemini farkına varmış (Demirkan Çetinkale, 2018) ve akarsuların kentsel çevreyle olan olumsuz etkileşiminin gözden geçirilmesi, akarsu kıyıları'nın iyileştirilmesi konusunda çalışmalar yapılması gerektiği görülmüştür.

Akarsulara yönelik iyileştirme çalışmaları, öncelikle sel kontrolünü sağlamak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Zaman içerisinde akarsuların ekolojik işlevleri, akarsu - kent, insan - toplum ve akarsu arasındaki ilişkiler ön plana çıkmıştır (Çizelge 2).

Çizelge 2. Akarsuların iyileştirilmesine yönelik çabaların zamana bağlı değişimi (Kim, 2006; Wada, 2010'dan aktaran Şimşek, 2011).

DÖNEM	AKARSU ISLAHINA YÖNELİK UYGULAMALARIN DÖNÜŞÜMÜ
1850'lerden önce	Doğal Akarsu Birçok akarsu henüz doğal yapısını kaybetmemiş durumdadır.
1860 – 1960 yılları arasında	Kanalizasyonun bağlandığı akarsular
1970'li yıllar	Sel baskınına yönelik önlemler Akarsu yönetimi sel kontroline yönelik çabalara odaklanmıştır (Kanal içine alma) Akarsular ekolojik işlevlerini yitirmiştir
1980'li yıllar	Akarsu kıyıları boyunca park alanları oluşturulmuştur. Birçok park akarsu taşkın alanları üzerine inşa edilmiştir.
1990'lı yıllar	Akarsuların çevresel işlevlerini geliştirmek amacıyla ekolojik yaklaşımlar geliştirilmiştir.
2000'li yıllar	Akarsu ve insan, doğa ve toplum arasındaki ilişkiye odaklanılmıştır.

Akarsu ve çevresi ile kent ve toplum arasındaki yitirilen bağı yeniden kurulması, kentlerin kaybedilmiş alanları olarak görebileceğimiz akarsular ve çevresinin yeniden tasarlanması ya da restore edilmesi gerekliliği her geçen gün önem kazanmaktadır. Aksi takdirde kentlerin istenmeyen bozulmuş çöküntü alanları, kentlerin başına daha büyük sorunlar

açmaya devam edecektir. Öyle ki, son yıllarda küresel ısınmanın ve iklim değişikliğinin etkisiyle de yapısı bozulmuş akarsuların taşması sonucunda sel felaketlerinin sıklıkla gündeme geldiği görülmektedir.

Bu bağlamda kentsel akarsuların doğal koridorlar olarak ekolojik ve bütüncül bir sistem yaklaşımıyla ele alınması, akarsulara yönelik kapsamlı stratejilerin geliştirilmesi ve hayata geçirilmesi gerekmektedir (Özeren ve Hepcan, 2013).

Akarsuların iyileştirilmesi, tasarım ve restorasyonuna yönelik çabaların sağlayacağı kazanımların neler olabileceği aşağıda özetlenmektedir:

- Akarsuların kent ve kent kimliğine olan katkısının geri kazanılması,
- Kaybolmuş akarsu - kent ilişkisinin yeniden kurulması, akarsu kıyısına erişilebilirliğin sağlanması ve akarsuyun algılanabilirliğinin artırılması,
- Akarsu çevresinde sağlıklı, erişilebilir yeni açık mekânlar oluşturularak kente kazandırılması,
- Kaybedilen ekosistem değerinin yeniden kazanılması,
- Yaşam kalitesinin artması; İnsanların doğayla yeniden bağ kurabilmesi, rekreasyonel, sosyal ve kültürel faaliyetlere fırsat sağlayacak güvenli, sağlıklı mekânların yaratılması, böylece yirmi dört saat yaşayan ve kentin bölümlerini birbirine bağlayan çizgisel yeşil bir koridorun oluşması,
- Akarsu ve çevresinin, kentlerin çöküntü / güvensiz alanlarından, tercih edilen alanlara dönüşmesi,
- Akarsu kirliliğinin azalması; sağlıklı bir çevrenin oluşması, suyun arıtılmasına yönelik masrafların ortadan kalkması (ECRR., 2013).
- Ekolojik koridor olarak akarsuların kaybedilen flora ve faunasının yeni yaşam ortamları yaratılarak geri kazanımı, dolayısıyla biyoçeşitliliğin artması,
- Sel felaketlerinin ortadan kalkmasıyla kentsel yıkımın önlenmesi, böylece ekonomik kayıpların azalması, can kayıplarının önlenmesi,
- Çevre bilincinin gelişmesi - eğitime katkı sağlanması,
- Yeşil ağ sisteminin gelişmesine fırsat sağlaması,
- Kentsel peyzajın iyileştirilmesi,
- Akarsu ve çevresinin kentin cazibe mekânları haline getirilmesi, böylece yeni iş olanaklarının doğması.

