

DOĞU KARADENİZ YAPILI ÇEVRE TARTIŞMALARI

Editör
Prof. Dr. Dilek BEYAZLI

Mimarlık Bilimleri



2021

DOĞU KARADENİZ YAPILI ÇEVRE TARTIŞMALARI

ISBN 978-2-38236-220-4



9 782382 362204 >



 livredelyon.com

 livredelyon

 livredelyon

 livredelyon

DOĞU KARADENİZ YAPILI ÇEVRE TARTIŞMALARI

Editör

Prof. Dr. Dilek BEYAZLI

Yardımcı Editörler

Doç. Dr. Muteber ERBAY

Arş. Gör. Seda ÖZLÜ



LIVRE DE LYON

Lyon 2021

Editör / **Editor** • Prof. Dr. Dilek Beyazlı • Orcid: 0000-0002-0983-1455
Yardımcı Editörler / **Asst. Editors** Muteber Erbay & Seda Özlü
Kapak Tasarımı / **Cover Design** • Clarica Consulting
İç Tasarım / **Book Layout** • Mirajul Kayal
Birinci Baskı / **First Published** • Kasım / November 2021, Lyon

ISBN: 978-2-38236-220-4

copyright © 2021 by Livre de Lyon

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without prior written permission from the Publisher.

Publiher • Livre de Lyon

Adresse • 37 rue marietton, 69009, Lyon France

website • <http://www.livredelyon.com>

e-mail • livredelyon@gmail.com



ÖNSÖZ

Denizinin getirdiği hareketliliği, engebeli coğrafyası, dendritik yapısı, özgün doğal değerlerin yanı sıra yapılı çevrede kendine özgü çözümleri ve kodları sunan palimpsest bir dokudur Doğu Karadeniz.

Bu coğrafyanın tarihsel birikimi ve katmanlaşan yapısı, mekânın gelişim ve değişimini izleyebilmek, dönüşüm sürecini değerlendirebilmek açısından çok değerlidir. Kitap da yaşanan ve biçimlenen yapılı çevreyi doğrudan etkileyen bu süreçlere ve etmenlere, yerel kimlik arayışları bağlamında odaklanmaktadır.

Akademik birikimlerinde en önemli laboratuvarları bu bölge olan yazarların, toplumsal fayda yaratabilmek için ürettikleri eserler, Doğu Karadeniz “Doğal Çevre” Tartışmaları ve Doğu Karadeniz “Yapılı Çevre” Tartışmaları olarak iki ayrı kitap içinde buluşmuştur. Yayınlar bilimsel kör değerlendirme sürecinden geçirilmiş ve yayına hazırlanmıştır. Yaklaşık bir yıl süren bu çalışmanın gerçekleşmesinde emeği olan KTÜ Çevre Sorunları Uygulama ve Araştırma Merkezi yönetim kurulu, danışma kurulu ve çalışma grubu üyelerinden oluşan bölüm yazarlarına çok teşekkür ediyorum.

Bilimsel değerlendirme sürecinde çok önemli görevler üstlenen, katkı koyan değerli hakemlere, dil ve teknik editörlük görevlerini üstlenen yardımcı editörlerimiz Muteber ERBAY ve Seda ÖZLÜ hocalarımıza, sunuş yazısıyla bizi onure eden değerli danışmanım, kuzey yıldızım, hocam Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR’e şükranlarımı sunarken kitabın özellikle bölge kurumları ve karar vericilerine yol gösterici ve ufuk açıcı katkılar sağlamasını dilerim.

Editör Prof. Dr. Dilek BEYAZLI
KTÜ Çevre Uyg-Ar Müdürü

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
SUNUŞ	V
BİLİM KURULU	VII
I ORTAHİSAR KENTİ ÖRNEĞİ ÜZERİNDEN BÜTÜNLEŞİK KENTSEL KORUMA VE EKONOMİSİ	1
II TARİHİ KENT DOKUSUNUN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ	25
III TARİHİ ÇEVREDE “YENİ”: CEPHANELİK EK BİNASI	49
IV TRABZON İLİNDEKİ KORUNAN ALANLARDA GERÇEKLEŞTİRİLEN ZİYARETÇİ ODAKLI KULLANIMLARIN ÇEVRESEL ETKİLERİ	72
V KENTSEL YEŞİL ALAN OLANAKLARI VE ZİYARET EDİLME EĞİLİMİ	100
VI YEŞİL ALTYAPI SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİNDE KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN YERİ; TRABZON KENT ÖRNEĞİ	113
VII YEŞİL BİNALARDA SERTİFİKASYON SİSTEMLERİ: KARADENİZ BÖLGESİ	134
VIII TRABZON ÖZELİNDE TİCARET İŞLEVİ VE AVM SORUNSALI	168
IX KENTSEL MEKÂNI BİÇİMLENDİREN KENT İÇİ ULAŞIM KARARLARI: KANUNİ BULVARI	190
X DOĞU KARADENİZ’İN ULUS AŞIRI/ULUSAL ULAŞIM/ ERİŞİM TARTIŞMALARI BAĞLAMINDA DEMİRYOLU ÇARESİZLİĞİ	216

SUNUŞ

1970’li yıllarda 1716 Sayılı Kanun’dan yararlanarak İngiltere’ye gittiğimde Manchester Üniversitesinden Prof. Dr. John Parry Lewis ile tanıştım. 1980lerin başlarında UNESCO bursuyla tekrar ikinci kez Manchester Üniversitesine altı aylığına Town and Country Planning Bölümüne post doktora çalışmasına gittiğimde Prof. Lewis ile mesai arkadaşları ile yakından çalışma fırsatı buldum.

Her iki profesör bana Prof. Dr. Gündüz Atalık’ı ne kadar tanıdığımı sordular ve hocanın kendilerini Trabzon’a uzman olarak davet ettiğini söylediler. Bu arada Sayın Atalık Trabzon’dan ayrılarak İstanbul Teknik Üniversitesine geçti ve yapılan çalışmaların yürütülmesi görevini bana devretti.

UNESCO danışmanı olarak görevlendirilen her iki Profesör, kendilerine ayrılan odada bizlerle yakın temas halinde raporlarını hazırladılar. Raporun konusu, Karadeniz Teknik Üniversitesinde Kent ve Bölge Araştırmaları Merkezinin kurulması ve programının oluşturulmasıydı.

Hazırlanan program; Doğu Karadeniz Bölgesi için **planlama ve kalkınma sorunlarına** çözümler üretmek amacıyla kurulan Merkezin ders içerikleri, ders saatleri ve merkezin vereceği eğitim derecesi hakkında hükümler içermekteydi.

Kent ve Bölge Araştırmaları Merkezi kuruldu, merkez organları oluşturuldu, bir yıl kadar faaliyetini sürdürdü. 12 Eylül askeri darbesi sonunda KTÜ Rektörlüğünde gelişen yönetim değişiklikleri sonucu, gerekli başvurular yapılmadığı için merkez faaliyetlerini sürdüremedi.

Bugün geldiğimiz noktada, Çevre Sorunları Uygulama ve Araştırma Merkezi bana o eski günleri ve faaliyetleri hatırlattı. Karadeniz Teknik Üniversitesinin önemli bir merkezi haline gelen Çevre UYGAR’ın; “Bölge, Kır/Kent ölçeğinde doğal ve yapılı çevre sorunlarına yönelik projeleri uygulamak; çevre ve şehircilik alanlarında planlama ve tasarım faaliyetlerini yürütmek; kamu kurumları, belediyeler ve özel kuruluşlardan gelen işbirliklerini koordine etmek ve alana ilişkin bilimsel araştırma ve uygulamalarla ülkenin bilgi birikimine katkı sağlamak” amacı taşıyan çatısı

altındaki akademisyen arkadaşlarımızın emeklerini içeren **Doğu Karadeniz Yapılı Çevre Sorunları** kitabının sunuşunu yazmak bu nedenle benim için mutluluk verici.

Bölgenin özgün yapısı, korunmaya değer doğal ve kültürel öğeleri, sürdürülebilirlik ekseninde tartıőılırken; kimlik, kentsel doku, kentsel ve bölgesel ulaşım, ticaret ve yapılı çevre bağlamında bölgeyi geniş bir perspektifte ele alan değerli çalışmaların okuyucularına katkı sunmasını dilerim.

Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR, Ekim 2021

BİLİM KURULU

Prof. Dr. Ahmet Melih ÖKSÜZ, Karadeniz Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Atiye TUĞRUL, İstanbul Üniversitesi

Prof. Dr. Burhan ÇUHADAROĞLU, Karadeniz Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Cenap SANCAR, Karadeniz Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Egemen ARAS, Bursa Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. İlkay ÖZDEMİR, Karadeniz Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. İpek AKPINAR, İzmir Yüksek Teknoloji Üniversitesi

Prof. Dr. Mehmet BERKÜN, İstanbul Kültür Üniversitesi

Prof. Dr. Mustafa VAR, Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Şengül ÖYMEN GÜR, Beykent Üniversitesi

Prof. Dr. Tülay ZORLU, Karadeniz Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Yalçın YAŞAR, Karadeniz Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Banu KARAŞAH, Artvin Çoruh Üniversitesi

Doç. Dr. Engin EROĞLU, Düzce Üniversitesi

Doç. Dr. Şebnem ARSLAN, Ankara Üniversitesi

BÖLÜM I

ORTAHİSAR KENTİ ÖRNEĞİ ÜZERİNDEN BÜTÜNLEŞİK KENTSEL KORUMA VE EKONOMİSİ¹

Integrated Urban Conservation and Economy on the Case of Ortahisar City

Sanem ÖZEN TURAN² & Şinasi AYDEMİR³ & Saliha AYDEMİR⁴

²(Doç. Dr.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: sanem@ktu.edu.tr, Orcid No: 0000-0002-0255-888X

³(Prof. Dr.) Emekli Öğretim Üyesi

⁴(Prof. Dr.) Emekli Öğretim Üyesi

1. Giriş

Tarihi çevreler yerleşim bölgelerini tarih öncesinden günümüze kadar geçen zaman sürecinde yaşamış insan topluluklarının ortaya koyduğu medeniyetlerinin birikimleri ve ürünleridir. Tarihi çevreler, insanlığın ortak mirası olarak kabul edilmektedirler (Özen, 2005). Tarihi çevrenin korunması, tıpkı doğal çevrenin korunması gibi, özel bir bilinçlenme sonucu olmaktadır (Kuban, 2000). Tarihi çevrelerin geçmiş ile bugün ve gelecek arasında köprü bağlantısını sağlamada önemli rol oynadıkları gerçeğinin bilincine varılmalı ve günümüzde tarihi çevrelerin ve taşınmaz kültür varlıklarının tehdit altında oldukları göz ardı edilememelidir.

Ülkemizde korumaya ilişkin bilinç, toplum tarafından henüz içselleştirilememiştir. Halen süregelen koruma yaklaşımları ve uygulamaları

¹ Bu çalışma, KTÜ Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) fonu tarafından desteklenen (2007.120.003.1 kod no.lu proje) ve KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda üretilen "Bütünleşik Kentsel Korumanın Ekonomisi: Trabzon Kenti Modeli" adlı doktora tezinden hazırlanmıştır.

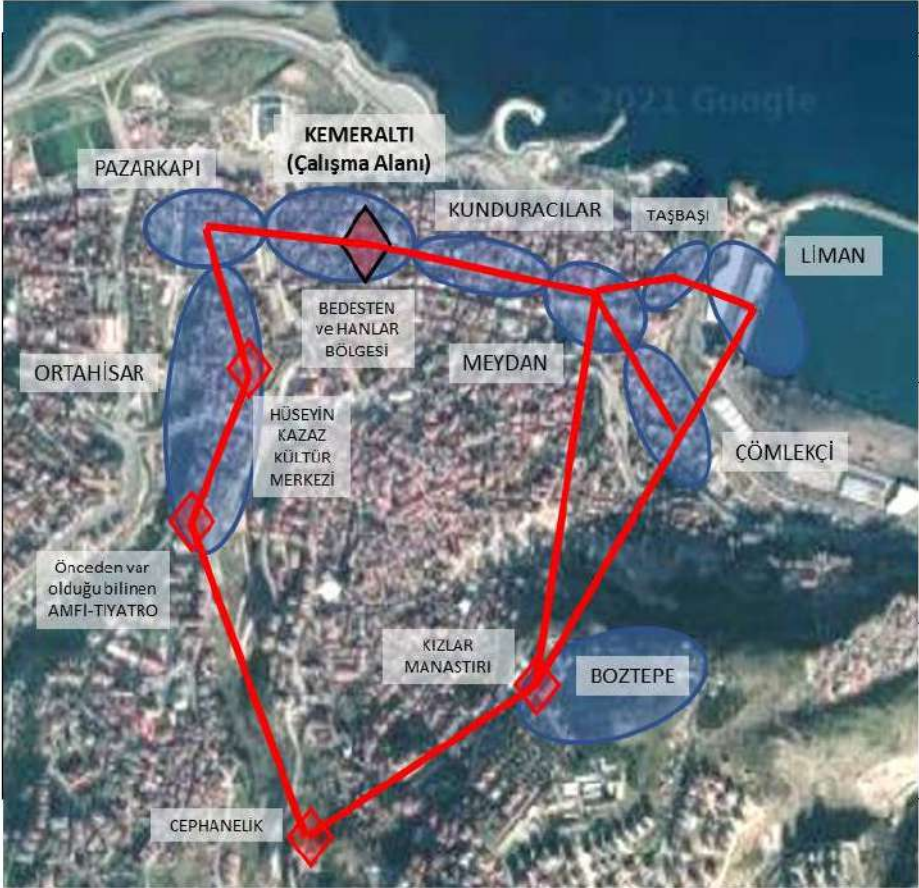
ile kente kimlik kazandıran, kültürel sürekliliği sağlayan tarihi çevrelerin atıl alanlar olmaktan kurtulmalarını sağlamak, onları canlandırmak ve yaşanabilecek mekânlar haline getirmek mümkün görünmemektedir. Günümüzde uygulanan koruma yöntemleri çoğunlukla, tekil yapılar üzerinde yoğunlaşmaktadır (Özen, 2005). Oysa korunacak “alan” tanımı tekil yapılardan yapı gruplarına, çevre ölçeğine hatta fiziksel, sosyal, kültürel, tarihsel, ekonomik tüm özellikleriyle kent bütününe genişletilmelidir. Korunması gerekli kültür varlıklarının kent mekânındaki dağılımları arasında tarihsel, ekonomik, sosyal ve işlevsel bağlar kurulmalıdır. Korumanın kimin için olduğu, korunanın kimler tarafından kullanılacağı unutulmamalıdır. Kent halkını yapılarıyla bütünleştirmek, yapılarını ve çevrelerini sevdirmek ve böylece mekânları yaşanır hale getirmek gerekmektedir. Bunu sağlamanın bir yolu ise “bütünleşik koruma”dır (Özen, 2005).

Ortahisar kentinin tarihsel gelişimi ve mevcut profil göz önüne alındığında, yine aynı şekilde, parçacı yaklaşımın süregeldiği görülmektedir. Kendi aralarında bir bağ kurulamadığından bir bütün oluşturamamaktadırlar. “Koruma Yaklaşımlarına Yeni Bir Bakış Açısı Olarak “Bütünleşik Koruma” – Trabzon Örneği” adlı çalışmada (Özen, 2005) Trabzon (Ortahisar) kentinin bütünleşik koruma yaklaşımı ile değerlendirilebileceği bir şema önerilmiştir (Şekil 1). Bu şemaya göre; “kentin eski ticaret merkezi olan Kemeraltı, Mumhane ve Pazarkapı yöresinde bulunan hanlar yeniden işlevlendirilerek kente prestij ve ekonomik katkı sağlayacak kente kimlik kazandıracak / kent kimliğini güçlendirecek bir bölge olarak kentin yukarıda adı geçen bölgeleriyle işlevsel bağlar kurulabilir (yeni yaya yolları / mekânları, meydanlar, pasajlar, geçitler, vb. kentsel nişler gibi). Ortahisar, Pazarkapı, Kemeraltı, Kunduracılar, Meydan, Liman, Çömlekçi ile Boztepe, Kızlar Manastırı ve Cephanelik arasında bir yaya ağı oluşturulabilir, bunların yakın çevresine taşıt ulaşımı da düzenlenebilir” denilmektedir.

Bu çalışmada “Bütünleşik Kentsel Koruma” kavramının; planlama, değerlendirme, finans modelleri üzerine Ortahisar kenti için önerilen yukarıdaki şema doğrultusunda, kent için bir model önerisi belirlenmeye çalışılmıştır. Şu soruların yanıtı aranmıştır:

- Koruma uygulamalarındaki aktörler kimlerdir?
- Korumanın maliyeti / bedeli nedir?
- Bu bedel kim / kimler tarafından karşılanmalıdır?
- Korumanın toplumsal ve ekonomik faydaları nelerdir?

Bu çalışma sonucunda, kentte dağınık olarak yer alan kültürel miras öğelerinin mekânsal ilişkileri kurularak, bir anlamda, aralarında “dışsal ekonomi” sağlayacak düzenlemeler yapılabileceği gösterilmeye çalışılmış, kentsel koruma için finans modelleri irdelenmiştir. Kentin tarihi ticaret aksı olan ve günümüzde de halen önemini koruyan Çarşı Mahallesi, Kemeraltı bölgesi, bir diğer adıyla Hanlar Bölgesi, pilot bölge olarak seçilmiştir.



Şekil 1. Trabzon (Ortahisar) kentine önerilen bütünlük koruma yaklaşımı şeması (Özen, 2005).

2. Çalışmada İzlenen Yöntem

Çalışma kapsamında, alana ilişkin analizler yapılmış ve olası senaryo seçenekleri üretilmiştir. Alan çalışması kapsamında, öncelikle veri tabanı hazırlanmış, lazer tarama ile alandaki cephelerin röleveleri çıkarılarak alanın mimari özellikleri saptanmış ve gerçekleştirilen müşteri ve yaya sayımları ile alandaki yaşam kullanıcı profili üzerinden incelenmiştir.

Paydaşların korumaya karşı tutum ve davranışlarının, katılımlarının belirlenmesi ve olası senaryo seçeneklerini değerlendirmeleri amacı ile yüz yüze anket tekniği uygulanmıştır.

Trabzon Ortahisar Kemeraltı Hanlar bölgesinin çalışma alanı olarak seçildiği bu çalışmada, çalışma özelinde kentsel koruma uygulamalarından etkilenebilecek aktör gruplarını belirlemek üzere; ICOMOS'un "Economics of Conservation: An Appraisal of Theories, Principles and Methods" raporundan (URL-1) yararlanılmıştır. Buna göre; paydaşlara göre kültürel miras korumanın olumlu-olumsuz tüm etkilerini şu şekilde açıklanmaktadır (Tablo 1):

Tablo 1. Aktörlere göre kültürel miras korumanın etkilerinin dağılımı (URL-1)

	Üretici	Etki	Tüketici	Etki
1° etkilenen aktör	Alandaki mal sahibi	+ gayrimenkul değerinde artış - bakım-onarım maliyeti +/- vergiler (1)	Alandaki kullanıcı	+ gayrimenkul değerinde artış - bakım-onarım maliyeti +/- vergiler (1) + prestij +/- yaşam kalitesi(2) +/- dışsallıklar(3)
	Alandaki yerel yönetim	+/- vergi matrahı - bakım-onarım maliyeti + prestij	Alandaki kiracılar	- kira artışı + prestij +/- yaşam kalitesi +/- dışsallıklar
	Alandaki hizmet sağlayıcılar	+ ziyaretçi akışı (hasılat) - bakım-onarım maliyeti + prestij	Hizmetten faydalanan (turist, ziyaretçi...)	+ turizm / ziyaret + hizmet
2° etkilenen aktör	Alan dışındaki mal sahibi	+ gayrimenkul değerinde artış	Alan dışındaki kullanıcı	+ gayrimenkul değerinde artış +/- dışsallıklar
	Alan dışındaki hizmet sağlayıcılar (rehber, gösteri sanatçısı, turizm acentası)	+ ziyaretçi akışı (hasılat) + istihdam	Alan dışındaki kiracılar	- kira artışı + prestij +/- yaşam kalitesi +/- dışsallıklar
3° etkilenen aktör	1° ve 2° aktörlerin çalışanları	+ istihdam	Alan dışında hizmetten faydalanan	+ turizm / ziyaret + hizmet
	Tedarikçiler	+ satışlar		
	Ulusal ekonomi	+ çarpan etkisi	Halk	+ prestij + miras değeri

(1) Yönetimlerin yaklaşımlarına göre değişir.

(2) Tescilli yapılar yaşamak için çok konforlu olmayabilir.

(3) Olumsuz; gürültü, kirlilik, park problemleri... Olumlu; ulaşım ve güvenlik maliyetlerinde indirim...

ICOMOS'un bu raporundan (URL-1) hareketle, çalışma özelinde kentsel koruma uygulamalarından etkilenebilecek aktör grupları üreticiler ve tüketiciler olarak sınıflanmış ve kendi içlerinde derecelen-dirilmiştir. Buna göre, alt grupta toplam 13 aktör grubu belirlenmiş ve anket çalışmasında kullanılmak üzere her grup için örneklem büyüklüğü hesaplanmıştır (Tablo 2).

Tablo 2. Belirlenen aktör grupları ve örneklem sayıları

	Etkilenme düzeyi	Aktör grupları	Örneklem		
			Sayısı (n)	Yüzde (%)	
Üreticiler	1° etkilenen aktör	Alandaki yerel yönetim	15	1,94	
		Alandaki mülk sahibi	17	2,19	
	2° etkilenen aktör	Alan dışındaki yerel yönetim	4	0,52	
		Alan dışındaki mülk sahibi	25	3,23	
		Turizm Acenteleri	4	0,52	
	3° etkilenen aktör	Üniversite	3	0,39	
		Sivil Toplum Kuruluşları	15	1,94	
		Mühendislik-Mimarlık-İnşaat Firmaları	5	0,65	
	Tüketiciler	1° etkilenen aktör	Alandaki kiracılar	27	3,48
			Alandaki müşteriler-ziyaretçiler	150	19,35
2° etkilenen aktör		Alan dışındaki kiracılar	26	3,35	
		Alan dışındaki müşteriler-ziyaretçiler	100	12,90	
3° etkilenen aktör		Halk	384	49,55	
Toplam			775	100	

On üç aktör grubu için hazırlanan sekiz farklı anket formunda:

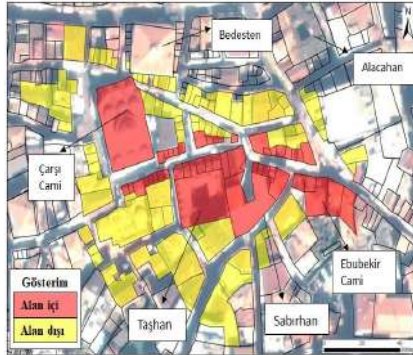
- “Binaya ilişkin sorular” yalnızca alandaki mülk sahipleri ve kiracılara sorulmuş ve yapılarını değerlendirmeleri istenmiştir. Sorular tescilli yapılar ve tescilli olmayan yapılara göre farklılık taşımaktadır. Genel olarak yapının bakım - onarım ihtiyacının olup olmadığı, bunun için finansal desteğe ihtiyaçlarının olup olmadığı sorularını içermektedir.

Hazırlanan senaryo seçenekleri kendilerine gösterilerek ve yukarıda açıklanan seçenekleri, ağırlıklandırdıkları kriterler özelinde 10’lu likert sıralaması üzerinden puanlamaları istenmiş ve hangi seçeneğin sokak ve kent için daha yararlı olduğunu düşündükleri sorgulanmıştır. Ayrıca, beğendikleri seçenek üzerinden eleştirileri alınmıştır. Son olarak böylesi bir projenin gerçekleşmesi durumunda projenin finansmanı için oluşturulabilecek bir fona ne kadar destek olacakları sorulmuştur.

Anketlerden elde edilen verilerin değerlendirilmesi ile kentsel koruma uygulamalarında katılması gereken aktör gruplarının olası senaryo seçeneklerinden nasıl ve ne şekilde etkileneceklerini irdeleyebilmek için “toplumsal etki değerlendirmesi” yapılmıştır. Ayrıca, aktör gruplarının olası senaryoları nasıl etkileyecekleri irdelenmeye çalışılmıştır, yani, olası senaryolar arasında beğendikleri seçeneği kabul etme isteklerini, bu seçeneğin olması durumunda hangi maliyetlere (sosyal ve ekonomik maliyetlere) razı olacaklarını ve ne kadar katkı verebileceklerini değerlendirebilmek için “koşullu değerlendirme yöntemi” kullanılmıştır. Buralardan çıkan sonuçlara göre, çalışma alanı ve kent için öneriler getirilmiş ve genel olarak kentsel koruma için stratejiler geliştirilmiştir.

3. Çalışma Alanına İlişkin Bilgiler

Çalışmada Ortahisar kenti için önerilen bütünleşik kentsel koruma yaklaşımı şeması üzerinden koruma ekonomisini irdelemek üzere; kentin tarihi ticaret aksı olan ve günümüzde de merkeze olan yakınlığı ve erişilebilirliği ile önemini halen koruyan Çarşı mahallesi, Kemeraltı bölgesi, bir diğer adıyla Hanlar Bölgesi, pilot bölge olarak seçilmiştir (Şekil 1). Pilot bölgede tescilli yapıların yoğunlaştığı Semerciler Caddesi ve hanların da bulunduğu Terziler Sokak çalışma alanı (Şekil 2) olarak seçilmiştir. Alanın hemen etrafı ise olası uygulamalardan etkileneceği için “alan dışı” olarak adlandırılan etkilene bölgesi olarak belirlenmiştir.



Şekil 2. Çalışma alanı

Kemeraltı bölgesindeki 581 yapının 84'ü tescillidir. Büyük kısmı Osmanlı dönemine aittir. Yapı yüksekliklerine göre, yapıların en fazla 4 katlı yapılardan oluştuğu, yeni yapılan binaların daha fazla katlı olduğu görülmüştür. Geçmişte kentin merkezi alanı olan Kemeraltı bölgesi bugün de ticari işlevini sürdürmektedir. Bölgedeki ticaret türünün konfeksiyon, mefruşat ve kişisel hizmet işlevinde yoğunlaştığı, bunları büro, elektronik eşya satıcıları ve kamu hizmetlerinin izlediği görülmektedir.

Çalışma alanı içerisinde yer alan tüm işyerlerinde yapılan ön anket çalışması ile, buradaki günlük ziyaretçi potansiyeli ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu bilgilere göre, ana yol üzerinde yer alan dükkânların, yan yollarda kalan dükkânlara oranla daha fazla ziyaretçi potansiyeli olduğu açıkça görülmektedir. Aynı ticari işlev türüne ve benzer mekân büyüklüğüne sahip iki ticaret birimi arasında bulunduğu yola göre bazen 4-5 kat ziyaretçi farkı ortaya çıkmıştır.

3.1. Çalışma Alanındaki Kentsel Koruma Uygulamaları İçin Olası Senaryo Seçenekleri

Çalışmada korumanın gerekliliğinin ortaya konabilmesi için “hiçbir şey yapmamak” ve “bir şeyler yapmak” olmak üzere iki senaryo sorgulanmalıdır. Çalışmanın bir diğer amacı günümüzde uygulanan parçacı yaklaşım ile bütünleşik kentsel koruma yaklaşımını karşılaştırmaktır. Böylece karşılaştırma yapılacak üç senaryo ortaya çıkmaktadır (Şekil 3):

Seçenek 1- Hiçbir şey yapmamak (Mevcut durumun devamı)

Seçenek 2- Parçacı yaklaşım (Sadece anıtsal tescilli yapıların restorasyonu ile koruma)

Seçenek 3- Bütünleşik kentsel koruma yaklaşımı (Gerek tescilli gerekse tescilli olmayan tüm yapılara fiziksel ve/veya işlevsel bir müdahale)

Olası senaryo seçeneklerinin maliyet hesabında yapım maliyeti ve yapım sürecinde işgünü kayıpları nedeniyle işyerlerinin yaşayacakları ekonomik kayıplar dikkate alınmıştır.



Olası senaryolar (kuzey)

Şekil 3. Olası senaryolar

Yapım maliyeti: Alandaki ve alan dışındaki (etkilenecek alandaki) yapıların değerlemede arsa için emsal (karşılaştırma) yöntemi, bina için ise maliyet yöntemi (Nişancı, 1998) kullanılmıştır. Her ne kadar tarihi yapıların değerlemesinin günümüz yapılarının-kindin farklı bir şekilde yapılması gerekse

de tescilli yapıların değerlendirilmesinde herhangi farklı bir yöntem kullanılmamıştır, çünkü tarihi yapı değerlendirilmesi günümüzde de tartışılan bir konudur.

Çalışmada uygulanan yöntem formüle edilecek olursa;

$$TD = AD + YYMD - YYMD * YO$$

(TD: Taşınmaz değeri; AD: Arsa Değeri; YYMD: Yapının Yaklaşık m² Değeri; YO: Yıpranma Oranı)

Yapılan hesaplamalar alanda yapılan taşınmazlarla ilgili değer sorgulaması sonuçları ile karşılaştırılmıştır. Çok önemli derecede bir farklılığa rastlanmamıştır. Maliyetler hesaplamasında; meslek odaları ve kamu kurumlarınca belirlenen 2009 yılı birim maliyet cetvelleri (URL-2) kullanılmıştır.

Seçenek 1 mevcut durumun devamı niteliğinde olduğu için maliyet sıfırdır. Seçenek 2’de sadece tescilli yapılara dair bir müdahale olduğundan, proje ve uygulama maliyeti toplamı 414.743,35 TL’dir. Seçenek 3’te tüm yapılara ve alanın bütününe dair bir müdahale olduğundan, hesaplamada alana ve yapılara (tescilli ya da tescilsiz tüm) ilişkin yapılan müdahaleler ve istimlak bedelleri hesaplanmıştır. Buna göre; alana ilişkin yapılan müdahalelerin maliyeti toplamı 30.641,24 TL, tüm yapılara ilişkin ayrı ayrı çıkarılan proje ve uygulama maliyeti toplamı 927.190,08 TL tutmuştur. İstimlak bedelleri toplamı ise 367.141,22 TL’dir. Bu sonuçlara göre, seçenek 3’ün toplam maliyeti 1.324.972,54 TL’dir.

İş gücü kaybı: Ayrıca olası uygulama esnasında dükkânların kapanması gerekeceğinden her seçenek ve dükkân için projenin gerektirdiği kayıp gün ve müşteri sayısı hesaplanmıştır. Bu hesaplamada işletmelerin ortalama günlük ciroları temel girdilerden biridir. Ancak bu konuda alandan bilgi edinmenin olanaksızlığı dikkate alınarak, “günlük ortalama müşteri sayısı” esas alınmıştır. Bu nedenle alanda bir ön çalışma yapılarak, her işletmenin günlük ortalama müşteri sayısı sorulmuştur. Her seçenek özelinde, her yapının uygulama aşamasında kapalı kalacağı yaklaşık gün sayısı uzmanlardan alınan bilgilere göre tahmin edilmeye çalışılmıştır. Buna göre; gerek proje ve uygulama maliyeti açısından gerekse de uygulama süresince kayıp olan gün ve müşteri-ziyaretçi sayısı bakımından yerel yönetim ve alandaki dükkân sahipleri için seçenek 3 diğer seçeneklerden oldukça fazla maliyet getirmektedir.

4. Değerlendirme

Aktör gruplarının bütünlük kentsel korumaya karşı görüş ve tutumları teker teker değerlendirilmiştir. Ancak aktör grupları arasındaki görüş ve tutum

benzerliklerini / farklılıklarını ortaya koyabilmek, ortak yönleri somut olarak ortaya çıkarmak için gruplar arasında karşılaştırmalar yapılmalıdır. Bu görüşten hareketle bulgular üzerinden irdelemeler yapılmıştır.

4.1. Kemeraltı Sokağına İlişkin Değerlendirmeler

Tüm aktör gruplarının yorumları birlikte karşılaştırıldığında çoğu aktör grubunun alanın yaşam kalitesini düşük ve orta derecede değerlendirdiği görülmektedir.

Alanda eksikliği duyulan konuların başında altyapının (aydınlatma, zemin döşemesi, elektrik telleri) niteliksiz olması yer almaktadır. Sokağın dar ve sıkışık olması, bakımsızlığı, ticari hizmetin kaliteli olmayışı ve kamu hizmetlerinin (güvenlik, denetim, çevre temizliği) niteliksiz olması göze çarpan diğer olumsuzluklardır. Belirtilen tüm bu olumsuzluklar bir koruma proje ve uygulaması ile iyileştirilebilir.

Memnuniyet düzeyine bakıldığında; tüm aktörlerin, güvenlik, bakım ve düzen açısından sorun yaşandığı görülmektedir. Yerel yönetimce yakın zamanda kameralı güvenlik sistemleri ile donatılan alanın güvenlik probleminin büyük bir oranda düzeltilebileceği söylenebilir. Yaya yoğunluğundan genel olarak mülk sahibi ve kiracılar memnun, ziyaretçiler ise memnun değildir. Ana sokaktaki yoğunluk, sokağın darlığı ve kalabalık olmasının dışında, esnafın tezgâhlarıyla yolu işgal etmesi, seyyar satıcıların çok olması ve taşıtların yolu işgal etmesi olumsuzlukların ana nedenleri olarak gösterilebilir. Bunun için zemine ilişkin düzenleme gerekir.

4.2. Yapılabilecek Koruma Uygulamalarına İlişkin Değerlendirmeler

Bütünleşik korumanın ilkelerinden biri de yönetsel sürdürülebilirlikte katılımın gerekliliğidir. Yapılabilecek koruma uygulamalarıyla ilgili olarak olması gereken katılımın boyutları hakkında tüm aktörlerin görüşü alınmıştır. Ortaya çıkan sonuca göre; belediye ve valilik yapılabilecek iyileştirme çalışmalarına kesinlikle katkı vermesi gereken aktörler olarak karşımıza çıkmaktadır (Tablo 4).

Üniversite ve sivil toplum kuruluşlarının payı da azımsanmayacak düzeydedir. Aktör grupları koruma uygulamalarında yerel yönetimin bilim insanları gibi profesyoneller ile işbirliği içerisinde çalışmaları gerekliliğini savunmaktadırlar. Ancak sadece yerel yönetim ve üniversite iyileştirme çalışmalarında kendilerini tamamen sorumlu hissetmektedirler. Sivil toplum örgütleri ve halk taşın altına ellerini sokmakta kısmen kararsızdırlar. Ayrıca

kentlinin katılım konusunda çekimser oldukları görülmektedir. Yerel yönetim sivil toplum kuruluşlarını, yöre halkını ve tüm kentliyi yanında tutmak istemektedir. Benzer oranlarla alandaki kiracılar ve ziyaretçiler kısmen de olsa desteğe hazır görünmektedirler.

Tablo 4. Aktör gruplarına göre katkı vermesi gerekenler (%)

Aktör grupları	Üreticiler							Tüketiciler					
	Alandaki yerel yönetim	Alandaki mülk sahibi	Alan dışındaki yerel yönetim	Alan dışındaki mülk sahibi	Turizm Acenteleri	Üniversite	Sivil Toplum Kuruluşları	Mühendislik-Mimarlık-İnşaat Firmaları	Alandaki kiracılar	Alandaki müşteriler-ziyaretçiler	Alan dışındaki kiracılar	Alan dışındaki müşteriler-ziyaretçiler	Halk
Fikrim yok	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	5,0
Belediye	100	82,4	100	92,0	100	100	86,7	100	77,8	90,0	96,2	79,0	86,2
Valilik	60,0	52,4	100	72,0	75,0	33,3	33,3	40,0	59,3	64,7	65,4	55,0	52,1
Yöre halkı	46,7	23,5	25,0	32,0	50,0	33,3	73,3	20,0	33,3	37,4	23,1	20,0	31,3
Tüm Ortahisar halkı	40,0	5,9	-	32,0	25,0	66,7	26,7	20,0	14,8	21,3	34,6	43,0	38,3
Üniversite	73,3	35,3	75,0	28,0	50,0	100	46,7	40,0	22,2	29,3	30,8	37,0	36,5
Sivil Toplum Kuruluşları	46,7	17,6	-	20,0	-	100	53,3	40,0	7,4	18,0	30,8	27,0	28,6

Kemeraltı Sokağı'nda ve kentte koruma uygulamalarının gerçekleştirilebilmesi için en çok hangi yardıma ihtiyaç duyulacağına yönelik aktörlerin en çok yoğunlaştığı görüş mali yardıma ihtiyaç duyulacağıdır. Bir diğer görüş ise teknik yardım üzerinedir. Oysaki korumanın sosyal boyutunu ön plana çıkarmaya yönelik bir aşama olan işbirliği ve katılım süreci maalesef üniversite dışındaki aktörlerce öncelikli olarak görülmemektedir.

Aktörlerin neredeyse tümü yapılabilecek iyileştirme çalışmalarının Kemeraltı Sokağı ve Trabzon kentine katkısı olacağı görüşünde hemfikirdirler. Kültürel mirasın korunmasına yönelik yapılabilecek iyileştirme çalışmalarının Kemeraltı Sokağına ve kente diğer katkılarını incelediğimizde, deneklerin neredeyse hepsi turizmin ve ekonominin canlanmasında görüş birliğine varmışlardır.

Kültürel mirasın korunup öne çıkması ile birlikte estetik bir görünüm ve düzen sağlanacağı için kentin tanıtımına katkı sağlayacağı ve buna bağlı olarak da müşteri ve ziyaretçi sayısının artacağı görüşü ağırlık kazanmaktadır. Ayakta kalan tarihi değerleri koruyarak kent kimliğinin ve imajının korunabileceği yönünde bir uzlaşma vardır. Aktörler kentsel koruma uygulamalarının fiziksel dokuyu iyileştireceği, yaşam kalitesini artıracığı, turizmi ve buna bağlı olarak

kent ekonomisini canlandıracağı, bunun prestij sağlayacağı ve böylece kentin gelişip kalkınabileceğinin bilincindedirler.

4.3. Önerilen Seçeneklerin Değerlendirilmesi

Olası senaryo seçeneklerine ilişkin değerlendirmede aktör gruplarının, her aktör grubunda ortak bulunan kriterlerin ve seçeneklerin etkileri ele alınmıştır.

İki veya daha fazla bağımsız değişkenim bir bağımlı değişken üzerine etkisini araştırırken iki yönlü ANOVA analizi kullanılabilir. Bağımsız değişkenlerimiz kriter, seçenek ve grup; bağımlı değişkenimiz seçeneklerin ağırlıklandırılmış puanlarıdır. Bu tür bir yaklaşım, bağımlı değişken üzerinde bağımsız değişkenlerin ayrı ayrı etkilerini hesaplamakla birlikte, bağımsız değişkenlerin birbirleriyle olan etkileşimini de hesaba katmaktadır.

Seçenek değişkeni değerlendirildiğinde; seçeneklerin ortalama ağırlıklı puanları 3. seçenekte en yüksektir (seçenek1- 4,70; seçenek2- 6,22; seçenek3- 7,35).

Kriter değişkeni değerlendirildiğinde; tarihsel değer, mimari değer, turizme katkı ve estetik kriterlerinin her aktör grubu için yüksek derecede önem taşıdığı görülmektedir. Düzenleme / iyileştirme sonucu vergi matrahında azalma ve vergi indirimi kriterleri ilgili aktörlerce verilen puanların ortalaması en az önem taşıyan kriterler olarak ortaya çıkmıştır. Ortak kriterler açısından ise, kamu hizmetlerinde kriterinin en az önem taşıyan kriter olduğu görülmektedir (Tablo 5).

Tablo 5. Seçeneklerin ortalama ağırlıklı puanları
bazında kriterlerin karşılaştırılması – iki yönlü varyans analizi

Kriter	Homojen gruplar	Ortalama
Kamu hizmetlerinde iyileşme	a	5,42
İnsan yoğunluğuna bağlı gürültü	b	5,62
Merak, hayranlık, övünç gibi duygusal değerler	c	5,75
Ticari (Verilen) hizmette iyileşme	d	5,94
Belgesel değer	d	5,95
Park problemleri	d	5,97
Alana yapılacak yeni yatırımlarda artış	d,e	5,98
Prestij	d,e	5,98

Özgünlük	d,e	6,02
Yaşam kalitesinde iyileşme	e	6,11
Ziyaretçi sayısında artış	f	6,27
Estetik	f	6,28
Turizme katkı	g	6,53
Mimari değer	h	6,77
Tarihsel değer	h	6,78

Kriterler ayrı ayrı değerlendirilirse; Seçenekler açısından; her kriter için seçenek 1'in ortalaması en düşük iken seçenek 3'ün ortalaması en yüksektir. Gruplar açısından ise; sonuçlar Tablo 6'da özetlenmiştir. Buna göre, her kriter için alandaki mülk sahibi ve alan dışındaki kiracılar gruplarının ortalaması en düşüktür. Bunun nedeni kriterlere verdikleri katsayının düşük olmasıdır.

Tablo 6. Gruplar açısından kriterlerin ayrı ayrı değerlendirilmesi

Gruplar	Alandaki yerel yönetim	Alandaki mülk sahibi	Alan dışındaki yerel yönetim	Alan dışındaki mülk sahibi	Turizm Acenteleri	Üniversite	Sivil Toplum Kuruluşları	Mühendislik-Mimarlık-İnşaat Firmaları	Alandaki kiracılar	Alandaki müşteriler-ziyaretçiler	Alan dışındaki kiracılar	Alan dışındaki müşteriler-ziyaretçiler	Halk
Ziyaretçi sayısında artış													
Alana yapılacak yeni yatırımlarda artış													
Turizme katkı													
Ticari (Verilen) hizmette iyileşme													
Kamu hizmetlerinde iyileşme													
Yaşam kalitesinde iyileşme													
Prestij													
Estetik													
Özgünlük													
Tarihsel değer													
Mimari değer													
Belgesel değer													
Merak, hayranlık, övünç gibi duygusal değer													
İnsan yoğunluğuna bağlı gürültü													
Park problemleri													
		Orta								En düşük ortalama			

Seçenekler ayrı ayrı değerlendirilirse; Kriterler açısından ise her seçenek için tarihsel değer ve mimari değer kriterlerinin ortalaması en yüksektir. Aktörler önerilen seçeneklerde kamu hizmetlerinde iyileşmenin çok fazla olmayacağı görüşündedirler (Tablo 7).

Tablo 7. Kriterler açısından seçeneklerin ayrı ayrı değerlendirilmesi

Kriterler	Ziyaretçi sayısında artış	Alana yapılacak yeni yatırımlarda artış	Turizme katkı	Ticari (Verilen) hizmette iyileşme	Kamu hizmetlerinde iyileşme	Yaşam kalitesinde iyileşme	Prestij	Estetik	Özgünlük	Tarihsel değer	Mimari değer	Belgesel değer	Merak, hayranlık, övünç gibi duygusal değer	İnsan yoğunluğuna bağlı gürültü	Park problemleri
Seçenek 1															
Seçenek 2															
Seçenek 3															
	En yüksek ortalama					Orta					En düşük ortalama				

Gruplar ayrı ayrı değerlendirilirse; Seçenekler açısından; her aktör grubu en az seçenek 1'i, en çok ise seçenek 3'ü beğenmişlerdir.

Kriterler açısından ise sonuçlar Tablo 8'de özetlenmiştir. Buna göre, her grup için tarihsel değer ve mimari değer kriterlerinin ortalaması en yüksektir.

Tablo 8. Kriterler açısından grupların ayrı ayrı değerlendirilmesi

Kriterler	Ziyaretçi sayısında artış	Alana yapılacak yeni yatırımlarda artış	Turizme katkı	Ticari (Verilen) hizmette iyileşme	Kamu hizmetlerinde iyileşme	Yaşam kalitesinde iyileşme	Prestij	Estetik	Özgünlük	Tarihsel değer	Mimari değer	Belgesel değer	Merak, hayranlık, övünç gibi duygusal değer	İnsan yoğunluğuna bağlı gürültü	Park problemleri
Gruplar															
Alandaki yerel yönetim															
Alandaki mülk sahibi															
Alan dışındaki yerel yönetim															
Alan dışındaki mülk sahibi															
Turizm Acenteleri															
Üniversite															
Sivil Toplum Kuruluşları															
Mühendislik-Mimarlık-İnşaat Firmaları															
Alandaki kiracılar															
Alandaki müşteriler-ziyaretçiler															
Alan dışındaki kiracılar															
Alan dışındaki müşteriler-ziyaretçiler															
Halk															
	En yüksek ortalama					Orta					En düşük ortalama				

Aktör gruplarından yerel yönetim, çevre mahalle muhtarları, mülk sahipleri ve alandaki kiracılar tarihsel değer ve mimari değer kriterlerinin tarihi yapılarla ilişkin değerlendirmelerde çok önemli bir kriter olduğunu vurgulamaktadırlar.

Ancak, önerilen senaryo seçenekleri bu kriterlere göre değerlendirildiklerinde, bu aktörlerin önemli düzeyde bir farklılık görmedikleri, yani koruma yönünde yapılabilecek müdahalelerin tarihsel ve mimari değeri etkilemeyeceği görüşünde oldukları anlaşılmaktadır. Anket çalışmasındaki birebir görüşmelerden ve anket değerlendirmelerinden elde edilen sonuçlara göre, bu aktörler dokunmama anlayışı ile tarihsel ve mimari değerlerin öne çıkacağı görüşünde oldukları görülmektedir. Oysaki dokunmama anlayışı koruma kavramı ile bağdaşmamaktadır. Kendi haline bırakmak, tarihi yapıları köhneme ve doğru müdahaleler yapılmadığı takdirde yok olma sürecine sokacaktır.

5. Sonuçlar

Ortahisar'ın demografik ve fiziksel büyümesi kentlilik ve kente uyum sorunlarına neden olagelmektedir. Kentsel büyüme giderek kentsel "kalabalıklaşmaya" dönüşmektedir. Kalabalıklaşan toplum, kültürel değerlerin korumanın öncelikleri arasına koymamaktadır. Mimari kültürel mirasın tescilli alanlarda gerekli bakım, onarım ve etkin kullanımdan yoksundurlar.

Kültürel mimari mirası tekil olarak koruma, kentsel korumayı garanti etmemektedir. Bu nedenle kültürel miras alanları (sitler) ve onları çevreleyen dokuyu da koruma kapsamında değerlendirmek ve bir bütünlük sağlamak gereklidir ki bu "bütünleşik kentsel koruma" kavramıyla ifade edilmektedir.

Sadece yapı/yapı gruplarından oluşan fiziksel dokunun korunması, kentsel korumayı güvence altına almaz. Yapılardaki ekonomik iyileştirmenin yanı sıra sosyal işlevler de iyileştirilerek korunmalıdır ki buralardaki yaşam kalitesi yükselsin. Kentsel yaşam kalitesinin iyileştirilmesi "bütünleşik kentsel koruma" ile olanaklıdır.

Kentsel yaşam kalitesi tüm paydaşların/aktörlerin ortak yararının ifadesidir. O nedenle aktörler de bu ortamın oluşmasında/oluşturulmasında sorumluluk almalıdırlar.

Bu doğrultuda yapılan sorgulamalarda, ilgili tüm aktör gruplarınca değerlendirilen olası senaryolar için hazırlanan bu seçenekler arasında bütünleşik kentsel koruma yaklaşımı ile önerilen seçenek 3 ön plana çıkmaktadır. Bu yaklaşım ile aktör gruplarının doğrudan neler kazanıp neler kayb ettikleri Tablo 9'da özetlenmiştir:

Tablo 9. Aktör gruplarının seçenek 3'e göre fayda ve maliyet değerlendirmesi

	Üreticiler							Tüketiciler					
	Alandaki yerel yönetim	Alandaki mülk sahibi	Alan dışındaki yerel yönetim	Alan dışındaki mülk sahibi	Turizm Acenteleri	Üniversite	Sivil Toplum Kuruluşları	Mühendislik-Mimarlık-İnşaat Firmaları	Alandaki kiracılar	Alandaki müşteriler-ziyaretçiler	Alan dışındaki kiracılar	Alan dışındaki müşteriler-ziyaretçiler	Halk
Sübvansiyonların artış	-	o	-	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Hibelerin artışı	-	o	-	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Vergi matrahında azalma	-	o	-	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Gayrimenkul değeri	o	+	o	+	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bakım - onarım maliyeti	o	-	o	-	o	+	o	+	-	o	-	o	o
Vergi indirimi	o	+	o	+	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Kar	o	+	o	+	o	o	o	o	+	o	+	o	o
Kira bedeli	o	o	o	o	o	o	o	o	-	o	-	o	o
İstihdam artışı	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Kamu hizmetlerinde iyileşme	-	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Ticari (Verilen) hizmette iyileşme	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Alana yapılacak yeni yatırımlar	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Ziyaretçi sayısı	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	-	+	+
Turizme katkı	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Yaşam kalitesinde iyileşme	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Prestij	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Estetik	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Özgünlük	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Tarihsel değer	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Mimari değer	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Belgesel değer	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Merak, hayranlık, övünç gibi duygusal değer	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
İnsan yoğunluğuna bağlı gürültü	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Park problemleri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

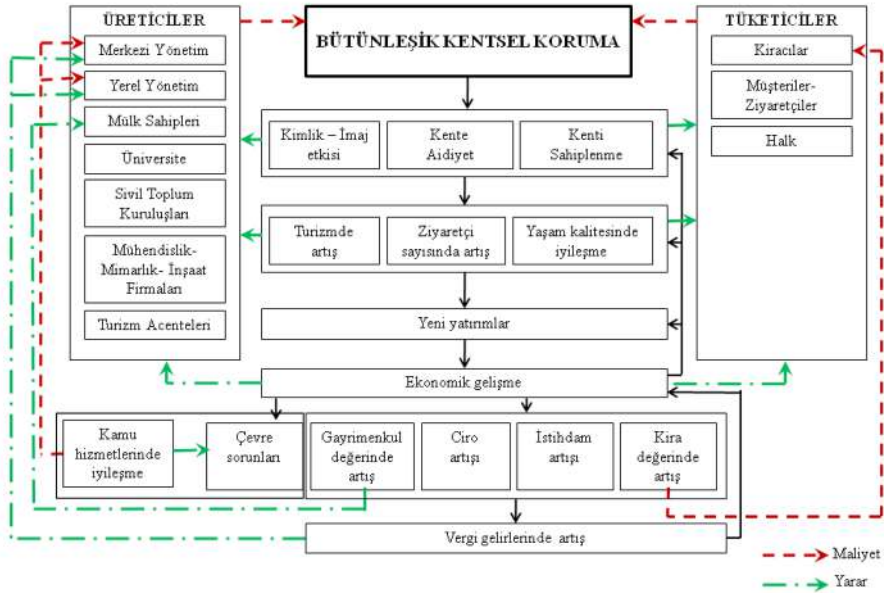
"+" fayda, "-" maliyet ve "o" ilgisiz olarak gösterilmektedir.

Bütünleşik koruma yaklaşımı ile önerilen seçenek 3 için maliyet hesabı çıkarılmıştır. Buna göre; diğer seçeneklerle karşılaştırıldığında, gerek proje ve uygulama maliyeti açısından gerekse de uygulama süresince kayıp olan gün ve müşteri-ziyaretçi sayısı bakımından yerel yönetim ve alandaki dükkân sahipleri için seçenek 3, diğer seçeneklerden oldukça fazla maliyet getirdiği görülmektedir. Tüm bu maliyetlere rağmen, getirdiği sosyal fayda da hesaba katıldığında, aktörler seçenek 3'ü daha çok benimsemişler ve böylesi bir projenin uygulanmasına razı görünmektedirler. Aktörlerin geneli proje bedelinin karşılanmasında destek olmayı da taahhüt etmektedirler.

Korumanın tüm insanlık için olduğu ve bu bedeli kullanan herkesin ödemesi gereğinden yola çıkarak, aktörlerin bedeli karşıladığı takdirde yerel yönetimlere düşen maddi yük hafifleyecektir. Halkın da bedel ödemeyi kabul ettiği yani içselleştirdiği bir proje, fizibilitesi de uygun hale geldiğinden yerel yönetimler tarafından uygulanabilir projeler sıralamasında yer bulacaktır. Bu nedenle de kaynak/fon arayışları öncelikli hale gelecektir.

Bu çalışmada olası senaryo seçenekleri çalışmanın amacı doğrultusunda değerlendirilmeye çalışılmıştır. Uygulaması gerçekleşmiş bir proje üzerinden çalışma yürütülemediğinden birçok değer (müşteri sayısında artış, turizme katkı, prestij, vs.) varsayım niteliğinde kalmış, ölçülememiştir. Aktör gruplarının seçeneklere göre yaptıkları tahmini puanlamalar üzerinden değerlendirme yapılabilmektedir. Bu nedenle fayda - maliyet dengelerinin kurulup kurulmadığına dair net bir kanıya varılamamaktadır. Böylesi bir değerlendirme süreci, olası bir koruma uygulaması öncesinde mevcut durumun analizi ve sonrasında yapılacak performans değerlendirme ölçütleri ile daha somut sonuçlar verebilecektir.

Bütünleşik kentsel koruma yaklaşımı ile elde edilen fayda ve maliyetler aşağıdaki şemadaki kurgu ile somutlaştırılabilir. Buna göre (Şekil 4):



Şekil 4. Bütünleşik kentsel korumanın aktörlere göre maliyetleri ve yararları

Kentsel koruma, kamu yararına yönelik bir eylem olmasından dolayı, toplumun tüm aktörlerinin koruma uygulamalarına etkin bir şekilde katılımını gerektirir. Bu nedenle bütünleşik kentsel koruma yaklaşımı, korumanın bedelinin, toplumun gerek üretici gerekse de tüketici aktörleri tarafından karşılanmasını öngörür.

Koruma uygulamaları, üretici ve tüketici aktörlere maliyet getirmesine rağmen, sağladığı toplumsal ve ekonomik faydalar da göz ardı edilemez.

Bütünleşik kentsel koruma yaklaşımı, kentin kimlik-ımağ etkisini güçlendirerek kentlilik bilincinin bileşenlerinden olan, toplumun kente aidiyet ve kenti sahiplenme duygularını harekete geçirir. Bu toplumsal faydalar da turizmde ve ziyaretçi sayısında artış gibi ekonomik faydaları, estetik, prestij, mimari değer, tarihsel değer, belgesel değer, özgünlük gibi yaşam kalitesini iyileştiren sosyal yararları beraberinde getirir. Yaşanan iyileşme süreci, yeni yatırımları çekerek ekonomik gelişmeyi sağlar.

Ekonomik gelişme, gayrimenkul değeri, ciro, istihdam ve kira bedeli gibi artışları doğurmaktadır. Gayrimenkul değerinde artış mülk sahiplerine fayda getirirken, kira bedelinde artış ise kiracılara ek maliyetler getirmektedir. Ancak bu maliyetler, ziyaretçi sayısı ve ciro artışı ile dengelenebilecektir. Tüm bu artışlar, yükselen vergi gelirleri olarak merkezi ve yerel yönetime geri dönmektedir.

Gayrimenkul değeri, ciro, istihdam ve kira bedeli gibi artışlar, çarpan etkisi ile ekonomik gelişmeye katkıda bulunacak ve ekonomide döngü oluşturacaktır. Kentin bir bütün olarak ele alınması kültürel miras öğelerinin ve çevrelerinin “bütünleşik kentsel koruma” yaklaşımı ile planlanmasının kent ekonomisine ve dolayısıyla milli ekonomiye katkıları olacaktır.

Ekonomik gelişme, ayrıca beraberinde, çevre sorunlarına neden olabilecektir. Çevre sorunlarının en aza indirgenebilmesi, kamu hizmetlerinde iyileşme sağlandığı takdirde mümkün olacaktır. Bu nedenle, kamu hizmetlerinde iyileşme, merkezi ve yerel yönetim aktörlerine maliyet yüklemektedir. Ancak bu maliyet, toplumun tüm aktörlerine daha yaşanabilir, sağlıklı çevre şeklinde fayda olarak geri dönmektedir. Çevre sorunları çözülmezse, turizm, ziyaretçi sayısında artış ve yaşam kalitesi olumsuz yönde etkilenecektir. Bu da bütünleşik kentsel koruma yaklaşımının etkisini azaltacaktır.

Ekonomik gelişme bazı aktörler için her ne kadar yüksek maliyetli olsa da, toplumun tüm aktörlerince toplumsal konuların algılanmasında ve önemszenmesinde tetikleyici bir rol üstlenecek ve kentlilik ve koruma bilincinin içselleştirilmesini sağlayacaktır.

6. Öneriler

Koruma uygulamalarında en önemli faktörlerin başında gelen ve katılması gerekli paydaşların/aktörlerin korumadaki etkileri, tercihleri ile korumada etkili faktörlerle ilgili yorum ve düşüncelerinin sorgulandığı bu çalışmada, konuyla ilgili uygulama yapmak için pilot alan olarak seçilen Trabzon Ortahisar Kemeraltı

Hanlar bölgesinde paydaşlara bu bölge için üretilen koruma alternatifleri sunulmuş, elde edilen verilere dayalı olarak, koruma politikalarındaki yerleri üzerine değerlendirmeler ve öneriler yapılmıştır.

6.1. Alan İçin Öneriler

Alanın, bağlantıları dikkate alınarak, kentin bütünleşik koruma yaklaşımı ile değerlendirilmesi önerilen şema (Şekil 1) içerisinde yer alan diğer alanlarla ilişkisi koparılmamalıdır.

Bu şemaya göre ulaşım ağı yeniden düzenlenmelidir. Aktörlerin de istekleri doğrultusunda bazı sokaklarda yayalaştırmalar yapılmalıdır. Alanın dışında, Devlet Sahil Yolu üzerinde zemin otoparkları ve seçilen bazı yerlerde kapalı otoparklar düzenlenmeli, alan taşıt trafiğine kapatılmalıdır. Böylece aktörlerin alandaki sıkıntılardan biri olarak değerlendirdikleri sokak işgali de engellenebilecektir.

Alanda en çok eksikliği duyulan konu olan altyapıya ilişkin sorunlar çözümlenmelidir. Tabelalar, saçaklarla ve sergileme düzenleri ile ilgili yeni organizasyonlara gidilebilir; örneğin, ana yol boyunca ziyaretçilerin hava şartlarından mağdur olmamaları amacıyla, yol boyu çelik-cam örtü düşünülebilir. Tarihi yapıların algısını zayıflatan, dokuya uyumsuz yapılar özellikle cephe düzenlenmeleri açısından ele alınmalı ve silüete uygun hale getirilmelidir. Bu amaçla, hazırlanacak alternatiflerin paydaşlara sunulması tercih sıralamalarının alınması bütünleşik koruma yaklaşımını destekleyebilecektir.

Sokak, ticaret aktivitesinin en yoğun olduğu alanlardan biridir. Yapı yoğunluğunun fazla olması ve sokak genişliğinin dar olması nedeniyle sokağın daha ferah ve yapıların daha rahat algılanabilirlikleri için bazı yerlerde, uygun olan yapılar yıkılıp yerlerine yeşil alanlar ve dinlenme alanları oluşturulabilir. Bu tür çözümler alanda küçük kentsel nişler oluşmasına yardımcı olacaktır.

Alanda yer alan ve günümüzde aktif olarak kullanılmayan tarihi hanlar yeniden işlevlendirilerek kente ve sokağa tarihi, kültürel ve ekonomik açıdan geri kazandırılabilir. Yeniden işlevlendirilirken, alanın geçmişi, yöre halkının sosyal yapısı önemli kriterlerdir. Bu amaçla, yöresel ürünler ve meslekler ön plana çıkarılarak ticaret türleri yeniden düzenlenebilir.

Koruma, katılımcı bir yaklaşım gerektiren kamu yararına yönelik bir eylemdir. Burada yer alan aktörlerden özellikle kullanıcıların koruma

stratejilerinde-politikalarında aktif olarak yer almaları için sorumluluk duygusu ya da daha öz bir tanımla aidiyet duygusu en önemli faktördür; kullandığı, yaşadığı mekân üzerindeki karar verebilme, düşüncelerini otaya koyabilme gibi haklar aidiyet duygusunu daha da pekiştirecektir.

6.2. Kent İçin Öneriler

Ortahisar, Pazarkapı, Kemeraltı, Kunduracılar, Meydan, Liman, Çömlekçi ile Boztepe, Kızlar Manastırı ve Cephanelik arasında (kent tarihi bölgeleri) arasında oluşturulacak bir yaya ağı ve buralara yakın taşıt ulaşımının oluşturulması ile kentin tarihi dokusundaki bütünlük daha iyi ele alınabilecek ve kullanıcılar tarafından tarihi ortam daha iyi algılanabilecektir. Toplumsal talepler düşünülmeden mikro ölçekten bakılarak alanın çevresi dikkate alınmadan adım atılırsa, bir süre sonra alanın yeniden çökerek güvensiz bir bölge haline geleceği göz ardı edilmemelidir. Kapsamlı ve bütünlük koruma yaklaşımları ile kentsel yapı stoku yeniden değerlendirilerek ve kullanım değeri artacaktır, yaşayan, dinamik bir kent haline dönüşecektir. Bu dinamik yapıdan farklı düzeyde etkilenecek olan paydaşlar arasındaki iletişim ağının güçlü olmasıyla korumadaki başarı oranı doğru orantılıdır. Üretici ve tüketici konumundaki aktörlerin görüşleri ile pilot bölge olarak seçilen Kemeraltı bölgesi için yapılabilecek ideal koruma anlayışı üzerine yoğunlaşılacak bu çalışmada izlenen süreç, kullanılan yöntem ve teknikler gerek Trabzon ve gerekse daha başka illerdeki tarihi çevreler için denenip, sorgulanabilir.

6.3. Genel Olarak Koruma Yaklaşımları ve Politikaları ile İlgili Stratejiler

Kentler kentliyi, kentli ise kenti biçimlendirir. Kentli kimliğine sahip olmanın yollarından biri kullanıcıların yaşadıkları ortamları tanıdık, bildik mekânlar olarak algılayabilmeleridir. Bu nedenle geçmişle bugün arasında köprü kuran ve dolayısıyla tanıdık, bildik mekânları oluşturan tarihi çevrelerin korunması ve koruma bilincinin, kullanıcıya aktarılması gerekmektedir. Bu bağlamda, eğitim amaçlı seminer, konferanslar vb. gibi aktivitelerle gerekli bilgiler kentliye verilmeli ve kentlinin kentsel mirasın korumasına aktif olarak katılması sağlanmalıdır. Bu çabalar tarihi çevrelerin farkındalığını ortaya koymada ve tarihi çevre bilincinin artmasında son derece etkili olacaktır. Her birey kendine ait olduğuna inandığı değerleri sahiplenir ve korunması ile gelişimi için gerekli

mücadeleyi yapar. Bu anlamda kentlinin sosyal, kültürel, ekonomik, vb. yaşamını sürdürdüğü kentini sahiplenebilmesinin yollarından biri kentlinin yaşadığı kente ait olduğu hissini duyabilmesidir. Koruma ait olmadan başlar, sürdürülebilirlik çabalarıyla devam eder. Ait olma birey ile mekân arasında duygusal bağlar oluşturduğu gibi korumada da itici güç faktörüdür.

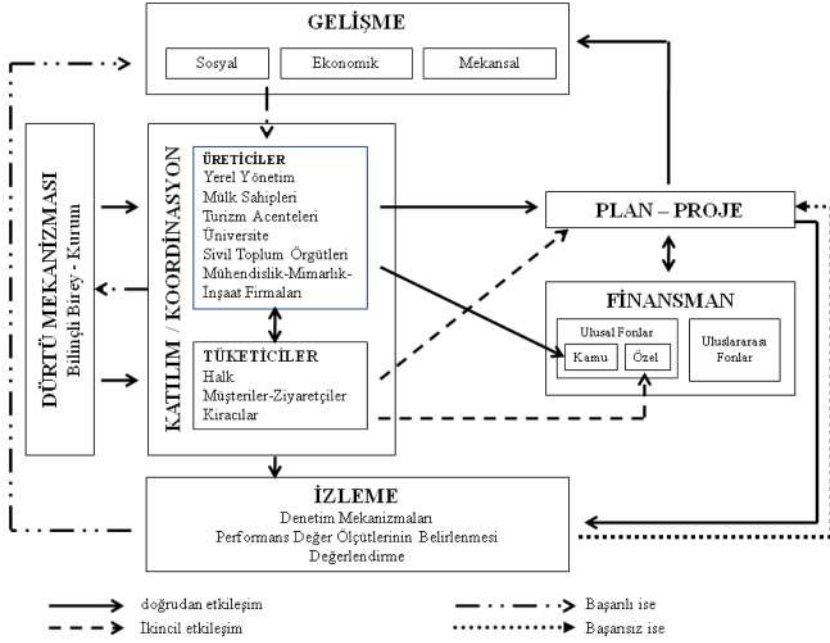
Korunan çevrelerdeki fiziksel ürünlerin güncelleştirilmesi ya da güncel fonksiyonlara cevap verebilmesi ve sürece bağlı olarak bu döngünün devam ettirilebilmesi gerekir. Kullanım değerinin geliştirilebilmesi için bu türdeki çevrelere ve fiziksel ürünlere gerekli hizmetlerin artırılması ve bir takım ayrıcalıklarla kolaylıklar sağlanması gerekmektedir.

Tarihi çevrelerin gelecek kuşaklara aktarılması için gerekli faktörlerden biri koruma-gelişme/geliştirme dengesinin sağlanmasıdır. Dondurarak ya da müzecilik anlayışıyla değil, yaşatarak ve geliştirerek korumanın, yani bütünlük korumanın değeri bu anlamda kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Ekonomik açıdan kullanıcıyı tatmin etmediğine olan inancı yıkabilmenin en önemli yolu bütünlük korumaya teşvik etmektir. Yönetim-kullanıcı-fiziksel çevre üçgeninde dengeyi sağlayan en önemli etken ekonomik girdilerdir. Koruma yöntemlerinin etkin ve verimli bir şekilde seçilmesiyle bunlar gerçekleştirilebilir.

Koruma politikalarında yönetim mekanizmalarının olduğu kadar kentteki diğer dinamiklerin katılımı da önemli olup, gerekli denetimlerin sağlanması izlenen politikaların sonuçlarının olumlu yönde olmasını sağlayacaktır. Bu bağlamda, yönetim mekanizmalarının kendi içerisindeki bilgi akışı ve iletişim kaynaklarının da doğru kullanılmasında yarar sağlayacaktır. Kentli olma ve kente ait olma bilincini pekiştirmenin yollarından biri koruma politikalarına halkı katmak, yorum ve önerilerini almaktır.

Ülkenin tanıtımı ve pazar imkânlarını geliştirecek tarihi-kültürel değerlerin dünya genelinde tanıtılması için gerekli yatırımların yapılmasından kaçınılmamalıdır. Özellikle kentlerin çekirdek noktalarını oluşturan ve bu nedenle de ticaret aktivitelerinin en yoğun olduğu tarihi çevrelere yapılacak yatırımlar kentin turizminin canlanmasına neden olacağı gibi ekonominin de canlanmasına neden olacaktır.

Kentsel sürdürülebilirlik sürekli iyileşmeyi, sürekli iyileşme de bütünlük kentsel korumayı gerekli kılar. Kentsel sürdürülebilirliğin en önemli anahtarı olan katılım ve koordinasyonu temel alan bir süreç önerilmektedir (Şekil 5):



Şekil 5. Bütünleşik kentsel koruma yaklaşımında önerilen süreç

Katılımcı, bilinçli birey katılımı gerekli aktör gruplarını belirleyen, onları harekete geçiren ve aralarındaki koordinasyonu tetikleyen bir dürtü mekanizması görevi üstlenecektir. Bu koordinasyon ile analizler yapılacak, olası plan ve proje seçenekleri belirlenecek ve değerlendirilmesi yapılacaktır. Çıkarılacak maliyet hesabı ile finansman modelleri sorgulanacaktır. Değerlendirme sonucu belirlenen plan ve proje uygulamaya geçirilecektir. Bu aşamada tüketici konumundaki aktörler ikincil etkiye sahip olacaklardır.

Uygulama ve finansman aşaması eşgüdümlü olarak devam edecektir. Finansman kaynaklarında yine hem üretici aktör grubunun hem de tüketici aktör grubunun katılımı beklenmektedir.

İngiltere'deki büyük projeler için oluşturulan "development corporation" gibi ülkemizde de katılım esaslı "bütünleşik kentsel koruma birliği" gibi bir birim kurulabilir. Bu birim, daha çok sivil inisiyatifleri alan yönetimine aktif olarak katılmaya yönlendirecek bir mekanizmada düzenlenmelidir. Sivil inisiyatifin aktif olmasının alınan kararların ve uygulamaların sürekliliğin sağlanabilmesinde etkisi fazla olacaktır. Özel fonlar, katılım senedi ve bağış gibi fon seçenekleri üretilmeli, imar hakları transferi, kiralama ve alanda oluşacak kentsel rantın kamuya/topluma dönüşümünü sağlayacak mekanizmalardan

olabilecek işletme gelirlerinin paylaşımı ya da gayrimenkul yatırım ortaklıkları gibi, düşük gelir grubundaki mülk sahiplerine kredi dışında destek sağlayacak ve mülk sahiplerinin mağduriyetini azaltacak yeni kaynaklar ve fonlar oluşturulmalıdır. Koruma uygulamalarına destek veren girişimcilere ve sivil toplum kuruluşlarına yerel ve merkezi yönetimler tarafından kolaylıklar sağlanmalı, teşvik edilmelidir.

Projenin denetim mekanizması performans değer ölçütlerinin hesaplanmasıyla harekete geçecektir. Buna bağlı olarak geri besleme süreçleri yaşanabilecektir. Uygulama başarısızsa, tekrar plan-proje aşamasına geri dönüşler yaşanacaktır. Uygulama başarılı ise, etkin ve verimli devam eden plan ve proje uygulaması bir yandan turizmi canlandıracak ki, o da beraberinde ekonomik refahı getirecek, bir yandan da kent kimliğinin güçlenmesini, aidiyet duygusu kazanmış katılımcı, bilinçli bireylerin artmasını, nitelikli dokunun oluşmasını ve yaşam kalitesinin iyileşmesini sağlayacaktır. Böylece sosyal, ekonomik ve mekânsal gelişme sürecine girilecektir. Gelişme de aktör gruplarını doğrudan harekete geçirecek ve döngüyü tekrarlaması için dürtü mekanizmasını tetikleyecektir. Bu da beraberinde sürekli gelişme ve iyileşmeyi ve buna bağlı olarak kentsel sürdürülebilirliği getirecektir.

7. Kaynakça

- Kuban, D., 2000. Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu Kuram Ve Uygulama, 1. Baskı, Yem Yayınları, İstanbul.
- Nişancı, R., 1998. Belediye Bilgi Sistemine Geçişte Mülkiyet Bilgilerinin İrdelenmesi: Çorum Belediyesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Özen, S.L., 2005. Koruma Yaklaşımlarına Yeni Bir Bakış Açısı Olarak “Bütünleşik Koruma” – Trabzon Örneği, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- URL1, <http://www.international.icomos.org/publications/economics98.htm>, Erişim tarihi: 27.07.2006
- URL2, <http://www.birimfiyat.net>, Erişim tarihi: 20.08.2009.

BÖLÜM II

TARİHİ KENT DOKUSUNUN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ

The Sustainability of Historical City Texture

Funda KURAK AÇICI¹

²(Doç. Dr.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: fundaacici@gmail.com, Orcid No: 0000-0003-2592-2266

1. Giriş

Tarih boyunca birçok medeniyeti içinde barındıran kentler, geçmişten günümüze taşıdıkları tüm değerlerin toplamı ile kimliklerini oluşturabilmektedir. Kentin tarihini, kültürünü, kente oluşturan eserlerini, geleneklerini, sosyal yaşamını günümüze kadar ulaştıran her şeyin bütününde kent var olmaktadır.

Kent kimliğini oluşturan sahip olduğu kültürel ve doğal değerlerin sürekliliği, kentin geçmişine ait olan iletileri bugüne ve geleceğe taşıyan maddi ve manevi değerlerin korunması için önemlidir. Kentin farklı dönemlerinde yaşamış ve halen yaşamakta olan tarihi yapılar, kentlilerin yaşamında maddi ve manevi değerler bakımından öncelikli olarak yer alır. Kentin özgün kimliğini yansıtan dolayısı ile de kente katkısı bulunan tarihi yapılar, ait olduğu döneme ilişkin mimari özellikleri ile de kentin tarihin aydınlatmaktadır. Bu tür yapıların korunabilmesi, kentlerin kültürel sürekliliğinin sağlanmasında ve kentlere ait kimliklerin gelecek kuşaklara aktarılmasında önemli rol oynamaktadır (Biol, 2007; Kurak Açıcı ve Konakoğlu, 2019).

Doğal çevrenin korunması ve sürekliliğinin sağlanması, kentlerin kimliklerini yansıtması açısından büyük önem taşımaktadır. Özellikle geçmiş dönemlerden bu zamana kadar farklı birçok medeniyetin hüküm sürdüğü kentlerde bu dokuyu gözlemlemek mümkün olabilmektedir. Türkiye, bulunduğu konumu sebebiyle, tarihi dokusu ve katmanlarının derinliği bakımından değer

arz etmektedir. Bu nedenle de medeniyetlerin beşiği olarak addedilmektedir. Türkiye'nin kuzeyinde yer alan Karadeniz bölgesinde yer alan kentlerden biri olan Trabzon'da mimari dokusu ile tarihe tanıklık etmiş kimlikli kentler arasında yerini almaktadır.

Bu çalışma içinde, öncelikle tarihi dokuyu korumak için çevrenin ve tarihi dokunun sürekliliğinin sağlanmasının gerekliliğinden bahsedilerek sürdürülebilir bir çevrenin temeli oluşturulmaktadır. Tarihi çevre dokusu içerisinde en yoğun görülen örnekler olan geleneksel konut ölçeğine girilerek, yıkılmaya yüz tutmuş bir konutun tarihi doku içinde çevre dostu malzemeler ile geri kazanımı aktarılmaktadır.

2. Sürdürülebilir Bir Çevre

Günümüzde sürdürülebilirlik kavramı pek çok alan için kullanılan bir terim olmuştur. Birbirinden farklı olgu ve kavramlar için kullanılsa da ortak olan bir nokta vardır ki bu da kaynakların korunması ve gelecek kaygısı duyulmasıdır. Tarihi süreç içerisinde insanların gelişimlerine dayanan büyüme, hızlı nüfus artışı ve aşırı tüketim, bunlarla orantılı olarak kirliliğe ve doğal kaynakların geri dönüşümsüz tahribine yol açmıştır. Böylece insan ihtiyaçları ve çevre arasında bir dengenin kurulması zorunluluk haline gelmiştir. Sürdürülebilirlik, gelişme sürecinde dengenin kurulmasını, çevrenin büyüme ve kalkınmadan kaynaklı olumsuz etkilerin ortadan kaldırılmasını veya en az düzeye inmesini amaçlayan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır (Sarkım, 2007; Üçer, 2011).

Toplumlar, kültürel mirasları olan tarihi yapılarını koruyabildikleri ve bu yapıları günümüze taşıyabildikleri sürece kimliklerini yansıtabilir ve sürdürebilirler. Tarihi yapılar, asıl işlevleri korunarak ya da farklı işlevlerle yenilenecek günümüze ulaştırılabilirler. Kentlerin tarihi ve tarihi dokusu hakkında yeterince bilgiye ulaşılabildiği ölçüde sürdürülebilir bir çevreden bahsedilebilir.

2.1. Tarihi Çevre

Tarihî çevreyi genel bir bakış açısı ile değerlendirirsek, tek başına anıt değeri taşımayan, fakat bir arada bulduklarında geleneksel, görsel ve tarihî değerler taşıyan yerleşimlerin kendilerine özgü özelliklerini ifade eden tüm öğelerin bütün bir bakış açısı ile değerlendirilmesidir (Yazgan ve Erdoğan, 1992).

Tarihî mekânların ifade edilebilmesi için, kapsadığı alanları içeren ölçeklerine bağlı olarak tanımlamaları aşağıda verilmektedir.

Tarihî Çevre: Tarihi, arkeolojik, anıtsal ve mimari değerleri ile bütünlük gösteren bir ya da birkaç sokağı içine alan dokulardır. Antalya Kaleiçi, Akçaabat Orta Mahalle ve Bursa'da Hisar Mahallesi gibi alanlar.

Tarihî Kent: Tarihi, anıtsal, arkeolojik ve mimari, değerleri ile bütünlük gösteren dokulardan oluşan kent yerleşmeleridir (Safranbolu, Bologna, Venedik, ...gibi).

Tarihî Bölge: Birkaç kentten oluşan tarihi, arkeolojik, anıtsal ve mimari değerleri ile bütünlük gösteren bölgelerdir (Orta Asya, Mezopotamya, ...gibi) (Özyaba, 1999; Çelik ve Yazgan, 2007).

Türkiye ölçeğinde; tarihi çevre dokusu, birçok bölgeyi ve kenti içine alan geniş bir yelpazeye sahiptir. Bu dokuda, Karadeniz bölgesi de, yerini almakta ve sivil mimari örnekleri olan geleneksel konutları ile öne çıkmaktadır.

2.2. Tarihi Çevre Dokusunun Sürdürülebilirliği

Kültürel sürdürülebilirliğin kesintisiz sağlanması açısından, kenti meydana getiren yapıların korunabilmesi ve gelecek kuşaklara iletilebilmesi önem taşımaktadır (Yalçınkaya ve Bal, 2019). Tarihi yapıların korunmasında kültürel sürekliliğinin ve sürdürülebilirliğinin sağlanması çerçevesinde gerçekleştirilen eylemler, genel olarak tarihi, mimari, kültürel ve sosyal, değerlerin göstergesi olan yapıların istenmeyen değişimlere maruz kalmamasını kapsamaktadır (İslamoğlu, 2019).

Sürdürülebilirlik ilkesi kentsel korumanın özünü oluşturmaktadır. Kentsel korumanın, geçmişe ait kültürel değerleri hem günümüzde yaşatabilmek hem de bu değerleri gelecek kuşaklara aktarılabilmesi gibi önemli bir sorumluluğu vardır. Kentsel korumanın temelinde, tarihi çevrenin gelecek nesillere tarihsel bir belge ve kültürel kimlik kaynağı olarak bırakmak kaygısı vardır.

Tarihi çevrenin yaşaması için, hem içinde yaşanabilir olması hem de bu özelliğinin çağlar boyunca sürdürülebilmesi ve bu süreklilik içinde de özgünlüğünün korunarak, bütünlüğünün sağlanması gereklidir. Ayrıca tarihi çevrenin kullanımının teşvik edilmesi yanı sıra kimliğinin ve imajının korunması gerekmektedir (Günay, 2020).

Koruma kavramı, dün-bugün ve yarını kapsayacak şekilde geçmişten gelen kültürel değerleri yaşatmak ve gelecek kuşaklara aktarmak kaygısı (Kiper, 2006) taşıyarak sürdürülebilirliği sağlamaktadır. Bu şekilde kültürel miras

değeri taşıyan yapılar korunabilmesi de sağlanabilmektedir. Çağdaş koruma kavramı ile ifade edilmek istenen, tarihi dokunun geçmişten bugüne ve yarına taşınabilecek her türlü kültür varlıklarının korunması olmaktadır.

Atıl duruma düşen tarihi yapılarda gerçekleştirilen restorasyon çalışmaları ile yapının kullanıma kazandırılması mümkündür. Çağdaş koruma anlayışının etkili bir parçası olarak ele alınan yeniden kullanım kavramı ile tarihi yapı yaşam alanları içerisinde kullanılmalıdır. Bu kapsamda bu tarihi yapıların toplumsal fayda oluşturacak şekilde yeniden kullanılması sağlanmalıdır (Yaldız ve Asatekin, 2016). Yapılacak restorasyon çalışmaları ile yapıların yeniden kullanımında seçilecek yeni işlevlerle yapıların korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması mümkün olacaktır (Aras, 2020).

Restorasyon çalışmasının yapılabilmesi için öncelikle tarihi yapının durum tespiti ve ölçümleri yapılmaktadır. Daha sonra uygulanacak projelendirme aşamasından sonra restorasyon çalışması mümkün olabilmektedir. Bu doğrultuda çalışmanın ilerleyen aşamasında sözü geçen temel kavramları tanımlamak gereklidir. Ele alınan yapılara göre üç ana kavramdan bahsedilebilir. Bunlar; rölöve, restitüsyon ve restorasyon olarak adlandırılmaktadır.

Rölöve; bir yapının, içinde bulunduğu kent ile birlikte değerlendirilmesi, belgelendirilmesi ve sonucunda ulaşılan verilerin birleştirilip restorasyon projesinin hazırlanabilmesi olarak ifade edilebilir (Öncül, 2019).

Yapı üzerinde değişikliğe uğramış, yıpranmış, deforme olmuş, kısmen de olsa yok olmuş mimari elemanların, binanın ilk yapıldıkları tarihteki durumunu çeşitli tarihsel kaynaklardan, bina üzerine işlenen işlemlerden, yapıya ait mimari çizim ve o döneme ait fotoğraf gibi verilerden faydalanılarak plan, kesit, görünüş ve 3 boyutlu görselleştirme, animasyon çizimlerle anlatımına restitüsyon denir (Ahunbay, 1996).

Bu aşama bir mimari yapının restorasyonunun yapılabilmesi için bilimsel ve zorunlu bir aşamadır. Bütün mimari elemanların yapboz gibi tekrar bir araya getirilmeleri konusu olmasa da restitüsyon çalışmaları anıt niteliği taşıyan bu tür yapıların kendine has kimliklerini açıklamak, tarihsel süreçlerini irdelemek, mimari elemanların kalıntılarının daha net bir şekilde öğrenilebilmesini sağlamak için yapılmaktadır (Ahunbay, 1996).

Bulunduğu dönemi tanımlayan, tarihsel ve kendine özgü bir çizgisi olan, tarihteki önemli gün veya bir olayı anlatan anıtın, yapıldığı dönemi yansıtan izlerin aynı şekilde yeniden inşa edilmesine restorasyon denir (Ahunbay,

1996). Restorasyon yapıya ait tüm verilerin ve ölçümlerin tamamlanmasının ardından gerçekleştirilen son aşamadır. Rölöve ve restitüsyon projelerinin doğru bir şekilde analizleri yapıldıktan sonra bu aşamaya gelmesi doğru bir adım olmakta ve çalışmanın başarısını ortaya koyacağı için önem arz etmektedir.

3. Tarihi Çevrede Geleneksel Konut

Ülkelerin, içinde bulunulan yüzyılda tarihi ve doğal çevrelerini koruyabilmesi kültürel ve doğal zenginlik düzeyinde öne çıkmasının yanı sıra siyasal bir güç olarak da görülmektedir. Özellikle Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafya ile sahip olduğu doğal ve kültürel varlıklarının kapsamı ve değeri düşünüldüğünde önemli bir konumda yer aldığı görülebilmektedir (Tankut, 2005).

Türkiye ölçeğinde, kent dokusunda en etkin olan yapıların geleneksel konutlar olduğu söylenebilir. Hem tarihi çevredeki etkisi, hem de Türk insanı için süreklilik sağlayan ve yaşam olanaklarını gerçekleştirmesine olanak tanıyan yapısal öğeleri ile ön planda bulunmaktadır. Geleneksel konutlar, Türk kültürünün devamlılığını sağlayan önemli kültürel miras değerleridir.

Kültürel mirasın kullanımının sağlanması düşünüldüğünde en önemli konuların başında özgünlüğünün korunması gelmektedir. Özgünlük, kentsel koruma sorunsalının en temelinde hep var olmaktadır. Kültürel mirasın restorasyonu, tarihi çevrenin silüet ve peyzaj karakteristiklerinin korunması ve tarihi çevre ve yeni yapılaşma arasında görsel bütünlüğün sağlanmasıdır (Günay, 2010).

Kültürel miras olarak değerlendirilen yapıların ve çevrenin, tarihi dokuda, sahip olunan kültürel değerlerini kaybetmeden kullanılabilmesi önemlidir. Bir yapının yaşayabilir olması, hangi kullanım ile değerlendirileceğine bağlıdır. Tarihi yapılar için yıkım daha kolay bir çözüm olarak görülse de; sonucunda maddi olarak yüksek ve sosyal olarak yıpratıcı sonuçlara yol açmaktadır (Fitch, 1982). Bu nedenle yapıları yıkmak yerine, restorasyon projeleri ile aslına uygun olarak yenilemek daha yerine bir yaklaşım olarak görülmektedir. Geleneksel konutların, bu anlamda ele alınarak, restorasyon projeleri yapılması suretiyle tarihi dokunun sürekliliğine katkıda bulunulabilmektedir.

3.1. Geleneksel Konut Ölçeğinde Malzeme Kullanımı

Yapım teknikleri açısından mevcut kaynaklardan kolay elde edilebilirken dönüşümü de sağlanabilen malzeme kullanımı ile geleneksel yerleşimler

kolaylıkla üretilebilen ekolojik yapılar niteliğinde görülmektedir. Isıl konforu sağlaması için eldeki kaynakları kullanmak sureti ile ve ilave önlemler gerektirmemesi nedeniyle sürdürülebilirlik ilkelerini taşımaktadırlar (Taşçı ve Pekdoğan, 2018).

Yapı ölçeğinde değerlendirildiğinde iç mekân ısı konforu yapı formu, yapıların dış kabuğu ve bu malzemelerin termo-fiziksel özellikleri gibi parametrelere bağlıdır. Dış kabuğu oluşturan duvarlar, pencereler, kapı ve döşemeler yapının enerji tüketimi açısından önemli bir etkiye sahiptir (Yüksek, Esin, 2013). Bu bileşenlerin kalınlık, yoğunluk, özgül ısı, ısı iletkenlik ve geçirgenlik gibi fiziksel özellikleri termal performansta önemli bir rol üstlenmektedir. Yerleşimde kullanılan başlıca malzemeler taş, ahşap ve bitkisel kökenli malzemelerdir. Malzemelerin geri dönüşümü sağlanmaktadır. Yapılar yıkıldıktan sonra bu malzemelerin tekrar kullanıldığı görülmektedir. Taş malzeme yapı malzemesi olarak kullanılmakta, ahşaplar yakacak olarak kullanılmaktadır. Bitkisel kökenli malzemeler ise doğada çözünerek çevreye olumsuz bir durum yaratmamaktadır. Tüm bu malzemeler dayanıklı ve uzun ömürlüdür. Bu nedenle uzun tarihsel geçmişine rağmen yerleşimde günümüze ulaşan pek çok konut örneği bulunmaktadır (Taşçı ve Pekdoğan, 2018).