Akarsuların Restorasyonuna Yönelik Örnekler

Günümüzde su duyarlı kent planlama yaklaşımı ile kentler yeniden tasarlanmaya başlanmıştır. Kentlerin üzeri kapatılarak kaybolan akarsularının keşfedilmesi, tekrar gün yüzüne çıkarılması ve akarsu restorasyon projelerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda akarsular, kentsel yeşil altyapının bir bileşeni olarak çok işlevli açık alanlar haline akarsu restorasyon projeleri ile dönüştürülmelidir. Böylece sürdürülebilir su yönetimi sağlanırken ekolojik bütünlük de korunacaktır (Yılmaz ve Ercoşkun, 2020).

Akarsuların iyileştirilmesiyle sağlanan kazanımlar göz önünde bulundurulduğunda, birçok ülkede su sistemlerinin restorasyonuna yönelik projelerin geliştirildiği ve de geliştirilmeye devam edeceği görülmektedir. Bu restorasyon projelerinin akarsu kıyı alanlarının yeniden canlandırılmasına ve sahip oldukları potansiyellerinin değerlendirilmesine fırsat sağladığı görülmektedir (Malkoç True vd, 2021).

Akarsuların restorasyonu sonucu elde edilen kazanımların somut örneklerle aktarılmasının ve bu konuda farkındalık sağlanmasının yararlı olacağı düşüncesiyle, bu bölümde, akarsuların tasarımı ve restorasyonuna ilişkin örneklerle (Cheonggyecheon Deresi, Charles Nehri, Thames Nehri, Sumidagawa Nehri, Kuching Kıyı Bandı Düzenlemesi (Kuching Waterfront), White Nehri) yer verilmiştir. Böylece akarsu ve çevresinin yeniden ele alınmasının kent, insan, toplum ve akarsu etkileşimini ne yönde geliştirdiği, örneklerle aktarılmıştır (Çizelge 3 - Çizelge 9).

Çizelge 3. Cheonggyecheon Deresi

İsmi	Cheonggyecheon Deresi
Uzunluğu	8,5 km
Kent / Kentler	Seul
Döküldüğü yer	Sarı Deniz
Kıyı bandı Tasarım / Restorasyon Hikâyesi	Cheonggyecheon Deresi Seul kent merkezinden geçmekte ve Han nehriyle birleşerek denize dökülmektedir. 1967 - 1976 yılları arasında üzerinden otoyol geçirilmiş ve kentin tarihi bir simgesi durumunda olan dere kapatılmıştır (Önen, 2007). Kore'nin tarihi ve doğal mirasının önemli bir bölümünü geri kazanmak için sembolik bir proje olan Cheonggyecheon Restorasyon Projesi, 2003 yılında başlamış ve 2005 yılında tamamlanmıştır. Cheonggyecheon Deresinin Restorasyonunun ana hedefleri (Cengiz, 2013): Seul'de tarihin, kültürün ve çevrenin geri kazanımını sağlamak, itici yapıları ortadan kaldırıp, etkileyici bir kıyı bandı tasarımı yaratmak ve şehrin görünümünü değiştirmek, Cheonggyecheon'un tarihi ve kültürel mirasını ortaya çıkarmak, çevre dostu bir kent yaratmak, kent merkezinde ve Seul'de ekonomiyi canlandırmak olarak belirlenmiştir. Cheonggyecheon Deresinin restorasyonu, kentin kamusal yeşil alan potansiyelini ortaya çıkarmış ve kent merkezinin canlanmasına fırsat sağlamıştır (The World Bank, 2020; Malkoç True vd., 2021). Trafik sıkışıklığının hafifletilmesi amacıyla toplu taşıma desteklenmiş, otoyol çok işlevli, çağdaş ve lineer bir parka dönüştürülmüştür. Projeye biyoçeşitlilikte önemli bir artış, kentsel ısı adası etkisi ile hava kirliliğinde azalma, toplu taşıma yolcu sayısında ve yaşam kalitesinde iyileşme ve ekonomik gelişme olmuştur. 24 saat yaşayan Cheonggyecheon deresi, Seul'ün kentsel dokusuyla tamamen entegredir ve her yıl yüzlerce etkinliğe ev sahipliği yapmaktadır (Inhabitat, 2014).