Bu tür konut örneklerine Türkiye'nin dört bir yanında rastlanmaktadır. Türkiye'nin kuzeyinde yer alan Karadeniz bölgesi de bu konuda oldukça şanslıdır. Orta ve Doğu Karadeniz bölgesinde yer alan Trabzon'un hem kent merkezinde hem de ilçelerinde geleneksel konutlar halen varlığını sürdürmektedir.

4. Doğu Karadeniz Geleneksel Konut Mimarisi

Geleneksel konut mimarisi, silüeti, çevre yapısı, plan şeması, yapım malzemesi ve estetik duruşu ile Türk mimarlığının en özgün yaratım alanlarından birisidir. Bu çalışmada yer alan Doğu Karadeniz evleri de geleneksel Türk yapı sanatının en seçkin örneklerini yansıtmaktadır. Doğu Karadeniz konutları, kullanılan malzeme açısından doğayla, insanla ve çağlar boyu süren deneyimlerle kazanılmış bir 'uyum' mimarlığının ürünüdür (Başkan, 2008).

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde geleneksel yapının en eski ve temel doğal malzemelerinden olan ağaç ve taş birlikte kullanılır. Doğu Karadeniz'de taş kırıkları ile dolgulu ve ağaç strüktürlü "dolma duvarlar" öne çıkmaktadır. Bu tür duvarlar ağaç ile taşın akılcı yolla bir araya getirildiği bir konstrüksiyon biçimidir (Sümerkan, 1990)

Doğu Karadeniz bölgesinde, bölgenin yapısına uyması nedeniyle sıklıkla kullanılan yapı malzemesi taş ve ahşap olduğundan kullanılan yapı tekniklerini de bu malzemelere göre şekillenmektedir. Sahip oldukları özellikler açısından birbirlerine benzemekle birlikte yapı tekniklerinin oluşmasında etkili olan bu malzemelerin belli uygulama alanları söz konusudur. Geleneksel konutların ortak tipolojiler oluşturacak yapı malzemesi ve teknikleri kırsal yerleşmelerde belli ölçülerde halâ devam ederken, kentsel yerleşimlerde ise çoğunlukla fotoğraflarda kalmıştır (Başkan, 2008).

4.1. Trabzon Kenti Tarihi Çevresi

Trabzon kenti, eski çağlardan beri pek çok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Tarihinin MÖ 3000-2000’li yıllara kadar dayandığı söylenmektedir. Bulunduğu konum itibarı ile ticaret için önemli bir noktada bulunan kent, 1461 yılında Osmanlı Devleti tarafından fethedilerek Osmanlı hâkimiyetine geçmiştir.

Doğu Karadeniz Bölgesinin en eski kentlerinden birisi olan Trabzon, tarihin en eski devirlerinden beri önemli bir liman, ticaret, tarım, sanat ve kültür merkezi konumunda bulunmuştur. Osmanlı döneminde fetihten sonra daha da gelişerek, tarihi dokusuna Türk İslam yapılarını da eklemiştir. Günümüzde kentin büyümesi ve gelişmesine bağlı olarak tarihi dokusunun kısmen korunabildiği görülmektedir.

Kentin, daha çok sahil boyunca geliştiği, merkezi yerleşimlerin sahil yolu hattında konumlandığı görülmektedir. Kentin merkezinde tarihi değer taşıyan kamu yapıları ve sivil mimari örnekleri konumlanmıştır. Sahil boyu hattında yer alan ilçeler de ise sivil mimari örnekleri olan geleneksel konutların yoğunlaştığı izlenmektedir.

4.2. Trabzon Kenti Araklı İlçesi Geleneksel Konutlarının Sürekliliği

Trabzon kentinin doğusunda yer alan Araklı ilçesinin ana yerleşim yeri Konakönü mevkiidir. Konakönü mahallesi tarihi bir mahalle olarak, geleneksel konut yapıları ile dikkat çekmektedir. Araklı ilçesinde geleneksel konutların birçoğu halen yaşam alanı olarak kullanılmaya devam etmektedir.

19. yüzyıl dönemini ifade eden Osmanlı dönemi konut mimarisinin genel özelliklerini gösteren Araklı - Konakönü; Osmanlı dönemi sivil mimarlık örnekleri ve diğer öğeleriyle tarihi karakterini günümüze aktarabilmiş bir

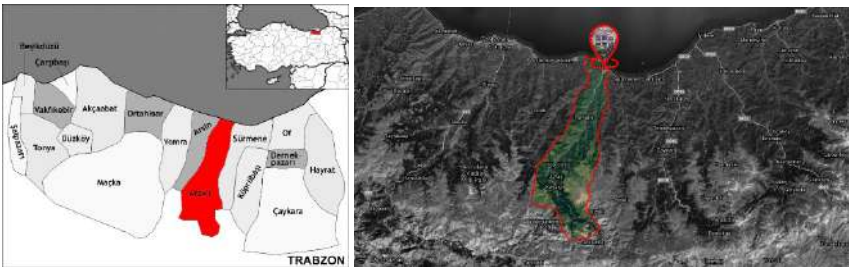
yerleşmedir. Burada yer alan geleneksel konutlardan bazılarını aşağıda yer verilmiştir (Şekil 1).



Şekil 1. Araklı Konaközü geleneksel konut örnekleri

4.3. Yeniden Var Edilen Bir Konut

Araklı Konaközü (Şekil 2), 384 ada 2 parsel numaralı konut, oldukça harap, yıkılmak üzere bir durumda idi. Konutun sahipleri konutun restore edilmesi ve yeniden kullanıma gelebilmesi için çalışmalar başlattı. Zan Mimarlık tarafından, yapının bulunduğu bölge, konumu, çevresindeki yapılar ile olan benzerlikleri geçmiş önemlere ait belge ve fotoğrafları da göz önüne bulundurularak çevre analizleri yapıldı. Yapıyı tam olarak analiz etmek ve geçmişten günümüze kullanım durumunu ortaya koymak için öncelikle yapıya dair tarihi ve mimari özelliklerinden bahsetmek gerekmektedir.



Şekil 2. Harita üzerine Araklı-Konaközü ve geleneksel konut

Yapının üzerinde yapım tarihini ifade eden bir kitabe yer almamaktaydı. Fakat yapıdan izlenen plan ve mimari düzen yaklaşımı ile çevresinde hâkim olan

yapılaşmadan edinilen örnekler dikkate alındığında; 19.yy sonu 20. yy başlarında yapıldığı tahmin edilmektedir (Şekil 3), (Zan Mimarlık, 2018).



Şekil 3.Yapının 1960'lı, 1970'li yıllardaki görünümü (Zan Mimarlık, 2018)

2018 yılında, restorasyon öncesi yapının oldukça harap bir durumda olduğu gözlenmiştir. Eğimli bir arazi üzerine konumlandırılan yapının günümüzde iç mekân özellikleri kaybolmuş üst örtüsü ise tamamen ortadan kalkmıştır. Yapının sadece bodrum katta bulunan dört yöndeki beden duvarlarının belirli bölümleri ayakta kalabilmiştir (Şekil 4).



Şekil 4. Konut ve çevresinin kuşbakışı görünümü (Zan Mimarlık, 2018)

Yapının iç mekân bölümleri ortadan kalktığı için plan ve mimari özellikleri tam olarak bilinmemektedir. Ancak çevredeki diğer geleneksel konutlar incelendiğinde bu yapının da Geleneksel Türk konut mimarisi içerisindeki iç sofalı (karnıyark) plan tipine göre yapılmış olduğu düşünülmektedir. Doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen bir alan üzerine bodrum ve zemin kat olmak üzere iki katlı inşa edilmiş olduğu izlenmiştir. Bodrum kat; depo alanı, zemin kat ise oturma/yaşama alanı olarak değerlendirilmiştir (Zan Mimarlık, 2018).



Şekil 5. Geleneksel konutun genel görünümü (Zan Mimarlık, 2018)

Yapının günümüz itibariyle güney cephesi büyük oranda ortadan kalkmış ve yol seviyesine kadar inmiştir (Şekil 5). Yapının kuzey cephesi ise diğer cephelere göre nispeten daha sağlam gelebilmiştir. Kalan izlerden anlaşıldığı kadarıyla iki katlı bir düzen gösteren cephe tamamen moloz taş örgüden inşa edilmiştir. Cephenin kalan duvar örgüsü tamamen sağır şekilde olup herhangi bir açıklığı yoktur. Beden duvarlarının köşeleri ise düzgün kesme taştan dışa çıkıntılı silme şeklindedir. Bu silmelerin dikey kat araları sütun başlığı şeklinde düzenlenmiştir. Katlar arasında yine düzgün kesme taştan dışa taşkın yatay bir silmenin varlığı dikkat çekmektedir. Cephenin iç bölümünde sol tarafta birinci kat hizasında bir ocak nişinin varlığı dikkati çekmektedir. Duvar içerisine açılmış olan ocağın kesme taştan yuvarlak kemerli olduğu gözükmemektedir cephenin ön tarafında başka bir yapı olduğu için görüş alanı oldukça kısıtlıdır. Ayrıca iki yapı arasında altta taş merdivenlerin üstte ise betonarme merdivenlerin olduğu gözükmemektedir (Şekil 6), (Zan Mimarlık, 2018).



Şekil 6. Konutun kuzey cephesine ait detaylı görüşleri

Yapının batı cephesi büyük ölçüde tahrip olmuş ve hemen önünde bulunan yol seviyesine kadar düşmüştür. Cephenin yol seviyesine kadar olan beden duvarlarından kalan alt kısmın moloz taş duvar örgüsüyle inşa edildiği gözükmemektedir (Şekil 7).



Şekil 7. Geleneksel konutun batı ve doğu cephesi görüşleri

Yapının günümüze kadar gelebilmiş en sağlam cephesi doğu cephesi olup moloz taş malzemeden örülmüş bir duvar örgüsüne sahiptir. Cephe aynı zamanda zemin katın giriş kapısını da bünyesinde barındırmaktadır. Giriş kapısı cephenin sağ tarafına yerleştirilmiş olup ahşaptan çift kanatlı olarak yapılmıştır. Kapının lentosu düz şekilde ahşaptan yapılmıştır. Giriş kapısının sol tarafında ise bir adet dikey dikdörtgen şeklinde pencere açıklığı yer almaktadır. Pencerenin kenarları

kesme taştan örülmüştür. Doğu cephenin üst katı ise yatay şekilde dışa taşkın düz bir silme ile belirlenmiştir (Şekil 8).



Şekil 8. Konutun doğu cephesine ait detaylı görünüşleri

Zemin ve birinci kat olarak tasarlanan Araklı Konakönü evinde yapım malzemesi olarak moloz taş ve kesme taş malzeme kullanılmıştır. Yapının beden duvarları moloz taş duvar örgüsüne sahiptir. Beden duvarlarının köşelerinde katlar arasındaki silmelerde ve kapı ve pencere kenarlarında ise düzgün kesme taş malzemenin kullanılmıştır. Ayrıca yapıda ahşap malzemenin de kullanıldığı görülmektedir. Özellikle giriş kapısı ve lentosu özgün ahşap dokusunu muhafaza etmektedir. Yine yapıdaki tek pencere açıklığının da lentosu ahşap malzemenin kullanıldığı görülmektedir. Yapının iç kısmındaki kalan duvar yüzeylerinin sıvalı olduğu görülmektedir (Şekil 9), (Zan Mimarlık, 2018).



Şekil 9. Konuta ait duvar örgüsü ve ahşap malzeme detayları

Geleneksel konut için öncelikle bir alan çalışması yapılmıştır. Gözlemsel incelemeler doğrultusunda literatür taraması yapılmış ve yapının mimari özelliklerine ilişkin tespitlerde bulunulmuştur. Hassas ölçümlerle ve tarayıcılar yardımı ile rölöve ölçümleri yapılarak, plan ve kesit çizimleri hazırlanmıştır.

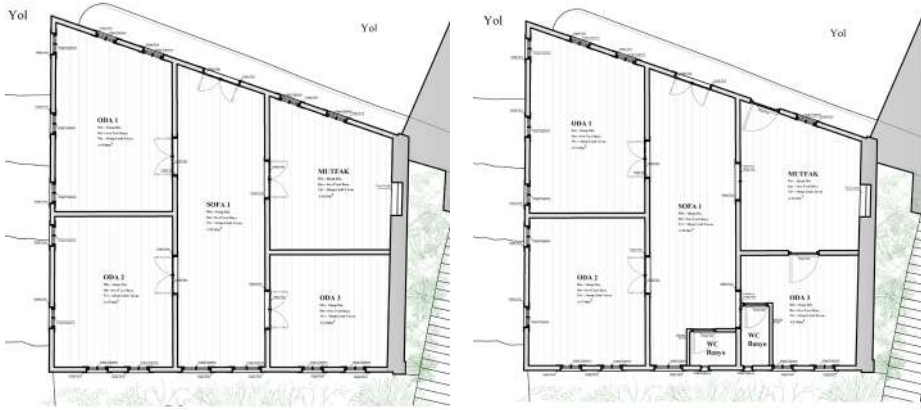
Yapıda restitüsyon uygulaması eski fotoğraflar ve mevcut izler ve karşılaştırmalı çalışma doğrultusunda yapılmıştır. Yapı incelendiğinde

mekânsal anlamda zemin kat bölümünün tamamen yok olduğu anlaşılmaktadır. Taş duvarlar mevcut durumda iken tüm bağdadi bölücüler maalesef günümüze ulaşamamıştır. Yapının tamamen yığma taş tekniği ile yapılmış olan masif kuzey cephesi günümüzde de ayakta iken, doğu ve güney cepheleri 1960'lı ve 1970'li yıllarda çekilmiş olan fotoğraflarda görülebilmektedir (Şekil 3).



Şekil 10. 1970'li yıllarda konutun yakın bir çerçevede görünümü

Şekil 10'da yer alan fotoğraftan da görüldüğü üzere yapının manzara cephesi olan doğu cephesinde iki adet kare formda havalandırma penceresi bulunmaktadır. Konakönü evleri geleneksel cephe tipolojisine aykırı olan bu cephe düzenlemesinin; yapının ilk dönemini ifade etmediği, 1960 lı yıllardan önce yapıya müdahale edilerek çeşitli değişiklikler yapıldığı, özgün cephe ve plan organizasyonun deformasyona uğradığı tespit edilmiştir. Bu paralelde yapı sahipleri ile yapılan görüşmede; tüm Konakönü evlerinde olduğu gibi söz konusu yapının da iç sofalı bir plan düzenlemesine sahip olduğu ancak oluşan ihtiyaca göre yapının iki ailenin kullanacağı şekilde ikiye bölündüğü bilgisine ulaşılmıştır. Yapının ilk döneminde dışarda olan tuvalet birimlerinin ise doğu duvarı 1.kat seviyesine eklenen muhdes (sonradan var edilmiş) bölücüler ile oluşturulan mekânlar sayesinde yapının içinde çözümlendiği, bu tuvalet mekânlarının havalandırmalarının ise cepheye açılan muhdes havalandırma pencereleri ile sağlandığı tespit edilmiştir. Bu tespitler doğrultusunda yapıya 2 dönem restitüsyon projesi hazırlanmıştır (Şekil 11), (Zan Mimarlık, 2018).



Şekil 11. 1.dönem restitüsyon ve 2.dönem restitüsyon zemin kat planı

Yapının zemin katının 1.dönemde tüm geleneksel Konakönü evleri plan tiplerinde olduğu gibi karniyarık düzende, sofanın sağında ve solunda ikişer mekândan oluştuğu, 2.dönemde ise iç mekânda yapılan değişikliklerin cepheye de yansıdığı belirlenmiştir. Kuzey cephenin iç yüzeyinde yer alan bölücü duvara ait sıva izi de, sofanın sağında ve solunda yer alan ikişerli mekân düzenlemesi tespitini doğrular niteliktedir (Şekil 12).



Şekil 12. Kuzey Cephe iç duvar yüzeyinde yer alan yok olmuş bölücü duvara ait sıva izi görünümü

Yapıya ait eski fotoğraflar incelendiğinde doğu cephesinin kuzey ve güney bölümlerinde yer alan mekânlarda ikişer adet pencere olduğu görülmektedir. Sofa bölümünde yer alması gereken ikili pencereden kuzey bölümde olanı yapının ikinci döneminde kapatılarak havalandırma pencereleri şeklinde düzenlenmiştir (Şekil 13).



Şekil 13. Doğu Cephesi 1. ve 2. dönem restitüsyonu, (Zan Mimarlık, 2018)

Güney cephede yapılan incelemede ise sofanın güneyinde yer alan iki mekândan doğu yönünde kalan mekâna bu cephede iki pencere açıldığı ve batı yönündeki mekâna doğru devam ettiği görülmektedir. Ayrıca güney cephedenin zemin kat ve bodrum kat seviyelerinin bağdadi yapım tekniğinde yapılmış olduğu hem eski fotoğraflardan hem de yerinde izlerden anlaşılmaktadır. Güney cephe zemin kat seviyesinin, bodrum kat bölümünden yaklaşık 20-30 cm çıkma yaptığı ve bu çıkmanın batı yönüne doğru artarak devam ettiği görülmektedir (Zan Mimarlık, 2019).

Yapının kuzey cephesi günümüzde de ayakta olduğundan bu cephenin restitüsyonunda herhangi bir problem yaşanmamıştır. Ancak batı cephesi zemin kat bölümü tamamen yok olduğundan ve bu bölümü gösteren herhangi bir görsel kaynaktan mevcut olmadığından sözlü araştırma ve karşılaştırmalı çalışmalar neticesinde tamamlanmıştır (Şekil 14). Yapı sahipleri ifadelerinde yapının ilk yapıldığı dönemde “doğu-batı yönünde olan sofanın ortasında yer alan ahşap söveli çift kanatlı bir kapı ile yapıya giriş sağlandığı ve bu kapının sağında ve solunda ikişer adet pencere olduğunu” belirtmişlerdir. Ancak daha sonra ailevi nedenlerden dolayı yapının iki ailenin bağımsız şekilde kullanacağı bir hale getirildiği, giriş kapısının solunda yer alan mutfak penceresinin ikinci bağımsız bölümün kapısı haline getirildiği, mutfak ve oda 3 mekân kapılarının ise kapatıldığı ifade edilmiştir (Zan Mimarlık, 2018).



Şekil 14. Batı cephesi, 1. ve 2. dönem restitüsyonu, (Zan Mimarlık, 2018)

Yerinde yapılan incelemeler ve sözlü kaynakların ifadelerine göre bodrum kat döşeme seviyesinin yapının denize olan yakınlığından dolayı yalıtım amacıyla doğu cephe bahçe kotundan 5-6 basamak yukarıda olduğu belirlenmiştir. Ayrıca günümüzde de mevcut olan doğu cephenin kuzey bölümündeki bodrum giriş kapısı ile bir hol mekânına ulaşıldığı, bu hol bölümünün güneyinde yer alan iki mekâna birbirini içine açılan kapılar ile ulaşıldığı ve bu mekânların depo amaçlı kullanıldığı bilgisine ulaşılmıştır (Şekil 15).

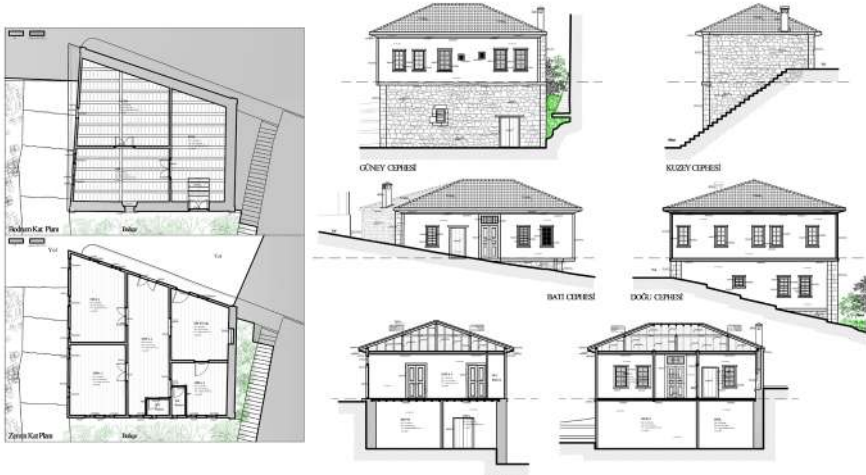


Şekil 15. Bodrum kat planı 1. Dönem restitüsyonu ve mevcut bodrum giriş kapısı

Yukarıda yapılan tüm tespitler ve değerlendirmeler doğrultusunda yapıya ait 2. Dönem restitüsyon projeleri hazırlanmıştır. Yapının ilk dönemi geleneksel Konakönü evleri mimarisi doğrultusunda iç sofalı plan tipinde olup, ikinci dönem ise yapının iki ailenin kullanacağı şekilde ikiye bölünerek muhdes ekler ve müdahaleler ile değişikliğe uğradığı dönemdir (Şekil 16-17).



Şekil 16. 1. Dönem restitüsyon projesi (Zan Mimarlık, 2018)



Şekil 17. 2. Dönem restitüsyon projesi, (Zan Mimarlık, 2018)

4.4. Geleneksel Konut Restorasyonu ve Sonrası

Projelendirme aşamasından sonra yapının restorasyonu için adımlar başlamıştır.

Restitüsyon projeleri ile yapılmak istenen, yapının özgün cephe ve plan karakterinin korunabilmesidir. Ve yine özgün mimari elemanları ile strüktürel yapının da korunarak ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. Mevcut mekânlarda sağlıklılaştırma çalışmalarının restorasyon kurallarına uygun olarak en az ölçüde tutularak gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. İhtiyaç ve gereklilik doğrultusunda yapıya yapılan eklemelerin de geri dönüşüme uygun olan sürdürülebilir malzemeler olması hedeflenmiştir.

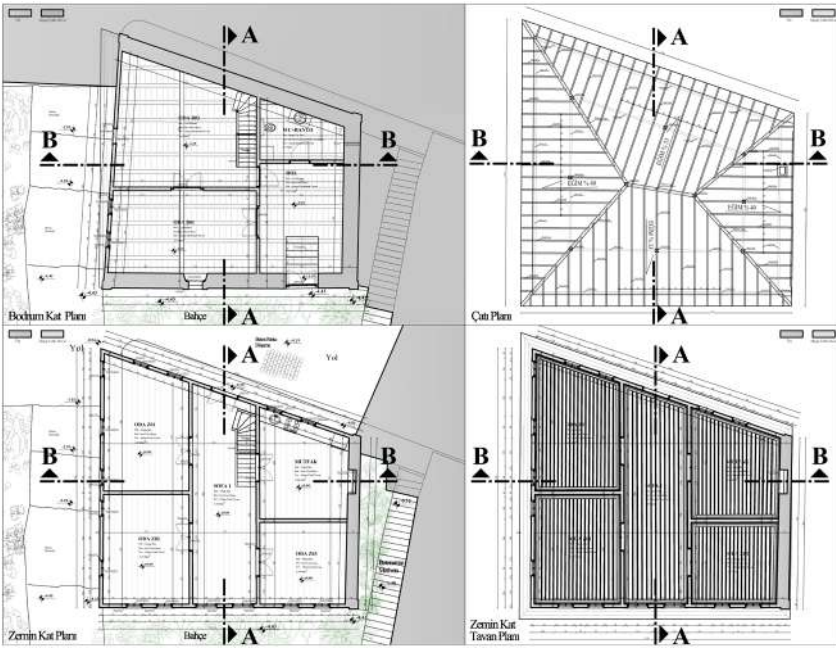
Restorasyon uygulanmasında, tamamıyla her özelliği ve varlığı bilinen elemanların (konumu, boyutu, malzemesi ve formu), benzer biçimde; aynı form, malzeme ve boyutta; yeniden yapımı gerçekleştirilmiştir. Formu bilinmeyen ancak konumu, boyutu ve malzemesi bilinen elemanlar; aynı konumda, aynı malzeme ve boyutta uygulanmıştır.

Günümüzdeki yaşam koşullarına uygun konfor koşullarının sağlanabilmesi amacı ile ısıtma ve havalandırma için, yapıya müdahale gerektirmeyen, klima ve yıkanabilir filtreli bacasız davlumbaz sistemi ile çözüm sağlanmıştır.

Yapı yine konut olarak kullanılması planlanmış olduğundan, tefriş için gerekli elemanların hareketli olması yapıya bir müdahaleyi gerektirmemiştir. Ayrıca, yapıya sonradan eklenen elemanlar da, ayıklanarak özgün durumu ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

4.5. Geleneksel Konutun Malzeme Açısından Değerlendirilmesi

Uyulama aşamasında mevcut bodrum katta bulunan hafriyat kaldırılarak boşalan taş duvar örgüsündeki derz yüzeyleri temizlenerek fiziksel direnci kaybetmiş öğeler ve eksikler projedeki detayı doğrultusunda tamamlanmıştır. Hafriyat kalktıktan sonra mevcut zemin el yöntemiyle sıkıştırılıp, 10cm kalınlığında grobeton dökülüp üzerine 7 cm kalınlığında şap dökülmüştür. Şapın üzerine projesine uygun olarak 7 cm kalınlığında doğal taş kaplama yapılmıştır. Mevcut taş duvarlardaki çürümüş deforme olmuş taş yüzeyler sökülerek aynı yapım tekniğiyle tamamlanmış ve taş duvarın direncinin artırılması amacıyla hidrolik kireç enjeksiyonu ile güçlendirme yapılmıştır. Tüm taş duvar yüzeyleri sıva raspa yapılarak temizlenerek, horasan harcı ile yeniden sıvanıp su bazlı iç cephe boyası ile boyanmıştır. Güney cephe bölümüne projedeki detayı doğrultusunda bağdadi dış duvar elemanı eklenmiştir (Zan Mimarlık, 2018).



Şekil 18. Restorasyon projesi planlar (Zan Mimarlık, 2018)

İç mekânda restitüsyon projesi doğrultusunda bağdadi bölücü duvarlar ile 3 adet mekân oluşturularak ve hol mekânının batı bölümü bağdadi bölücü duvar ile kapatılarak projedeki detayı doğrultusunda wc/banyo mekânı olarak düzenlenmiştir. Tüm bölücü duvarlar horasan harcı ile sıvanıp, su bazlı iç cephe boyası ile boyanmıştır. Hazırlanan tesisat şeması doğrultusunda temiz ve pis

su bağlantıları düzenlenmiştir. Bodrum kat giriş bölümüne projedeki detayı doğrultusunda 5 adet doğal taş malzemeden basamak eklenmiştir. Tüm kapı doğramaları projedeki detayı doğrultusunda sert ağaçtan yapılarak, tüm pencere doğramaları projedeki detayı doğrultusunda sert ağaçtan yapılmış, aralarına 4+4 mm kalınlıkta 16 mm ara boşluklu ısı cam takılmıştır (Şekil 18), (Zan Mimarlık, 2018).

Bodrum kat, güneybatı bölümüne projedeki detayı doğrultusunda ahşap merdiven, korkuluk ve küpeşte elemanları yapılarak eklenmiş ve zemin kat ile bağlantı sağlanmıştır (Şekil 19). Dış cephe taş cephe yüzeylerine fırçalama yöntemi ile su itici malzeme sürülmüş, dış cephe bağdadi yüzeyler ise horosan harcı ile sıvanarak su bazlı dış cephe boyası ile boyanmış, tüm ahşap yüzeylere 2 kat ahşap koyuyucu uygulanmıştır (Zan Mimarlık, 2018).



Şekil 19. Restorasyon projesi kesitler (Zan Mimarlık, 2018)

Zemin kat seviyesinde, mevcut taş duvarlardaki çürümüş deforme olmuş taş yüzeyler sökülerek aynı yapım tekniğiyle tamamlanmış ve taş duvar direncini artırmak amacıyla hidrolik kireç enjeksiyonu ile güçlendirme yapılmıştır. Mevcutta bulunan taş söveleri, silmeleri korunmuş ve tamamlama yapılarak yüzeyler projedeki cephe örgüsüne ve projedeki kotlarına uygun olarak yapılmıştır. Duvarlarda derz boşalmalarının yoğun olduğu bölümlerde bodrum kat seviyesine kadar sökülüp orjinaline uygun olarak tamamlanmış, horosan harcı ile sıvanıp su bazlı iç cephe boyası ile boyanmıştır. Duvarların üzerinde yer alan taş silmeler ve söveler korunup temizlenmiş, eksik olan bölümlerdeki taş silmeler tamamlanmıştır. Doğu, güney, batı yönlerine projedeki detayına uygun bağdadi yapım tekniğinde dış duvarlar yapılarak eklenmiştir. Dış cephe bağdadi yüzeyler ise horosan harcı ile sıvanarak su bazlı dış cephe boyası ile boyanmıştır (Zan Mimarlık, 2018).

İç mekânda, restitüsyon projesi kapsamında yapılan tespitler doğrultusunda bağdadi bölücü duvarlar ile sofa ve sofa ile bağlantılı 4 adet mekân oluşturulmuştur. Zemin katta mutfak mekânında bulunan ocak bölümü temizlenmiş,bozulmuş veya çürümüş taşlar tespit edilip orjinali doğrultusunda yenilenmiş ve taş ocak ile bağlantılı tuğla baca projedeki detayına uygun olarak yapılarak eklenmiştir. Mutfak bölümü batı duvarına projedeki detayına uygun mutfak tezgahı eklenerek, hazırlanan tesisat şeması doğrultusunda temiz ve pis su bağlantıları düzenlenmiştir. Tüm kapı ve pencere doğramaları projedeki detayı doğrultusunda sert ağaçtan yapılarak, aralarına 4+4 mm kalınlıkta 16 mm ara boşluklu ısı cam takılmıştır. Zemin kat döşemesi projedeki detayı doğrultusunda ahşap kirişlemeli şekilde yapılarak, üzeri ahşap kaplama tahtası ile kaplanmış, tavanlar ise projedeki detaylar doğrultusunda düz çıtalı ahşap tavan kaplaması şeklinde düzenlenmiştir (Zan Mimarlık, 2018). Yapının uygulama sonrası bitmiş hali aşağıda fotoğraflar ile belgelenmektedir (Şekil 20-23).



Şekil 20. Geleneksel konut kuzey- güney cephesi (Zan Mimarlık, 2019)



Şekil 21. Geleneksel konut doğu - batı cephesi (Zan Mimarlık, 2019)



Şekil 22. Zemin kat sofa - oda tavan detayları (Zan Mimarlık, 2019)



Şekil 23. Dış kapı, iç kapı ve merdiven detayları (Zan Mimarlık, 2019)

5. Sonuç

Tarihi doku içerisinde bulunan ve bölgede yüzyıllar boyu yaşamış halkın ve kentin değerlerini gelecek nesillere aktarmaya aracı olan mimarının sürdürülebilir olması, ülkeler, kentler ve insanlar için son derece önemlidir. Yaşanılan mekânların izleri, kültürel mirasın sürekliliği ve sürdürülebilirliği ile sürülmektedir. Kentsel dokunun, yüzyıllar öncesinden günümüze ulaşması ve geleceğe aktarılması, tarih ve çevre bilinci kazanılmasının da gereğidir.

Tarihi çevrenin sürekliliğinin sağlanması, sürdürülebilir olması ile sürdürülebilir olması da yaşayabilirliği ile mümkün olabilmektedir. Koruma gerektiren, kültürel miras değeri taşıyan yapıların, değerini kaybetmeden kullanılabilirliğinin sağlanması ile yaşayabilirliği de sağlanmış olmaktadır.

Tarihi çevreye bütüncül ve büyük ölçekte bakmak, sürdürülebilirliği kentsel düzeyde planlamak tarihi dokunun bütününe görebilmek için önemlidir.

Bu çerçevede, sürdürülebilirlik, kenti, kentliyi, mekânları ve işlevleri de içine dâhil edecektir.

Burada ele alınan, Trabzon Araklı bölgesinde tarihi Konakönü mahallesinde yer alan konutun, yıkılmak ve yok olmak üzere iken yeniden bölgeye kazandırılması, kentin belleğindeki yerini de sağlamlaştırmıştır. Ayrıca konutun yaşam için elverişli hale gelmesi, tarihi çevrenin süreklilik sağlaması bakımından da özel bir öneme sahiptir.

Konakönü mahallesi, tarihi bir çevre olduğu için bu tür müdahalelerin diğer yapılara da örnek olduğu ve bölgenin tarihi dokusunun yok olmasının önlenmesi gözlenmektedir. Bu şekilde yaklaşımlar ile kent tarihi dokusunun kaybolmasının önüne geçilebilmektedir.

5. Kaynakça

- Açııcı, F. K., ve Konakoğlu, Z. N. (2019). Tarihi Yapıların Yeniden İşlevlendirilmesi: Trabzon Mimarlar Odası Örneği. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 28(2), 214-224.
- Ahunbay, Z. (1996). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyonlar*. İstanbul: YEM Yayınları.
- Aras, A. (2020). On Sustainability of Religious Buildings Ending Usage: Bursa Isabey Mosque. In H. A. Nia., (Ed.), *New Approaches in Contemporary Architecture and Urbanism* (pp. 168-176). Alanya, Antalya: Cinius Yayınları. <https://doi.org/10.38027/N162020ICCAUA316380>
- Başkan, S. (2008). *Geleneksel Doğu Karadeniz Evleri*, Erdem, (52) , 41-90.
- Biröl, G. (2007). Bir Kentin Kimliği ve Kervansaray Oteli Üzerine Bir Değerlendirme, *Arkitekt Dergisi*, Kasım-Aralık 2007, sayı: 514, s. 46-54.
- Çelik, D., & Yazgan, M. E. (2007). Kentsel Peyzaj Tasarımı Kapsamında Tarihi Çevre Korumaya Yönelik Yasa ve Yönetmeliklerin İrdelenmesi. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 9(11), 1-10.
- Günay, Z. (2010). *Neoliberal Kentleşme Dinamikleri Çerçevesinde Tarihi Çevrenin Sürdürülebilirliği: Sürdürülebilir Kentsel Koruma Modeli*. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İslamoğlu, Ö. (2019). *The Concept of Refunctioning in Terms of "What". "Why" and "How" Questions*. New Approaches to Spatial Planning and Design, Peter Lang, Ed. Özyavuz, M., ISBN: 9783631782743, Berlin. 397-411.

- Kiper, P. (2006). *Küreselleşme Sürecinde Kentlerin Tarihsel Kültürel Değerlerinin Korunması, Türkiye Bodrum Örneği*, Sosyal Araştırmalar Vakfı Yayını, İstanbul.
- Öncül, M. Ö. (2019). *Tarihi Çevreleri Korumada İç Mimarın Rolü: Kuseyri Konağı Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Projesi İnceleme*. Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü, Ankara.
- Özyaba, M. (1999). *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Mühendislik- Mimarlık Fakültesi, Ders Notları No:54, 424-467, Trabzon.
- Sarkım, M. (2007). *Sürdürülebilir turizm kapsamında turistik ürün çeşitlendirme politikaları ve Antalya örneği*. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Sümerkan, M.R. (1990). *Biçimlendiren etkenler açısından Doğu Karadeniz kırsal kesiminde geleneksel evlerin yapı özellikleri*. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Tankut, G. (2005). Doğal ve Tarihi Çevrenin Korunması: Sorunlar ve Olası Çözümler. *Planlama Dergisi*, 31, 9-12.
- Taşcı, B. ve Pekdoğan, T. (2018). Kozbeyli Kırsal Yerleşiminde Geleneksel Konut Mimarisinin Ekolojik Sürdürülebilirlik Bağlamında İncelenmesi. *TÜBAV Bilim Dergisi*, 11(1), 1-18.
- Üçer, N. (2011). *Tarihi Dokuların Sürdürülebilirliğinde Turizm Kaynaklı Değişimlerin Etkileri: Kuşadası Dağ ve Camii-Kebir Mahalleleri Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Yalçınkaya, Ş. & Bal, H. B. (2019). Cumhuriyet Dönemi Mimarlık Mirasının Sürdürülebilirliği: Karabük Yenişehir Sineması. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*. 6(42), 2685-2692.
- Yaldız, E. ve Asatekin, N. G. (2016). Anıtsal Yapıların Yeniden Kullanımında Kullanıcılar Üzerinden Kültürel Algı Performansı Değerlendirmeleri; Sivas Buruciye Medresesi Örneği. *Megaron*, 11(3), 333.
- Yazgan, M. E. ve Erdoğan, E. (1992). Tarihî Çevrelerde Peyzaj Planlama, Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Peyzaj Mimarisi Derneği Yayınları:2, 87, Ankara.
- Yüksek, İ. ve Esin, T. (2013). Analysis of Traditional Rural Houses in Turkey in terms of Energy Efficiency, *International Journal of Sustainable Energy*, 32 (6), 643-658.

Zan Mimarlık, (2018). Trabzon Araklı Konakönü 384 Ada 2 Parsel Numaralı Ev, Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Proje Raporu.

Zan Mimarlık, (2019). Trabzon İli Araklı İlçesi 384 Ada 2 Parsel Uygulamaya Ait Rapor.

BÖLM III

TARİHİ ÇEVREDE “YENİ”: CEPHANELİK EK BİNASI

The New in the Historical Environment: Cephanelik Additional Building

Őengöl YALÇINKAYA

¹(Doç. Dr.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: sengulyk@yahoo.com, Orcid No: 0000-0003-1629-6443

1. Giriş

Kendini doğaya eklemleyen mimari, doğa ile etkileşim içinde yaşamını sürdürür. Doğa ile iletişimde bulunan mimari, zaman içerisinde değişime, dönüşüme ve yenilenmeye gereksinim duymaktadır. Bu süreçten en çok mimari çevrenin sürdürülebilirliği etkilenmektedir. Sürdürülebilirlik çok yönlü bir kavram olup, kentsel dönüşüm, soylulaştırma, mega projeler, yeşil yapılar, çarpık kentleşme ve tarihi çevre gibi konularla gündeme gelmektedir. Bu çalışmada konunun eski dokudaki “yeni” kısmına odaklanılmıştır. Kentsel süreklilikte eski dokuda “yeni” ile ortaya konulan tavrı incelenmektedir. Kentin en önemli hafıza deposu olan, kimliğini oluşturan ve köklerini gösteren tarihi çevrede yeniden işlevlendirme, alan içindeki boşlukları doldurma ve eskiyi tamamlama gibi çeşitli nedenlere bağlı olarak yeni yapı-ek tasarlanabilmektedir. Bu araştırma ile eski ile yeni arasındaki ilişki bağlanma teorisi üzerinden tartışılmış ve literatürde yer alan örnekler üzerinden açıklanmıştır. Trabzon kenti özelinde seçilen örnekle, yerelde alışlagelen tavrın dışına çıkılan ve doğa ile bütünleşmeyi tercih eden bir yaklaşımın analizine yer verilmiştir.

Tarihi çevrede eskinin varlığı yeniyi şekillendirirken, yenin varlığı sonranın şekillenmesinde daha güçlü belirleyen olmaktadır. Tarihi çevrenin yeni ile birlikte kimliğinin oluşmasında, tarihi çevrede-yapıda “yeni”nin mevcut yapıya bağlanma biçimi etkilidir. Yeni ve eski arasında kurulacak olan bağda ortak paydanın ne olacağı, hangi bağlamda bir araya getirileceği ve hangi noktada sınırların çizileceği önemli bir sorundur. Bunun için bağlanma

teorisi üzerinden değerlendirilen “yeni”, tarihi yapı-çevredeki tavrı ve eski ile kurduğu ilişki şekline bağlı olarak 4 grupta değerlendirilmiştir. Ortaya konulan bağlanma biçimleri, farklı nitelikte kentsel kimliklerin oluşmasına neden olmaktadır. Yeninin, eski ile arasındaki diyalogun şekli mevcut kimliğin devam ettirilmesi veya yeni ile eskinin harmanlandığı farklı bir kimliğin oluşmasına neden olmaktadır. Tarihi çevrede yeni, eskiye nasıl bağlanırsa bağlasın, her durumda eskinin varoluşuna bağlı olarak hareket etmektedir.

2. Mimaride Eski-Yeni ilişkisinde “Yeni” Sorunu/Sorusu

“Yeni”, dilbilim tanımında “en son olan” ve “daha öncekilerden farklı olan”, “tanınmayan” şeklinde yer almaktadır; a) kendinden öncesi olan ve kendinden sonrası oluşana kadar durumunu devam ettiren (b) bir şekilde öncesinden farklılaşan, (c) var olan, görünen ama bilinmeyen bir olguya karşılık gelmektedir. Yeni, bir öncekine gereksinim duyar ve sahip olduğu farklı olma ve bilinmezlik ile kendini var eder. Mimarlık alanında tarihi çevre söz konusu olduğunda eski-yeni kavramı birçok yönüyle tartışma konusu olmuş; işlevi, eski ile ilişkisi, kütleli etkisi, boyutu, yapım tekniği, malzemesi ve kimliğe katkısı gibi konular üzerinden tartışılmalıdır.

Kentlerin sürekliliği için tarihi çevrenin yaşatılması önemlidir. Tarihi çevrenin yaşatılmasında “yeni” geçmişi geleceğe bağlayan bir köprü görevini üstlenmiştir. Tarihi çevrelerde süreç içerisinde kendiliğinden oluşan yıkım, işlev kaybı ve fiziksel eskime ek-yapı gereksinimini ortaya çıkarmaktadır. Eskinin korunmasına dair bakım, onarım ve yenileme çalışmalarının içinde yapı- ek yapma eylemi artık yaygın bir uygulamadır. Ek yapma eyleminde bir yandan eskinin sahip olduğu değerlerin korunması, diğer yandan yeninin bulunduğu dönemin estetik, malzeme ve teknolojik özelliklerini yansıtması kentteki değişimi, dönüşümü ve yenilikleri izleme imkânı vermektedir. Bu çalışmada tarihi çevrede “Yeni” kavramı birçok yönüyle ele alınmaktadır. Tarihi bir çevrede yeni nasıl olmalıdır? sorusuna, kentsel süreklilik ve tarihin okunaklılığı açısından güncel mimari özellikleri taşınmalıdır cevabı verilebilir. Peki, bu noktada “yeni”, tarihi çevre-yapı ile nasıl bir bağ kurar? sorusu için ne söylenebilir. Bunun için öncelikle konuyu kuramsal olarak açıklamak gerekir.

Yapının tasarımında, tarihi çevrenin fiziki ve kültürel durumunu ve çevrenin niteliği yorumlanarak eskiyi tamamlayacak bir uyumun yakalanması ve sonrasında oluşacak etkinin düşünmüş olması beklenir. Her alanın-yapının kendine özgü durumları içermesi, yeninin kuracağı ilişkide tarihi alanın-yapının iç dinamiklerini belirleyici yapmaktadır. Bu dinamiklere karşı yapının tavrı

bütünün bir parçası olmak veya bulunduğu çevrenin kimliğini değiştirmek olabilmektedir.