Resim 1. *Cheonggyecheon Deresine Ait Görünümler [1a], [1b], [1c], [1d]*
(Landscape Performance Series, 2022)

Çizelge 4. Charles Nehri

İsmi	Charles Nehri
Uzunluğu	129 km
Kent / Kentler	Massachusetts'teki 23 kent ve kasabadan geçmektedir.
Döküldüğü yer	Atlantik Okyanusu
Kıyı bandı Tasarım / Restorasyon Hikâyesi	Charles Nehri, Hopkinton, Massachusetts'deki kaynağından doğarak, Boston Limanına dökülmektedir (Weiskel, 2007). Amerika'nın en ünlü kentsel akarsularından biridir. Boston Metropol Bölgesinin kimliğini şekillendiren nehir, bölge sakinleri ile ziyaretçileri için de önemli bir rekreasyonel kaynak konumundadır (EPA, 2022b). Charles Nehri önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Nehrin çevresinin kentleşmesi ve buna bağlı bozulması, 1600'lerin başında başlayan dört yüz yıllık bir süreci kapsamaktadır. 1790'lardan günümüze, yoğun nüfus ve endüstriyel atıkların doğrudan nehrin içine karışmasından dolayı Charles Nehri zarar görmüştür. 1840 yılında su ve kanalizasyon atıklarının doğrudan Charles Nehri'ne taşınması süreci tetiklemiştir. 20. yüzyılın başından itibaren Charles Nehrinin bu olumsuz görünümünden kurtarılmasına yönelik çalışmalar yürütülmüştür (EPA, 2022a). Charles Nehri ve çevresi günümüzde, farklı kullanımlara olanak tanıyan açık alanlarla çevrilidir.



Resim 2. Charles Nehri'ne Ait Görünümler [2a] (Smith ve Uhling, 2018), [2b] (Cambridge Outdoors, 2016), [2c] (Panoramic Images, 2017), [2d] (Wikimedia Commons, 2005)

Çizelge 5. Thames Nehri

İsmi	Thames Nehri
Uzunluğu	346 km.
Kent / Kentler	Oxford, Abington, Wallingford, Reading, Marlow, Maidenhead, Windsor, Staines, Kingston, Londra
Döküldüğü yer	Manş Denizi
Kıyı bandı Tasarım / Restorasyon Hikâyesi	Thames Nehri Londra ve İngiltere'nin güneydoğusu için en büyük ve en önemli tatlı su ve nehir ağız yaşam alanıdır. Londra'nın merkezinden geçen nehir, kentleşmeyle ilişkili uzun bir bozulma geçmişine sahiptir (Francis, & Hoggart,2009). Thames Nehri, Londra'nın en önemli doğal varlığı, kent yaşamının ve ulaşım ağının da hayati bir parçasıdır (Greater London Authority, 2019). Thames Nehri'nin 2000 yıl önce başlayan liman kimliği, 1800'lü yıllarda Avrupa'nın en büyük kenti haline gelmesiyle güçlenmiş, kente yeni bir liman sistemi ve doklar inşa edilmiştir (Önen, 2007). 19. ve 20. yüzyıllarda endüstriyel ve evsel kirlilik nedeniyle su kalitesi önemli ölçüde azalmış, bu da oksijen mevcudiyetini azaltarak tür çeşitliliğinde ve popülasyonlarda, Londra'nın merkezinden geçen bölümün 1957'de biyolojik olarak ölü ilan edildiği ölçüde bir düşüşe yol açmıştır (Lavery ve Donovan 2005'den aktaran Francis, & Hoggart,2009). Nehrin su kalitesi, doğrudan nehre giren kirleticilerin azalması nedeniyle son 50 yılda düzelmiştir (Francis, & Hoggart,2009). Nehir, şehrin kalbinden geçerek önemli kamusal mekânlar yaratmaktadır. Akarsu çevresindeki sanayiye dönük sorunlardan kurtulma çabaları sonucunda, uzun yıllar boyunca, endüstriyel ve ticari kullanımların etkisiyle olumsuz yönde etkilenen kıyı alanının, geri kazanılması yönünde ciddi adımlar atılmıştır (Mayor of London, 2009).



Resim 3. *Thames Nehrine Ait Görünümler [3a] ve [3b] (Get Your Guide, 2016), [3c] (Hagan, 2016), [3d] (Pingstone, 2005)*

Çizelge 6. Sumidagawa Nehri

İsmi	Sumidagawa Nehri
Uzunluğu	24.6 km.
Kent / Kentler	Tokyo
Döküldüğü yer	Tokyo Körfezi
Kıyı bandı Tasarım / Restorasyon Hikâyesi	Sumidagawa Nehri, Japonya'nın en ünlü akarsularından birisi olup Arakawa nehrinden ayrılmaktadır. Tokyo kenti içinden yirmi yedi kilometre boyunca akarak, Tokyo körfezine dökülmektedir. Edo döneminde (1603 - 1868) Tokyo yaşamının önemli bir parçası olan nehir, o zamandan beri genellikle sanatsal çalışmalarda betimlenmiştir. Bugün hala Tokyo'nun önemli bir parçası olarak yıl boyunca sürekli ziyaret edilmekte olup, kıyı şeridi boyunca çeşitli kullanımlara olanak tanımaktadır (Guidable, 2019). Savaş sonrası nehrin kıyısı, fabrikalar ve sanayi tesisleri tarafından işgal edilmiş, bu durum da akarsu çevresi kullanımlarının olumsuz yönde dönüşmesine neden olmuştur. Ancak çevreye olan ilginin artması, kentin kıyı şeridinin restorasyonunu gündeme getirmiş ve kenti ve nehri birbirine bağlayan çekici kentsel alanlar yaratılmıştır (JRRN, 2007).



[4a]



[4b]



[4c]



[4d]

Resim 4. Sumidagawa Nehrine Ait Görünümler [4a], [4b], [4c], [4d]
(Guidable, 2019)

Çizelge 7. Kuching Kıyı bandı Düzenlemesi (Kuching Waterfront)

İsmi	Kuching Kıyı Bandı Düzenlemesi (Kuching Waterfront)
Uzunluğu	Yaklaşık 1.3 km (düzenleme alanı) / 120 km (Sarawak Nehri)
Kent / Kentler	Kuching
Döküldüğü yer	Güney Çin Denizi, Maura Tebas
Kıyı bandı Tasarım / Restorasyon Hikâyesi	Sarawak Nehri, 120 km uzunluğunda olup, Sarawak'daki en uzun ikinci akarsudur (Kuok, Chiu, & Chin, 2021). Kuching Kıyı bandı, önceleri Sarawak Eyaleti'nin yerel nakliye ve dağıtım alanı olarak ticari amaçlar için kullanılmıştır. 1960 sonrası havayolu ve karayolu taşımacılık sistemlerinin gelişmesiyle alan ticari önemini yitirmeye başlamış; alan boşaltılmış ve rıhtım genel olarak bozulmuştur. 1980'li yıllarda kent ve nehir arasındaki bağlantının yeniden oluşturulmasına yönelik çalışmalar yürütülmeye başlanmıştır. Bu çalışmaların amacı, kıyı boyunca ziyaretçilere hitap edecek bir mekân sağlamak, aidiyet duygusu oluşturmak, kıyının tarihi ve kültürel potansiyelini korumak olarak belirlenmiştir (Northern Architecture, 2021). Kıyı bandı, her yaştan kullanıcı için sosyal bir merkez olarak kabul edilmekte olup, yeme içme yerleri, alışveriş alanları ve eğlence tesisleri gibi olanaklara sahiptir. Ayrıca Çin Tarih Müzesi, açık hava tiyatrosu gibi kültürel değerlerin korunduğu mekânlar da yer almaktadır (Sarawak, 2022). Kuching Kıyı Bandı düzenleme projesi, 1994 yılında Avustralya Peyzaj Mimarları Enstitüsü (Australian Institute of Landscape Architect) tarafından sivil tasarım ödülüne layık görülmüştür (Northern Architecture, 2021).



Resim 5. Kuching Waterfront'a Ait Görünümler [5a] (Malaymail, 2022), [5b] (Viator, 2022), [5c] (Etawau, 2015), [5d] Vistacrete, 2021)

Çizelge 8. *White Nehri*

İsmi	White Nehri
Uzunluğu	583 km
Kent / Kentler	Gibson, Knox, Pike, Indiana, Illinois
Döküldüğü yer	Wabash Nehri
Kıyı bandı Tasarım / Restorasyon Hikâyesi	Uzunluğu 583 km (USGS, 2022) olan nehir, bulunduğu bölgedeki en geniş havzayı oluşturmaktadır (Friends of the White River, 2022). Yaklaşık kırk yıl önce terk edilmiş bir sanayi alanı olan nehir kıyısı, günümüzde ticari, kültürel ve kamusal alanların entegre edildiği bir alana dönüştürülmüştür. Indianapolis Kıyı Bandı Master Plan'ı ile nehrin kuzeyindeki ve güneyindeki rekreasyonel alanlar birbirine bağlanmış, nehrin her iki kıyısında yürüyüş ve bisiklet yolları, seyr alanları vb. olanaklar geliştirilmiştir (Sasaki, 2022). Proje, kentsel açık alanların yenilenmesi ve sosyal sürdürülebilirlik açısından dikkati çekmekte olup kentte yaşayan bireyler için aidiyet duygusu yaratmakta ve bireylerin yaşam kalitesini arttırmaktadır. Proje, toplam 9 ödüle (Boston Society of Landscape Architects, Award of Excellence (Mükemmellik Ödülü) ve Mounmental Affair Awards, Merit Award in Landscape Architecture (Başarı Ödülü) ödülleri başta olmak üzere) layık görülmüştür (Sasaki, 2022).