Tarihi çevrede “yeni” ile ilgili literatür tarandığında tasarım kriteri olarak (Kuban, 2000; Ahunbay,2009; Zeren,2010; Akbıyık, 2013);

- Tarihi yapının taklidi, yaması olmamalı
- Kendi dönemini yansıtmalı
- Özgün olmalı
- Ek olarak yapılanlar istenildiği zaman kaldırılabilir nitelikte olmalı
- “Ek” kütleli olarak büyüdüğünde zıtlık aranmalı
- Eskinin koruma sınıfı dikkate alınmalı
- Tarihi dokuya-yapıya en az müdahale ile yapılmalı
- Tarihi dokuyu kapatıcı bir yaklaşım sergilenmemeli
- Tarihi yapının görsel bütünlüğünü bozulmamalı
- Yapı ve çevresi ile bağ kurmalı
- Yapılacağı alanın çok yönlü analizi yapılmış olmalı

maddeleri öne çıkmıştır. Yapı-ek tasarım kriterlerinde, yeniyi var edenin eski olduğu net bir şekilde görülmektedir (Şekil 1).

Tarihi çevrede yeninin üstlendiği görevlere bakıldığında; tarihi yapının işlevlendirilmesinde mekânsal olarak yetersiz kalan alanlarının tamamlanması amacı ile yapılabilmektedir. Tarihi çevrede bir yapının oluşturulmasındaki motivasyon kimi zaman tarihi çevrede yıkım sonrası boşalmış veya halihazırda boş olan bir alanın kent yaşamına katılması, kimi zaman da hasar gören bölgelerin tamamlanması olabilmektedir. Yapı ile bir alana kimlik kazandırılmak istenebilir. Eskinin yeni ile bilinçli buluşmasından kimlikli kentsel çevreler oluşturulabilmektedir (Branca, 1979). Bu oluşum kent morfolojisinde sürekliliğin sağlanmasının yanında farklı değerler ile de güçlenmeye olanak tanır. Bugün tarihi çevrelerde yapılan ikonik nitelikteki ekler-yapılar ile bu alanların uluslararası düzeyde bilinirliği, cazibesi ve çekim gücü artmakta ve turist çekebilmektedir (Yalçınkaya, 2020). Bu noktada yapı varlığı ile birçok görev üstlenmekte ve alana somut ve soyut birçok artı değer kazandırabilmektedir.

Bugün tarihi çevrede “yeni” görünür, görünmez ve maskeli olmak üzere 3 farklı şekilde karşımıza çıkabilmektedir; (a)Yapı görünmeyen tavrı ile kendini geride çekerek, eskiyi öne çıkarmaktadır. Yer altında yapılan mekânlar veya saydamlık etkisi veren cam ve pleksiglas malzeme tercihleri ile bunu sağlamaktadır (Kuleli, 1998). (b) Yeninin ikonik bir tavır içinde olduğu, tarihi çevreyi arka plan olarak kullandığı,

kendini görünür kıldığı durumlar mevcuttur. (c) Maskeli bir tavır içinde olan yapı tarihi çevre içinde eskinin görünümüne bürünebilmektedir. Yok olmuş tarihi yapılar tescillenerek, aynıysı yapılabilmektedir. Yeni-eski burada sahte bir kentsel tarihi görünüm yaratmaktadır (Akın, 2012). Bazı özel durumlar dışından bu uygulamanın kentsel alanda yapıdan beklenen özelliklerin birçoğunu karşılamadığı söylenebilir.



Elbphilharmonie (URL1, 2021)



Sharp Tasarım Merkezi (URL2, 2021)



Bombay Sapphire İçki Fabrikası
(URL3, 2021)



Caixa Forum(URL4, 2021)



Agora Müze Evi (URL5, 2021)



Irving Bira Fabrikası(URL6, 2021)



CRAB Studio (URL7, 2021)



CJM Müzesi (URL8, 2021)

Şekil 1. Tarihi çevrede “yeni”

ATİNA TÜZÜĞÜ	1931	Restorasyon işlemi anıtın farklı dönemleri yok edilmemeli çevresine de saygılı olunmalı, çevresindeki yapılar yıkılarak yalnız bırakılmamalı veya çevresinin niteliği, kütlesi, rengi, üslubu ile uyumsuz yapılarla sarılmamalıdır.	Yapıya-Çevreye Uyum
ATİNA ANLAŞMASI	1933	Tarihi çevrede yapılan yeni yapılarda, estetik kaygısıyla geçmiş dönemlere ait üslupların kullanılması kötü sonuçlar verdiğinden desteklenmemelidir	Geçmiş üsluplardan kaçınma
VENEDİK TÜZÜĞÜ	1964	Anıtların çevreleriyle birlikte korunmaları, geleneksel ortamın bozulmaması ve yeni eklerde, kütle ve renk ilişkisinin değiştirilmesine/yok edilmemesine dikkat edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.	Olumsuz etkilere – müdahaleye karşı korunma
AMSTERDAM BİLDİRGESİ	1975	Avrupa mimarlık mirası halkların ortak mirası olduğundan, ihmal, kasıtlı yıkım, düzensiz yeni yapılaşma ve aşırı trafik gibi tehnelere karşı, ortak bir sorumluluk bilinciyle korunmalıdır. Günümüz çağdaş yapıları geleceğin mirası olacağından, yüksek kaliteli olmasına önem verilmelidir.	Yapıdaki farklı dönemleri koruma
UNESCO NAIROBİ BİLDİRGESİ	1976	Tarihi alanlar ve çevreleri, özgünlüklerine aykırı kullanımlar, gereksiz, yanlış veya duyarısız ek ve değişikliklere karşı korunabilmelidir. Renk, malzeme, biçim, cephe ve çatı formları kütle, parsel içindeki konum ve parsel büyüklüğüne dair kentsel çevre analizi yapılmalıdır.	Kalite
GRANADA SÖZLEŞMESİ	1985	Tarihi yapıların yıkım veya onarım projeleri ile çevrelerini etkileyecek projelerin ilgili makamlara sunulması sağlanmalıdır. Tarihi yapı/yapı grubu veya ören yerini kısmen veya tamamen etkileyen, özelliklerini bozacak tadilat işleri, binaların yıkımı, yenilerinin inşası ile ilgili projeler ilgili makamlara sunulmalıdır.	Yetkili kurumdan onay alma
WASHINGTON TÜZÜĞÜ	1987	Tarihi çevreye uyumlu yeni yapı tasarımı engellenmemeli, tasarımlarda özellikle ölçek ve parsel boyutuna dikkat edilmelidir.	Çok yönlü veri elde etme
ICOMOS TÜZÜĞÜ	1999	Geleneksel yerleşmelere uygulanacak çağdaş müdahaleler ancak kültürel değerlere ve geleneksel karakterlere saygılı olduğu ölçüde kabul edilebilir.	Eskiden ayırt edilme
BRİSTOL MUTABAKATI	2005	Sürdürülebilir topluluğun yedi özelliğinden biri olan iyi tasarım ve inşaatın yapı çevrede olması halinde, çevrenin özgün yerel özelliğini tamamlayacak uygun boyut, ölçek, yoğunluk, tasarım ve plana sahip olması beklenir.	Yerin ruhuna uygunluk
FOZ DO IGUAÇU Deklarasyonu	2008	Doğal ve insan yapımı çevredeki; kentsel mevzuat, planlama ve yeni gelişim projelerinin, yerin ruhuna olan olası etkileri göz önünde bulundurmalıdır.	Değerlerini korunması
VALETTA İLKELERİ	2011	Tarihi çevrelerde yapılacak çağdaş yapı, bulunduğu bağlamla uyum içinde olmalı, alanın ölçeğine, perspektif, görünüş, odak noktaları ve görsel koridorlarına saygı göstermeli, mevcut mimari ve çevreyle net bir ilişki kurmalıdır	
PARİS DEC. GEL. İTİCİ GÜCÜ OLARAK MİRAS	2011	Tarihi alanların korunması, restorasyonu ve yeniden canlandırılması ve kentsel gelişimin sokak, parsel, baki, kütle, gabarisi ile dengeli bir yaklaşım ile geliştirilmesi desteklenmelidir	
ICOMOS BİLDİRGESİ	2013	Mimari kalite koruma, kültürel ve çevresel gelişimin bir parçası olup, özgünlüğü oluşturan konum, tasarım, malzeme ve işçilik özellikleri dikkate alınmadan, yeni bir çevre içinde inşa edilen yapıların ya da çevresel bağlam değişmiş bir yapının yeniden inşa edilmesi durumunda korunmuş olduğundan bahsedilemez	
AVUSTRALYA BURRA TÜZÜĞÜ	2013	Kültürel öneme sahip bir yere yapılacak yeni ek ve değişimler o yerin kültürel önemine, konum, kütle, form, ölçek, karakter, renk, doku ve malzemesine saygılı olmalı, taklitten kaçınılmalı, kolayca ayırt edilebilir olmalıdır. Konum/çevre ve bağlantısı olumsuz yönde etkileyecek yeni yapılaşma, yıkım, izinsiz müdahale ve diğer değişiklikler uygun değildir.	

Şekil 2. Uluslararası tüzük/ilkeler/ yönetmeliklerde yeni yapı-ek ile ilgili maddeler (Arslan, Orhan ve Dişli, 2020)

Yenin yapıma ilişkin ülkelerin kendi yasa ve yönetmelikleri olmasının yanında uluslararası yönlendirici ilkelerde mevcuttur. Şekil2'de yönetmeliklerde bulunan yeni yapı-ek ile ilgili maddelere yer verilmiştir (Arslan, Orhan ve Dişli, 2020; Yağcı, Açıcı ve Büyükçam, 2019).

Maddelerde öne çıkan noktalara bakıldığında, yeni yapının “tarihi yapıya-çevreye uyumlu olması” (Atina Tüzüğü, 1931; Venedik Tüzüğü, 1933; Washington Tüzüğü, 1987; Icomus Tüzüğü, 1999; Bristol Mutabakatı, 2005; Vellata İlkeleri, 2011; Paris Dec., 2011; Burra tüzüğü, 2013) ve “yerin ruhuna uygunluğu” (Foz Do Iguacu Deklerasyonu, 2008; Valetta İlkeleri, 2011; Bristol Mutabakatı, 2005; Icomos Tüzüğü, 1999) farklı dönemlerde en çok vurgulanan konu olmuştur. Maddelerde yeni yapının mevcut yapı ile ilişkisinde uyulması ve kaçınılması gereken durumlar belirtilmektedir. Ayrıca yeni yapı-ekin yapımında alan ile ilgili “çok yönlü veri elde etme” (Unesco Nairobi Bildirgesi, 1976) bir gereklilik olarak belirtilmiştir. Yapı ve çevresi ile ilgili renk, malzeme, çatı formu, parsel büyüklüğü gibi mevcut durumu tespit edecek analizler önerilmektedir.

Yeni yapıda, geçmişe ait üslubun kullanılması olumsuz olarak değerlendirilirken (Atina anlaşması-1933), yeni yapının-ekin eskiden ayırt edilir olmasının (Burra tüzüğü-2013) gereği vurgulanmıştır. Ayrıca yeni ekin geleceğin mirasını oluşturulacağı düşüncesi ile kalite kavramına (Amsterdam bildirgesi-1975) yer verilmiştir. Yeni yapı-ekin yapılmasında tarihi yapıların uğrayabileceği her türlü olumsuz müdahalelerden kaçınmak gerektiği vurgulanmıştır. Yapısal müdahalelerde “yetkili kurumlardan onay” (Granada sözleşmesi, 1985) alınması gerektiği de maddeler içerisinde yer bulmuştur.

3. Tarihi Çevrede “Yeni”yi Okumak: Teori, Perspektif, Yöntem ve İlke

Literatürde tarihi yapının ek-yeni yapı ile ilişkisini farklı kriterleri göz önüne alarak yorumlayan sınıflamalara rastlanmaktadır. Örneğin, Erkartal ve Özür (2016) tarafından yapılan çalışmada eski-yeni arasındaki ilişki tarihi yapıyı bir ucunda taklit etme ve diğer ucunda yok sayma ile oluşturulan 5’li skala ile açıklanmıştır. Byard, (1998) yeniyi taklit, uygunluk ve karşıtlık olarak sınıflandırmıştır. Zakar ise tarihi bina ile ek’in konum (yatay-düşey-karma vb.) ve ilişki şekline (ayrık, bitişik, bağlantılı vb.) bağlı olarak 21 farklı birleşim tipolojisi ortaya koymuştur (2018). Onur (1991), yeni yapıyı ek olarak değerlendirmiş ve ek yapıyı; gizli ek, bitişik ek, kontrast ek, mevcut yapı ile hiç bağlantısı olmayan ek olmak üzere 4 grupta toplamıştır.

Bu çalışmada ise eski-yeni ilişkisinde yeninin bağlanma şeklinin kimlik üzerindeki etkisinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Bunun için bağlanma teorisinden yararlanılmış ve yeninin tarihi yapı ile kurduğu ilişki okunmaya çalışılmıştır.

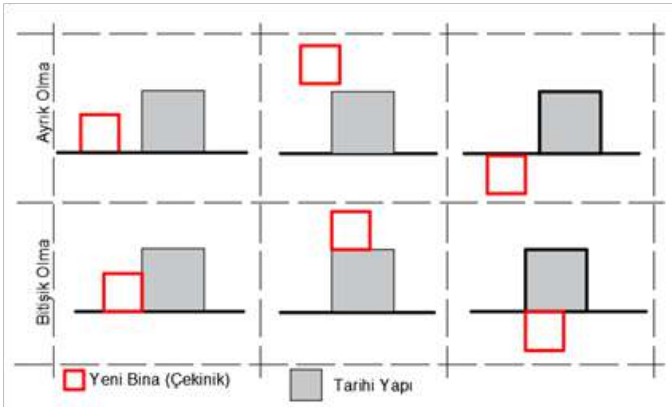
Bağlanma teorisi farklı disiplinlerin etkileşimi ile oluşmuştur. Teori John Bowlby'ın geliştirdiği, insanların kendileri için önemli diğer insanlar(bakım veren-yakın ilişki içinde olduğu) ile kurdukları bağı ifade eden kuram olarak açıklanabilir. Süreçte Bartholomev ve Horowitz bu kuramı temel alan, "kendililik değeri" ve "diğeri modeli" iki eksen, olumlu olma-olmama durumuna göre de "dört farklı alandan oluşan bir model geliştirmişlerdir. (a) Kendililik değeri diğer bir deyişle "benlik modeli" kendini var edebilmeye karşılık gelmektedir. Olumlu kendililik durumu, diğerinden bağımsız olabilmeyi ve bireyin sahip olduğu özsaygı ve olumlu benliğe karşılık gelir. Olumsuz kendililik durumu ise başkasının onayına gereksinim duymaya ve düşük özsaygıya karşılık gelir. (b) Diğer modeli ya da "başkaları modeli" kendisi dışındakilerle kurulan ilişkinin düzeyine karşılık gelmektedir. Olumlu başkaları durumu, diğeri ile kurulan ilişkide yakın olma ve pozitif yönde bir ilişki kurma durumudur. Başkaları modelinin olumsuz olması yakın ilişki kuramama, kayıtsız tavır sergileme durumudur (Uzun, 2017). Bu modelde iki farklı bilişsel şemanın olumlu olma-olmama durumuna göre ilişkide bağlanma 4 stil ile açıklanmaktadır: "kayıtsız", "güvenli", "saplantılı" ve "korkulu" bağlanma. Olumlu kendililik değeri ile olumlu diğeri modeli güvenli; olumlu kendililik değeri ile olumsuz diğeri modeli kayıtsız; olumsuz kendililik ile olumlu diğeri modeli saplantılı; olumsuz kendililik ile olumsuz diğeri modeli korkulu bağlanma stilini temsil etmektedir.

Bu çalışmada Bartholomev ve Horowitz' un bağlanma teorisi temel alınmıştır. Teoride yer alan kendilik modeli ile yeni yapının tavrı (çekinik-baskın olma), başkaları modeli ile yeninin eski ilişkisi (ayrık olma, bitişik olma, iç içe geçme ve bütünleşme) değerlendirilmektedir. Eski-yeni ilişkisi tanımlanırken Onur (1991) ve Zakar'ın (2018) ortaya koyduğu sınıflama ve görselleştirmesinden yararlanılmıştır. Bartholomev ve Horowitz'un "dörtlü bağlanma modeli üzerinden tarihi bina ve yeniye ilişkin tipolojisi geliştirilmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Bartholomew ve Horowitz' un bağlanma şeması ile tarihi çevrede yeni yapı

Korkulu Bağlanma: Bu ilişkide yeni yapı, tarihi bina ile ayrıık veya bir düzlemde bitişiktir. Bitişik olma durumunda duvar, döşeme veya çatı düzleminde iki yapı ilişki kurabilmekte fakat aralarında herhangi bir hacim oluşmamaktadır. Diğer taraftan ek yapının sahip olduğu mimari, tarihi yapının mimarisi benzerlik göstermekte veya nötr bir tavır sergilemektedir. Diğer bir deyişle yeni yapı ikonik bir tavır sergilememektedir. Genel olarak mevcut kimliğin devam ettirildiği görülmektedir. Korkulu bağlanmaya ait stiller Şekil4'de grafiksel olarak ifade edilmiştir.



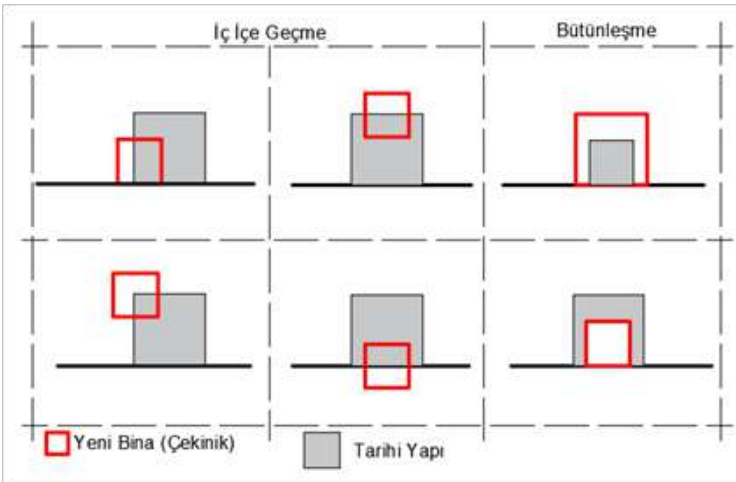
Şekil 4. Tarihi bina ile yeninin kurduğu korkulu bağlanma stilleri

Bu bağlanma türüne örnek olarak Fransa'da Agence Vulcano-Gibello tarafından yeniden yapılan ve genişletilen Vulcano + GibelloDoktora Okulu örnek olarak verilebilir (Şekil 5).



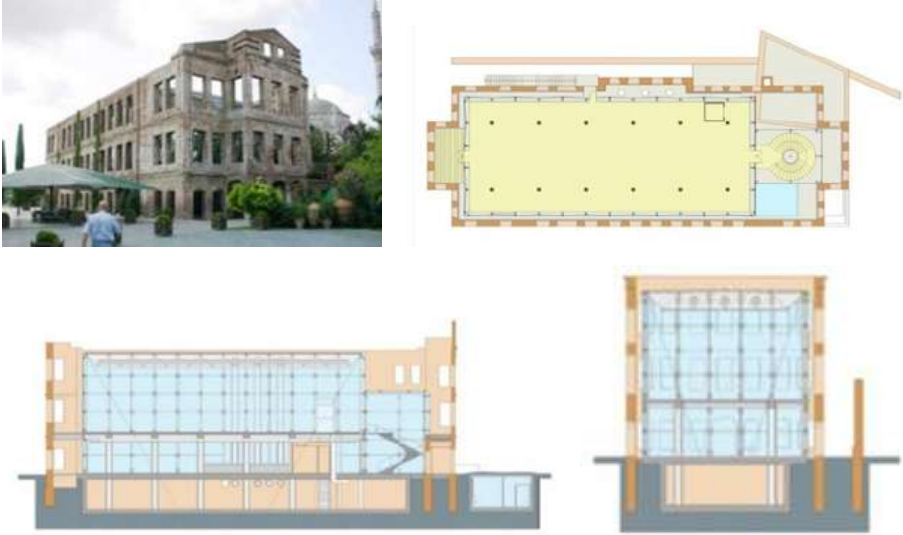
Şekil 5. Korkulu bağlanma “Vulcano + GibelloDoktora Okulu” (URL9, 2021)

Saplantılı Bağlanma: Bu ilişkide yeni yapı tarihi bina ile iç içe geçme veya bütünleşik olma şeklinde bir tavır sergiler. Tarihi bina ile yeni bina arasındaki temas durumu (yatayda-düşeyde veya toprak altında) iki yapının belli noktalarda kesişmesi ve birbirlerini kapsaması şeklinde görülür. Kapsama durumunda yeni, tarihi bir kabuğun içine yerleşebileceği gibi tam tersi de mümkün olabilmektedir. Bu tavırda yapılar arasında ortak hacimler oluşur. Diğer taraftan yapının sahip olduğu mimari ile tarihi yapının mimarisi benzerlik göstermekte veya nötr bir tavır sergilemektedir. Genel olarak mevcut kimliğin devam ettirildiği görülmektedir. Saplantılı bağlanmaya ait stiller Şekil 6’da grafiksel olarak ifade edilmiştir.



Şekil 6. Tarihi bina ile yeninin kurduğu kayıtsız bağlanma stilleri

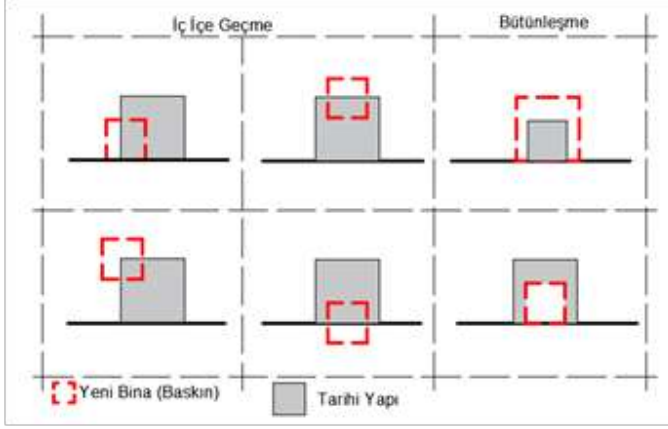
Bu bağlanma türüne örnek olarak İstanbul’da Haluk Sezgin ve Philippe Robert tarafından çok amaçlı etkinlik salonu olarak tasarlanan tarihi Esmâ Sultan Yalısı örnek olarak verilebilir. Alan içerisinde yer alan tarihi yapı kalıntısının içine nötr tavrı ile ek saplantılı bağlanma ilişkisini göstermektedir (Şekil 7).



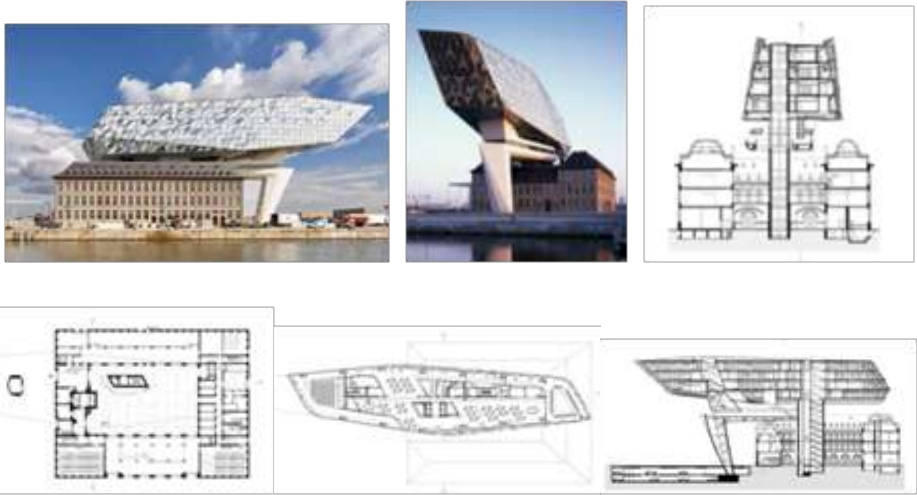
Şekil 7. “Kayıtsız bağlanma” Esmâ Sultan Yalısı” (URL10;11, 2021)

Güvenli Bağlanma: Bu ilişkide yeni yapı tarihi bina ile iç içe geçme veya bütünleşik bir tavrı sergiler. Tarihi bina ile yeni bina arasındaki temas durumu (yatayda-düşeyde veya toprak altında) iki yapının belli noktalarda kesişmesi ve birbirlerini kapsaması şeklinde görülür. Kapsama durumunda ek, tarihi bir kabuğun içine yerleşebileceği gibi tam tersi de mümkün olabilmektedir. Bu tavrıda yapılar arasında ortak hacimler oluşur. Diğer taraftan yapının sahip olduğu mimari, tarihi yapının mimarisinden bağımsız ikonik bir tavrı barındırır ve yapı kendi kimliğini ortaya koyar. Tarihi çevre mevcuttan farklı, yeni bir kimlik kazanabilmektedir. Güvenli bağlanmaya ait stillere Şekil8 ‘de grafiksel olarak ifade edilmiştir.

Bu bağlanma türüne örnek olarak Belçika’da Zaha Hadid tarafından tasarlanan Antwerp Liman Evi örnek olarak verilebilir. Alan içerisinde yer alan tarihi itfaiye binası ile ek yapının kurduğu bütünleşik olma durumu ve farklı olma tavrı güvenli bağlanma ilişkisini göstermektedir (Şekil 9).

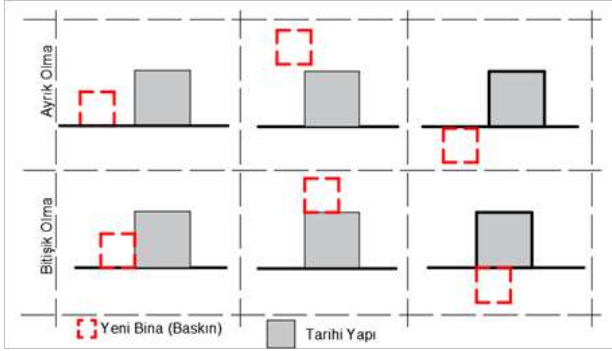


Şekil 8. Tarihi bina ile yeninin kurduğu güvenli bağlanma stilleri



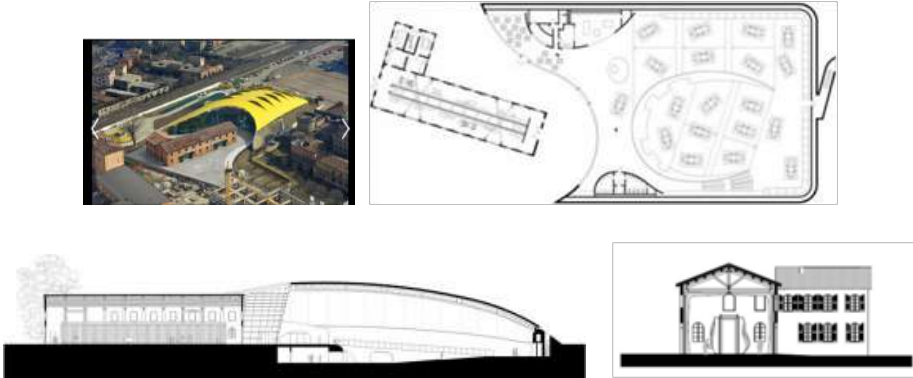
Şekil 9. Güvenli bağlanma "Antwerp Liman Evi" (URL12, 2021)

Kayıtsız Bağlanma: Bu ilişkide yeni yapı, tarihi bina ile ayrıık veya bir düzlemde bitişiktir. Bitişik olma durumunda duvar, döşeme veya çatı düzleminde iki yapı ilişki kurabilmekte fakat aralarında herhangi bir hacim oluşmamaktadır. Diğer taraftan yapının sahip olduğu mimari, tarihi yapının mimarisinden bağımsız ikonik bir tavır barındırır ve yapı kendi kimliğini ortaya koyar. Tarihi çevre mevcuttan farklı, yeni bir kimlik kazanabilmektedir. Kayıtsız Bağlanmaya ait stiller Şekil 10'da grafiksel olarak ifade edilmiştir.



Şekil 10. Tarihi bina ile yeninin kurduğu kayıtsız bağlanma stilleri

Bu bağlanma türüne örnek olarak İtalya’da Jan Kaplický, Andrea Morgante tarafından tasarlanan Enzo Ferrari Müzesi örnek olarak verilebilir. Alan içerisinde yer alan tarihi bir ev-atölye ile ek yapının kurduğu ayrıık ve farklı olma tavrı kayıtsız bağlanma ilişkisini göstermektedir (Şekil 11).



Şekil 11. Kayıtsız bağlanma “Enzo Ferrari Müzesi” (URL13, 2021)

4. Trabzon Tarihi Cephanelik Binasında “Yeni”

Tarihi çok eskiye dayanan Trabzon kenti, birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Kentte farklı dönemlere ait tarihi eserler bulunmaktadır. Bu yapıların süreç boyunca farklı nedenlere bağlı olarak çeşitli müdahaleler geçirdiği görülmüştür. Bu durumun izlerini tarihi eserlerde görmek mümkündür. Örneği 1529 yılında İskender paşa tarafından yaptırılan İskender Paşa Camii tek üniteli kubbeli bir camiydi. Süreçte geçirdiği değişimlerle son cemaat yeri eklenerek ters T plan tipine ulaşmıştır (Aras ve İslamoğlu, 2018). Benzer müdahaleleri farklı yapı örnekleri üzerinden görmek mümkündür. Trabzon’un fethinden sonra bazı kiliselerin camiye dönüştürüldüğü görülmektedir. Bu dönüşümlerde genel

olarak tavrı mevcut mimari anlayışın devam ettirilmesi şeklindedir. Çalışmaya konu olan Cephanelik ek yapısında ise farklı bir tavrı sergilenmiştir.

II. Abdülhamit döneminde (1876-1909), Osmanlı kentlerinde yoğun imar faaliyetleri yürütülmektedir. Trabzon kentinde Trabzon askeri hastane (1883) ve Hamam (1883) , Trabzon askeri cami/mescidi (1883), Trabzon –Boztepe Ahi Evren Dede Camii ve Türbesi (1890), Trabzon Rüştiye ve İbtidai Mektebi(1901), Trabzon Hatuniye İbtidai Mektebi (1899), İskender Paşa Çeşmesi ve Trabzon Rüsumat Binasının yapımı bu döneme denk gelmektedir (Hallaçoğlu, 2003). Bazı yapılar çeşitli nedenlere bağlı olarak yıkılmış olsa da halen kentte varlığını devam ettiren yapılar mevcuttur. Cephanelik yapısı da bunlardan biridir.

Yapı, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunca 04.09.1985 tarihinde tescil edilmiştir. Karar Cephanelik binasının ve koruma alanı kapsayacak şekilde genişletilerek 26.03.201 tarihinde güncellenmiştir Tarihi kule’de restorasyon çalışmalarına 2006 yılında başlanmış ve 4 yılda tamamlanarak 2010 yılında turizm işletmesi haline getirilmiştir. Trabzon Büyükşehir Belediyesi 23.09.2016 tarihinde aldığı kararla alanın kullanım niteliğini park alanından, rekreasyon alanına dönüştürmüştür. 24.07.2017 tarihinde yapı ruhsatı verilmiş ve inşaata başlanmıştır (URL14, 2021). Alan önce rekreasyon alanına dönüştürülmesi ve ardından imara açılmıştır. İmara açılma ile beraber restoren-kafe olarak kullanılacak olan yeni yapı süreci başlamıştır. Süreçte imar değişikliğine karşı ile ilgili kamuoyunda ve sosyal medyada bazı tepkiler oluşmuştur. Yapı ile ilgili dava süreci yürütülmüştür. Ek binanın yapım süreci durdurulmuş, ruhsatı iptal edilmiştir. Bugün gelinen noktada yeni yapı varlığına devam etmektedir.



Şekil12. Cephanelik ve yakın çevresindeki değişim (URL15;16;17,2021; Yalçınkaya, 2021)

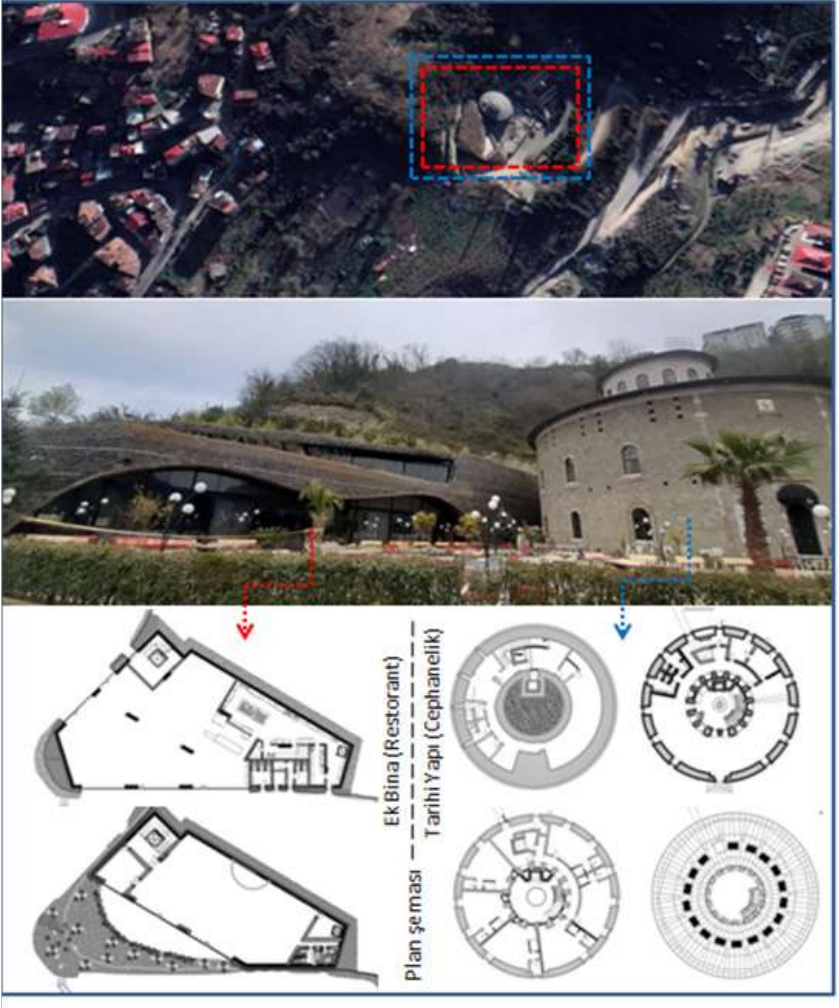
Trabzon kentinin güneyinde Boztepe semtinde yer alan Cephanelik yapısı, Fatih kulesi veya İrene Kulesi olarak da adlandırılmıştır. Kent merkezinden ve yerleşim alanlarından uzak bir konumda yer alan bina, 1887 yılında yapılmıştır. 1916-1917 Rus işgali esnasında mühimmat deposu olarak kullanılmıştır. Cephanelik 1919 yılında meydana gelen patlama sonucu zarar görmüştür. Vaktiyle Cephanelik ve güneyinde yer alan Karakolhane'nin bulunduğu alanda, sadece harap haldeki cephanelik yapısı kalmıştır (Şahinkaya, 1994). Cephanelik süreçte geçirdiği restore çalışmaları sonucunda yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına katılmıştır. 2018 yılında cephanelik yapısına ek olarak bir restoran yapısı planlanmıştır. Restoran olarak kullanılmaya başlanmıştır (Şekil 12-13).

Yeni yapının tamamında doğal bitki kullanılmıştır. Yeşil ile saklanan yapının tekrar doğal dağ görünümünü kazanabilmesi için mevcutta var olan örtüye uygun bir bitkilendirme tasarımı yapılmıştır.



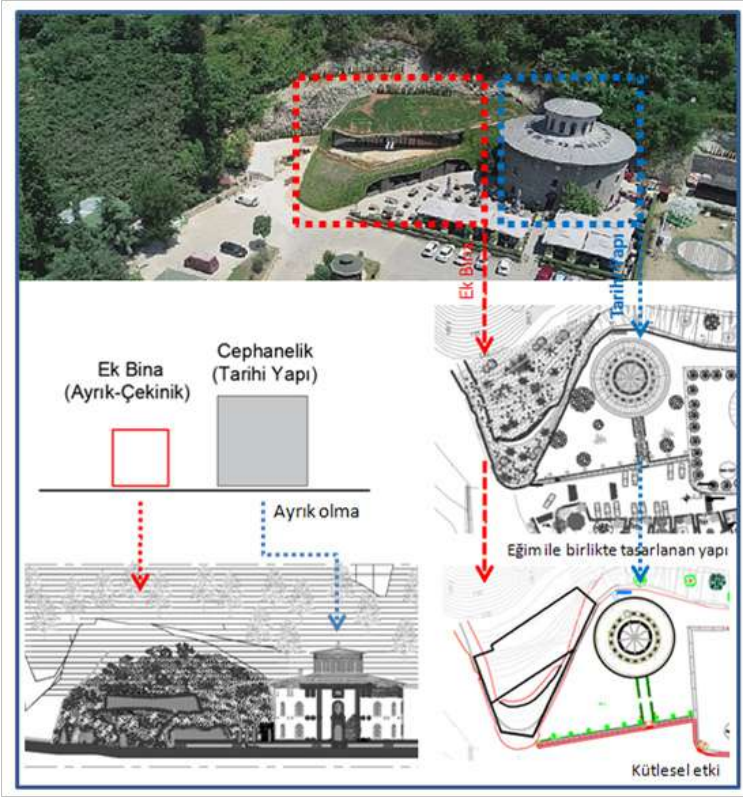
Şekil 13.Cephanelik'te yeninin yapım süreci (URL18;19, 2021)

Yığma yapım sisteminin kullanıldığı Cephanelik yapısında, malzeme olarak kesme taş ve moloz taş kullanılmıştır. Yapı, biri 25 m. diğeri 40 m. çapında iç içe geçmiş iki düzgün daireden oluşmaktadır(URL20, 2021). Dışta ki daire 3 kattan oluşurken içteki daire 4 katlıdır. Diğer taraftan ek olarak planlanan restoran binası betonarme yapım sistemine sahip olup 2 katlıdır. Eğim ile birlikte tasarlanan bina, yeşil çatı tasarımı ve cephede düşey bahçe uygulamaları ile doğa ile bütünleşmektedir (Şekil 14).



Şekil 14. Cephanelik ve ek yapıya ait güncel plan şemaları (Zan Mimarlık, 2018, 2019; Yalçınkaya, 2021)

Cephanelik ile ek yapı arasındaki bağlanma ilişkisi: Genel olarak ek yapı ile tarihi yapı arasındaki ilişkiye bakıldığında temas etme durumu yatayda-düşeyde veya toprak altından ayrı, birleşme, bütünleşme şeklinde planlanabilir. Cephanelik yapısında, ek yapının tarihi yapı ile kurduğu ilişkide iki yapının birbirinden ayrı olarak tasarlanmış olduğu ve yapıların birbirine temas etmediği görülmektedir (Şekil 15).



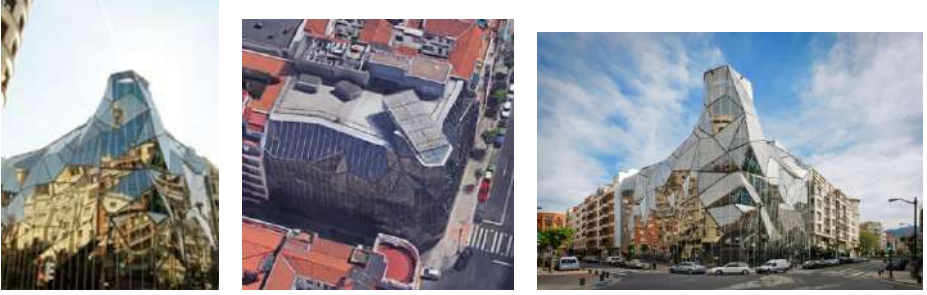
Şekil 15. Cephanelik yapısı ile ek yapının ilişkisi “temas durumu” (URL21, 2021; Zan Mimarlık, 2018, 2019)

Tarihi çevrede yeni ek-yapı yapıldığında tavır olarak taklit, uyumlu (benzeri, nötr, yorumlama) veya zıt bir tavır sergilenebilmektedir. Cephanelik ek yapısının, cephaneliğin mevcut tarihi yapısına karşı tavrının nötr olduğu görülmektedir. Cephaneliğin taş, masif mimari özelliğine karşın, ek yapının arazi eğiminden de yararlanılarak topografya ile birlikte tasarlanmıştır. Yeşil çatı ve duvar uygulamaları ile doğanın parçası haline getirilen yapının kütle etkisi eritilmiş ve nötr tavır sergilemiştir. Mevcut tarihi yapıyı taklit etme veya benzeme gibi bir durum olmadığı, mevcut topografik dokuya eklenme çabası içinde olduğu görülmektedir. Yeni yapı tarihi yapının önüne geçmemiş, kendi mimari etkisini zayıflatmıştır. Nötr olma, ek yapının mevcut dokudan farklılaşarak tarihi dokuyu ön plana çıkaracak tavır içinde olma durumudur. Bu yaklaşımda yaygın olarak cam malzeme kullanılmasına karşın farklı malzeme uygulamalarına da rastlanmaktadır. Malzeme tercihinde Sede de Osakidetza yapısında olduğu gibi çevredeki tarihi dokunun cephe ile yansıtılması sağlanmakta veya Azuma evinde olduğu gibi

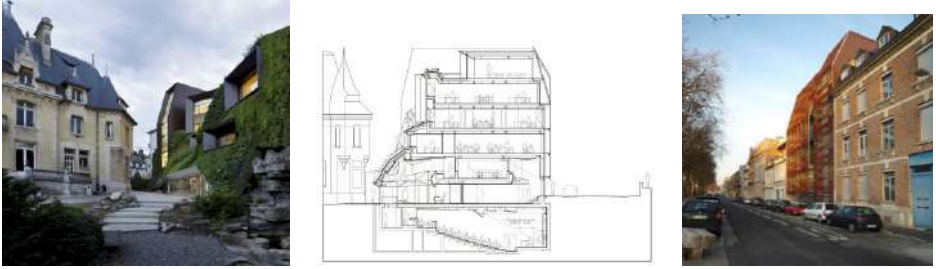
sağır bir cephe oluşturarak çevredeki tarihi dokunun etkisi güçlendirilmektedir. Bölge Ticaret ve Sanayi Odası'nda ise kuzey cephede yeşil düşey duvar, güney cephesinde metal ağ ile çevre içinde pasif bir görüntü sağlanmaktadır (Şekil 16).