Resim 6. *White Nehri'ne Ait Görünümler [6a] (Caracciolo, 2021), [6b], [6c], [6d] (Sasaki, 2022)*

Çizelge 9. Porsuk Çayı

İsmi	Porsuk Çayı
Uzunluğu	448 km
Kent / Kentler	Eskişehir
Döküldüğü yer	Sakarya Nehri
Kıyı bandı Tasarım / Restorasyon Hikâyesi	Eskişehir kent merkezinden geçen Porsuk Çayı, 2001 yılında Eskişehir Büyükşehir Belediyesi tarafından restore edilmiştir (Şimşek, 2011). Porsuk Çayı'nı eski temiz günlerine döndürmeyi amaçlayan “Büyük Porsuk Projesi”, çayın kirliliğinin çevreyi rahatsız edecek boyuta gelmesi ile ortaya çıkmıştır (Önen, 2007). Proje, taşkın hasarını en aza indirmeyi amaçlamıştır. Bu proje ile Eskişehir'in taşkın tehdidinden kurtulması, akarsu ve çevresinin kentin canlılık kaynağı olması hedeflenmiştir (Pekin 2007'den aktaran Özden, 2019). Eskişehir Kentsel Gelişim Projesi 3 aşamadan oluşmaktadır: Akarsu yatağının yeniden yapılandırılması ile taşkın hasarının önlenmesi, kanalların ve kentsel su sistemi altyapısının yenilenmesi, tramvay sisteminin iyileştirilmesi (Şimşek, 2011). Bu ana hedefler, akarsu kıyısında parklar ve yürüyüş yolları oluşturarak, akarsu üzerindeki eski köprüleri yenileyerek ve yeni köprüler inşa ederek, akarsu üzerinde 10 kilometrelik mesafe içinde tekneler vb. ile rekreasyonel aktiviteler gerçekleştirilmesine olanak sağlayarak güçlendirilmiştir (Şimşek, 2011).



[7a]



[7b]



[7c]



[7d]

Resim 7. Porsuk Çayına Ait Görünümler [7a] [7b], [7c], [7d] Özgün

SONUÇ

Akarsular kentler için eşsiz doğal kaynaklardır. Kentin içinden akarak kenti şekillendirir, kentle bütünleşir, birlikte var olurlar. Kendine özgü ekosistemleriyle, kentler için yaşamsal bir aks oluştururlar. Büyük ölçekleriyle, etkileyici, işlevsel doğal ortamlardır (Şimşek, 2011).

Aslında arzu edilen akarsuların kent ekosistemine sağladığı katkıları olabildiğince devam ettirebilmektir. Bu bağlamda, akarsuların kentler için ne kadar önemli olduğu ve akarsularla kent arasındaki etkileşimin koparılmasından devam ettirilmesi gerektiği görülmektedir. Kentlerin kurulma sebebi olarak kabul edilen akarsuyla arasındaki bağ koparıldığında, kentin kimliğini yitirdiğini söylemek de mümkündür. Bu durum, genellikle akarsu ve kıyıların kentler için istenmeyen mekânlar haline dönüşmesiyle sonuçlanmaktadır.

Ülkemizde gerçekleştirilen uygulamalarda, akarsuların genellikle sadece mühendislik açıdan ele alındığı, ekolojik özelliklerinin, rekreasyonel potansiyelinin ve görsel kalitenin, çevresiyle bağlantısının göz ardı edildiği görülmekte olup akarsuların ıslahı denilince akla, akarsuyu kanal içine almak çözüm olarak gelmektedir. Akarsu ve kıyılarına yönelik uygulanmış iyi tasarım / restorasyon örnekleri ise oldukça azdır.