Azuma House, Japonya, Tadao Ando

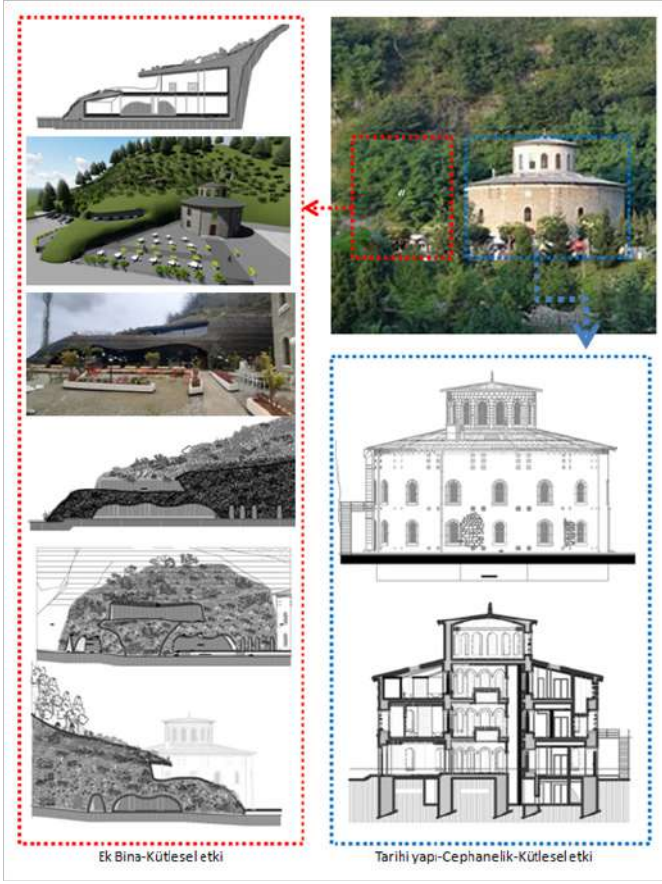


Sede de Osakidetza, İspanya, Juan Coll-Barreu & Daniel Gutiérrez Zarxa



Bölge Ticaret ve Sanayi Odası, Fransa, Chartier-Corbasson Architects

Şekil 16. Tarihi çevrede ek yapılarda nötr tavır (URL22;23;24;25, 2021)
 “Ek”in cephanelik tarihi yapısı ile ilişkisine bakıldığında ayrıık yapılmış olması ve nötr bir tasarım anlayışına sahip olması korkulu bir bağlanma içinde olduğunu göstermektedir (Şekil 17). Mevcut kimliği sürdürececek bir yaklaşım olarak değerlendirilmiştir.



Şekil 17. Tarihi ve ek yapının yapısal ve formlar etkisi
(URL26, 2021;Zan Mimarlık, 2018, 2019; Yalçinkaya, 2021)

5. Sonuç

Tarihi çevrelerin yaşatılması, kent hayatında aktif olarak yer alması anlayışı günümüzde yaygınlığını korumaktadır. Bu yaklaşım içinde, eskinin değişimi ve dönüşümünde yeniyere gereksinim duyulmaktadır. Bu süreçte yeninin eski ile kuracağı bağ, yerin kimliğini belirleyecektir. Bunun için eski ile yeni arasındaki bağın biçimi önem kazanmaktadır. Eski yapı tarihi, kültürel sosyal ve mimari vb. birçok açıdan değer taşımaktadır. “Yeni”nin eski bir yapı veya çevre ile kuracağı fiziksel ilişki aslında arka planda eski yapının taşıdığı değerlerle kuracağı bağa karşılık gelmektedir.

Çalışmada tarihi çevrede “yeni” ile ilgili kuramsal olarak ortaya konulmuş ve Trabzon Cephanelik yapısı ve alandaki yeni yapı üzerinden tartışılmıştır.

Cephanelik Geç dönem Osmanlı mimari eserinden olup, tescilli bir yapıdır. Kentte yer alan dönemdaşı yapıların çoğu çeşitli imar faaliyetleri nedeni ile yok olmuştur. Kent merkezinden uzak oluşu ve yaşanmış olan patlamaya rağmen bugün çeşitli restorasyon çalışmaları sonucunda günümüzde kadar bütünlüğünü korumayı başarmıştır. Yüklenmiş olduğu işlev ile kent yaşamına tekrar katılan yapı, imar durumunda yapılan değişiklik ile gündeme gelmiştir. Bulunduğu alanda belirli kurallar çerçevesinde yapı yapılmasına yetkili kurumlarca izin verilmiştir. Yeni yapı, Cephanelik yapısından farklı bir mimari tarza sahiptir. Günümüz mimari anlayışında tasarlanan yeni yapıda, doğa dokusu içinde kaybolan, mevcut bitki örtüsü ile uyumlu bir tasarım planlanmıştır.

Trabzon kentinde tarihi çevrede “yeni” genel olarak eskinin sahip olduğu üslubu (tasarım, teknik ve malzeme) göstermektedir. Yeni, mekânsal bir gereksinimin karşılanması veya bir tamamlama ögesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmada yer alan Cephanelik ek yapısı bu anlamda kent için yeni bir deneyimi içinde barındırmaktadır. Var olanın taklidi yerine nötr bir tavrın sergilendiği örnekte, mevcut alan verisinin tasarım yaklaşımının belirleyicisi olduğu görülmektedir. Yeşil çatı ve yeşil duvarlar ile arazi eğiminin devam ettirilmesi ile oluşturulan yapıda bazı sistemsel sorunlar yaşanmasına karşın, Cephanelik ek yapısında kentteki alışıla gelen koruma yaklaşımından farklı bir tavır sergilenmiştir. Yeni ek ile Cephanelik yapısı tekrar gündeme gelmiş, alanın çekim gücünü artırmıştır. Dünya genelinde tarihi çevredeki yeniyeye ilişkin örneklere bakıldığında, mevcut dokunun iyi analiz edildiği, eskiye müdahalenin en az olduğu durumlarda yeninin kendi dönem mimari anlayışı ile mevcut dokuda yer alması kentsel süreklilik açısından daha sağlıklı sonuçlar verdiği görülmektedir. Cephanelik ek yapısında da bu kaygıların taşındığı görülmektedir.

Yeninin eski ile ortaya koyduğu ilişki argümanlarına bakıldığında güvenli ve kayıtsız bağlanma, yeninin kendi varlığını kabul ettirmesi anlamına gelmektedir ve alana yeni bir kimlik kazandırmaktadır. “Yeni” bir yandan mevcut dokuya saygılı olduğunda ve bir yandan da ben diyebildiğinde kentsel süreklilik açısından daha başarılı sonuçlar elde edilebilmektedir. Korkulu ve saplantılı bağlanmada ise mevcut kimliğin devamlılığı sağlanırken, yeni geri planda kalmaktadır. Güvenli bağlanma ve kayıtsız bağlanmanın görüldüğü örneklerde “yeni”; kimlik keşfi ve başarılı kimlik oluşturmada saplantılı ve korkulu bağlanmaya nazaran daha avantajlı olmaktadır.

Kaynakça

- Ahunbay Z. (2011). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Akbıyık, N. (2013). *Tarihi Çevrede Yeni Yapı Olgusu ve Bağlam İlişkisinin Güncel Uygulamalar Üzerinden İrdelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Aydın Üniversitesi, İstanbul.
- Akın, N. (2012). “Yeni Tarihi Yapı?: Taksim Topçu Kışlası”, *Mimarlık Dergisi*, 364, 27-28.
- Aras, A. ve İslamoğlu, Ö. (2018). “Palimpsest Bir Kent Trabzon’un Katmanlarının Mimari Eserler üzerinden Okunması”, *International Conference on Multidisciplinary Sciences*, İstanbul, Türkiye, 15 - 16 Aralık, 917-935
- Arslan, H. D., Orhan, Ş. B., ve Dişli, G. (2020). “Tarihi Çevrede Yeni Yapı Tasarımının Müze İşlevi Özelinde Değerlendirilmesi”, *Art-E*, 13(25).
- Branca, A. F. V. (1979). “Tarihsel Çevrede Yapı Eylemi”, *Mimarlık Dergisi* (158), 45-46.
- Byard, P. S. (1998). *The architecture of additions: design and regulation*, WW Norton & Company.
- Erkartal, P. Ö. ve Özür, M. O. (2016). “Tarihi Dokuyu Taklit Etme/Yok Sayma”, Editör: Şengül Öymen Gür, A. Nilay Evcil ve Pınar Ö. Erkartal, *Fill In The Blanks, Fener, Balat Workshop*, İstanbul, 145-155
- Hallaçoğlu, Ş. (2003). *II. Abdülhamid dönemi İmar Faaliyetleri*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Isparta
- Kuban D. (2000). *Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu Kuram ve Uygulama*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Kuleli, E. (1998). *Özgün İşlevini Sürdüremeyen Anıtların Yeniden Kullanım Sorunları*, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, DEÜ, İzmir.
- Onur, H. (1991). *Korunması Gerekli Mimari Anıtlara Ek Yapı Tasarımında İlkeler*, Doktora Tezi, MSGSU, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Şahinkaya, F. (1994). *Trabzon’da Cephanelik Binası Restorasyonu*, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- URL1, **Elbphilharmonie**, <https://www.arkitektuel.com/carlo-scarpa/>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL2, Sharp Tasarım Merkezi, <https://www.arkitektuel.com/tag/sharp-centre-for-design/>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.

- URL3, Bombay Sapphire İçki Fabrikası, <https://www.arkitektuel.com/bombay-sapphire-damitma-merkezi/>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL4, Caixa Forum, <https://antonaloweinteriors.com/caixaforum-madrid-herzog-de-meuron-modern-extension>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL5, Agora Müze, <https://gazetekarinca.com/2017/06/19-yuzyildan-kalmata-rihi-binaya-cam-cepheyle-restorasyon/>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL6, Irving Bira Fabrikası, <https://www.archdaily.com/930409/tzannes-unveils-new-additions-to-sydneys-irving-street-brewery>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL7, CRAB Studio <https://www.archdaily.com/440979/happy-birthday-sir-peter-cook>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL8, CJM müzesi, <https://www.inexhibit.com/wp-content/uploads/2015/09/Contemporary-Jewish-Museum-San-Francisco-Daniel-Libeskind-aerial.jpg>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL9, Vulcano + GibelloDoktora Okulu, https://www.archdaily.com/931481/extension-and-renovation-of-a-doctoral-school-agence-vulcano-gibello?ad_medium=gallery, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL10, Esma Sultan Yalısı, <https://www.vitracagdasmimarlikdizisi.com/projeler/Esma-Sultan-Istanbul.aspx>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL11, Esma Sultan Yalısı, <https://www.gadarchitecture.com/tr/esma-sultan--istanbul>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL12, Antwerp Liman Evi, https://www.archdaily.com/795832/antwerp-port-house-zaha-hadid-architects?ad_medium=gallery, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL13, Enzo Ferrari Müzesi, https://www.archdaily.com/253958/enzo-ferrari-museum-future-systems?ad_medium=gallery, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL14, Cephanelik Yapısı, [Erişim Tarihi: 2021, 09 Mayıs], Erişim Adresi: https://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=9164&tipi=2&sube=10, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL15, Cephanelik Yapısı, [Erişim Tarihi: 2021, 1 Nisan], <https://www.trabzonbilgi.com/trabzon-eski-zaman-goruntuleri/>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL16, Cephanelik Yapısı, [Erişim Tarihi: 2021, 1 Nisan], <https://i.pinimg.com/originals/94/17/ad/9417adbfed54212d0861d50a57746307.jpg>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.

- URL17, Cephanelik Yapısı, <https://www.cnnturk.com/turkiye/trabzonda-cephaneliktartismasi?page=1>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL18, Cephanelik Yapısı, [Erişim Tarihi: 2021, 09 Mayıs], Erişim Adresi: <https://www.milliyet.com.tr/yerel-haberler/trabzon/trabzonda-tarihi-cephanelik-binasinin-yanina-yapilan-insaat-durduruldu-12565124>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL19, Cephanelik Yapısı, [Erişim Tarihi: 2021, 09 Mayıs], Erişim Adresi: <https://www.dha.com.tr/yurt/trabzondaki-cephanelik-projesi-insaatina-suc-duyurusu/haber-1572514>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL20, Cephanelik Binası, <https://karadeniz.gov.tr/cephanelik/>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL21, Cephanelik Ek Yapısı, <https://www.karadenizdesonnokta.com.tr/trabzon/kamu-denetcligi-kurumu-cephanelik-icin-tavsiye-tavsiye-kararini-h45322.html>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL22, Azuma House, <https://en.wikiarquitectura.com/building/azuma-house-row-house/#>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL23, Sede de Osakidetza, <https://vidroimpresso.com.br/noticia-setor-vidreiro/edificio-do-seculo-19-ganha-modernidade-com-fachada-com-9-mil-metros-quadrados-de-vidro-em-forma-de-prisma>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL24, Sede de Osakidetza, <https://virtualglobetrotting.com/map/basque-health-department-headquarters-by-coll-barreu-arquitectos/>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL25, Regional Chamber of Commerce and Industry, <https://www.archdaily.com/284238/regional-chamber-of-commerce-and-industry-chartier-corbasson-architects>, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- URL26, Cephanelik Binası, http://www.yapi.com.tr/haberler/trabzondaki-tarihi-cephanelikin-cevresi-imara-acildi_162818.html, Erişim Tarihi: 1.4.2021.
- Uzun, K. N. (2017). *Bağlanma Stilleri İle Evlilikte İlişki İstikrarı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi*, Yüksek lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Yalçınkaya, Ş. (2021). Fotoğraf Arşivi.
- Yalçınkaya, Ş. (2020). "Iconic Buildings in Urban Sustainability", *Eskişehir Technical University Journal of Science and Technology A-Applied Sciences and Engineering*, 21(2), 282-293.

- Yalçınkaya, Ş., Açıcı Kurak, F. ve Büyükçam, F. S. (2019). "Tarihi Çevrede Yeni Yapı Tasarımı ve Daniel Libeskind", *International Black Sea Coastline Countries Symposium 2*, Samsun, 20-22 July, 189-200.
- Zakar, L. (2018). *Tarihi Binalara Ek Bina Tasarımında Yapısal Bütünleştirme Performansını Değerlendirmek İçin Bir Model Önerisi*, Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Zeren, M. T. (2010). *Tarihi Çevrede Yeni Ek Ve Yeni Yapı Olgusu: Çağdaş Yaklaşım Örnekleri*, Yalın Yayıncılık, İstanbul.
- Zan Mimarlık, (2018). Cephanelik Ek Binası Çizim ve Görselleri
- Zan Mimarlık, (2019). Cephanelik Çizimleri ve Görselleri

BÖLÜM IV

TRABZON İLİNDEKİ KORUNAN ALANLARDA GERÇEKLEŞTİRİLEN ZİYARETÇİ ODAKLI KULLANIMLARIN ÇEVRESEL ETKİLERİ

*Environmental Effects of Visitor-Oriented
Use in Protected Areas in Trabzon Province*

Ertan DÜZGÜNEŞ¹

¹(Doç. Dr.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: ertanduzgunes@gmail.com, Orcid No: 0000-0002-1523-9722

1. Giriş

İnsanoğlunun dünya sahnesine çıkmasıyla başlayan gelişim süreci beraberinde doğal kaynaklar üzerindeki tahribatı da arttırmıştır. Özellikle endüstri devrimi olarak nitelendirilen 19. yy'de söz konusu tahribat ve baskılar ciddi bir ivme kazanmıştır. Öyle ki 1800'lü yıllarda ülkeler ekonomik kalkınma adına aldıkları politik kararlarla bir yandan insani çalışma gücünü diğer yandan da doğal kaynakları sömürmeye başlamıştır. Bu durum kaynak değerleri üzerinde kimi zaman geri dönülemez tahribatlara, aynı zamanda da uzun çalışma saatleri sonucu insanlar üzerinde depresif çöküntüler ve fiziksel yorgunluklara neden olmuştur.

1800'lü yıllara kadar insanoğlu doğanın vahşi (yabani) yapısından korkmuştur. Bu nedenle herhangi bir müdahalenin kendileri için olumsuz etkilere yol açacağını düşünmüştür. Ancak daha sonraları bir anlamda doğayı ehlileştirilebileceklerini fark etmeleriyle birlikte doğal kaynak değerleri ve çevre üzerindeki baskı yavaş yavaş artmaya başlamıştır. 1800'lü yıllarda başlayan ve günümüzde halen devam eden kalkınma hamleleri sonucu ortaya çıkan çevresel sorunlar özellikle 1950'li yıllarda bazı kesimlerce fark edilmiştir. Bu

nedence söz konusu yıllar günümüz anlayışıyla modern çevre koruma bilincinin geliştiği dönemdir. Bu dönemde özellikle yerel halk başta olmak üzere sivil toplum kuruluşları hükümetlere doğa koruma perspektifinde yavaş yavaş yön vermeye başlamıştır. Alınan politik kararların sorgulanması ve doğa eksenli kalkınma hamlelerinin başlamasında etkili olmuştur. Bu süreci 1960'lı ve 1970'li yıllar takip etmiştir. 1972 yılındaki Stockholm Konferansı ve 1987 yılındaki Brundtland Raporu küresel ölçekteki izlenmesi gereken stratejiler bakımından son derece önemli iki organizasyondur. Koruma, doğal kaynakların önemi, sürdürülebilirlik, yeşil teknoloji gibi önemli kavramlar bu dönemlerde ortaya atılmış ve Dünya Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN), Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Organizasyonu (FAO), Dünya Yaban Hayatı Fonu (WWF), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) ve Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO) gibi küresel çapta doğa koruma kuruluşlarının kurulması sonucu dünya genelinde bir kamuoyu etkisi oluşturulmuştur. Bu dört kuruluş tarafından 1981 yılında Dünya Koruma Stratejisi adı altında bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapora göre;

- Gerek ekolojik döngünün devamlılığı gerekse insan varlığının sürdürülmesi ve geliştirilmesi amacıyla yaşama destek olan sistemlerin korunması,
- Genetik çeşitliliğin korunması,
- Türlerin ve ekosistemlerin dengeli kullanımının sağlanması hedeflenmiştir (Zafer, 1991).

1992 yılına gelindiğinde Rio de Janeiro'da ilan edilen Rio Bildirgesi ile korumanın kalkınma önünde bir engel değil aksine kalkınmak için korumaya ihtiyaç duyulduğu fikri ortaya atılmıştı (Demirel, 2005). Bu bağlamda doğal kaynakların ve çevrenin nitelikli korunabilmesi adına korunan alan sistemleri gündeme gelmiş ve ülkeler kendi yasal, ekonomik ve sosyal şartları doğrultusunda korunan alanlar ilan etmeye başlamıştı.

2. Korunan Alan Kavramı, Önemi ve Gelişimi

Biyolojik çeşitliliği korumada etkili araçlardan biri olan korunan alanlar IUCN tarafından "biyolojik çeşitliliğin, doğal ve doğalla ilişkili kültürel kaynakların korunması ve devamlılığının sağlanması amacıyla yasal ve diğer etkili yöntemlerle yönetilen kara ve/veya deniz parçalarıdır." şeklinde tanımlanmaktadır (IUCN, 1994a). Ancak bu tanım 2008 yılında güncellenerek "bütünleşik ekosistem hizmetleri ve kültürel değerler ile doğanın uzun dönemli korunmasını sağlamak

için kabul edilen ve ayrılan, yasal veya diğer etkili araçlarla yönetilen ve net olarak tanımlanan coğrafik bir yüzeye sahip alan” olarak tanımlanmıştır (URL-1, 2018). UNEP ise korunan alanları doğanın korunması için doğal ve kültürel kaynak değerlerinin yasal mevzuat ve yönetmeliklerle yönetilen alanlar olarak ifade etmiştir (UNEP, 2012).

Korumaya yönelik faaliyetler önceleri elit ya da seçkin kesim olarak tanımlanan topluluklarca sadece doğanın sunmuş olduğu estetik değerinden faydalanmak amacıyla gerçekleştirilmekteydi (Zafer, 1991). Ancak günümüze geldiğimizde özellikle gelişmiş ülkelerde katılımcı yaklaşımla tüm paydaşların dâhil olduğu yönetim planları ile koruma kullanma dengesi gözetilerek sürdürülebilirliği sağlanmaktadır. Aynı zamanda korumaya ayrılmış alanlarda yaşayan yerel halkın bu alanlardan ekonomik olarak fayda sağladığının farkına varılmasıyla (Rodrigues ve ark, 2004) yerel dinamiklerin korunana alanların sürdürülebilirliğinde önemli katkılarına olduğu gözlemlenmiştir (Sehkar, 2003). Sonuç olarak günümüzde yasal mevzuatların izin verdiği ölçüde herkes korunan alanlardan faydalanabilmektedir.

Bir korunan alan sekiz temel amaç dahilinde ilan edilir. Bunlar; bilimsel araştırma, flora ve faunanın korunması, tür ve genetik çeşitliliğin korunması, çevresel hizmetlerin devamlılığının sağlanması, belirli doğal ve kültürel özelliklerin korunması, turizm ve rekreasyon, doğal ekosistemlerin kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve eğitimidir (IUCN-UNEP-WWF, 1980; Anonim, 2006). Ayrıca korunan alanlar gerek bulunduğu bölgeye gerekse ekosistemin bütününe birçok fayda sunmaktadır. Bilimsel yönden kazanımlar, enerji üretimi, tıp ve eczacılıktaki kullanımlar, bilgi deposu oluşu, besin ve gen kaynağı temini, çevre fonksiyonu, sanat ve kültüre katkısı, rekreasyonel ve turistik olanaklar sunması, yenileme ve onarım gücü, sanayi açısından önemi, uluslararası ilişkileri güçlendirme, sorumluluk duygusu kazandırma ve doğa sevgisini aşılama sunduğu yararlar arasında yer almaktadır. Söz konusu faydalar göz önüne alındığında iklim kontrolü, sel, erozyon ve heyelan gibi doğal afetleri önleme, enerji üretimi, gen kaynağı temini, su regülasyonu, yerli ve yabancı ziyaretçilere turistik ve rekreatif etkinlikler gibi imkânlar sunmaktadır. Bu bağlamda ekosistemlerin devamlılığı ile sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel kalkınma amacıyla söz konusu hedefler doğrultusunda uygun özellik ve nitelikteki alanlar korumaya ayrılmaktadır.

Korunan alanlar ilk olarak 1933 yılında Londra (İngiltere)’de gerçekleştirilen Uluslararası Flora ve Fauna Koruma Konferansı’nda sınıflandırılmıştır. Toplam dört sınıftan oluşan koruma yapıları (milli park, mutlak doğa koruma alanı,

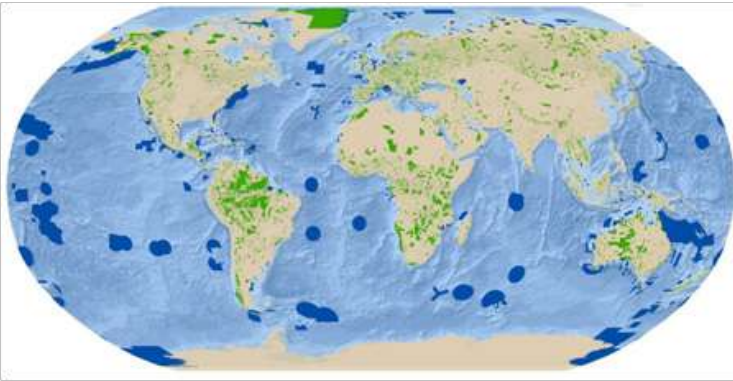
flora ve fauna koruma alanı, avcılık ve toplayıcılığa yasak alanlar) 1978 yılında IUCN tarafından 10 sınıfa ve nihayetinde 1994 yılında 6 sınıfa ayrılarak son şeklini almıştır. Söz konusu sınıflandırmalarda güncelleme yapılmasındaki temel neden IV. Dünya Milli Parklar ve Koruma Alanları Kongresi'nde bir önceki sınıflandırmaların eksik, yetersiz ve net olarak sınırların konulamaması gösterilmiştir. Buna göre korunan alan sınıfları ve yönetim amaçları Tablo 1'de verilmektedir.

Tablo 1. Yönetim amaçlarına göre korunan alan sınıfları
(MacKinnon ve ark., 1986; IUCN, 1994a; Eagles, vd. 2002)

Yönetim amaçları	Korunan alan sınıfları						
	Ia	Ib	II	III	IV	V	VI
Örnek ekosistemlerin doğal durumlarında korunması	1	1	1	1	1	2	3
Ekolojik çeşitliliğin ve çevre düzeninin devamı	1	2	1	1	2	2	2
Bilimsel araştırma	1	3	2	2	2	2	3
Yaban hayatı koruma	2	1	2	3	3	-	2
Tür ve genetik çeşitliliğin korunması	1	2	1	1	1	2	1
Çevresel hizmetlerin tesisi	2	1	1	-	1	2	1
Su havzası şartlarının korunması	3	-	1	2	2	2	2
Yaban hayatından protein ve hayvansal ürün üretimi, sportif avcılık ve balıkçılık izni	-	-	-	2	-	3	3
Erozyon-sedimentasyon kontrolü, yatırımları (baraj, regülatör, vb.)	-	-	3	3	3	3	3
Özellikli doğal ve kültürel değerlerin korunması	-	-	2	1	3	1	3
Turizm ve rekreasyon	-	2	1	1	3	1	3
Eğitim	-	2	2	2	3	-	-
Doğal ekosistem kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı	-	3	3	-	2	2	1
Kültürel ve geleneksel özelliklerin tesisi	-	-	-	-	-	1	2
Sürdürülebilir ürün temelli odun, yem veya deniz ürünlerinin sağlaması	-	-	3	-	3	2	1
Manzara güzelliğinin ve açık alanların korunması	3	-	1	2	2	1	-

Esnek yönetim, çok amaçlı faydalanmanın sürdürülmesi	-	-	-	-	-	3	2
Menkul teşvikler, marjinal alanların sürdürülebilir kullanımı ve kırsal kalkınmaya katkı	-	-	1	2	2	1	3
1: Kaynak yönetiminde birincil amaç	Ia: Mutlak Doğa Koruma						
2: Her zaman önemli ikincil amaç	Rezervi						
3: Potansiyel uygulanabilir, en az ağırlıklı yönetim amacı	Ib: Yabani Alanlar						
-: Uygun olmayan amaç	II: Milli Park						
	III: Doğal Anıt						
	IV: Habitat ve Tür Yönetim Alanı						
	V: Peyzaj Koruma Alanı						
	VI: Kaynak Koruma Alanı						

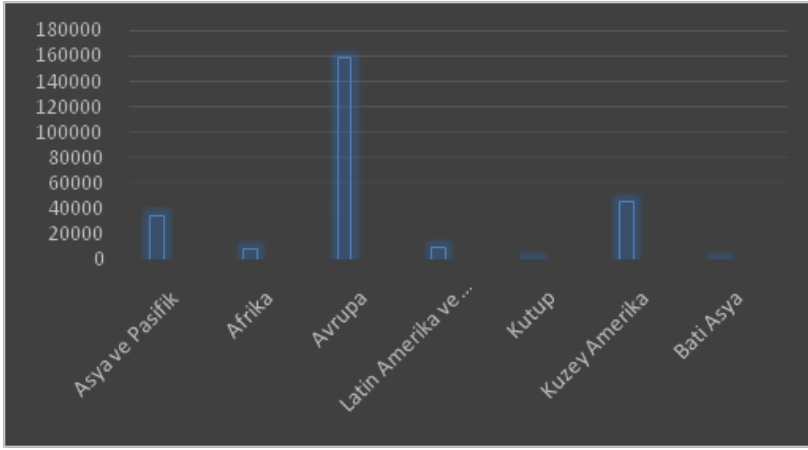
Dünya genelinde 1950’li yıllarda 619 korunan alan ilan edilmişken (O’Neill, 1996) 2000’li yıllara gelindiğinde bu sayı 102.102’dir (IUCN, 2003). 2021 yılı itibariyle ise dünya genelinde 18.533 denizel ve 238.866 karasal koruma alanı bulunmaktadır (UNEP-WCMC, 2021; URL-2). Önceleri IUCN dünya ülkelerinin kendi yüzölçümlerinin %10’u kadarını korunan alanlara ayırması gerektiğini vurgularken bu oran günümüzde karasal alanlarda %17, denizel alanlarda ise %10’a çıkarılmış (UNEP, 2012) ve 2021 yılı itibariyle dünya yüzeyinin karasal olarak %15,4’ü, denizel olarak ise %7,65’i koruma alanlarına ayrılmıştır (UNEP-WCMC, 2021; URL-2) (Şekil 1).



Şekil 1. Dünya genelindeki korunan alanlar ve konumları (URL-3)

*mavi renkler denizel, yeşil renkler ise karasal korunan alanları temsil etmektedir.

Kıtalar bağlamında sayıca en fazla korunan alana Asya ve Pasifik bölgesi, en az korunan alana ise kutup bölgesi sahiptir (Şekil 2).



Şekil 2. Kıtalara göre korunan alan sayıları

1950’li yıllardan itibaren sürdürülebilirlik ve çevre koruma açısından ulusal ve çok uluslu bölgesel kurum ve kuruluşlar kurulmuş ve küresel ölçekte faaliyetler gerçekleştirmeye başlamıştır (Zimmerer ve ark., 2004; Steger, 2017). Bunlardan önemli olanları ve faaliyet kapsamaları Tablo 2’de verilmektedir.

Tablo 2. Dünya genelindeki koruma kuruluşları ve faaliyet alanları (Düzgüneş, 2009)

Kuruluş adı	Kuruluş yılı	Faaliyet alanı
Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)	1945	Herkes için gıda güvenliğini ve insanların aktif, sağlıklı bir yaşam sürmeleri için yeterli yüksek kaliteli gıdaya düzenli olarak erişebilmelerini sağlamaktır (URL-4).
Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO)	1946	İnsanlığın zihninde barışı eğitim, doğa bilimleri, sosyal ve beşeri bilimler, kültür ve bilgi ve iletişim aracılığıyla inşa etmektir (URL-5, URL-6).
Dünya Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN)	1948	Dünya genelindeki doğa ve doğal kaynakların korunarak gelecek kuşaklara aktarımını sağlamak, rehberler oluşturmaktır (URL-7).

The International Center for Birds of Prey (ICBP)	1992	Kuş türlerini araştırmak, daha önceden bilinmeyen türleri yetiştirmek, insanlara kuşlarla ilgili eğitim vermek ve korumaktır (URL-8).
International Waterfowl and Wetlands Research Bureau (IWRB)	1947	Sulak alanların ve sulak alan biyoçeşitliliğinin korunmasını sağlamak ve sürdürülebilir kullanımı teşvik etmek; modern gelişmeler tarafından en acil tehdit altında olan sulak alan ekosistemlerini içeren araştırmaları teşvik etmek ve koordine etmek; Ramsar ve Bonn Sözleşmelerine teknik destek sağlamaktır (URL-9).
Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF)	1961	Doğa koruma ve kaynak yönetimi konularında kaynak sağlamak, biyolojik çeşitliliği korumak ve doğal kaynakların sürdürülebilirliğini sağlamaktır (URL-10).
Greenpeace	1971	Okyanusları ve yaşlı ormanları korumak, iklim değişikliğini engellemek, yenilenebilir enerji kullanımını teşvik etmek, nükleer silahlanmayı engellemek, zehirli kimyasalların ortadan kaldırılmasını sağlamak ve genleri oynanmış organizmaların doğaya bırakılmasını önlemektir (URL-11).
Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP)	1972	Uluslara ve topluluklara gelecek nesillerden ödün vermeden yaşam kalitelerini iyileştirme konusunda ilham vererek, bilgilendirerek ve olanak sağlayarak çevreyi korumada liderlik sağlamak ve ortaklığı teşvik etmektir (URL-12).

2.1. Türkiye’de Korunan Alan Gelişim Süreci

Türkiye jeopolitik konumu sayesinde çok zengin bir biyolojik çeşitliliğe sahiptir. Bunun üç önemli nedeni vardır. İlki farklı iklim kuşaklarına sahip olması, ikincisi buna bağlı olarak Euro-Siberian, Mediterranean ve Irano-Turanian olmak üzere üç farklı bitki gen merkezine ev sahipliği yapması; üçüncüsü ise Avrupa, Asya ve Afrika arasında türler açısından geçiş koridoru görevini üstlenmesidir. Kıyılarından dağlara, ormanlardan yaylalara, bozkırlardan göllere, akarsulardan derin vadi ve kanyonlara kadar çeşitli ekosistemleri içinde barındırmaktadır. Hatta aynı bölgede birden fazla iklim ve ekosistemi içinde barındıran yerlerin sayısı da yadsınamayacak sayıda çoktur. Tüm bunlar dikkate alındığında Türkiye’de 19.000 omurgasız, 1500 omurgalı tür bulunmaktadır. Jeopolitik açıdan iki büyük kuş göç yolu Türkiye’den geçmekte, Avrupa’da 12500 bitki türü varken sadece Türkiye’de 11707 tür bulunmaktadır. Bunların da üçte birine yakını endemiktir (URL-13). Türkiye’de diğer ülkeler gibi kendi koruma yapılarını oluştururken nasıl bir sınıflandırma sürecini yürüteceğine dair ilkeler belirlemiştir. Korunan alanların tespit, tescil ve onayına ilişkin usul ve esaslara dair yönetmeliğin 5. maddesine göre (T.C. Resmi Gazete, 2012);

- Korunan alanların belirlenmesi amacıyla zamana bağlı değişimleri gösteren ekolojik süreçler tanımlanır.
- Güncel durum belirlenmeden o alanın statüsü yeniden değerlendirilmez.
- Korunan alanın güncel durumu biyolojik çeşitlilik, hidroloji, hidrojeoloji başta olmak üzere her açıdan en az ardışık dört mevsimi kapsayan ekolojik temelli bilimsel araştırmalar ile ortaya konur.
- Alan sınırı korunan alanın konumu, büyüklüğü ve doğal eşiklere göre belirlenir.
- Doğrudan ve dolaylı çevresel etkilere karşı hassas tür ve habitatları içeren duyarlı olan alanlara öncelikli olarak koruma statüsü verilir.

Bu doğrultuda Türkiye’de ilan edilen ulusal kanunlarla ilan edilen korunan alanlar Tablo 3’de gösterilmektedir.

Tablo 3. Türkiye’deki korunan alan statüleri

Korunan alan türü	Bağlı olduğu kanun	Kapsamı
Milli Park		Bilimsel ve estetik bakımından, milli ve milletlerarası ender bulunan tabii ve kültürel kaynak değerleri ile koruma, dinlenme ve turizm alanlarına sahip tabiat parçalarıdır (T.C. Resmi Gazete, 1983a).
Tabiat Parkı		Bitki örtüsü ve yaban hayatı özelliğine sahip, manzara bütünlüğü içinde halkın dinlenme ve eğlenmesine uygun tabiat parçalarıdır (T.C. Resmi Gazete, 1983a).
Tabiatı Koruma Alanı	Milli Parklar Kanunu (2873)	Bilim ve eğitim bakımından önem taşıyan nadir, tehlikeye maruz veya kaybolmaya yüz tutmuş ekosistemler, türler ve tabii olayların meydana getirdiği seçkin örnekleri ihtiva eden ve mutlak korunması gerekli olup sadece bilim ve eğitim amaçlarıyla kullanılmak üzere ayrılmış tabiat parçalarıdır (T.C. Resmi Gazete, 1983a).
Tabiat Anıtı		Tabiat ve tabiat olaylarının meydana getirdiği özelliklere ve bilimsel değere sahip ve milli park esasları dâhilinde korunan tabiat parçalarıdır (T.C. Resmi Gazete, 1983a).

Özel Çevre Koruma Bölgeleri	Çevre Kanunu (2872)	Ülke ve dünya ölçeğinde ekolojik önemi olan, çevre kirlenmeleri ve bozulmalarına duyarlı toprak ve su alanlarını, biyolojik çeşitliliğin, doğal kaynakların ve bunlarla ilgili kültürel kaynakların gelecek kuşaklara ulaşmasını emniyet altına almak üzere gerekli düzenlemelerin yapılabilmesi amacıyla ayrılan alanlardır (T.C. Resmi Gazete, 1983b).
Su Ürünleri İstihsal Sahaları	Su Ürünleri Kanunu (1380)	Su ürünlerini üretme ve üretim araçlarının kurulabildiği su alanlarıdır (T.C. Resmi Gazete, 1971).
Doğal Sit	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (2863)	Jeolojik devirlerle, tarih öncesi ve tarihi devirlere ait olup, ender bulunmaları veya özellikler ve güzellikleri bakımından korunması gerekli; yer üstünde, yer altında veya su altında bulunan topografik, hidrolojik, biyolojik, estetik-algısal, kültürel-tarihsel kaynak değerlerinden birine ya da birkaçına sahip olan önemli doğal bölgeleri temsil eden örneklerin sürekli korunması ve doğal genetik materyallerin korunması hedeflerine ulaşmak amacıyla yönetim altına alınması gereken doğal alan parçalarıdır (T.C. Resmi Gazete, 1983c).

Tablo 3'ün devamı

Koruma alan türü	Bağlı olduğu kanun	Kapsamı
Yaban Hayatı Koruma Sahaları	Kara Avcılığı Kanunu (4915)	Yaban hayatı değerlerine sahip, korunması gerekli yaşam ortamlarının bitki ve hayvan türleri ile birlikte mutlak olarak korunduğu ve devamlılığının sağlandığı alanlardır (T.C. Resmi Gazete, 1956a).
Yaban Hayatı Geliştirme Sahaları		Av ve yaban hayvanlarının ve yaban hayatının korunduğu, geliştirildiği, av hayvanlarının yerleştirildiği, yaşama ortamını iyileştirici tedbirlerin alındığı ve gerektiğinde özel avlanma plânı çerçevesinde avlanmanın yapılabildiği alanlardır (T.C. Resmi Gazete, 1956a).
Araştırma Ormanları	Orman Kanunu (6831)	Bilimsel araştırma ve çalışmalar için ayrılan alanlardır (T.C. Resmi Gazete, 1956a).
Tohum Bahçeleri		Genetik olarak üstün ağaçlardan oluşan ve genetik açıdan istenmeyen polen kaynaklarından izole edilmiş, sık, bol ve kolay tohum hasat edilen plantasyonlardır (Keskin, 1999).
Muhafaza Ormanları		Ormansızlık yüzünden arazi kayma ve yağmurlarla yıkanma tehlikesine maruz olan yerlerdeki ormanlarla meskun mahallerin havasını, demiryollarını, şosesleri, ziraat edilen mahalleri, çığ, sel gibi zararlardan koruyan ve buraları toz fırtınalarına karşı muhafaza eden; nehir dolmalarının önüne geçen, memleket müdafaası için muhafazası zaruri ormanlardır (T.C. Resmi Gazete, 1956b).

Gen Koruma Ormanları	Orman Kanunu (6831)	Bir türün genetik çeşitliliğinin doğal ortamında korunması amacıyla ayrılan doğal meşçerelerdir (URL-14).
Tohum Ormanları	Orman Kanunu (6831)	Üstün özelliklere sahip ağaçların bulunduğu belirli coğrafik bölgelerde yer alan ve doğal ormanlardaki genetik çeşitliliği koruyarak tohum üretimi için özel bir yönetim ve işletmeye tabi tutulan meşçerelerdir (URL-14).

Bununla beraber Türkiye taraf olduğu uluslararası sözleşmelerle de koruma statülerine sahiptir. Taraf olunan sözleşmeler ve içerikleri Tablo 4’de verilmektedir.

Tablo 4. Türkiye’nin imzaladığı uluslararası sözleşmelerden bazıları (Düzgüneş, 2009)

Sözleşme adı	Tarih	Sözleşme adı	Tarih
Avrupa Kültür Antlaşması	17.06.1957	Bern Sözleşmesi	20.02.1994
Avrupa ve Akdeniz Bitki Koruma Teşkilatı Hakkında Sözleşme	10.08.1965	Karadeniz’in Kirlenmesine Karşı Korunması Sözleşmesi ve Protokolleri	06.03.1994
Kuşların Himayesine Dair Milletlerarası Sözleşme	17.12.1966	RAMSAR Sözleşmesi	15.03.1994
Barselona Sözleşmesi	12.06.1981	CITES Sözleşmesi	27.09.1994
Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme	14.02.1983	Bükreş Sözleşmesi	15.01.1994
Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi	22.07.1989	Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi	27.12.1996
MARPOL Sözleşmesi	24.06.1990	Avrupa Peyzaj Sözleşmesi	10.06.2003

Bu kapsamda Türkiye’de 2020 yılı itibariyle korunan alanlara ilişkin sayısal veriler ve kapladıkları alan büyüklükleri Şekil 3 ve Şekil 4’de gösterilmektedir.



Şekil 3. Türkiye’deki korunan alan sayıları (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü’nün web sayfasından temin edilen verilerle oluşturulmuştur.)



Şekil 4. Korunan alanların kapladığı yüzey (ha) (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü’nün web sayfasından temin edilen verilerle oluşturulmuştur.)

Yukarıdaki veriler incelendiğinde dünya genelinin %15,4’ü korunan alan iken bu oran 2021 yılı itibariyle Türkiye’de %10,03’tür. Ancak 2023 yılına kadar %17’ye çıkarılması hedeflenmektedir (URL-15).

3. Korunan Alanlarda Turizm ve Rekreasyon

Günümüzde insan merkezci (antroposentrik) yaklaşımın çoğunluk tarafından benimsenmiş olması doğal kaynaklar üzerindeki insan kaynaklı baskı ve tahribatlar sonucu korumaya değer alanların olumsuz yönden etkilenmelerine neden olmaktadır. Söz konusu tahribatların sanayi devrimi ile birlikte hız kazandığı yadsınamaz bir gerçektir. Devamında meydana gelen hızlı nüfus artışı, kentleşme, çevresel kirlilik (gürültü, hava, su, toprak), küresel ısınma ve kitlesel turizm hareketliliği kaynak değerlerinin bozulma sürecine girmesinde kimi zaman da tamamen yok olmasında etkili olmaktadır (Şekil 5).



Şekil 5. İnsan odaklı tahribatlar sonucu meydana gelen tahribatlara dair örnekler (Düzgüneş ve Demirel, 2018)

Öyle ki, IUCN tarafından 1994 yılında 43 korunan alan üzerinde yapılan bir çalışmada kaynak değerleri üzerindeki tahribata neden olan en önemli 10 tehlike; insan odaklı tahribatlar, etkin ve uygun olmayan kaynak yönetimi, su

döngüsündeki değişim, başkalarının hakkını gasp etme, uygun olmayan alt ve üst yapı (yol, elektrik, su, kanalizasyon, vb.), avlanma, çiftlik hayvanları çelişkisi, askeri faaliyetler, ormancılık faaliyetleri ve bitişik arazi gelişimi olarak saptanmıştır (Demir, 2001). Görülmektedir ki tespit edilen tehlikelerden biri olan insan odaklı tahribatların ilk sıralarında korunan alanlarda gerçekleştirilen turistik ve rekreasyonel faaliyetler gelmektedir.

Turizm ve rekreasyon bireylerin çalışma dışı zorunluluklar ile fizyolojik ihtiyaçları dışında kalan serbest zamanlarında gerçekleştirdikleri faaliyetlerdir. Uluslararası Turizm Derneği (UNWTO)'nun 2019 yılındaki raporuna göre turizm, ekonomik büyüme ve kalkınmada küresel bir güç haline gelmiştir (URL-16). Öyle ki, dünya genelinde 2018 yılında 1,4 milyar kişi turistik hareketlilik gerçekleştirirken yaklaşık 1,4 trilyon \$ harcama yapılmıştır (URL-16). Türkiye'de ise Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)'in 2020 yılında hazırlanan raporuna göre 2019 yılında turizm geliri 34 milyar \$ ve ziyaretçi sayısı 51 milyon kişiye ulaşmıştır (URL-17). Ziyaretçi sayısındaki dünya sıralamasına bakıldığında Türkiye bir önceki seneye göre 6. sıraya yükselmiştir. (URL-16). Bu istatistik ülkemizdeki turizm sektöründe hem gelir hem de ziyaretçi sayısı açısından artış yaşandığını göstermektedir. Bu yönüyle savunma ve ilaç sanayinden sonra gelen üçüncü büyük sektör olan turizmin gelişmesinde, dünya çapındaki küreselleşme ve bölgeselleşme hareketleri ile ülkeler arasındaki coğrafi sınırların kalkması, farklı kültürlerdeki insanların birbirini tanıması ve dünyada ortak dillerin kullanılarak kültür alışverişinde bulunulması etkili olmaktadır (Çeken ve Ateşoğlu, 2008).