Kentsel akarsuların kentle olan bağının sürdürülebilmesi için kaynakların korunması, onarılması ve geliştirilmesi, su kalitesinin arttırılması, mevcut / öneri kullanımların kamu yararı da göz önünde bulundurularak dengeli dağılımının sağlanması, habitatların korunması, geliştirilmesi ve akarsu kullanımının işlevselliğinin arttırılması amacıyla projeler üretilmesi gerekmektedir. Yapılacak çalışmalar multidisipliner olarak ele alınmalıdır. Geçmişte var olan flora ve faunaya yönelik araştırmalar yapılarak yeniden alanlara kazandırılması sağlanmalıdır (Kılıçaslan, 2004).

Kente temiz su sağlamak, yeraltı su kaynaklarını iyileştirmek, kentsel ısınmayı azaltmak, biyolojik çeşitliliğin korunmasını sağlamak, gürültü ve hava kirliliğini azaltmak gibi ekolojik fayda değeri yüksek olan başarılı akarsu restorasyon projelerine daha fazla yer verilmelidir. Planlama ve tasarımda kentsel yeşil altyapı, tüm bileşenleriyle birlikte koordine edilerek planlanmalıdır. Kentlerde çoğu zaman yok sayılan ve göz ardı edilen akarsuların yeniden keşfedilmesi, tekrar gün yüzüne çıkarılması ve akarsu restorasyon projelerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Yılmaz ve Ercoşkun, 2020).

Atıkların boşatılmasını, çöplerin atılmasını önlemek, ‘akan su kir tutmaz’ mantığını değiştirmek amacıyla, bu yöndeki çevre bilincinin de geliştirilmesi yönünde çalışmalar yapılmalı, eğitime özellikle ilköğretimden başlamak üzere gereken önem verilmelidir (Kılıçaslan, 2004).

Sonuç olarak, akarsular yaşamsal kaynaklardır, kentlerin çok önemli bir paçasıdır ve kentlere değer katar. Bu bilinçle kentsel akarsuların kentle bütünleşmiş yaşayan mekânlar olması gerektiği unutulmamalıdır.

KAYNAKÇA

- Cengiz, B. (2013). Urban river landscapes. Murat Özyavuz (Ed.), *In Advances in landscape architecture* (s. 551 – 586). IntechOpen.
- Demirkan, Çetinkale, G. (2018). Visual Landscape Quality Assessment and Reflection on Urban Areas. *Science, Ecology and Engineering Research in the Globalizing World*, 127.
- Demirkan, Çetinkale, G. (2019). Evaluation of Healing Gardens and Design Criteria. *Turkish Journal of Agriculture-Food Science and Technology*, 7(1), 148-151.
- Deniz, B. (2020). Urban Ecosystem-Based Planning and Design Strategy of an Urban River, Tabakhane stream, Aydın, Turkey. *Current Science*, 119(1), 93.
- Deniz, B., Esbah, H., Kucukerbas, E. V., Sirin, U. (2008). Analysis of vegetation structure in urban land uses: case of the city of Aydın. *Ekoloji*, 17(66), 55–64.
- Everard, M., Moggridge, H. L. (2012). Rediscovering the value of urban rivers. *Urban Ecosystems*, 15(2), 293-314.
- Francis, R. A., & Hoggart, S. P. (2009). Urban river wall habitat and vegetation: observations from the River Thames through central London. *Urban Ecosystems*, 12(4), 465-485.
- Havránková, T. (2014). The potential of river in urban spaces. *European Scientific Journal*.
- Karabey, H., 1978, Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi için Bir Yöntem Önerisi, Mimar Sinan Üni, Mimarlık Fak., yayın no:2, İstanbul, 96s.
- Kılıçaslan Ç., Malkoç True E., Deniz B., Kara B., Polat Z., Göktuğ T.H. & Kesgin Atak B. (2017). *Mekânsal Yeterlilik Kapsamında Aydın Kentsel Alanındaki Parkların Analizi*, Ankara: SAGE Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Sti, Basım sayısı:1, ISBN:978-605-184-054-3.
- Kılıçaslan, Ç. (2004). *Akarsuların Kentsel Gelişme – Dönüşüm Süreci İçinde Çeşitli Kullanımlar Yönünden Etkileşimlerinin İzmir Kenti Örneğinde Ortaya Konulması*. (Yayınlanmamış doktora tezi Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Kılıçaslan, Ç., Malkoc True, E. (2016). Evaluating And Integrating The Existing Potential of A Stream To Future Decision-Making Processes. A Case Study of Tabakhane Stream, Aydın, Turkey. *Oxidation Communications*, 39, 529–542.
- Kondolf, G. M., Pinto, P. J. (2017). The social connectivity of urban rivers. *Geomorphology*, 277, 182-196.
- Kuok, K. K., Chiu, P. C., & Chin, M. Y. (2021). Sarawak river flow behaviour after Matang Bypass Channel construction during low tide using InfoWorks River Simulation (RS). *Journal of Environmental Protection*, 12(01), 36.

- Malkoc True, E. & Kılıçaslan, Ç. (2018a). Integrating the stream as an important part of urban areas into the urban decision making process. *In Second International Urban, Environment and Health Congress, Abstract Book, Cappadocia, Turkey*, , p. 451.
- Malkoc True, E., Kılıçaslan Ç. (2018b). Integrating the Streams as an Important Part of Urban Areas into the Urban Decision-Making Process, *Journal of Environmental Protection and Ecology* 19, No 4, 1892–1903.
- Malkoç True, E., Kılıçaslan Deniz, Ç., Deniz, B., Kenanoğlu Z. & Özeren Alkan, M. (2021). Kent İçi Su Sistemleri ve Restorasyon Örnekleri. Öner Demirel ve Ertan Düzgüneş (Ed.), *Peyzaj Araştırmaları-I* içinde (605-623).
- Malkoç True, E., Kılıçaslan Deniz, Ç., Deniz, B., Kenanoğlu, Z., Özeren Alkan, M. (2022). Evaluation of Urban Water Systems through ‘Stream-U-ser-City’ Interactions: The Example of İzmir Meles Stream. *Environment, Development and Sustainability*, 1-15.
- Önen, M. (2007). *Kentsel Kıyı Mekânı Olarak Akarsuların Kullanım Potansiyelinin İrdelenmesi: Eskişehir Porsuk Çayı ve İstanbul Kurbağalıdere Örneği*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özden, F. (2019). *Kentsel Akarsu Kenarı Yeşil Yollarında Peyzaj Planlama Ve Tasarım Yaklaşımları: Çankırı Tatlıçay Örneği*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Çankırı Karatekin Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, Çankırı.
- Özeren, M., & Hepcan, Ş. (2013). Kent içi akarsu koridorlarının canlandırılması: İzmir kent merkezi örneği, TMMOB 2. *İzmir Kent Sempozyumu Bildiri Kitabı*, İzmir, 837, 847.
- Procopiuck, M., Rosa, A. (2015). Evaluation of communities’ perception on public policies, urban rivers functions, and qualities: the Belém River case in Curitiba. *Urban Water Journal*, 12(7), 597-605.
- Soemardiono, B., & Gusma, A. F. (2014). The Development of Code River area in Yogyakarta as a sustainable urban landscape asset acknowledging local traditional knowledge. *International review for spatial planning and sustainable development*, 2(4), 4-18.
- Şimşek, G. (2011). *An approach to urban river rehabilitation for coexistence of river and its respective city: Porsuk River case and city of Eskişehir*. (Yayımlanmamış doktora tezi). OrtaDoğu Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Weiskel, P. K. (2007). *The Charles River, Eastern Massachusetts: Scientific Information in Support of Environmental Restoration*. Denver, CO, USA: US Geological Survey.
- Yılmaz, M., Ercoşkun, Ö. Y. (2020). Ankara’da Ulaşım Sistemlerinin Altında Kalan Dereler: Bentderesi Örneği. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (7), 1-18.
- Zülkadiroğlu, D. ve Doygun, H. (2016). Kentsel Akarsuların Korunmasına Yönelik Peyzaj Planlama ve Tasarım İlkeleri Geliştirilmesi: Kahramanmaraş Kenti Örneği. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*. 6 (1). 11-24