Dünya genelinde ağırlıklı olarak gezi, eğlence, sportif ve kültürel faaliyetler amacıyla turistik hareketlilik gerçekleşmektedir (Düzgüneş, 2015). Bu durum günümüzde insanları önceleri çokça tercih edilen kitle turizminden alternatif turizm türlerinin gerçekleştirildiği korunan alanlara yönlendirmiştir. Aynı zamanda gelişmekte olan ülkelerin bu alanlardan elde edilen ekonomik katma değeri keşfetmesiyle doğal ve kırsal alanlara yönelik turistik ve rekreasyonel planlamalar da hız kazanmıştır. Özellikle Covid-19 salgınıyla beraber korunan alanların değeri daha da artmıştır. Dolayısıyla doğal alanlarda yer alan korunan alanların bu faaliyetler nedeniyle bir bozulma sürecine gireceği kaçınılmazdır.

Korunan alanlarda gerçekleştirilen turistik ve rekreasyonel etkinlikler ile o alanın kaynak değerleri arasında çok hassas bir denge mevcuttur. Aslında kaynak değerlerinin varlığı o faaliyetlerin gerçekleştirilebilirliğini mümkün kılmaktadır. Bu nedenle turizm ve rekreasyonun çevresel, sosyo-kültürel ve

ekonomik etkileri olabilmektedir. Bu kitap bölümünde turizmin sadece çevresel etkileri üzerinde durulmaktadır.

3.1. Turizm ve Rekreasyonun Çevresel Etkileri

Doğa temelli turizm etkinlikleri 1980’li yılların sonunda genel turistik faaliyetlerin %2’sini oluştururken 2000’li yılların sonunda %20’sini meydana getirmektedir (Buckley, 2009). Bu artışın temel nedeni korunan alanların içerdiği kaynak değerleri nedeniyle birer çekim noktası olmasıdır. 2016 yılında yapılan bir araştırmada dünya genelinde sadece korunan alanları ziyaret eden turist sayısı 8 milyardır (UNEP-WCMC ve IUCN, 2016). Dolayısıyla bu alanlardaki kaynak değerlerinin sürdürülebilirliğinin sağlanması ancak etkin, bütüncül, uygulanabilir, koruma-kullanma dengesini gözetken katılımcı yaklaşıma sahip yönetim planlarının varlığı ile mümkündür. Aksi durumlarda ziyaretçi odaklı faaliyetlerin doğal ve yapay çevre üzerinde olumsuz etkileri olabilmektedir. Söz konusu etkiler Tablo 5’de verilmektedir.

Tablo 5. Ziyaretçi odaklı kullanımların doğal ve yapay çevre üzerindeki etkileri (Cole ve ark., 1987; Mcneely ve Thorsell, 1989; Buckley ve Pannell, 1990; Dowling, 1993; Wight (1996)’ya göre Eagles ve ark., 2002; Hunter ve Green (1995)’e göre Sertkaya, 2001)

Doğal ve yapay çevre üzerindeki etkiler	
Kirlilik	Atık suların ve zehirli atıkların su kaynaklarına boşaltılması
	Katı ve sıvı yakıtların yakılarak havanın kirlenmesi
	Katı ve insan atıklarının doğaya bırakılması
Arazi desenindeki değişimler	Akarsu rejiminde meydana gelene değişimler
	Tekneler tarafından su ekosistemine zarar verilmesi
	Uygun olmayan alt ve üst yapının tesis edilmesi
	Yörenin bitki örtüsünden farklı türlerin kullanılmasıyla
	vejetasyon yapısında meydana gelen değişimler
	Turistik tesis ve yapılar için yeşil alanların kaldırılması
	Taşıma kapasitesi üzerinde ziyaretçi akışı
	Aşırı gelişime bağlı olarak kumul ve resiflere zarar verilmesi
	Kullanıcı çatışmaları
Yönetsel çatışmalar	

Ekosistem üzerindeki etkiler	Habitat kaybı
	Türlerin üreme düzenlerinin bozulması
	Sünger, deniz kabukları, mercan gibi canlıların doğadan hatıra amaçlı toplanması
	Turistik kullanıma bağlı olarak yerel bitki örtüsündeki değişim
	Yeşil alanların insanlar ve araçlar tarafından çiğnenerek zarar görmesi
Gürültü	Yakacak elde etmek amacıyla ağaçların kesilmesi
	Kaçak ve/veya kontrolsüz avcılık
	Artan yangın riski
Erozyon	Araç gürültüsü ile yaban hayatının rahatsız edilmesi
	Düzlük veya hafif rölyefli açık alanların elde edilmesi amacıyla topografyaya müdahale edilmesi
	Doğal alanlardaki jeolojik özelliklerin tahribi
Doğal kaynaklar üzerindeki etkiler	Toprak sıkışması
	Yer altı ve yerüstü su kaynaklarının tüketilmesi
	Fosil yakıtların yakılarak rezervlerin tüketilmesi
	Kültürel vandalizm
Görsel etkiler	İnsani gelişim adına biyolojik kaynakların tüketilmesi
	Otopark, mimari ve teleferik gibi üstyapıların görsel kirlilik oluşturulması
	Çöpler doğaya bırakılması
Görsel etkiler	İnsan Yoğunluğu
	Yapısal kitle yoğunluğu

4. Trabzon İlinin Korunan Alanları

Trabzon ili, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde 400 33' ve 410 07' kuzey enlemleri ile 390 07' ve 400 30' doğu boylamları arasında yer almaktadır. Yaklaşık 135 km uzunluğunda kıyı şeridinde sahip olup içinde 18 adet ilçeyi barındırmaktadır. 2020 verilerine göre ilin nüfusu 811,901'dir (TUİK, 2021). 4685 km²'lik yüzölçümüne sahip Trabzon ili jeopolitik konumu,

sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel dinamikleri göz önüne alındığında eski çağlardan günümüze dek önemli kültür ve ticaret merkezlerinden biri olarak Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer almaktadır. Bu açıdan zengin bir kültürel ve tarihi kaynak değerlerine ev sahipliği yapmaktadır. Bununla beraber eşsiz doğal güzellikleri ile de ön plana çıkmaktadır. Orman varlığı ile Türkiye'nin %0,9'unu oluşturmaktadır (Anonim, 2019). Zengin bir biyolojik çeşitliliğe sahip olan Trabzon deniz seviyesinden başlayarak 3000m'ye kadar farklı yükseltilere sahiptir. Önceleri ılıman iklim tipi hâkimken günümüzde küresel ısınmanın etkilerinden dolayı Akdeniz ikliminin etkileri görülmeye başlamıştır. Bu bağlamda Trabzon gerek doğal gerekse kültürel ve tarihi kaynak değerleri ile zengin bir biyolojik çeşitliliğe sahiptir. Dolayısıyla 2021 yılı itibariye Trabzon'da T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğunda 10, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın sorumluluğunda ise 1 adet olmak üzere toplam 11 adet korunan alana sahiptir. Bu alanlar sırasıyla Altındere Vadisi Milli Parkı, Beşikdağ Tabiat Parkı, Çalcamili Tabiat Parkı, Çamburnu Tabiat Parkı, Görnek Tabiat Parkı, Kadıralak Tabiat Parkı, Kayabaşı Tabiat Parkı, Sera Gölü Tabiat Parkı, Sis Dağı Tabiat Parkı, Uzungöl Tabiat Parkı ve Uzungöl Özel Çevre Koruma Bölgesi'dir. 11 adet korunan alanın il yüzölçümüne oranı %4,62'dir. Söz konusu korunan alanlara ait sayısal veriler ve özellikleri Tablo 6'da gösterilmektedir.

Tablo 6. Trabzon ilindeki korunan alanlar ve özellikleri

Korunan alan adı	Bağlı olduğu kanun	Kapladığı alan (ha)	İlan tarihi	Yönetim planı durumu	Rekreasyonel olanaklar
Altındere Vadisi Milli Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	4467,71	09.09.1987	Var	Doğa yürüyüşü Doğa fotoğrafçılığı Oryantiring Kaya tırmanışı Kampçılık Piknik Yaban hayatı gözlemciliği

Tablo 6'nın devamı

Korunan alan adı	Bağlı olduğu kanun	Kapladığı alan (ha)	İlan tarihi	Yönetim planı durumu	Kaynak değerleri
Beşikdağ Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	20,90	30.05.2016	Var	Doğa yürüyüşü Çadırılı kampçılık Doğa fotoğrafçılığı Doğa eğitimi
Çalcamili Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	8,80	11.07.2011	Var	Dağ bisikleti Doğa yürüyüşü Yaban hayatı gözlemciliği Çadırılı kampçılık Piknik Bilimsel doğa eğitimi ve gezileri
Çamburnu Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	5,25	11.07.2011	Var	Doğa yürüyüşü Doğa fotoğrafçılığı Kuş gözlemciliği
Görnek Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	5,10	11.07.2011	Var	Doğa yürüyüşü Doğa fotoğrafçılığı Yaban hayatı gözlemciliği Çadırılı kampçılık Yamaç paraşütü
Kadıralak Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	363,80	25.09.2017	Var	Olta balıkçılığı Bisiklet sürme Piknik Doğa yürüyüşü Doğa fotoğrafçılığı Yaban hayatı gözlemciliği ATV safari
Kayabaşı Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	134,10	11.07.2011	Var	Doğa yürüyüşü Doğa fotoğrafçılığı Yaban hayatı gözlemciliği Yamaç paraşütü Yaban hayatı gözlemciliği

Tablo 6'nın devamı

Korunan alan adı	Bağlı olduğu kanun	Kapladığı alan (ha)	İlan tarihi	Yönetim planı durumu	Rekreasyonel olanaklar
Sera Gölü Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	21,95	24.04.2010	Var	Bisiklet sürme Doğa yürüyüşü Nehir bisikleti Piknik Doğa fotoğrafçılığı
Sis Dağı Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	24,00	13.03.2019	Var	Doğa yürüyüşü Piknik Doğa fotoğrafçılığı Yayla şenlikleri Yaban hayatı gözlemciliği
Uzungöl Tabiat Parkı	Milli Parklar Kanunu (2873)	1.642,01	03.10.1989	Var	Yaban hayatı gözlemciliği Doğa fotoğrafçılığı Doğa yürüyüşü Yamaç paraşütü Foto safari Helikayak
Uzungöl Özel çevre Koruma Bölgesi	Çevre Kanunu (2872)	14.912	07.01.2004	Var	Yaban hayatı gözlemciliği Doğa fotoğrafçılığı Doğa yürüyüşü Yamaç paraşütü Foto safari Helikayak

4.1. Korunan Alanlardaki İnsan Odaklı Çevresel Etkiler

Yukarıda doğal ve kültürel kaynak değerleri ile rekreasyonel imkânları paralelinde 11 adet korunan alan yıl boyu yerli ve yabancı ziyaretçilerce tercih

edilmektedir. Dolayısıyla bu alanlarda kullanıma bağlı çevresel etkiler Tablo 7’de belirtilen nedenlerden dolayı meydana gelmektedir.

Tablo 7. İnsan odaklı çevresel etkiler

Korunan alan adı	Çevresel sorunlar ve nedenleri
Altındere Vadisi Milli Parkı	Taşıma kapasitesinin hesaplanmaması Aşırı ziyaretçi akışına sahip oluşu Güvenlik personelinin az oluşu İzleme değerlendirme programının olmaması Birden fazla kurumun yetki ve sorumluluğunda olması (yönetimsel çelişki) Güneyden geçirilen yolun çok geniş olması ve teknik hatalar içermesi Yol çalışması için yamaçlarda yarıkları açılması ve hafriyatın derelere boşaltılması Yol çalışması için örülen istinat duvarlarının habitatları bölmesi ve engellemesi Yayla ve köylerde altyapı (kanalizasyon, katı atık depolama tesisi) eksikliği Mera alanlarında aşırı otlatmaya bağlı oluşan tehdit Yöre halkının yakacak elde etmek amacıyla ağaç kesimi yapması
Çalcamili Tabiat Parkı	Denetimden sorumlu taşra birimlerinin personel ve araç gereç açısından yetersiz oluşu Kaynak envanterinin detaylı olarak araştırılmamış olması Kontrolsüz ziyaretçi girişi ve çıkışı Ziyaretçilerin alan içinde her yerden ulaşımı gerçekleştirmesi
Çamburnu Tabiat Parkı	Alanın güneyinde kurulan katı atık çöp depolama sahasının tehdit oluşturması
Görnek Tabiat Parkı	Alanın bazı kısımlarının ruhsatlandırılarak imara açılması Alanın 50 yıllığına özel bir şirkete devredilmesiyle mimari yapıların sayısının artmış olması
Kadıralak Tabiat Parkı	Bern Sözleşmesi ile koruma altında olan Mavi Yıldız çiçeğinin etkin olarak korunamaması Kontrolsüz ziyaretçi akışı Güvenlik eksikliği

Sera Gölü	Alana üst kotlardan gelen kirleticilerin gölü kirletmesi ve göl kalitesinin bozularak bataklığa doğru evrilmeye başlaması
Tabiat Parkı	Göl üzerinde bölgesel balçık alanların oluşması Çöplerin dere yatağına atılması Sera Deresi üzerine kurulan HES'in göldeki suyu azaltması
Uzungöl	
Tabiat	
Parkı ve	Otel, apart otel, pansiyon ve iş yeri sayısının plansız şekilde artması
Özel Çevre	Atık suların göle karışması
Koruma	Erozyon sonucu göle katı madde ve sürüntülerin akması
Bölgesi	

5. Tartışma ve Sonuç

Doğal alanların sahip olduğu kaynak çeşitliliğinin insanlarca keşfedilmesi alternatif turizmin ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Özellikle bu alanlar içinde yer alan ve biyolojik çeşitliliği korumada önemli rolleri olan korunan alanlar turistik ve rekreatif etkinlikler için ziyaretçilere çok çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Bununla beraber bu alanlardan elde edilen ekonomik girdinin bölge ve ülke ekonomilerine katkısının yadsınamayacak boyutta olması ülkesel politikaların ortaya konmasında yönlendirici bir faktör olmuştur. Öyle ki, gelişmekte olan ülkelerdeki turizmin büyük bir çoğunluğu korunan alanlarda gerçekleştirilen doğa temelli turizmden oluşmaktadır (IUCN, 1994b).

Söz konusu turistik yaklaşımlar Türkiye özelinde incelendiğine özellikle ülkemizde 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle doğal alanların hızlı bir şekilde bozulma sürecine girmesinde etkili olmuştur. Bununla beraber bireylerdeki doğa ve çevresel farkındalıkların artması, paralelinde kitle turizminin alternatif turizme evrilmesi ve ekonomik katma değerinin fark edilmesi korunan alanlar için bir tehdit unsuru haline gelmiştir.

Kimi zaman hızlı ve kontrolsüz bir şekilde gelişen ve büyüyen bu alanlar özellikle yerli ve yabancı ziyaretçilere rekreasyonel ve turistik etkinlikleri tecrübe etme (Yemenoğlu, 2018), doğayı tanıma (Kodaş ve Eröz, 2012) ve doğa farkındalığı kazandırma (Çeken ve Dalgin, 2012) fırsatı sunmaktadır. Dolayısıyla günümüzde yerli ve yabancı ziyaretçilerce tercih edilen korunan alanların nitelikli olarak korunması son derece önemlidir. Bunun için en başta

yasal altyapısının oluşturulmasına, ardından koruma-kullanma dengesini gözeten, katılımcı odaklı, etkin, bütüncül ve uygulanabilir yönetim planlarına ihtiyaç vardır. Kâğıt üzerine uygulanmaya çalışılan hiçbir yönetim planı ileri görüşlü olmamakla beraber pratikte de bir karşılık bulamamaktadır. Dolayısıyla o alanların sahip olduğu kaynak değerleri üzerindeki tahribat ve baskının artması hatta geri dönülemez bir şekilde yok olması kaçınılmazdır.

Trabzon ilindeki korunan alanlar incelendiğinde; 10 adedi T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 1 adedinin ise T. C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yetki ve sorumluluğunda olduğu görülmektedir. Bu alanların 9'u tabiat parkı, 1'er tanesi ise milli park ve özel çevre koruma bölgesidir. Trabzon'un yüzölçümünün %4,62'sini kapsayan 11 koruma alanının tamamının yönetim planı mevcuttur. Ancak etkin bir koruma sağlanamadığından ziyaretçi odaklı ve insan müdahaleleri ile tahribatlar meydana gelmektedir. Bunun en önemli nedenleri arasında hazırlanan yönetim planlarının aktif katılımcı yaklaşımla hazırlanmaması gösterilebilir. Bununla beraber korunan alanların nitelikli korunması yasal ve yönetsel altyapıya bağlıdır. Fakat aynı koruma alanının farklı kanun ve kurumlarca yönetilmesi yönetim karmaşasına neden olmaktadır. Dolayısıyla etkin koruma sağlanamamaktadır. Trabzon'daki hiçbir koruma alanının taşıma kapasitesi belirlenmediğinden kontrolsüz bir ziyaretçi akışı meydana gelmektedir. Bu durum yine kaynak değerleri üzerinde tahribatlara neden olmaktadır. Özellikle hafta sonları ya da resmi ve dini bayramlarda ziyaretçi yoğunluğu ciddi ölçüde artmaktadır. Bu gibi durumlarda bazı korunan alanlarda alınan kararlarda otopark yoğunluğunun taşıma kapasitesinin aşımı ile ilişkilendirilmesi bilimsel olmayan yanlış bir yaklaşımdan öteye gitmemektedir. Dolayısıyla alanın belli dönemlerde değil yılın tüm dönemlerini kapsayacak şekilde kullanıma sunulması gereklidir.

Her ne kadar tüm koruma yapıları kanunlar ile koruma altına alınmış olsa da özellikle tabiat parklarının alansal bazda büyük bir çoğunluğunun rekreasyonel faaliyetlerce değerlendirilmesi bu alanların bir tabiat parkı değil kentsel alanda bir park alanıymış gibi değerlendirilmesine neden olmaktadır. Bu nedenle bir anlamda uygulamada esneklikler görülmektedir. Bu durum ziyaretçilerin alanı daha rahat kullanmaları ile sonuçlanmaktadır.

Korunan alanların büyük çoğunluğunda güvenlik personeli bulunsa da sayıca az olmalarından kaynaklı koruma zafiyeti zaman zaman meydana gelebilmektedir. Bu nedenle kısa süre için de güvenlik açığının tüm alanlarda

kapatılması gereklidir. Yine korunan alanların tamamı farklı milliyetlerce ziyaret edildiğinden her milliyetin kendine özgü sosyo-kültürel yapısının oluşu ziyaretçilerin kullanım eğilimlerine de yansımaktadır. Dolayısıyla alan yönetim kadrosu ve altyapısının tüm unsurları ile birlikte varlığını hissettirmesi son derece önemlidir. Her ne kadar olumsuz durumlara karşı cezai hükümler bulunsa da cezai yaptırımların yetersiz oluşu tahribatları engelleyecek ölçüde etkili olamamaktadır. Bu nedenle caydırıcı tedbirlere ihtiyaç duyulmaktadır.

Ziyaretçi kullanımının dışında alan içerisinde konumlanmış tesislerin de kaynak değerleri üzerinde bozulmalara yol açtığı görülmektedir. Özellikle altyapı eksikliğinden kaynaklı bu sorunların önüne geçebilme için alt ve üst yapıların kanun metinlerinin izin verdiği ölçüde doğa temelli stratejilerle kısa süre içinde tamamlanması gereklidir.

Bir korunan alan planlamasında son aşama izleme ve değerlendirmedir. Ancak hiçbir alanda izleme değerlendirme programı mevcut değildir. Bu nedenle yönetim planlarında alınan stratejik eylem kararlarının uygulamada karşılık bulup bulmadığı belli değildir. Bu nedenle izleme ve değerlendirme programlarının yönetim planlarına eklenmesi son derece önemlidir.

Sonuç olarak özetlemek gerekirse Trabzon ilindeki 11 adet korunan alanda yerli ve yabancı ziyaretlerce gerçekleştirilen turistik ve rekreasyonel faaliyetler sonucu flora ve fauna üzerinde tahribatlar, erozyon, toprak kayması, habitatların yok olması, kültürel kaynakların bozulması, kontrolsüz ziyaretçi akışının önüne geçilememesi gibi olumsuz etkiler meydana gelmektedir. Bu alanlarda gerçekleştirilen faaliyetler sonucu meydana gelen çevresel etkiler yakın bir gelecekte kalıcı bir etki bırakabileceğinden ziyaretçi sayısında azalma, paralelinde ise ekonomik girdide düşüşe neden olacaktır. Söz konusu olumsuz ve çevresel etkilerin önüne geçilebilmesi yasa ve yönetmeliklerdeki caydırıcı cezaların uygulanması ve etkin, bütüncül, uygulanabilir, katılımcı odaklı, koruma-kullanma dengesini gözetken yönetim planlarının tesisi ile sağlanmalıdır. Bununla beraber o alandaki kaynak değerlerinin ne derece önemli olduğunun ziyaretçiler tarafında bilinmesi ve farkındalıklarının artırılması da ziyaretçilerce değerlendirilebilecek önlemler arasında yer alabilir. Böylece gerek biyolojik çeşitlilik ile kaynak değerlerinin sürdürülebilirliği açısından gerek bölgesel gerekse ulusal ekonomi ve o alan yakın çevresinde yaşayan insanların da yaşam kalitelerinin iyileştirilmesi açısından önemli adımlar atılmış olur.

Kaynakça

- Anonim, 2006. *Türkiye’de Korunan Alanlar Yönetim Planlaması Rehberi*, T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü Biyolojik Çeşitlilik ve Doğal Kaynak Yönetimi Projesi, Ankara.
- Anonim, 2019. *Trabzon İli 2018 Yılı Çevre Durum Raporu*, T.C. Trabzon Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Trabzon.
- Buckley, R., 2009. *Ecotourism: Principles and Practices*, CABI, Wallingford, UK.
- Buckley, R., ve Pannell, J., 1990. “Environmental impacts of tourism and recreation in national parks and conservation reserves”, *Journal of Tourism Studies*, 1(1), 24-32.
- Çeken H, Ateşoğlu L., 2008. “Küreselleşme Sürecinde Turizm Endüstrisinin Avrupa Birliği ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri ve Önemi”, *Muğla Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu, Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı:1.
- Çeken, H. ve Dalgın T., 2012. “Bir Alternatif Turizm Türü Olarak Kırsal Turizmin Gelişimini Etkileyen Faktörler ve Kırsal Turizmin Etkileri”, *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi*, 2 (2):11-16.
- Cole, D. N., Petersen, M., ve Lucas, R. C., 1987. *Managing Wilderness Recreation Use: Common Problems and Potential Solutions*. US Department of Agriculture, Forest Service, Intermountain Research Station.
- Demir, C., 2001. *Milli Parklarda Turizm ve Rekreasyon Faaliyetlerinin Sürdürülebilirliği: Türkiye’de Milli Parklara Yönelik Bir Uygulama*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Demirel, Ö., 2005. *Doğa Koruma ve Milli Parklar*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Rektörlüğü Orman Fakültesi, Genel Yayın No: 219, Fakülte Yayın No: 37, Karadeniz Teknik Üniversitesi Matbaası, Trabzon.
- Dowling, R. K., 1993. “Tourism Planning, People And The Environment İn Western Australia”, *Journal of Travel Research*, 31(4), 52-58.
- Düzgüneş, E., 2009. *Altundere Vadisi Mili Parkı (Trabzon)’nda Koruma Değeri ile Turizm Potansiyelinin Saptanmasına Yönelik Bir Yöntem Yaklaşımı*, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.
- Düzgüneş, E., 2015. *Milli Park Planlamalarında Ziyaretçi Yönetimine İlişkin Yeni Bir Model Önerisi: Altundere Vadisi Milli Parkı (Maçka/Trabzon)*

- Örneği, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.
- Düzgüneş, E. ve Demirel, Ö., 2018. *Milli Park Planlamasında Ziyaretçi Yönetimi*, LAP LAMBERT Academic Publishing. ISBN: 978-620-2-19691-8.
- Eagles, P. F. J., Mc Cool, S. F. ve Haynes, C. D., 2002. *Sustainable Tourism in Protected Areas: Guidelines for Planning and Management*, IUCN Gland, Switzerland and Cambridge, U.K.
- IUCN, 1994a. *Guide Lines for Protected Area Management Categories*, CNPPA with the Assistance of WCMC, Iucn, Gland, Switzerland and Cambridge, UK.
- IUCN, 1994b. *Parks for Life: Action for Protected Areas in Europe*, Land, Switzerland; London.
- IUCN-UNEP-WWF, 1980. *World Conservation Strategy*. ISBN 2-88032-101-8.
- IUCN, 2003. "Message of the Vth IUCN World Parks Congress to the Convention on Biological Diversity", *Vth IUCN World Parks Congress*, Durban, South Africa.
- Keskin, S., 1999. "Çameli-Göldağı Orijinli Kızılcım Tohum Bahçesinde Çiçek ve Kozalak Verimi Açısından Klonal Farklılıklar ve Çiçeklenme Fenolojisi". *T.C. Orman Bakanlığı Batı Akdeniz Ormancılık Araştırma Müdürlüğü, Teknik Bülten No:9*, Antalya.
- Kodaş, D. ve Eröz, S., 2012. "Kırsal Turizm ile Kültürel Turizmin Bütünleşmesi", *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi* 14 (22): 169-174.
- MacKinnon, J., MacKinnon, K., Graham, C. ve Jim, T., 1986. *Managing Protected Areas in Tropics*, IUCN/UNEP, Gland, Switzerland.
- McNeely, J. A., ve Thorsell, J. W., 1989. "Jungles, Mountains, and Islands: How Tourism Can Help Conserve The Natural Heritage", *World Leisure ve Recreation*, 31(4), 29-39.
- O'Neill, K. M., 1996. "The International Politics of National Parks", *Human Ecology*, 24, 4, 521-539.
- Rodrigues, A. S. L., Andelman, S. J., Bakar, M. I., Boitani, L., Brooks. T. M., Cowling, R. M., Fishpool, L. D. C., da Fonseca, G. A. B., Gaston, K. J., Hoffmann, M., Long, J. S., Marquet. P. A., Pilgrim, J. D., Pressey, R. L. Schipper, J., Sechrest, W., Stuart, S. N., Underhill, L. G., Waller, R. W., Watts, M. E. J. ve Yan, X., 2004. "Effectiveness of The Global Protected Area Network in Representing Species Diversity", *Nature*, 428, 640-643.

- Sekhar, N. U., 2003. "Local People's Attitudes Towards Conservation and Wildlife Tourism around Sariska Tiger Reserve", *India, Journal of Environmental Management*, 69, 339-347.
- Sertkaya, Ş., 2001. *Bartın İli kıyı Bölgesinin Turizm ve Rekreasyon Potansiyelini Saptanması ve Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Steger, M. B., 2017. *The Ecological Dimension of Globalization. Globalization: A Very Short Introduction in (87-103)*, Oxford University Press, United Kingdom.
- T.C. Resmi Gazete, 1956a. Orman Kanunu, Başbakanlık Basımevi 2547.
- T.C. Resmi Gazete, 1956b. Kara Avcılığı Kanunu, Başbakanlık Basımevi 27715.
- T.C. Resmi Gazete, 1971. Su Ürünleri Kanunu, Başbakanlık Basımevi 13799.
- T.C. Resmi Gazete, 1983a. Milli Parklar Kanunu, Başbakanlık Basımevi 18132.
- T.C. Resmi Gazete, 1983b. Milli Parklar Kanunu, Başbakanlık Basımevi 18132.
- T.C. Resmi Gazete, 1983c. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, Başbakanlık Basımevi 18113.
- T.C. Resmi Gazete, 2012. Korunan Alanların Tespit, Tescil ve Onayına İlişkin Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik, 28358 sayı, Tarih: 19.07.2012.
- TUİK, 2021. <https://tuikweb.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>. Erişim Tarihi:12.04.2021.
- UNEP, 2012. United Nations Environment Programme. World Conservation Monitoring Centre (UNEP, WCMC), ISBN: 978-92-807-3189-7.
- UNEP-WCMC 2021. Protected Areas Map of The World. www.protectedplanet.net, Erişim Tarihi: 12.04.2021
- UNEP-WCMC ve IUCN, 2016. Protected Planet Report 2016. UNEP-WCMC and IUCN, Cambridge UK and Gland, Switzerland.
- URL-1, 2018. <http://www.iucn.org/about/work/programmes/pa>. Erişim Tarihi: 30.04.2018.
- URL-2, 2021. <https://livereport.protectedplanet.net/chapter-2>. Erişim Tarihi: 02.04.2021.
- URL-3, 2021. <https://www.protectedplanet.net/en/resources/april-2021-update-of-the-wdpa-and-wd-oecm>. Erişim Tarihi: 02.04.2021.
- URL-4, 2021. <http://www.fao.org/about/en/>. Erişim Tarihi: 10.04.2021.
- URL-5, 2021. <https://en.unesco.org/about-us/introducing-unesco>. Erişim Tarihi: 07.04.2021.

- URL-6, 2021. <https://www.unesco.org.tr/Pages/96/2/UNESCO>. Erişim Tarihi: 07.04.2021.
- URL-7, 2021. <https://www.iucn.org/about>. Erişim Tarihi: 07.04.2021.
- URL-8, 2009. <http://www.icbp.org/about/mission.html>. Erişim Tarihi: 18.05.2009.
- URL-9, 2021. <https://uia.org/s/or/en/1100036550>. Erişim Tarihi: 10.04.2021.
- URL-10, 2009. <http://www.wwf.org.tr/wwf-tuerkiye-hakkinda/>. Erişim Tarihi: 19.02. 2009.
- URL-11, 2019. <http://www.greenpeace.org/turkey/about>. Erişim Tarihi: 19.02.2019.
- URL-12, 2021. <https://www.unep.org/about-un-environment>. Erişim Tarihi: 10.04.2021.
- URL-13, 2021. <http://www.nuhungemisi.gov.tr/Library/TurkiyeBiyocesitlilik>. Erişim Tarihi: 04.04.2021.
- URL-14, 2015. <http://www.ortohum.gov.tr/>. Erişim Tarihi: 20.04.2015.
- URL-15, 2021. <https://yesilekonomi.com/korunan-alanlarin-turkiye-yuzolcumundeki-payi-u-gecti/>. Erişim Tarihi: 04.04.2021.
- URL-16, 2020. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>. Erişim tarihi: 01.09.2020.
- URL-17, 2020. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1072. Erişim Tarihi: 26.08.2020.
- Wight, P. A., 1996. “North American Ecotourists: Market Profile and Trip Characteristics”, *Journal of Travel Research*, 34(4), 2–10.
- Yemenoğlu, E., 2018. *Denizli İlinin Kırsal Turizm Potansiyeli ve geliştirilmesi: Buldan Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, Muğla.
- Zafer, B., 1991. *Türkiye’de Doğa Koruma Alanları ve Doğal Sitlerin Belirleme ve Sınıflandırılmasında Kullanılacak Kriterlerin Saptanması Amacıyla İzmir/Kemalpaşa Örneklemesine Dayalı Yöntem Araştırması*, Doktora Tezi, Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Zimmerer, K. S., Galt, R. E., ve Buck, M. V., 2004. “Globalization and multi-spatial trends in the coverage of protected-area conservation (1980–2000)”, *Ambio: A Journal of the Human Environment*, 33 (8), 520-530.

BÖLÜM V

KENTSEL YEŞİL ALAN OLANAKLARI VE ZİYARET EDİLME EĞİLİMİ

Urban Green Space Opportunities and Revisit Intention

Doruk Görkem ÖZKAN¹ & Duygu AKYOL² & Seda ÖZLÜ³

¹(Doç. Dr.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, e-mail:
dorukgorkemozkan@ktu.edu.tr, Orcid No: 0000-0002-0127-0948

²(Arş. Gör.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,
e-mail: duyguakyol@ktu.edu.tr, Orcid No: 0000-0002-7191-9343

³(Arş. Gör.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,
e-mail: sedaozlu@ktu.edu.tr, Orcid No: 0000-0002-2568-7043

1. Giriş

Geçtiğimiz 20 yıllık dönem içerisinde, kentlerde hem fiziksel hem de sosyal anlamda önemli dönüşümler yaşanmıştır. Kentlerde gerçekleştirilen dönüşüm projeleri hem kentlerin gelişimi hem de ülkelerin gelişim stratejileri açısından çok ciddi bir öneme sahiptir. Zaman içerisinde oluşan ve değişen koşullar çerçevesinde kentler kent içerisindeki belirli aktörlerin hedefine yerleşmişlerdir. Yaşanan bu dönüşüm süreci ile kentlerde fiziksel ve ekonomik anlamda ömrünü tamamlayan alanların yeniden canlandırılması, fiziksel ve sosyal anlamda ömrünü tamamlamış, çöküntüye uğramış alanların ise yeniden hayat bulması, yaşanabilir hale gelmesi beklenmiştir. Fakat dönüşüm anlayışının ülke ölçeğinde genellikle yere özgü niteliklerin göz önüne alınmayarak kentlerin bir rant ürünü olarak görülmesi kentlerde büyük öneme sahip açık yeşil alanlarında hem fiziksel hem de sosyal anlamda olumsuz yönde değişmesine neden olmuştur.

Kentlerin genel görünümünde oluşan bu değişimler kent planlamalarına da yansımış değişen kentler ve parçalanmış yeşil alanlar olarak somut bir anlayış ortaya çıkmıştır. Dönüşüm kapsamında kentlerin, yapılaşmış alanların, açık mekânların, bir diğer ifadeyle doluluk ve boşlukların planlanmasında insan ve kent yaşamının göz ardı edilemeyeceğinin, fiziksel biçim ve insan davranışı arasındaki ilişkiye odaklanmanın gerektiğinin bilincinde olunması gerekmektedir. İnsan- çevre ilişkisi kapsamında önce biz kentleri biçimlendiririz ve sonra onlar da bizi (Gehl, 2020). Bu karşılıklı etkileşim içerisinde kentsel mekânda yaratılan boşlukların aslında mekân tasarlanmanın ötesinde mekânlar arasındaki ilişkiyi belirlediği, yönlendirdiği ve güçlendirdiği bilinmektedir (Kuloğlu, 2013). Bu kapsamda kentsel açık yeşil mekânların önemi kent planlama ve kullanım örüntüleri açısından ortaya çıkmaktadır. Kentsel açık yeşil mekânlar olmadan kent içinde deneyimlerin, hatıraların, anıların ve sosyal etkileşimin olduğu “yerler” oluşmaz. Kentsel açık yeşil alanlar insan – çevre etkileşimini sağlayarak fiziksel aktiviteyi teşvik etme ve insan sağlığını iyileştirme potansiyeline sahiptir (Zuniga-teran vd.2019; Twohid-Bennett & Jones, 2018). Dönüşüm projeleri aslında kent merkezlerinde nüfus yoğunluğunun artmasına, yapılaşma oranının hızlanmasına neden olmuş ve kentsel alanlarda kişi başına düşen yeşil alan miktarını azalmıştır. Bunun yanı sıra meta olarak görülen kentlerin dönüşüm projelerinde kentsel yeşil alanların kullanımını sınırlayan, başarısız, kullanıcı ihtiyaç ve gereksinimleriyle örtüşmeyen, kullanıcıda memnuniyet duygusu ve refah oluşturmamayan faktörler de gündeme geldiğinde kentsel planlama politikası açısından açık yeşil alanların önemi daha da belirgin olmaktadır.

Çalışma kapsamında dönüşen kentsel yapının değişen kentsel açık yeşil alanlara etkisi tartışılacak ve Trabzon ili Olimpiyat Parkı (Türk - Japon Dostluk Parkı) özelinde irdelemelerde bulunularak il genelinde açık yeşil alan tasarım ve planlaması hakkında önerilerde bulunulacaktır.

2. Kentsel Açık Yeşil Alan Kavramı, Kent Ölçeğindeki Önemi ve Sunduğu Olanaklar

Kentsel açık yeşil alanlar birçok araştırmacı tarafından genel olarak; dış mekânda üzerinde herhangi bir yapılaşmanın olmadığı rekreasyonel kullanıma uygunluk potansiyeli taşıyan alanlar olarak tanımlanmaktadır (EPA, Lynch 1981, Madaniopur 1996, Marsh 1991, Mc Harg 1969, Önder 2012, Turner, 2001). Hızlı kentleşme sonucunda oluşan çevresel ve estetik sorunlar planlı

kentsel açık yeşil alanların önemini her geçen gün attırmaktadır. Açık yeşil alanlar ilk bakışta kentsel yaşamın olumsuz etkilerini örtmek için oluşturulsa da en önemli görevi kentsel yaşamdan bunalan kent sakinlerinin hem doğaya olan özlemlerini gidermek hem de sosyal deneyim sağlamaktır. Diğer önemli görevi ise kent makro forumunda ekosistem dengesinin sağlanmasına ve biyoçeşitliliğin korunup atırılmasında büyük katkı sağlamaktadır. Kentsel açık yeşil alanların diğer bir katkısı ise kentliler için sosyal ihtiyaçların karşılanmasıdır. Kentli için toplanma, birlikte vakit geçirme mekânları olan bu yerler kültürel çeşitliliğin artmasına da katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle açık-yeşil alanlar, kentin kimliğini ortaya koyan ve fiziksel yapısını biçimlendiren temel alan kullanımlarından birisi olup diğer alan kullanımlarını bütünleştiren bir denge unsurudur (Gül ve Küçük, 2001).

Mekânsal planlamaya sahip olan yönetim kapsamında uygulamada planlama kurallarına uyulan kentlerde açık-yeşil alanlar belli planlar çerçevesinde oluşmaktadır. Fakat planlama ölçeğinde yer alan esasların kentsel alan kullanımları planlanırken uygulanmaması ile kentsel açık yeşil alanlar genellikle tanımsız, kent ile entegre olamayan boşluklara tanımlanmaktadır. Bu tür oluşumda açık yeşil alandan istenilen yararın kent ölçeğinde sağlanması zorlaşmaktadır. Planlama esasları ile tanımlanmış kentsel açık yeşil alanlar kentin topoğrafyası, jeomorfolojisi, iklimi, kentin politik ve mimari yapısı, en önemlisi de kent insanının sosyal, kültürel ve ekonomik yapısında önemli rol oynamaktadır.

Kentsel açık yeşil alanlar kullanım durumuna ve hizmet ettikleri kent birimine göre sınıflandırılmaktadır. Kullanım durumuna göre Önder ve Polat (2012);

- Kamusal (Genel) Açık-Yeşil Alanlar
- Yarı-Özel Açık-Yeşil Alanlar
- Özel Açık-Yeşil Alanlar olarak üç farklı şekilde sınıflama olduğunu belirtmiştir.

Yıldızcı (1987), Gül ve Küçük (2001) kent içindeki yeşil alanları, hizmet ettikleri kent birimine bağlı olarak işlev ve etkinliklerine göre;

- Bina düzeyinde,
- Komşuluk düzeyinde,

- Mahalle düzeyinde,
- Kent düzeyinde olmak üzere dört grup altında sınıflandırmaktadır.

Ankara Nazım Plan Bürosu (1978)'nin yaptığı çok genel bir sınıflandırmaya göre ise açık-yeşil alanlar;

- Kentsel ölçekteki açık-yeşil alanlar (kent parkı, botanik bahçesi, stat vb.)
- Yerel ölçekteki açık-yeşil alanlar (çocuk bahçesi, çocuk oyun alanı, spor alanı vb.) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Yılmaz, 2016).

Soltani (2007) yaptığı çalışmada açık yeşil alanların kent ölçeğindeki işlevlerini;

- Kentsel yapıyı bütünleştirme işlevi
- Çevresel işlev
- Sosyal ve psikolojik işlev olarak belirlemiştir.

Çalışma kapsamında özellikle dönüşüm sürecinde kentlerin yapısal anlamda değişen açık yeşil alanlarının sosyal ve psikolojik anlamda sunduğu olanaklar ve işlevler üzerinde durulacaktır.

3. Kentsel Dönüşüm ile Kentsel Açık Yeşil Alanlardaki Değişim ve Kullanım Durumu

Son dönemde kentlerde gerçekleştirilen dönüşüm için kentsel açık yeşil alanlarda değişimin iki ana nedeni olduğunu söyleyebiliriz. Birincisi sanayi devriminden sonra kentlerin alıp-satılır, üzerinde rant elde edilir toprak parçaları olarak görülmesi ve buna bağlı olarak kentsel boşluklar olarak tanımlanan açık yeşil alanlarda yapılaşmanın zorlanmasıdır. İkinci neden ise; kent yönetiminde değişen anlayışı ve teknolojik alt yapının gelişmesi ile artık kentlilerin toplumsal ilişkilerini sanal ortamdan sağlamaları da açık yeşil alanlara karşı anlayışı değiştirmiştir. Halbuki açık yeşil alanlar önceleri kentler için en önemli kamusal alanlar olarak tanımlanmakta ve planlanmaktaydı. Kent parkları kamusal açık alanlar olarak planlanarak kentlinin kullanımına sunulmaktaydı. Lefebvre (2014) tam da gelecekte yaşanacak olan bu konuya değinmiş ve kamusal mekân, temsili mekân (sembolik—kullanılan ve tanımlanan) ve temsil edilen mekân (planlı, kontrol edilen, düzenli) olarak ikiye ayırmıştır. Kent parkları kuralcı

tanımlamaya göre temsil edilen mekân olarak değerlendirilmekte ve kent meydanlarında yaşanacak olan dönüşümlerin göz ardı edilmemesi gerektiğini belirtmiştir (Harvey, 1993).

Carr (1992) ise “kentsel açık yeşil mekânların kullanımına ve tasarımına yönelik çalışmalarının sonucunda bu mekânların anlamlı, demokratik ve ihtiyaçlara cevap verebilecek nitelikte olması gerektiğini vurgulamıştır. Kentsel kamusal mekânların beş önemli ihtiyaca cevap vermesi gerektiğini belirtmiştir. Bunlar; konfor, dinlenme, çevreyle pasif etkileşim, çevreyle aktif etkileşim ve keşiftir. (Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G., Stone, A.M., 1992). Kentlerde yaşanan dönüşümler ile kentsel açık yeşil alanlardan biri olan parklarda da bu alanların kimler tarafından kullanılacağı ve kimin kontrolünde olacağı gündeme gelmektedir. Çünkü bu alanlar kimler tarafından üretilecek ve yönetilecekse kullanıcı olan kentli de onlar tarafından kentsel alanlara yönlendirilmektedir. Nitekim pandemi dönemi öncesi açık mekânla özdeşleşen rekreasyonel kullanımlar kapalı ve özel mekânlara taşınmaktaydı. Kent halkının rekreatif etkinliklerini değerlendirme konusunda ilk akıllarına gelen yerler, dış mekânın doğaya erişim dışında tüm özelliklerini sunan kapalı mekânlar olmaktadır.