İnternet Kaynakları

- Cambridge Outdoors, (2016). Five Questions for Magazine Beach Advocates. <https://cambridgeoutdoors.org/2016/11/30/mb/>, (Erişim tarihi: 08.12.2022).
- Caracciolo, M. (2021). <https://www.onlyinyourstate.com/indiana/canal-walk-in/>, (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- ECRR., 2013. *Rivers by Design: Rethinking Development and River Restoration. A guide for planners, developers, architects and landscape architects on maximising the benefits of river restoration*. European Center of River Restoration, Partners of the Restore Project. Environment Agency, Horizon House, Bristol, United Kingdom, p. 44, Erişim: 10.12.2022. <http://www.ecrr.org/Publications/tabid/2624/mod/11083/articleType/Article-View/articleId/3468/Rivers-by-Design.aspx>.
- EPA (2022a). History of Human Impacts on Charles River. <https://www.epa.gov/charlesriver/history-human-impacts-charles-river>, (Erişim tarihi: 07.12.2022)
- EPA (2022b). About the Charles River. <https://www.epa.gov/charlesriver/about-charles-river>, (Erişim tarihi: 07.12.2022)
- Etawau (2015). Kuching Waterfront. https://www.etawau.com/Geography/Sarawak/01_Kuching/District_Kuching/Kuching/PlacesInterest/WaterFront/2013/WaterFront_2013_34b.jpg, (Erişim Tarihi: 12.09.2022).
- Friends of the White River (2022). About White River. <https://friendsofwhiteriver.org/about-white-river/>, (Erişim Tarihi: 07.12.2022).
- Get Your Guide (2016). London: Westminster to Tower Bridge River Thames Cruise. <https://www.getyourguide.co.uk/london-l57/london-westminster-to-st-katharine-circular-cruise-t71499/> (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Greater London Authority, 2019. The Case for a River Thames Cultural Vision. https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the_case_for_a_river_thames_cultural_vision_2019.pdf (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Guidable (2019). All You Need to Know About Japan's Sumida River. https://guidable.co/things_to_do/travel/must-know-things-about-the-sumida-river-in-japan/, (Erişim Tarihi: 12.09.2022).
- Hagan, S. (2016). Public Space and the Role of the Architect. British Council, <https://design.britishcouncil.org/blog/2016/feb/23/public-space-and-role-architect/>, (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Inhabitat (2014). How the Cheonggyecheon River Urban Design Restored the Green Heart of Seoul. <https://inhabitat.com/how-the-cheonggyecheon-river-urban-design-restored-the-green-heart-of-seoul/> (Erişim Tarihi: 05.12.2022).
- JRRN (2007). Restoration of Sumida River (Arakawa & Sumida & Taito Ward, Tokyo). <http://www.a-rr.net/jp/en/waterside/domestic/index.html>, (Erişim Tarihi: 12.09.2022).
- Landscape Performance Series (2022). <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration> (Erişim Tarihi: 05.12.2022).

- Malaymail, (2022). Citrawarna Keluarga Malaysia Programme at Kuching Waterfront To Go on As Planned, Says Tourism Minister. <https://www.malaymail.com/news/malaysia/2022/02/21/citrawarna-keluarga-malaysia-programme-at-kuching-waterfront-to-go-on-as-pl/2042959>, (Erişim Tarihi: 14.09.2022).
- Mayor of London (2009). A Manifesto for Public Space London's Great Outdoors. https://www.london.gov.uk/sites/default/files/londons_great_outdoors_-_mayors_manifesto.pdf (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Northern Architecture (2021). Kuching Waterfront Sarawak Malaysia A Waterfront Park As A Catalyst For Urban Redevelopment. <https://www.northernarchitecture.us/urban-design-3/kuching-waterfront-sarawak-malaysia-a-waterfront-park-as-a-catalyst-for-urban-redevelopment-198993.html>, (Erişim Tarihi: 12.09.2022).
- Panoramic Images, 2017. Charles Nehri'nin havadan görünümü. <https://fineartamerica.com/featured/aerial-view-of-charles-river-with-views-panoramic-images.html>, (Erişim tarihi: 08.12.2022).
- Pingstone A. (2005). View across the River Thames from Tower Bridge. Wikimedia Commons. <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:River.thames.view.london.arp.jpg>, (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Sarawak, (2022). Kuching Waterfront. <https://sarawaktourism.com/HeritageDetail.aspx?pid=179&plat=1.5591409000000000&plng=110.3462923000000000>, (Erişim Tarihi: 12.09.2022).
- Sasaki (2022). Indianapolis Waterfront Master Plan. <https://www.sasaki.com/projects/indianapolis-waterfront-master-plan/>, (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Smith C. & Uhlig, B. North Point Park, Iconic Bridge in View. <https://www.asla.org/guide/site.aspx?id=40392>, (Erişim tarihi: 08.12.2022).
- The World Bank (2020). Seoul. <https://urban-regeneration.worldbank.org/Seoul> (Erişim tarihi:12.12.2022).
- USGS (2022). <https://apps.nationalmap.gov/viewer/>, (Erişim Tarihi: 09.12.2022).
- Viator (2022). Kuching Waterfront (Esplanade) Tours and Tickets. <https://www.viator.com/Kuching-attractions/Kuching-Esplanade/d4172-a18922>(Erişim Tarihi: 14.09.2022).
- Vistacreate (2021). Kuching, Sarawak Malezya. <https://create.vista.com/tr/unlimited/stock-photos/471861550/stock-photo-kuching-sarawak-malaysia-may-2021/>, (Erişim Tarihi: 12.09.2022).
- Wikimedia Commons (2005). A Summer Day on The Charles River Esplanade, Boston, Massachusetts. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Charles_River_Esplanade,_Boston,_Massachusetts.JPG, (Erişim tarihi: 08.12.2022).