Pandemi öncesinde kentsel dönüşüm ile açık yeşil alanların gerçek kamusalılık işlevlerinin unutturulması sonucunda bir zamanlar sosyal iletişimin sağlandığı rekreasyonel faaliyetlerin gerçekleştiği parklar da değişime uğramaktadır. Yeni tüketim mekânlarının oluşması ile zamanla kentli kent merkezlerini ve kent parklarını kullanmaz ve diğer kentlilerle açık mekânlarda buluşamaz duruma gelmiştir. Artık politik aktivitenin yerini yönlendirilmiş tüketim davranışları almaktadır (Özdemir, 2009). Fakat günümüzde yaşanan pandemi süreci ile kapalı mekânlara olan talep azalmaya başlamış ve kent içi açık yeşil alanlar önem kazanmaya başlamıştır.

4. Dönüşen Trabzon’da Değişen Kentsel Açık Yeşil Alan Anlayışı

2000’li yıllarda neoliberal anlayış ile Türkiye genelinde kentsel mekânların rant aracı görülmeye başlanması ve maddi anlamda değer kazandırılması dönüşüm olgusunun da ülke geneline yayılmasına neden olmuştur. Bu süreçten her büyükşehir gibi Trabzon da 2000’li yıllarında sonlarına doğru etkilenmeye başlamış ve kent genelinde büyük çaplı dönüşüm projeler ile uygulamaya geçilmiştir. Dönüşüm projelerinde kent merkezindeki mekânlarda

yer kazanımı ile maddi kazanç ön planda tutulunca açık yeşil alanların önemi göz ardı edilmeye başlamış ve planlı kentsel açık yeşil alandan parçacıl plansız ve işlevsiz açık yeşil mekânların oluşmaya başladığı görülmüştür. Bu tür açık yeşil mekânların zaman içerisinde mekânsal özelliklere bağlı olarak kentlinin ihtiyacına cevap verememiştir. Bu da ziyaretçi kullanımının azalmasına sebep olmuştur. Kentli açık yeşil alanlardan beklentisi olan; doğaya yakınlık hissi, bir yer ait olma beklentisi ve rekreasyonel faaliyetlerini gerçekleştirme isteğine karşılık bulamamaktadır. Kent genelindeki açık yeşil alanlardaki bu sorunları planlama tasarım ve yönetim boyutunda incelemek gerekmektedir.

Planlama Boyutu: 1/5000 ölçekli Nazım imar planında yeşil alanlar ve bu yeşil alanların birlikteliğini sağlayacak yeşil akslar yeterli seviyede planlanmamış olduğu, yeşil alan olarak planlanan alanların ise ulaşım akslarının kıyısında kalan erişilebilirliği az, kullanımı sınırlı alanlar olduğu anlaşılmaktadır. Daha önce kent belleğinde yeşil alan kullanımı açısından yer edinmiş Yüzüncü Yıl Parkı gibi kamusal alanların nazım imar planında fonksiyon değişikliği yapılarak yeşil alan kullanımından çıkarıldığı görülmektedir. Mevcut park alanlarının mekâna yansımaları irdelendiğinde de bu alanların yeterli seviyede yeşil alan olarak kullanılmadığı ayrıca bu alanlarda yeşil alan dışında farklı kullanımlar için izin verilmiş olduğu (ticaret vb.) anlaşıldığından, halihazırda yetersiz olan aktif yeşil alan kullanımının artırılmasına ve geliştirilmesine yönelik planda herhangi bir karara rastlanmamıştır (URL 1).

Tasarım Boyutu: Trabzon ilinde kentsel açık yeşil alanların varlığı 2000'li yıllardan sonra kent içinde yapılan değişim dönüşüm projeleri ile planlanan açık mekânlardan çok yapısal alanlardan arta kalan alanlarda oluşturulmaya çalışılmıştır. Buna bağlı olarak kentsel açık yeşil alanların çoğunda tasarım ilkeleri düşünülerek mekân oluşumu sağlanamamaktadır. Donatı eksikliği, kitle boşluk dengesi, hareketlilik kolaylığı, ulaşılabilirlik, kullanıcıya uygunluk, güvenlik gibi tasarımsal işlevleri görülememektedir. Kentteki açık yeşil alanlarda görülen en önemli eksikliklerden biri de zamanında yer özelliği taşıyan bu alanların artık kimliksiz aynışmış birbirine benzeyen alanlara dönüşmesi ve buna bağlı olarak kullanım oranının da belli zaman aralıklarında azalmasıdır.

Yönetim Boyutu: Kentsel açık yeşil alanlarda yönetimi özellikle yerel yönetimlerin sorumluluğu altında bulunmaktadır. Trabzon’da yerel yönetim ve planlama uygulama ve denetim süreçlerinin bir bütün içinde ele alınmaması açık yeşil alanların işlevsel anlamda güç kaybına sebep olmaktadır. Yeşil alan konusunda yapılacak planlama ve uygulamalarda, mutlaka kent insanın sosyal dokusu, yeşil alan ihtiyacı ve beklentileri de dikkate alınmalıdır. Kentsel açık mekânlarda yönetim ölçeğinde bir diğer sorun ise her açık mekâna aynı yaklaşımla yönetsel kararların alınmasıdır. Bu durum kentlerde aynılaştırılmış açık alanların oluşumuna neden olmaktadır. (Carmona, 2010).

4.1 Yeşil Alan Olanakları ve Ziyaret Edilme Eğilimi İlişkisi

Whyte (1980), insan-çevre etkileşiminin yüksek düzeyde kurulduğu bir parkın, insanların durmasını, beklemesini, oyalanmasını, başkalarıyla etkileşime geçmesini sağlayan, bunlara olanak sunan mekânsal organizasyonların sahip olduğunu belirtmiştir. Özellikle iyi oturma birimlerinin varlığı, oturma duvarları, gölge elemanları, nişler, basamaklar, ağaçlar ve su ögesi gibi özelliklerle çevrili konumların etkili olduğunu ifade etmiştir. Çevresel özelliklerin her biri kullanıcı etkinlikleri için bazı potansiyeller taşırlar. Bu potansiyeller olanaklılık olarak ifade edilir (Mumcu vd., 2013). Strotgen (2003) olanaklılığı insan – çevre arasında davranışa yönlendiren ilişkiler olarak tanımlar. Bu ifadeden olanaklılığın etkinlikler için ortam hazırlayan koşullar olarak ifade edildiği görülmektedir. Açık yeşil mekânlar kapsamında değerlendirdiğimizde olanaklılıklar çevrenin sunduğu fiziksel, sosyal ve psikolojik özelliklerin insanlar için sunduğu fırsatlar veya sınırlılıklardır. Açık yeşil mekânların sunmuş olduğu bu özellikler bireyin ihtiyaçları ile örtüştüğü noktada mekân deneyimi anlam kazanır, kullanıcıda memnuniyet duygusu gelişir uzun süreli kullanımlar meydana gelir ve yeniden ziyaret edilme eğilimi artar. Bu kapsamda özellikle içinde olduğumuz bu salgın sürecinde açık yeşil mekânların yeniden ziyaret edilme eğiliminde belirleyiciler nelerdir? sorusunu sormak gerekir.

Günümüzde COVID-19 salgını temel bir yaşam kalitesi unsuru olarak kentsel açık yeşil mekânların hayati önemini yeniden vurgulamıştır (Kleinschroth & Kowarik, 2020). Özellikle salgın sürecinde kısıtlamalar kapsamında doğadan soyutlanan insanlar, kısıtlamaların hafiflemesiyle kentsel açık yeşil alanlara yoğun ilgi göstermiştir. Stravrides (2018)’in Müşterek Mekân kitabında

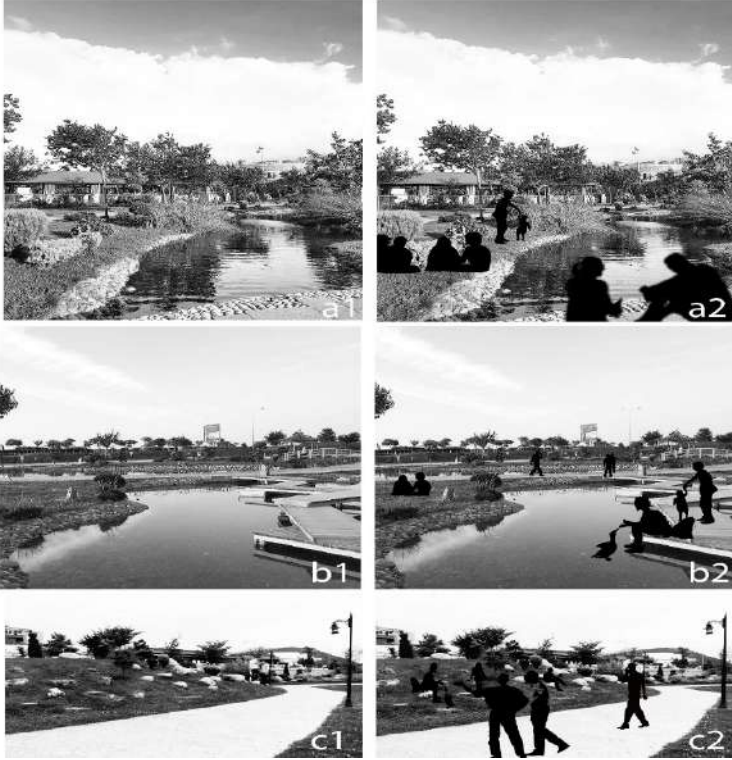
belirttiği kentsel mekânın özgürleştirici potansiyeli, içinde bulunduğumuz bu salgın sürecinde daha belirginleşmiştir. Bu doğrultuda Mehta (2013) kentsel açık mekânlarda insanın değişen ihtiyaçlarına göre çevrenin değişebilme potansiyelini esneklik kavramı ile ifade etmiştir. Kentsel açık yeşil mekânlarda esnek tasarımların önemi bu süreçte daha belirgin hale gelmiştir. Özellikle farklı sosyo-demografik özelliklere sahip kullanıcıların kendilerine kısa süreli yerler üretme olanağı sağlaması açısından esnek tasarımların katkısı oldukça önemlidir ve salgın sürecinde dönüşebilen ve özgür mekânlar oluşturma boyutuyla ayrıca anlam kazanmıştır.

Mekân deneyimi, insan-yer etkileşim süreci olarak değerlendirilir ve iki boyutu içerir. Bunlardan birincisi yerin sunmuş olduğu fiziksel, sosyal ve algısal özellikler, ikincisi ise insan – yer arasındaki duygusal ilişkilerdir. Yani mekân performansı ve mekân memnuniyeti boyutlarıdır. Kullanıcı ihtiyaçlarını karşılama düzeyi olan performans kavramı işlevsel, sosyal ve algısal özellikler boyutuyla değerlendirilmektedir (Özkan, 2015). Bu özelliklerin kullanıcı ihtiyaçlarını karşılama düzeyi arttıkça da mekân memnuniyet düzeyi atmaktadır. Stedman (2002)'e göre yer memnuniyeti yerin sunmuş olduğu fiziksel, sosyal ve algısal özellikler kapsamında insanların ihtiyaçlarını karşılayacak olanaklardır. Çevresel özellikler bireye belirli etkinlik için bazı potansiyeller sağlarlar ve olanaklılıklar bu potansiyellere karşılık gelir (Mumcu vd.,2019).

Yeniden ziyaret eğilimi kavramı da davranışsal niyetten kaynaklanmaktadır. Baker ve Crompton (2000)'e göre rekreasyonel açıdan davranışsal niyet, kullanıcının o mekânı bir yıl içerisinde tekrar ziyaret etme niyetidir. Bir diğer faktör ise başkalarına tavsiye etme arzusu olarak belirtilmiştir. Um, Chon ve Ro (2006)'ya göre yeniden ziyaret etme eğilimi, memnuniyetin bir uzantısı olarak görülebilir. Buradan da anlaşıldığı üzere yer deneyimi kapsamında, yerin sunmuş olduğu fiziksel, sosyal ve algısal özelliklerin ve olanakların kullanıcı memnuniyetini ve dolayısıyla yeniden ziyaret etme eğilimini etkilediği açıktır.

Trabzon kentsel yeşil alan kapsamında işlevini yitirmiş ve dönüşüm geçirmiş alanlardan biri Türk-Japon dostluk parkı olarak adlandırılan hatıra parkıdır. Bu alan kentin sosyal, ekonomik ve ekolojik sürdürülebilirliği kapsamında fırsatlar sunması açısından tasarlanmış ve uygulanmıştır (Özkan

& Akyol, 2019). Mekânsal deneyim açısından çeşitli olanaklar sağlayan su ögesi ve çevresinin oturma, dinlenme, suyu izleme, suyla temas, çocuk gezdirme, fotoğraf çekme gibi etkinliklere ortam oluşturduğu görülmektedir (Şekil 1).



Şekil 1. Kentsel yeşil mekân ve mekânsal deneyim

Kentsel yeşil mekân kapsamında bir diğer örnek Trabzon Arsin Kıyı Dolgu alanının mekânsal organizasyonlarının sunmuş olduğu olanaklar ve gerçekleşen etkinliklerin ifadesine yöneliktir. Şekil 2’de görüldüğü gibi lineer aks üzerinde oluşturulmuş denizi izleme-seyir alanları, yürüyüş aksı ve denize inen basamaklar hareket içinde durma noktaları oluşturarak bu alanların salt gezinti aksı olmasından ziyade yaşayan bir sosyal mekâna dönüşmelerine olanak sağlamıştır. Yaşanabilir ve yeniden ziyaret edilme eğilimi yüksek kentsel yeşil alanların en önemli özelliklerinden biri, kullanıcıların ihtiyaç ve gereksinimlerini karşılayan, esnek mekânlar ve olanaklar sunmasıdır. Bu olanaklar mekânsal deneyimin çeşitlenmesine olanak sağlayarak yeniden ziyaret edilme eğilimi oluştururlar.



Şekil 2. Mekân organizasyonu ve gerçekleşen etkinlikler

Covid-19 pandemi sürecinde kentsel yeşil mekânların ve bu mekânların sunduğu olanakların, esnek tasarımların önemi belirginleşmiştir. Özellikle dönem dönem uygulanan sokağa çıkma kısıtlamaları öncesi ve sonrasında kullanıcıların sosyal mesafeyi belirleyebileceği, esnek ve birden fazla etkinliğin gerçekleşmesine olanak sağlayan açık yeşil yüzeylerin tercih edildiği görülmüştür. Bu noktada mekân organizasyonu, olanaklılık, mekânsal deneyim, mekân memnuniyeti ve yeniden ziyaret edilme eğilimi ilişkisi yeniden gündeme gelmiştir.

5. Tartışma ve Sonuç

Endüstri dönemi ile başlayan kentsel açık yeşil alan anlayışı yıllar içerisinde kentlere yüklenen tanımlar ve görevler ile birçok kez değişikliğe uğramıştır. İlk olarak kent merkezlerinden çekilmenin başlayıp banliyö anlayışı yerleşimlerin oluşması ile kentler birer “Fordist Üretim” anlayışının sonucu olarak sanayi ve üretim mekânları olarak görev almaya başlamıştır. İleriki dönemlerde kent merkezlerinde yer alan bazı üretim yerlerinin işlevlerini yitirmesi ile kent

merkezleri canlandırılmak istenmiş ve bu kapsamda kent parçaları meta olarak görülmeye başlanmıştır. Bu dönemde açık yeşil alanlar kent merkezlerinden uzakta ve kopuk planlama anlayışı üretilmiş ve adeta insanlara cennet vaat eden yerler olarak görülmüştür. Kent merkezinde yoğunlaşmanın artması ve yerleşim yerleri ile sanayi ve üretim merkezlerini kent içinde yapılanmaya başlaması ile kentli kısa süreli de olsa doğa ile temas etme ve sosyal ihtiyaçlarını karşılamak için kente yakın ya da kent içinde açık yeşil alanlara ihtiyaç duymaya başlamıştır. Bu noktada kent parkları kavramı ortaya çıkmış ve tüm Amerika ve Avrupa kıtasındaki ülkelerinde bu kavram yayılmaya başlamıştır. Zaman içerisinde kent merkezlerinde görülen yoğunluk ve buna bağlı ihtiyaç artışları ile kent içi yeşil alan kavramı planlı bir alan kullanımı olmaktan çıkmıştır. Yerel ve merkezi yönetim anlayışının etkisi ile kent içlerinde yer alan yeşil alanlar kentlerin toprak parçalarında maddi kayıplar olarak görülmeye başlanmış yeşil alan olarak belirlenen alanlar ise hem kentli ihtiyaçlarını karşılamaktan hem de kentin yeşil alt yapı bütünlüğüne hizmet edebilme potansiyelinden uzaklaştırılmıştır. İlerleyen zaman içerisinde kent içlerinde inşa edilmeye başlayan kapalı mekânlar insanların açık yeliş alanlara olan ziyaret edilme eğilimlerini değiştirmiştir. Kentli hem sosyal ihtiyaçlarını hem de temel ihtiyaçlarını karşılamak için kapalı mekânları tercih etmeye başlamış, doğa ile ilişkisi iyice zayıflamış ve tüketim eğilimli bir toplum haline gelmeye başlamıştır.

Son dönemde merkezi ve yerel yönetimlerin kentsel dönüşüm ile başlayan kent merkezlerinde âtil alana dönüşen alanların dönüştürülmesi eylemi bir süre sonra tüm kent merkezlerinde yaygınlaştırılmıştır. Kimi bölgelerde bu konularda yaşanan uygulama yanlışlıklarına bağlı olarak istenilen kent görünümleri elde edilmese de kent için yeşil alan varlığının artırılması için yasal ve yönetsel düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Günümüzde yaşanan pandemi dönemi ile kent içi yeşil alanların önemini bir kez daha anlamış bulunmaktayız. Tüm mevcut duruma bağlı olarak kent içi açık yeşil alanların özelinde kent parklarının pandemi dönemi ile kentli tarafından öneminin anlaşıldığı ve ziyaret edilme eğilimlerinin arttığı görülmektedir. Çalışma kapsamında da Trabzon ili ölçeğinde incelenen Olimpiyat Parkı (Türk - Japon Dostluk Parkı) ve Trabzon Arsin Kıyı Dolgu alanı ile kent içi açık yeşil alanlarında pandemi dönemi ile kentli tarafından önem ve anlam kazandığı açıkça görülmektedir. Burada asıl üzerinde durmamız gereken ilk olarak; açık yeşil alanların üst ölçekli planlar ile ilişkili olarak üretilmesi ve üretilen alanların mekânsal organizasyonlarının ise geniş kitlelere ve ihtiyaçlara cevap verecek şekilde esnek tasarım anlayışı ile

tasarlanmış olmasıdır. Ancak bu anlayış ile kenti bütünleştiren açık yeşil alanlar oluşacak ve bu dönemde yaşanan ya da ileriki dönemlerde yaşanacak olağanüstü durumlara karşı dirençli kentler meydana gelecektir.

Kaynakça

- Baker, D. and Crompton, J. (2000). Quality, satisfaction and behavioral intentions. *Annals of Tourism Research*, 27, 785-804.
- Carmona, M. (2010a). Contemporary Public Space, Part Two: Classification. *Journal of Urban Design*, 15(2), 157-173.
- Carr, S., Francis, M., & Rivlin, L. (1995). *Public Space*, New York: Cambridge University Press.
- Gehl, J. (2020). İnsan İçin Kentler, Çeviren: Erdem Erten, Koç Üniversitesi Yayınları, Kent Çalışmaları.
- Gül, A. ve Küçük, V.(2001). Kentsel Açık-Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi, Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, Seri: A, Sayı: 2, ISSN: 1302-7085, Sayfa: 27-48.
- Kleinschroth, F., & Kowarik, I. (2020). COVID-19 crisis demonstrates the urgent need for urban greenspaces. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 18(6), 318.
- Lefebvre, H. (2014), *Mekânın Üretimi*, (Çev. I. Ergüden), Sel Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul.
- Lynch, K.(1981). *Good City Form*. U.S.A.
- Madaniopur, A. 1996. *Design of Urban Space*. University of Newcastle. New York.
- Marsh, W. (1991). *Landscape Planning:Environmental Applications*, Canada.
- Mc Harg I. L. (1969). *Design With Nature*, New York.
- Mumcu, S., Düzenli, T., & Eren, E. T. (2019). Ekolojik Yaklaşımlı Çevre-Davranış Araştırmalarının Konular Ve Teknikler Açısından İçerik Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(3), 805-831.
- Mumcu, S., Yılmaz, S., & Özbilen, A. (2013). Ekolojik yaklaşımlar doğrultusunda çevresel tercih modeli. *SDÜ Orman Fakültesi Dergisi*, 146.
- Önder, S. ve Polat, A. (2012). Kentsel Açık-Yeşil Alanların Kent Yaşamındaki Yeri ve Önemi. Konferans: Kentsel Peyzaj Alanlarının Oluşumu ve Bakım Esasları Semineri, Konya.
- Özdemir, A. (2009). Katılımcı Kentli Kimliğinin Oluşumunda Kamusal Yeşil Alanların Rolü: Ankara Kent Parkları Örneği, Süleyman Demirel

- Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi Seri: A, Sayı: 1, ISSN: 1302-7085, Sayfa: 144-153.
- Özkan, D. G. , & Akyol, D. (2019). Kentsel Yeşil Alanın Sosyal Yararları: Trabzon’xxda Türk-Japon Dostluk Parkı Örneği . Iıı. International Conference Onglobalization International Relations (Pp.60-66). Gaziantep, Turkey.
- Özkan, D. G., Alpak, E. M., Yılmaz, S., Düzenli, T., & Ozbilen, A. (2015). Post Occupancy Evaluation and User Satisfaction in Urban Open Space. Fresenius Environmental Bulletin, 24(5), 1659-1672.
- Soltani, M. (2007). Formation of urban parks in contemporary era: Transition from theconcept of garden to park (Tehran experiences). Baghnazar. Year 4. NO. 8
- Stavrides, S. (2018). Müşterek mekân: Müşterekler olarak şehir. C. Saraçoğlu, Çev.). İstanbul: Sel.(Orjinal eserin yayın tarihi: 2016).
- Stedman, R. C. (2002). Toward a social psychology of place: Predicting behavior from place-based cognitions, attitude, and identity. Environment and behavior, 34(5), 561-581.
- Turner, T. (1992). Open space planning in London Planning Review. Town Planning Review, 63(4): 365-385.
- Um, S., Chon, K., & Ro, Y. (2006). Antecedents of revisit intention. Annals of tourism research, 33(4), 1141-1158.
- URL 1, Ortahisar İlçesi Nazım İmar Planı İnceleme-Değerlendirme ve Görüş Raporu, https://www.spo.org.tr/resimler/ekler/4c0594cd1235347_ek.pdf?tipi=1&turu=X&sube=10, Erişim Tarihi:15 Mayıs 2021.
- Whyte, W. H. (1980). The social life of small urban spaces.
- Willıs K.G., Turner R.K., Bateman I.J. (2001). Urban planning and management, Edward Elgar, Cheltenham, UK, pp:544
- Yıldızcı, A.C. (1987). Kentsel Yeşil Alanlar, Yüksek Lisans Ders Notları, 1986, İstanbul, 1987.
- Yılmaz B.G. (2016). İstanbul/Sancaktepe ilçesi kentsel açık yeşil alan sistemlerinin irdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1-43.

BÖLÜM VI

YEŞİL ALTYAPI SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİNDE KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN YERİ; TRABZON KENT ÖRNEĞİ

*The Place of Urban Regeneration in the Development of Green Infrastructure
Systems Trabzon City Example*

Nilgün GÜNEROĞLU¹ & Müberra PULATKAN²

¹(Doç. Dr.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: nilgunayhan@hotmail.com, ORCID No: 0000-0002-0825-0405

²(Doç. Dr.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: mpulatkan@hotmail.com, ORCID No: 0000-0002-6619-9804

1. Giriş

1.1. Yeşil Altyapı

Kentler hızlı yapılaşma ve nüfus artışı nedenleri ile günden güne değişime uğramaktadır. Bu değişim süresince kırsal alanlardan kentlere olan göç, teknolojik gelişmeler ve sanayileşme hareketleri kentlerde birçok çevre sorununu beraberinde getirmektedir. Kentlerde meydana gelen bu olumsuzlukların insan sağlığını ve yaşam kalitesini önemli ölçüde etkilediği görülmektedir. Özellikle kentlerde yoğun yapılaşmadan dolayı meydana gelen yeşil alan kayıpları hava, görüntü, gürültü kirliliği ve iklimsel değişimlere neden olarak ekolojik süreçleri etkilemektedir (Guneroglu, vd., 2013). Ayrıca kentlilerin açık yeşil alan olanaklarının azalmasına ve rekreasyonel etkinlikler için gerekli olan ihtiyaçlarını sınırlandırmaktadır. Oysaki kentsel yeşil alanlar insanların fiziksel ve psikolojik ihtiyaçlarının karşılanması için oldukça önemli

alanlardır (Uy ve Nakagoshi, 2008; Göker ve Kahveci, 2020). Bunlara ek olarak bir kentin genel karakterini oluşturan öğeler mimari yapılar ve yeşil alanlar olduğu unutulmamalı bu öğelerin birbiri ile ilişkilerinin bütünlüğü sağlanmalıdır. Hem kent ekolojisini hem de insanların doğa ile olan ilişkisini dengelemede önemli olan yeşil alanların gelişmiş ülkelerdeki nicelik ve nitelikleri, medeniyetin bir göstergesi olarak kabul edilir. Bu nedenlerle kentsel yeşil alanlara önem verilmeli, yeşil alan miktarının artırılması ve bir sistem dahilinde kurgulanabilmesi için birbiriyle bağlantılı olarak planlanması gerekmektedir. Nasıl ki kentlerde gri, mavi sistemler varsa yeşil alan sistemlerin kurgulanması ve bu sistemlerin birbiriyle ilişkisinin kurgulanması sağlanmalıdır (Zuniga-Teran, vd., 2020). Kentlerde yeşil alanlar genel olarak planlı bir şekilde değil daha çok yapısal çalışmaların dışında kalan açık alanların düzenlenmesi ile oluşturulur. Bu yaklaşım yeşil alanların parçalanmasına ve birbirinden uzaklaşmasına neden olarak yeşil alanları niteliksizleştirmektedir. Tüm bunların aksine yeşil alanların estetik, fonksiyonel ve ekolojik özellikleri düşünülerek tasarlanması ve yapısal öğelerle birlikte planlamasına önem verilmelidir. Günümüzde gelinen noktada kentsel alan planlama ve tasarımlarında yeşil alanlar bütüncül yaklaşımları ve ekolojik konseptleri içinde bulunduran yeşil altyapı kavramı ile kurgulanması ön plandadır.

Yeşil altyapı düşüncesinin temelleri 19. Yüzyılda Frederick Law Olmsted tarafından öne sürülmüştür. Olmsted yeşil alanların ekolojik kapasitesi ve sosyal fırsatlarını birbirine bağlama düşüncesine önem vermiştir. New York ve Boston'da yaptığı yeşil altyapı çalışmaları halen birçok peyzaj çalışmasına örnek olmaktadır (Mell, 2008). 20. yüzyılın başlarında ise özellikle doğu ve batı Avrupa'da büyük metropollerdeki yeşil alanları ve doğal alanları birbirine bağlayan yeşil alan sistemleri geliştirme düşüncesi önem kazanmıştır. Başlangıçta yeşil sistemlerin kurgulanmasında amaç, kentlilerin yeşil alanlara daha kolay erişmesi ve bu alanlardan sosyal ve fiziksel anlamda daha fazla yararlanması iken bugün gelinen noktada yeşil alanların kent ekolojisine katkısı ön plana çıkmaktadır. Özellikle Londra, Berlin, Prag ve Moskova gibi kentlerde yeşil altyapı sistemlerine benzer sistemler oluşturulmuştur (Jongmana vd., 2004).

Yeşil altyapı, kentsel ve kırsal alanlarda ekolojik süreçlerin sağlanması, biyolojik çeşitliliğin korunması ve kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanması amacı ile planlanan bir yeşil alan ağı olarak tanımlanır (Benedict ve McMahon, 2006). Yeşil altyapı bileşenleri, merkezler ve bağlantılardan meydana gelir. Merkezler bağlantıların birleştiği ormanlar, parklar, dönüştürülen geniş yeşil

alanlar iken, bağlantılar da merkezleri birbiriyle ilişkilendiren yeşil yollar, koruma koridorları gibi çizgisel yeşil alanlardır. Merkezler ekolojik süreçleri ve yaban hayatı için önemli noktaları oluştururken bağlantılar ise yeşil altyapı sistemini çalışmasını sağlayan elemanlardır. Genel olarak değerlendirdiğimizde kentsel yeşil altyapı elemanları parklar, kent ormanları, botanik bahçeleri, arboretumlar, yol ağaçlandırmaları, yeşil koridorlar, mezarlıklar ve dini alanlar, hobi bahçeleri, çatı ve düşey bahçeler, spor alanları gibi alanları kapsamaktadır (Jim, vd., 2015; Karaşah, 2020). Yeşil altyapıların kentlere sağladığı ekolojik, ekonomik ve sosyal yararlar oldukça önemlidir (Connop, 2016; Meerow ve Newell, 2017). Ekolojik açıdan kentsel alanlarda habitat oluşturarak biyoçeşitliliği zenginleştirir, havayı ve suyu temizler, yağmur suyu yönetimine katkı sağlar. Gürültü, görüntü ve erozyon kontrolünde etkilidir (Çetinkaya, 2014; Aslan ve Yazıcı, 2016). İklim koşullarını iyileştirerek tüm canlılara yaşam ortamı oluşturur. Ayrıca ekosistemleri koruyarak, restore eder ve geleceğe yönelik temel oluşturur. Sosyal yararları ise insanlara sağlıklı ortamlar sunarak rekreasyonel etkinlikler için uygun mekânlar yaratır. Estetik kaliteyi artırarak kent halkının yaşam kalitesini yükseltir. Bunların yanı sıra ekonomik olarak bulunduğu alanların değerini artırır ve turizmi destekler. Özellikle enerji tüketim ve maliyetlerinin azalmasına katkı sağlar. Altyapıların eskime maliyetini azaltır.

Kentlere sağladığı tüm bu yararlar dikkate alındığında kişi başına düşen yeşil alan miktarının yüksek olması oldukça önemlidir. Amerika’da kişi başına düşen yeşil alan miktarı 40m^2 iken İngiltere-Liverpool ($32,90\text{m}^2$), Almanya-Berlin ($23,60\text{m}^2$), İtalya-Milan ($26,10\text{m}^2$) gibi ülkelerde bu oran 20m^2 ’den daha fazladır (Yenice, 2012). Ülkemiz kentlerinde ise kişi başına düşen yeşil alan miktarı gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında çok daha azdır (Manavoğlu ve Ortaçşme, 2015). Ülkemizde yeşil alan miktarını belirleyen yasal unsur imar mevzuatıdır. 3194 sayılı imar kanununda mücavir alan sınırları içinde kişi başına düşen yeşil alan miktarı 10m^2 , mücavir alan sınırları dışında 14m^2 olarak belirlenmiştir (Aksoy, 2014). Türkiye de kentlerde kişi başına düşen ortalama yeşil alan miktarı $1,2\text{m}^2$ ’dir. Bazı kentlerimizde kişi başına düşen yeşil alan miktarları; Ankara’da 2m^2 ’nin altında (Yeşil, 2006), İstanbul’da $1,9\text{m}^2$ (Aksoy 2001), Antalya’da $3,1\text{m}^2$ (Ortaçşme ve ark. 2000), Isparta’da 3m^2 (Gül ve Küçük, 2001), Kahramanmaraş’ta $1,4\text{m}^2$ (Doygun ve İlter, 2007) dir.

Günümüz kentlerinde yeşil altyapı eksikliklerinin en önemli sebepleri imar mevzuatında yeşil alan sistemleri ile ilgili herhangi bir düşüncenin yer almaması

ve yapılan yeşil alan çalışmalarında ölçek kademelenmesine uygun stratejilerin kurgulanmaması gelmektedir (Manavoğlu ve Ortaççeşme, 2015). Yeşil altyapı sistemlerinin iyileştirilmesinde kentsel dönüşüm projeleri oldukça önemlidir. Özellikle yapılaşmanın fazla olduğu kentlerde yeşil dokuların gelişebilmesi için ayrılan alanlar oldukça yetersizdir. Bu noktada kentsel dönüşüm projelerinde dönüşüm sonrası planların yeşil olarak planlanmasına önem verilmektedir.

1.2. Kentsel Dönüşüm

Kentler, nüfus artışı, teknolojik gelişmeler, endüstrileşme, afetler, göç gibi doğal ve kültürel nedenlerle zaman içinde sürekli değişime uğramaktadır (Antrop, 2005). Bu değişimlerle yeniden şekillenen kentlerde ortaya çıkan yenileme çalışmaları farklı tanımlarla adlandırılmaktadır. Bu tanımlardan biri olan kentsel dönüşüm, zaman içinde işlevini kaybeden ve yanlış yapılaşmaların olduğu bozulmuş alanların fiziksel, sosyal ve ekonomik hedeflerle yeniden yapılandırılması ve yeni düzenlemelerle tüm kente yarar sağlayan sürdürülebilir kapsamlı bir eylem olarak açıklanabilir (Guneroglu ve Bekar, 2017). Kentsel dönüşüm projeleri ile değişime uğrayan kent peyzajlarının mutlak surette ekosistemi bozucu değil daha da iyileştirici ve geliştirici olması gerekir. Bu nedenle özellikle kentsel dönüşüm projeleri içinde ekolojik bütünlüğü bozmayan elemanların tasarlanması yerinde olacaktır. Bu yönüyle bakıldığında kentsel dönüşümlerin negatif değil pozitif yönlü olması gerekir. Kentler için oldukça önemli olan bu projelerin planlanması tek bir meslek disiplini tarafından değil mimarlar, şehir plancıları, peyzaj mimarları, mühendisler ve sosyologlar gibi farklı disiplinleri barındıran multidisipliner çalışma grupları tarafından gerçekleştirilmelidir.

Kentsel dönüşümde hedeflenen, dönüşüm yapılacak alandaki harap yapıların modernleştirilmesi, alt yapı sorunlarının giderilmesi ve buna ek olarak yeşil alanların oluşturularak yeşil altyapı sistemlerinin kurgulanmasıdır (Güneroğlu ve Bekar, 2017). Ayrıca istihdam alanları oluşturarak ekonomik yapının düzenlenmesi ve dönüşüm alanının sosyal ve kültürel açıdan gelişmesine öncelik sağlar. Dönüşüm projesinin yapılacağı alanın konumu, ihtiyaçları, olanakları ve sorunları kentsel dönüşümün hedeflerini şekillendirmekte başlıca hedefi ortaya çıkarmaktadır. Genel olarak kentsel dönüşüm hedefleri aşağıda verilen maddelerle sıralanabilir (Roberts, 2000; Şisman ve Kibaroglu, 2009).

1. Dönüşümü yapılacak alanların şehrin genel karakterine uygun olmasını sağlamalı.
2. Kentsel alanları etkili şekilde kullanarak gereksiz alan kullanımlarının oluşmasını engellemeli.
3. Kentsel refahı ve yaşam kalitesini arttırmalı.
4. Kentin terk edilmiş çöküntü alanlarını canlandırmalı.
5. Ekonomik kalkınma yaklaşımı sunmalı ve istihdam alanlarını arttırmalı.
6. Fiziksel koşullar ile toplumsal sorunlar arasında ilişki kurmalı ve sosyal sorunları çözüm odaklı olmalı.
7. Kent içinde sorun teşkil eden alanların yeniden işlev kazanmasına olanak sağlamalı.
8. Çok paydaşlı ve kullanıcı katılımlı planlama çalışmaları ile şekillenmeli.

İlk olarak 19. yüzyılda Avrupa da başlayan kentsel dönüşüm hareketleri günümüze kadar geçen süre içerisinde farklı uygulama biçimleri ile şekil almıştır. Bu farklı kentsel dönüşüm biçimleri ulaşılmak istenen hedefe, proje alanının büyüklüğüne, konumuna ve ihtiyaçlarına göre değişmektedir (Gören ve Kara, 2010). Kentsel dönüşüm uygulama biçimleri aşağıda verilmiştir. (Uysal, 2006; Erdede, vd., 2014; Akkaya, 2020)

1. Yenilenme (renewal)
2. Sağlıklaştırma (rehabilitation)
3. Koruma (conservation)
4. Seçkinleştirme (gentrification)
5. Yeniden canlandırma (revitalization)
6. Yeniden geliştirme (redevelopment)
7. Düzenleme (improvement)
8. Temizleme (clearance)
9. Boşluk doldurarak geliştirme (infill development)
10. Tazeleme (refurbishment)

İlk kentsel dönüşüm uygulamaları 19. yüzyılda Avrupa’da sanayi devrimi ile başlamıştır. Ekonomik ve toplumsal yenilenmeler kentsel yapılanmayı, iş olanaklarını, insan ilişkilerini ve mekân tercihlerini etkilemiştir. Özellikle kentlerde sosyal ve ekonomik açıdan ortaya çıkan bozulmaların ortadan

kaldırılması ve yeniden hareketlenmesi için birçok çalışma yapılmıştır. Plansızca gelişen yerleşim alanları ve düşük gelirli nüfusun bulunduğu fiziksel şartları yeterli olmayan alanlarda kentin yapısını ve ekonomik kalkınmayı sağlayan dönüşüm projeleri uygulanmaya başlanmıştır.

Dünyadahaerülkede kentsel dönüşüm etkenleri ve bu etkenlere göre belirlenen çözüm yolları aynı değildir. Çünkü kentlerdeki mekân olgusu, kültürel öğeler, süreçler ve toplum yapısıyla doğrudan ilişkilidir. Türkiye de kentsel dönüşümü bu öğelere göre değerlendirdiğimizde üç farklı dönem ortaya çıkmaktadır (Anlı ve Osmay, 2007). 1950-1980 yılları arası dönem, kırdan kente göç hareketleri sonucu oluşan gecekonduların yıkılarak apartmanlara dönüştürülmesi ve bu alanlara yeni kullanıcıların yerleştirilmesi ile gerçekleştirilmesidir. 1980-2000 yılları arası dönemde, tarihi alanların iyileştirilmesi ve korunması ile birlikte kent içindeki sorunlu alanların yenilenmesi gibi dönüşüm çalışmalarını kapsamaktadır. 2000 sonrası dönemde ise hem özel sektör hem de yerel yönetimlerin tek tek ya da birlikte gerçekleştirdiği yenileme projeleri ön plana çıkmaktadır. Kapsamlı yaklaşımlar ön planda olurken bütünlük iyileştirmeler uygulanmaya başlanmıştır. Kullanıcı kitlelerin isteklerine önem verilmiş ve koruma anlayışı önem kazanmıştır. Tarihi alanlar sağlıklaştırılarak kent içindeki farklı alanlar farklı amaçlar için yenilenmiştir (Boyras ve Hoş, 2014; Karadağ ve Mirioğlu, 2014).

Günümüzde tarihi alanların sağlıklaştırılması, sanayi alanlarının dönüşümü, kıyı alanlarının iyileştirilmesi gibi çalışma alanlarını içine alan kentsel dönüşüm projeleri kentlerin ekonomik, sosyal ve fiziksel yapısının gelişmesinde oldukça ön plana çıkmıştır. Kentsel dönüşüm özellikle kentlere yeşil alan kazandırmak ve kent karakterini ortaya çıkarmakta oldukça önemlidir. Bu bağlamda, çalışma kapsamında Trabzon kentinin yeşil altyapı durumu belirlenerek son yıllarda kentte yapılan kentsel dönüşüm projelerinin kent yeşil altyapısına ve kent karakterine olan etkileri incelenecektir.

2. Çalışma Alanı

Çalışma alanı olarak Karadeniz bölgesinde bulunan Trabzon ili Ortahisar ilçesi seçilmiştir (Şekil 1). 4685 km²'lik yüz ölçümüne sahip olan Trabzon, coğrafik açıdan doğusunda Rize, batısında Giresun, güneyinde Bayburt-Gümüşhane illeri ve kuzeyinde Karadeniz'e kıyı olan bir ildir. Oldukça dağlık bir araziye sahip olan kentte dağlar kıyıya paralel olarak yükselir ve yerleşim kıyısal zonda

doğu batı yönünde çizgisel bir gelişim göstermektedir (Şekil 2). Nüfusu 807.903 olan Trabzon ilinde nüfus yoğunluğu Ortahisar ilçesinde diğer ilçelerden daha fazladır (TÜİK, 2018).



Şekil 1. Çalışma alanı

Yıllık yağış miktarı 800-850 kg/m² olan kentte Karadeniz iklimi hâkimdir ve nem oranı %99'lara kadar ulaşabilir. İklimsel özelliklere bağlı olarak gür bir bitki örtüsüne sahiptir. En çok yağışı alan denize bakan dik yamaçlarda ormanlar bulunmaktadır. Yüksekliğin artmasına bağlı olarak değişen bitki örtüsü 0-800m arasında geniş yapraklı ağaçları, 800-1500m arasında geniş yapraklı ve iğne yapraklı ağaçlardan oluşan karışık ormanları, 1500-2000m arası ise iğne yapraklı ağaçlardan oluşmaktadır (Anşin, 1980; Var,1992).



Şekil 2. Trabzon kenti genel görünüm

Tarihi ipek yolu üzerinde bulunan Trabzon eski bir liman kentidir. 4000 yıllık geçmişinde Turani kavimler, Persler, Pontuslar, Roma İmparatorluğu, Komenos

Krallığı ve Osmanlı Devleti gibi birçok medeniyete ev sahipliği etmiştir. Bu nedenlerden dolayı kültürel ve tarihi birçok kaynağa sahiptir (Öksüz, 2004). Söz konusu tarihi kaynaklar nüfus artışına bağlı olarak çarpık yapılaşmanın etkisiyle kent dokusu içindeki önemi kaybetmiştir. Gecekondu alanlarının tarihi dokularla iç içe olması ve mevcut sosyal yapı bu alanların yeniden yapılandırılmasını gündeme getirmiştir. Yeni yatırımlarla birlikte stadyum alanı kentliler için önemli bir spor ve kültür alanı olarak projelendirilmiş, proje çalışmaları hız kazanmıştır. Ayrıca kent için önemli bir bölge olan liman ve yakın çevresinde plansız yapılanmanın kent karakterine olumsuz etkilerini gidermek için yıkım çalışmalarına başlanmış ve kentsel dönüşüm çalışmalarına önem verilmiştir.

3. Bulgular

Araştırmada Trabzon kentinde tamamlanan, yapımı halen süren ve ileride yapılması düşünülen dönüşüm projeleri incelenmiş ve bu dönüşüm projelerinin kentin yeşil alanlarına katkısı araştırılmıştır. Kentte kentsel dönüşüm çalışmaları 2000 yılı sonrasında belirgin bir şekilde ortaya çıkmıştır. Özellikle Ortahisar ilçesinde, farklı alanlarda dönüşüm projeleri tamamlanmış ya da inşaat çalışmaları halen devam etmekte olan dönüşüm alanları bulunmaktadır. Kentte gerçekleştirilen ve gerçekleştirilecek olan dönüşüm projelerinde amaçları, kent merkezinde imarsız ve sağlıklı durumdaki konut alanlarının iyileştirilmesi, kente spor, kültür ve sanat alanlarını kazandırılması, kent hava koridorlarının açılması ve yeni istihdam alanlarının yaratılmasıdır. Bu amaçlarla Trabzon kentinde Zağnos Vadisi kentsel dönüşüm projesi, Meydan Parkı kentsel dönüşüm projesi, Ayasofya Camisi kentsel dönüşüm projesi, Tabakhane Vadisi kentsel dönüşüm projesi, Pelitli kentsel dönüşüm projesi, Narlıbahçe kentsel dönüşüm projesi, Pazarkapı kentsel dönüşüm projesi, Çömlekçi kentsel dönüşüm projesi ve Hüseyin Avni Aker Stadyum alanı kentsel dönüşüm projesi gibi birçok proje bulunmaktadır. Geçmişte kent için önemli bir alan olan Karagöz Meydanı'nda kentsel dönüşüm çalışmaları ile tekrar kent dokusuna kazandırılacağı yapılan araştırmalarla belirlenmiştir. Çalışmada dönüşüm projesi sonrası kente yeşil alan kazandıran; Zağnos Vadisi, Meydan Parkı, Ayasofya Camisi, Tabakhane Vadisi ve Avni Aker Stadyumu alanları değerlendirilmiştir (Şekil 3). Diğer projelerin kente olan sosyal ve fiziksel katkıları irdelenmiştir.



1. Ayasofya Cami, 2. Hüseyin Avni Aker Stadyum Alanı,
3. Zağnos Vadisi, 4. Tabakhane Vadisi, 5. Meydan Park
Şekil 3. Dönüş projesi uygulanan alanlar

3.1. Zağnos Vadisi

Zağnos vadisi Trabzon ili Ortahisar ilçesi Gülbaharhatun mahallesinde bulunmaktadır. Vadide ve yakın çevresinde Zağnos köprüsü, Trabzon kalesi, Kanuni evi, Kanuni parkı gibi tarihi birçok yapı barındıran alan, uzun yıllar içerisinde yerleşim yeri olarak tercih edilmiş ve kullanılmıştır. Fakat vadiye gerçekleştirilen plansız yapılaşmalar, sosyal ve fiziksel olarak kent karakterini olumsuz yönde etkilemiştir (Şekil 4). Çarpık yapılaşma, tarih değerleri barındırması, kent merkezinde olması ve kentin hava koridorlarından biri olması nedeni ile vadiye dönüşüm projesi çalışmaları başlatılmıştır. Yaklaşık 900 m uzunluğunda üç etapta gerçekleştirilen projenin ilk etabı Zağnos Köprüsü ve Gülbaharhatun Köprüsü arası, ikinci etabı Gülbaharhatun Köprüsünün güneyi, son bölüm ise Zağnos Köprüsü ve Kahraman Maraş Caddesinin sonu arasında kalan alanları kapsamaktadır (Bogenç, 2009). 2005 yılında başlayan 3 yılda tamamlanan projede yıkılan binaların yerine gösteri alanı, sergi alanları, gölet, seyir alanları, oturma dinleme alanları ve restoranlar bulunan bir park projelendirilmiştir (Şekil 5). Özellikle kale, köprü ve tescilli yapıların korunmasına önem verilmiştir. Kentin yeşil alan ihtiyacına ve rekreasyonel etkinliklere olanak sağlayan alanda bitkisel tür çeşitliliği ve yaban hayatı da ön

planda yer almaktadır (Güneroğlu ve Bekar, 2019). Bunların yanı sıra Zağnos ve Tabakhane vadilerini bir birine bağlayacak olan akvaryum tüneli projesi ile kent imajı vurgulanarak, hem kentliler hem de kente genel yerli ve yabancı turistler için turistik yeni bir mekân oluşturulacaktır. Zağnos ve Tabakhane vadileri arasında kalan Pazarkapı dönüşüm projesi de alanın sağlıklılaştırılması ve kente kazandırılması açısından oldukça önemli projelerden birisidir. Pazarkapı dönüşüm projesinde mevcut yapılar yıkılmış, yerine ticari ve konut binaları yapılmıştır. Tarihi öneme sahip yapılar restore edilirken, alan içerisinde dere ıslahı çalışmaları da gerçekleştirilmiştir. Alanda gerçekleştirilecek peyzaj çalışmaları ile tarihi doku ve modern kent silüetinin uyumu sağlanarak kentliler için yeni bir yaşam alanı oluşturulacaktır. Pazarkapı dönüşüm projesi kentsel yeşil alan sistemine etkili bir yeşil alan kazandırmasada kentin ticari, sosyal ve kültürel değerlerine oldukça önemli katkı sağlamıştır.



Şekil 4. Zağnos vadisi dönüşüm projesi öncesi (URL1)



Şekil 5. Zağnos vadisi dönüşüm projesi sonrası

3.2. Meydan Parkı

Meydan parkı Trabzon ili, Ortahisar İlçesi İskenderpaşa mahallesinde bulunmaktadır. Geçmişte sur içinde bulunan kent merkezi yıllar içinde doğu

yönünde ilerlemiş ve günümüzün meydan parkı kent merkezi durumuna gelmiştir. Başlangıçta spor amacı ile kullanılan alan zamanla farklı isimler ve kullanımlarla günümüze kadar önemini korumuştur. Günümüzdeki konumu itibarı ile park, kentin işlek caddelerine ulaşımı sağlamakta ve geçiş alanı olması nedeni ile yoğun kullanıcı potansiyeli taşımaktadır (Sancar ve Acar, 2016). Dönüşüm projesi öncesinde park, yoğun araç trafiğine, kentin diğer alanlarına ulaşım için taksi, dolmuş ve otobüs duraklarına sahipti (Şekil 6). Bu araçların yoğunluğu kent için önemli bir kimlik noktası olan parkın karakterini olumsuz yönde etkilemiş ve kullanıcılarını kısıtlandırmıştır. Dönüşüm projesinde parkın etrafını çevreleyen mimari doku, kentlilerin ve kentin yeni ihtiyaçları göz önüne alınarak yeniden planlanmıştır. 2011 yılında gerçekleştirilen dönüşüm projesiyle trafikten uzaklaşan parkta kullanıcılar için dinlenme, izleme ve nefes alma için yeni alanlar düzenlenmiştir (Şekil 7). Araç trafiğinden arındırılan alanda daha geniş kullanım alanları tasarlanarak, park çevresindeki işletmelere de kullanım alanı sağlanmıştır. Bitki tür çeşitliliği artırılarak, parkın bitkileri vurgulanmış, durgun ve hareketli su kullanımlarıyla seyir alanları oluşturulmuştur (Bekar vd., 2016). Park her ne kadar kentin merkezinde de olsa çocuklar unutulmamış anıt yakın çevresinde kuru havuz oluşturulmuştur. Ayrıca Meydan parkıyla bir bütünlük oluşturacak olan Çömlekçi dönüşüm projesi de kentin önemli alanlarını içerisinde barındırmaktadır. Sosyal ve fiziksel yapının oldukça kötü olduğu alanda gerçekleştirilen yıkım çalışmaları sonrasında uygulanacak olan dönüşüm projesiyle kentliler yeni bir yaşam alanı kazanırken kentin silüeti de iyileştirilmiş olacaktır. Alanda bulunan tarihi yapılar restore edilecek ve yeni yapılan binalarda geleneksel malzemelerin kullanımıyla kentteki mahalle dokusu korunacaktır. Konutların, ticaret binalarının ve otellerin bulunacağı projede Trabzon yeni bir odak noktasına sahip olacaktır. Kentin yeşil altyapı sistemlerinin gelişmesinde önemli bir noktada bulunan alanda yeşil miktarı önemli bir oranda artmasa da daha nitelikli bir duruma getirilecektir.



Şekil 6. Meydan parkı dönüşüm projesi öncesi (URL2)



Şekil 7. Meydan parkı dönüşüm projesi sonrası

3.3. *Ayasofya Cami*

Ayasofya camii Trabzon ili, Ortahisar İlçesi Ayasofya mahallesinde bulunmaktadır. Kent konumu itibari ile geçmişten birçok medeniyetin etkisi altında kalmış ve bu medeniyetlerin etkisi ile saray, kilise, manastır, konak gibi birçok tarihi yapıya sahip olmuştur. Günümüze kadar bu yapılardan çok azı ulaşabilmiştir. Ayasofya da bu önemli yapılardan biri olarak hala kentte varlığını sürdürmektedir. Bizans dönemini yansıtan bir mimariye sahip olan Ayasofya Camisi I. Manuel zamanında (1230-1260) inşa edilmiştir. Farklı medeniyetlerin etkileri ile geçmişten günümüze hastane, depo, müze ve cami gibi farklı amaçlarla kullanılmıştır (Demirbulat ve Karaman, 2014). Geçmişte bir manastıra bağlı kilise olan Ayasofya'nın yanında bir de çan kulesi bulunmaktadır. Tarihi değeri nedeni ile geçmişten günümüze yerli ve yabancı turistlerin ilgi odağını oluşturmaktadır. Kent için oldukça önemli bir tarihi alan olan Ayasofya kent dönüşüm projesi öncesinde etrafında bulunan çarpık yapılaşmalar nedeni ile sosyal ve fiziksel açıdan oldukça sağlıksız bir durumda bulunuyordu (Şekil 8). Kent içerisindeki algılanabilirliği ve kent silüetindeki okunaklılığı oldukça belirsizdi (Kalın, 2004). Bu nedenlerden dolayı 2013 yılında gerçekleştirilen kentsel dönüşüm çalışmalarında alanda bulunan binalar kamulaştırılarak yıkılmıştır. Yıkım yapılan alanların yeşil alan olarak planlandığı dönüşüm projesi ile kentliler için rekreasyonel alanları oluşturulurken Ayasofya'nın kent karakterindeki tarihi kimliği belirginleştirilmiştir. Ayasofya'nın çevresinde gerçekleştirilen peyzaj projeleriyle birlikte alanın yakın çevresi de gelişmeye başlamıştır (Şekil 9). Oyuncakistan çocuk parkı ve 5,6 km'lik yürüyüş yolu, yemek yeme alanları, bisiklet parkuru kentlilere yeni rekreatif olanaklar sağlamıştır. Doğu Karadeniz sahil yolu yapımıyla gerçekleştirilen bu yeni projelerin Ayasofya ile bütünlüğünün sağlanması kent yeşil alan sistemleri için

oldukça önemli çalışmalardan birisidir. Özellikle kent insanlarını denizden uzaklaştıran dolgu çalışmalarlarıyla oluşturulan bu alanlar yeşil alan olarak kente kazandırılacaktır. Ganita'dan yeni stadyum alanına kadar uzanan bu dolgu alanlarında kesintisiz bisiklet ve yürüyüş yolları, sosyal ve ticari birçok düzenlemeye olanak sağlayacaktır.



Şekil 8. Ayasofya cami dönüşüm projesi öncesi (URL3)



Şekil 9. Ayasofya cami dönüşüm projesi sonrası (URL4, URL5)

3.4. Tabakhane Vadisi

Tabakhane vadisi Trabzon ili Ortahisar ilçesi, Ortahisar ve Cumhuriyet mahalleri içerisinde bulunmaktadır. Vadi adını üzerinde bulunan Tabakhane köprüsünden almaktadır. Tabakhane köprüsü Roma döneminde yapılmıştır. Bugünkü görünümünü ise 19. yüzyılda Osmanlı döneminde kazanmıştır (Atalay & Karakaş, 2017). Zamanla yaşam alanı olarak kullanılan Tabakhane Vadisi, Zağnos Vadisi gibi gecekonduların yoğun olmasında dolayı kentin kuzey güney yönlü hava koridorunun kapanmasına neden olmuştur (Şekil 10). Kent merkezine oldukça yakın bir konumda olan vadi konut alanlarına ve ticari işletmelere oldukça yakındır. Vadiye tarihi karakteri yansıtan birçok tescilli bina, köprü ve kale bulunmaktadır. Vadiye sahilden güneye doğru uzanan 1150 m'lik çizgisel güzergâh boyunca bir dönüşüm projesi gerçekleştirilmektedir

(Şekil 11). Proje süresince vadi üzerinde bulunan binaların büyük bir çoğunluğu kamulaştırma yapılarak yıkılmış, tarihi çevrenin korunmasına önem verilmiştir. Kentin hava koridorunu açmayı hedefleyen projede rekreasyon alanları, ticari yapılar, sosyal tesisler, öğretmen evi ve ilköğretim okulu yer almaktadır. Ayrıca dönüşüm projesinde çocuk oyun alanları, kafeler, kış bahçesi ve farklı noktalarda ve büyüklüklerde toplanma mekânları gerçekleştirilecektir. 2018 yapımına başlanan dönüşüm projesi halen devam etmektedir. Proje tamamlandıktan sonra yeni binalarına geçecek olan okul ve öğretmen evi kurumlarının eski binaları ve yakın çevresinde de yeni bir dönüşüm projesi söz konusu olacaktır. Geçmişte kentte önemli bir alan olan Karagöz Meydanı tekrar kente kazandırılacak, kentin yeşil alan miktarı genişletilerek kentliler için yeni bir rekreasyon alanı oluşturulacaktır.



Şekil 10. Tabakhane vadisi dönüşüm projesi öncesi (URL6)



Şekil 11. Tabakhane vadisi dönüşüm projesi sonrası (URL7, URL8)

3.5. Hüseyin Avni Aker Stadyum Alanı

Hüseyin Avni Aker Stadyum alanı Trabzon ili Ortahisar ilçesi İnönü Mahallesi içerisinde bulunmaktadır. 1951 yılında açılan Hüseyin Avni

Aker stadyumu Trabzon kenti ve kentlileri için önemli bir alandır (Şekil 12). Geçmişte Kavak Meydanı olarak bilinen alanda bayramların kutlandığı, eğlencelerin düzenlendiği ve spor müsabakalarının yapıldığı bir alan olarak kullanılıyordu. Cumhuriyetten sonra aynı amaçlarla kullanılmaya devam eden alanın adı İnönü Meydanı olarak değiştirilmiş ve daha çok spor karşılaşmalarının yapıldığı bir alan olmuştur. 1900'lü yıllar ve sonrasında futbola olan ilginin artmasıyla alandaki stadyum inşa edilmiştir (Atasoy ve Çelik, 2020). Alanda bulunan diğer bir saha ise Yavuz Selim Stadyumu'dur. Stadyumların dışında kamusal alanlar, ticari yapılar ve konutların bulunduğu alanda kentsel dönüşüm çalışmaları 2017 yılında başlamıştır (Şekil13). Trabzonspor sevgisi Trabzonlular için Hüseyin Avni Aker stadyumunu büyük sevgi duyulan bir mekân konumuna getirmiştir. Bu nedenle alanda gerçekleştirilecek dönüşüm projesinde stadyum tribünleri Trabzonspor'un başarılarının kutlanması amacıyla anıt olarak korunacaktır. Projede ayrıca basketbol ve tenis sahalarının bulunduğu kapalı bir spor salonu, tiyatro salonu, sanat merkezi, spor müzesi ve kütüphane de bulunmaktadır. Restoran, kapalı ve açık otoparklar, çocuk oyun alanları, yürüyüş ve bisiklet yolları, çim alanlar da projede yer alan diğer mekânlardır. Projenin ilerleyen aşamalarında yapılacak yıkım çalışmaları ile alanın denize doğru genişlemesi planlanmaktadır. Bu alanda buz pateni ve kayak parkı yapılması düşünülmektedir. Projenin tamamlanması ile kent tarih, kültür, spor ve sanatı bir arada sunan bir kent mekânına sahip olacaktır. Kentin yeşil alan miktarına önemli oranda katkı sağlayacak dönüşüm projesinin çalışmaları halen devam etmektedir.



Şekil 12. Avni Aker dönüşüm projesi öncesi (URL9)



Şekil 13. Avni Aker dönüşüm projesi sonrası (URL10, URL11)

4. Sonuçlar

Dünya nüfusunun günden güne artması, kentlerin yoğun ve kontrol edilemeyen şekilde büyümesine neden olmaktadır. Kontrolsüz oluşan sıkışık yapılaşma, kentliler için olumsuz birçok sorun yarattığı gibi özellikle kentlerde ekonomik, sosyal ve fiziksel bozulmaları gündeme getirmektedir. Kentsel dönüşüm söz konusu sorunlara çözüm olabilmesi nedeni ile başvurulan bir olgudur. Ülkemizde de çok fazla uygulanan kentsel dönüşüm çalışmaları kentlilerin daha sağlıklı, yaşanabilir ve kaliteli mekânlara sahip olmasını amaçlamaktadır. Ayrıca tüm bu ihtiyaçlara cevap ararken kentlerin de ekonomik, kültürel ve sosyal gelişimine de katkı sağlarlar. Ayrıca kentsel yeşil alanların artmasına ve nitelikli hale getirilmesine ön ayak olurlar.

Her kentin kentsel dönüşüm sorunları aynı değildir. Kentler kendi sorunlarına ve bu sorunlara cevap verecek kaynaklarla dönüşüm çalışmalarını gerçekleştirir. Trabzon kenti her ne kadar Doğu Karadeniz gibi yeşil bir bölgede de olsa kentte bulunan yeşil alan miktarı mahalle bazında incelendiğinde yeterli miktarda olmadığı görülmektedir. Sahile yakın mahallelerdeki yeşil alan miktarı dolgu alanları ile oluşturulan alanların varlığı ile diğer mahallere oranla daha fazladır. Fakat söz konusu yeşil alanlar etkili bir şekilde kullanılmamakta ve yeşil alanların kullanımı için yeni proje çalışmaları gerçekleştirilmektedir.

Sahildeki dolgu çalışmalarında gerçekleştirilecek projeler ve kentsel dönüşüm projeleri ile kentin yeşil alan miktarı önemli ölçüde artacak ve daha nitelikli bir duruma gelecektir. Fakat yapılan çalışmalar bölgesel bazlı olup çizgisel bitki kuşaklarının yapılması ile bu yeşil dokular arasında lineer bağlantılar sağlanmalıdır. Ayasofya bölgesinde kentlinin sahile ulaşmasını sağlayacak ve yeşil alanlar arasında bağlantı sağlayacak bir ekolojik köprü yapımı söz konusudur. Bu gibi yeşil bağlantı çalışmalarının yapılması kentsel yeşil alt

yapı sistemleri için oldukça önemlidir. Aynı şekilde vadilerde gerçekleştirilen dönüşüm projeleri ile Meydan parkı ve Ayasofya'yı birleştiren tarihi dokuları da içine alan bir yeşil yol planlaması da yapılabilir. Bu güzergâh yeşil yol planlaması için uygun bir rota olacaktır. Ayrıca bu çizgisel yeşil yol planlaması Meydan Parkı, Çömlekçi dönüşüm alanı ve mevcutta bulunan 100. Yıl Parkı ile birleşecek şekilde geliştirilebilir. Sahil çizgisi dışında kent merkezinden geçen farklı bir yeşil alan planlaması ile yeşil altyapı sistemleri gelişmiş olacağı gibi kentliler için alternatif ulaşım ağları, yürüyüş ve bisiklet parkurları oluşacaktır.

Trabzon kentinde gerçekleştirilen kentsel dönüşüm çalışmaları sağlıklı yapılaşmaları ortadan kaldırarak yeni yaşam alanları oluşturmakta, tarihi değerleri korumakta, spor, sanat ve kültürel değerlerle katkı sağlamaktadır. Kentlilerin rekreasyonel ihtiyaçlarına cevap vermekte ve kentsel yeşil dokuları destekler niteliktedir. Yapılan çalışmalarda kullanıcı tercihleri de dikkate alınarak Trabzonluların beklentilerine göre şekillenmektedir.

Kaynakça

- Akkaya, M. A. (2020). "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Uygulamalarında Bilgi Merkezleri: Yeni Bir Fırsat Mı Yoksa Tehdit Mi?", *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), 120-134.
- Aksoy, Y. (2001). *İstanbul Kenti Yeşil Alan Durumunun İrdelenmesi*, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aksoy, Y. (2014). "Türkiye'de Yeşil Alanlarla İlgili Yasal Düzenlemeler", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 26, 1-20.
- Anşın, R. (1980). *Doğu Karadeniz Bölgesi Florası ve Asal Vejetasyon Tiplerinin Floristik İçerikleri*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi Doçentlik Tezi, Trabzon.
- Antrop, M. (2005). "Why landscapes of the past are important for the future", *Landscape and Urban Planning*, 70(1), 21-34.
- Aslan, B. G. ve Yazıcı, K. (2016). "Yeşil Altyapı Sistemlerinde Mevcut Uygulamalar", *Ziraat Mühendisliği*, (363), 31-37.
- Atalay, N. G. ve Karakaş, B. (2017). "The Entrance to Trabzon from East Gate: Tabakhane and Ortahisar", *CONARP International Journal of Architecture & Planning*, 5, 77-90.
- Ataov, A. ve Osmay, S. (2007). "Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım", *METU JFA*, 24:2, 57-82.

- Atasoy, F. S. ve Çelik, A. (2020). “Topophilic Bir Mekân Olarak Stadyumlar: Hüseyin Avni Aker Stadyumu Örneği Üzerine Nitel Bir Araştırma”, *Journal of ROL Sport Sciences*, 1,1, 38-65.
- Bekar M., Kaya Şahin E. ve Güneroğlu N. (2016). “Trabzon Meydan Parkı Bitkisel Elemanların Estetik ve İşlevsel Özelliklerinin Kış Peyzajı Açısından İncelenmesi”, *International Winter Cities Symposium*, Erzurum-Türkiye, 883-895.
- Benedict, M.A. ve McMahon, E.T., (2006). *Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities*. Washington, DC, Island Press.
- Bogenç, Ç. (2009). *Trabzon Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Örneğinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Bartın üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bartın.
- Boyras, Z. ve Hoş, B. Y. (2014). “Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları”, *Zeitschrift für die Welt der Türken/Journal of World of Turks*, 6(3), 45-63.
- Çetinkaya, G. (2014). “Kentsel Peyzaj Ekolojisinin Sürdürülebilirliği için Yenilikçi Bir Yaklaşım: Yeşil Altyapı ve Planlama Politikası”, *İdealkent*, 5(12), 218-245.
- Connop, S., Vandergert, P., Eisenberg, B., Collier, M. J., Nash, C., Clough, J. ve Newport, D. (2016). “Renaturing cities using a regionally-focused biodiversity-led multifunctional benefits approach to urban green infrastructure”, *Environmental Science & Policy*, 62, 99-111.
- Demirbulat, Ö. G. ve Karaman, S. (2014). “Trabzon Ayasofya Müzesi’nin Camiye Dönüştürülmesine İlişkin Turist Rehberlerinin Değerlendirmesi”, *Balikesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17, 32, 37-54.
- Doygun, H. ve İltar, E. (2007). “Kahramanmaraş Kentinde Mevcut ve Öngörülen Aktif Yeşil Alan Yeterliliğinin İncelenmesi” *Ekoloji Dergisi*, 17, 65, 21-27.
- Erdede, S. B., Erdede, B. ve Bektaş, S. (2014). “Kentsel Dönüşümde Yeşil Binaların Uygulanabilirliği”, *5. Uzaktan Algılama-CBS Sempozyumu (UZAL-CBS 2014)*, 14-17 Ekim, İstanbul.
- Göker, P. ve Kahveci, H. (2020). “Therapeutic Landscapes: an Integrative Approach in the Design of Urban Green Spaces”, *İnönü Üniversitesi Kültür ve Sanat Dergisi*, 6(1), 143-154.
- Görün, M. ve Kara, M. (2010). “Kentsel dönüşüm ve sosyal girişimcilik bağlamında Türkiye’de kentsel yaşam kalitesinin artırılması”, *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 8(2), 137-164.

- Gül, A. ve Küçük, V. (2001). “Kentsel Açık - Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi”. *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 3; 27- 48.
- Güneroğlu, N. ve Bekar, M. (2017). “Dönüşüm ve Kimlik Kavramı: Trabzon Örneği”, *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 17 (4), 580-593.
- Güneroğlu, N. ve Bekar, N. (2019). “Enhancing Environmental Quality of Cities Using Landscape Transformation Projects”, *Polish Journal of Environmental Studies*, 28(6), 4171-4181
- Güneroğlu, N., Acar, C., Dihkan, M., Karsli, F. ve Güneroğlu, A. (2013). “Green corridors and fragmentation in South Eastern Black Sea coastal landscape”, *Ocean & Coastal Management*, 83, 67-74.
- Jim, C. Y., Lo, A. Y. ve Byrne, J. A. (2015). “Charting the green and climate-adaptive city”, *Landscape and Urban Planning*, 138(0), 51-53.
- Jongmana, R. H.G., Külvik, M. ve Kristiansen, I. (2004). “European ecological networks and greenways”, *Landscape and Urban Planning*, 68, 305–319.
- Kalın, A. (2004). Çevre Tercih ve Değerlendirmesinde Görsel Kalitenin Belirlenmesi ve Geliştirilmesi: “Trabzon Sahil Bandı Örneği”, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Karadağ, A. ve Mirioğlu, G. (2014). “Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Politikaları ve Uygulamaları Üzerine Coğrafi Değerlendirmeler: İzmir Örneği”, *Ege Coğrafya Dergisi*, 20(2), 41-57.
- Karavaş, B. (2020). “Kentsel Ekosistemleri Destekleyen Bir Yeşilyol Önerisi: Arhavi Örneği”. *Kent Akademisi*, 13(4), 736-750.
- Manavoğlu E. ve Ortaçşme, V. (2015). “Antalya Kenti Yeşil Alanlarının Çok Ölçütlü Analizi ve Planlama Stratejilerinin Geliştirilmesi”, *AÜ. Ziraat Fakültesi Dergisi*, 28,11-19.
- Meerow, S. ve Newell, J. P. (2017). “Spatial planning for multifunctional green infrastructure: Growing resilience in Detroit”, *Landscape and Urban Planning*, 159, 62-75.
- Mell, I. C. (2008). “Green infrastructure: concepts and planning”, *In FORUM ejournal*, 8(1, 69-80.
- Ortaçşme V., Karagüzel O., Atik M. ve Sayan M.S. (2000). “Antalya Kentinin Aktif Yeşil Alan Varlığı Üzerinde Bir Araştırma”, *Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 13(1),11-22.

- Öksüz, M. (2004). *1746-1789 Tarihleri Arasında Trabzon'da Sosyal ve Ekonomik Hayat*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Roberts, P. (2000). *The evolution, definition and purpose of urban regeneration*. P. Roberts ve H. Sykes, (Ed.), *Urban regeneration a handbook*. London: SAGE Publications.
- Sancar, C. ve Acar, C. (2016). “Türkiye’de Kent Peyzajının Yeni Yüzleri Olarak Meydanlar: Trabzon-Ortahisar “Atatürk Alanı” Dönüşüm Projesi” İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi, 6(13), 57-73.
- Şisman, A., ve Kibaroğlu, D. (2009). “Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları”, *TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı*, 11-15 Mayıs 2009, Ankara.
- TÜİK (2018). Adrese Dayalı Nüfus Sayımı İstatistik Bilgileri http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059. Erişim: 24 Kasım 2019.
- URL1, <http://www.olay53.com/haber/trabzon-belediyesi-kentsel-donusume-50-milyon-tl-odedi-43583.htm>, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL2, https://web.archive.org/web/20161013015723if_/http://static.panoramio.com/photos/large/16437116.jpg, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL3, <https://www.sondakika.com/haber/haber-trabzon-daki-degisim-dikkatcekior-6425161/>, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL4, <https://www.zagnostur.com/destination/ayasofya-camii/>, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL5, <https://www.ensonhaber.com/ic-haber/trabzonda-ortahisar-ayasofya-camiine-yogun-ilgi>, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL6, <http://www.skb.gov.tr/tabakhanede-yikimler-hiz-kazandi-2->, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL7, <http://vardesign.ist/portfolio/tabakhane/>, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL8, <https://www.gursesgazetesi.com/yasam/trabzondaki-kentsel-donusume-direnen-mustafa-oksuz-evini-satmiyor--h44158.htmls5086k/>, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL9, <https://www.dha.com.tr/yurt/trabzonda-millet-bahcesi-kararina-destek-haber-1581889>, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL10, <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/trabzon-spor-temali-millet-bahcesine-gelecek-ay-kavusacak/2142506>, Erişim tarihi: 21/03/2021.
- URL11, <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/trabzon-avni-aker-millet-bahcesinin-ilk-etabi-tamamlandi-557220.html>, Erişim tarihi: 21/03/2021.

- Uy, P. D. ve Nakagoshi, N. (2008). “Application of land suitability analysis and landscape ecology to urban greenspace planning in Hanoi, Vietnam”, *Urban Forestry & Urban Greening*, 7(1), 25-40.
- Uysal, U. E. (2006). “Soylulaştırma Kuramlarının İstanbul’da Uygulanabilirliği: Cihangir Örneği”, *Journal of the Chamber of City Planners*, 2, 77-92.
- Var, M. (1992). *Kuzeydoğu Karadeniz Bölgesi Doğal Odunsu Taksonlarının Peyzaj Mimarlığı Yönünden Değerlendirilmesi Üzerine Araştırmalar*, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Yenice, M.S. (2012). “Kentsel yeşil alanlar için mekânsal yeterlilik ve erişilebilirlik analizi; Budur örneği, Türkiye”, *Süleyman Demirel Üniversitesi, Orman Fakültesi Dergisi*, 13,41-47
- Yeşil, A. (2006). *Ankara Metropolitan Alanının Yeşil Alan Sisteminin Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Zuniga-Teran, A. A., Staddon, C., de Vito, L., Gerlak, A. K., Ward, S., Schoeman, Y., Hart, A. ve Booth, G. (2020). “Challenges of mainstreaming green infrastructure in built environment professions”, *Journal of Environmental Planning and Management*, 63(4), 710-732.

BÖLÜM VII

YEŞİL BİNALARDA SERTİFİKASYON SİSTEMLERİ: KARADENİZ BÖLGESİ

Certification Systems in Green Buildings: Black Sea Region

Ayşe ŞAHİNER TUFAN

¹(Arş. Gör.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: aysesahiner@ktu.edu.tr, ORCID No: 0000-0003-4260-3013

1. Giriş

Sanayi Devrimiyle başlayan hızlı kentleşme ve nüfus artışı, teknolojinin gelişmesiyle birlikte doğal kaynakların hızla tüketilmesine ve ekosistemin bozulmasına neden olmuştur. Doğal kaynakların bilinçsizce tüketilmesi küresel bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Artan çevre sorularını çözüme kavuşturmak amacıyla küresel ölçekte yapılan çalışmalar sonucunda ortaya çıkan sürdürülebilirlik kavramı ile insanın diğer canlılar gibi doğayla uyum içinde yaşaması gerektiğinin bilincine varılmıştır (Kayıhan ve Tönük, 2011).

Canlıları saran ekosistemlerin varlığını sağlıklı bir şekilde devam ettirebilmesini konu alan çalışmalar sürdürülebilirlik kavramına dayanır. 19. yüzyılda literatüre giren kavram 1980'lerde daha geniş bir kullanım alanı bularak ekonomi, kalkınma, tarım, çevre gibi birçok alanı kapsar hale gelmiştir (URL-1, 2021; Kula, 1998). 1993'de Chicago'da yapılan Uluslararası Mimarlar Birliği Dünya Kongresinde yapı tasarımcıları çevresel ve sosyal sürdürülebilirliğin odak haline getirilmesi, buna yönelik yöntemlerin geliştirilmesi ve yapının ömrünü tamamlayana kadar geçirdiği süreç içerisinde enerji kullanımının minimum seviyeye indirilmesi üzerinde durarak sürdürülebilirlik kavramına

dikkat çekmişler ve toplumsal bilinci oluşturmayı amaçlamışlardır. Böylece mimaride sürdürülebilirlik kavramı insan ve ekosistem arasında denge kurmak ve geleceği koruyabilmek amacıyla hayatımıza girmiştir (Burnet, 2007; Sev, 2009; Utkutuğ, 2011 Olsson, Hourcade ve Köhler, 2014).

Yapıların varlığının doğrudan ya da dolaylı olarak doğal çevre üzerinde olumsuz etkilere sahip olduğu bilinmektedir. Dünyadaki toplam enerji tüketiminin büyük bir kısmından yapı sektörü sorumludur. Yapım ve yıkım aşamalarında doğal kaynakların ve enerjinin tüketimiyle birlikte çevre zarar görmektedir (Sev, 2009; Doan vd., 2017). Yapıların ömrünün bütün aşamalarında çevresel, ekonomik ve sosyal etkileriyle canlıya ve çevreye duyarlı olması ve yaşam kalitesini artırması gerekmektedir (Burnett, 2007; Güzelkokar ve Gelişen, 2019). Bunu sağlamanın en etkili yollarından biri tasarımın kavramsallaştırılma aşamasından önce çevreyi de dikkate alarak tasarım yaklaşımını oluşturmaktır (Crawley ve Aho, 1999). Bu nedenle tasarımcılar kavramsal tasarım aşamasından başlayarak yer ve malzeme seçimi, yapım yönteminin belirlenmesi, iç mekân kurgusu, servis sistemlerinin seçilmesi konularında sürdürülebilirlik esasları doğrultusunda kararlar almaya dikkat etmelidir (Sev, 2009).

Günümüz mimarisinde gelecek nesillerin yaşamını sürdürebilmesine olanak sağlayacak olan doğaya saygılı yaşamı benimseyen bir tasarım yaklaşımı söz konusudur. Bu yaklaşımla birlikte sürdürülebilir, yeşil, ekolojik, çevre dostu, akıllı, enerji etkin, sıfır karbon olarak adlandırılan yapılar karşımıza çıkmaktadır. Bu kavramlar birbirleri yerine kullanıldığı gibi genel olarak sürdürülebilir yapı olarak da adlandırılmaktadır. Ancak sürdürülebilir yapı kavramı daha geniş kapsamlı ve erişimi kolay olmayan bir konumdadır. Diğerleri sürdürülebilir yapının bileşenleri olarak ele alınabilir (Utkutuğ, 2011; Doan vd., 2017).

“Yeşil Bina” kavramı doğal kaynakların hızla tüketilmesi ve çevre sorunları nedeniyle yapı sektöründeki yeni arayışlar sonucunda ortaya çıkmıştır. Yeşil binalar kentlerin sürdürülebilir olarak gelişimine destek veren yapılardır (Burnett, 2007). Yeşil bina uygulamaları yapım aşamasında %2 daha yüksek bir maliyete sebep olsa da yapının ömrü göz önüne alındığında 10 katı kadar kazanç sağladığı bilinmektedir (Utkutuğ, 2011; Candemir vd., 2012; Sur, 2012; Kubba, 2012).

Yeşil bina kavramının ortaya çıkmasıyla birlikte yapıların ne düzeyde yeşil olduğu tartışmaları gündeme gelmiştir. Dünya genelinde binanın değerini ve kullanımını sürdürmek için bina çevresini ve bölümlerini fiziksel bir değerlendirmeye tabi tutmak amacıyla çeşitli sertifikasyon sistemleri

geliştirilmiştir (Hny ve Scott, 2008). Yeşil bina sertifikasyon sistemleri binaların çevresel performanslarına olumlu yönde katkı sağlamaktadır. Ancak bölgesel ve ekonomik farklılıklar belirli standartları olan bu sistemlerin dünya geneline uygulanması aşamasında bir takım sorunlara neden olmaktadır. Bu durumda tüm dünya tarafından kabul görmüş belli başlı sertifikasyon sistemleri kullanılmaktadır (Sev ve Canbay, 2009). Türkiye’de bu sertifika sistemlerinden en yaygın kullanılanları Leed ve Breeam Sertifika sistemleridir. Ülkemizde aktif rol oynayan Çevre Dostu Yeşil Binalar Derneği, Türkiye koşullarına uygun konutlarda kullanılabilen B.E.S.T Konut sertifika sistemini geliştirmiştir. Aynı zamanda ülkemizde yerli ulusal yeşil sertifika sistemi olan YeS-TR çalışmalarının 2021 yılının ilk yarısında tamamlanacağı ve yerli sertifika sistemleriyle ülke genelinde birçok yeşil binanın olacağı ön görülmektedir (URL-3, 2021; URL-4, 2021; URL-5, 2021).

Çalışma kapsamında Türkiye’de bulunan sertifikalı yapılar coğrafik bölgelere ve sertifika türüne göre istatistiki olarak analiz edilmiş, sertifikalı yapıların en az bulunduğu bölge olması sebebiyle Karadeniz Bölgesi’nde yer alan sertifikalı yapılardan LEED sertifikası almış olan yapılar ortak sertifika kriterlerine göre değerlendirilmiştir. Bölgedeki sertifikalı yapıların azlığı vurgulanarak, bölgenin dezavantajlı olarak görülen özelliklerinin avantaja çevirmenin gerekliliği üzerinde durulmuştur.

2. Yeşil Bina Kavramı

Yeşil binalar; yapının planlama aşamasından başlayarak bütün yaşam döngüsünün göz önünde bulundurulduğu, bütüncül bir bakış açısıyla tasarlanırken aynı zamanda sosyal ve sorumluluk anlayışın gözetildiği, iklim verilerine ve bulunduğu konum özelliklerine uygun, ihtiyacı kadar tüketen ve atık üretmeyen malzeme kullanımına imkân sağlayan, çevreye duyarlı, canlılara zarar vermeyen, doğayla uyumlu yapılardır (Sev, 2009; Kubba, 2012; URL-3, 2021; URL-8, 2021). Yeşil binaların amacı; dayanıklı, emniyetli, sağlıklı, rahat, ekonomik mekânlar yaratmak, yapının yaşamı boyunca çevreyi koruyarak kaynakları verimli kullanmak ve yaygın hale gelmektir (Hoffman and Henn, 2008; Utkutuğ, 2011).

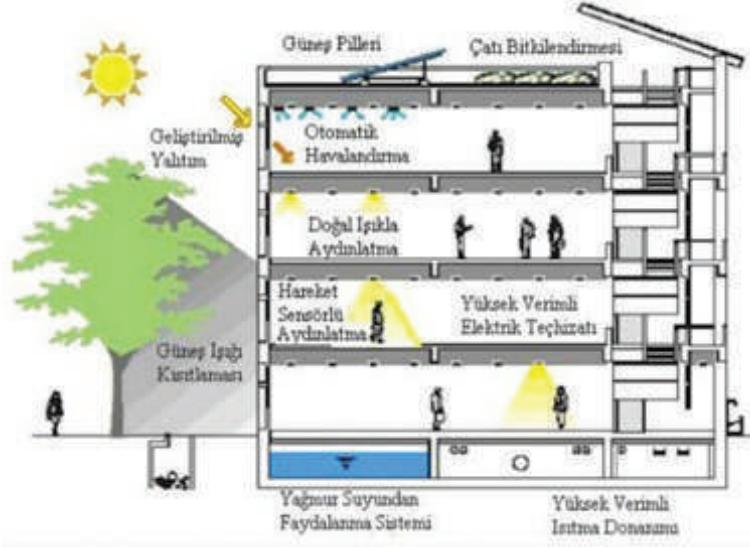
Binaların yeşil olarak tanımlanabilmesi için sürdürülebilir arazi, su ve enerji, atık üretmeyen malzeme kullanımı, iç ortam hava kalitesi, sağlık ve konfor, ulaşım ve atık kontrolü, akustik ve kirlilik alanlarında belli bir standartta

olması gerekir. Böylece çevreye verilen zarar en aza indirgenmiş olur (Burnet, 2007; Erten, 2011).

Yeşil binalar için gerekli standartlar incelendiğinde, binanın enerji verimliliğini artırmak için cephe, çatı ve temeli içeren yapı kabuğunun doğru ve yeterli düzeyde yalıtılması gerekir. Güneş enerjisi de enerji verimliliğini artıran önemli bir unsurdur. Yağmur sularının ve atık suların toplanıp arıtılarak kullanılması suyu verimli kullanmanın bir yoludur. Evsel atık suların bahçe sulama gibi işlevlerde kullanılması su ihtiyacını azaltır. Bu durum aynı zamanda atık yönetimini de sağlar. Yapı inşaatında kullanılan malzemelerin kullanıcının sağlığını tehlikeye atmayacak özelliklerde, çevreye duyarlı, enerji-su-atık ayak izinin minimum düzeyde olacak şekilde seçilmesi gerekir. Binalarda iyi tasarlanmış iklimlendirme sistemlerinin bulunması yeterli düzeyde hava sirkülasyonunu sağlayarak kullanıcıya sağlıklı ve kaliteli iç mekân sunar (Hoffman and Henn, 2008; Candemir vd., 2012).

Ding (2008), yeşil binalar üzerine yapılan araştırmalar sonucunda yeşil olarak tasarlanan binaların geleneksel yapılara göre enerji kullanımında ve su tüketiminde %50, CO₂ emisyonlarında %39, katı atık miktarında %70, bakım maliyetlerinde ise %13 azaltım sağladığını ifade etmektedir. Dünya Yeşil Binalar Konseyinin 2020 yılında yayınlamış olduğu strateji raporunda binaların dünya üzerindeki karbon emisyonunun %39'undan, küresel malzeme kullanımının da %50'sinden sorumlu olduğu, ayrıca dünya genelinde binaları ısıtma, soğutma, havalandırma, aydınlatma vb. ihtiyaçları toplam enerjinin %30'unu tükettiği ifade edilmektedir. Tüketim miktarı; kullanılan malzeme, tesisat ekipmanları, elektrik malzemeleri vb. gibi etkenlerle de artış göstermektedir. Sürdürülebilir tasarım yaklaşımı ile binanın iç mekân kalitesinden de ödün vermeden binadaki enerji tüketimini azaltmak mümkündür (Hoffman and Henn, 2008; Özbalta ve Çakmanus, 2008; URL-2, 2021).

Yeşil binaların inşa edilmesiyle çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda bazı avantajlar sağlanır. Bunlar; çevre tahribatının minimuma indirilmesi, atık malzemelerin farklı alanlarda değerlendirilmesi, yenilenebilir enerji kullanımının sağlanması, yeşil çatı uygulamaları ile yağmur suyunun kullanıma dâhil edilmesi, doğal ışıktan faydalanılması, ısıtma ve soğutma maliyetlerinin azaltılması, işletme masraflarının en aza indirgenmesi, bina değerinin artırılması, kullanıcılara sağlıklı ve konforlu yaşama mekânları sunulması, çevresel ve kentsel yaşamın değerinin artırılmasıdır (Sur, 2012; URL-6, 2021; URL-7, 2021).



Şekil 1. Yeşil bina tasarımı (Yanar, 2015)

3. Yeşil Binalarda Sertifikasyon Sistemleri

Sertifikasyon olarak da bilinen yeşil bina derecelendirme araçları, belirli yeşil gereksinimleri veya standartları karşılayan binaları değerlendirmek ve tanımak için kullanılır. Derecelendirme araçları, genellikle gönüllü olarak daha yeşil binalar inşa eden ve işleten şirketler ve kuruluşları tanıyarak ödüllendirir, böylece onları sürdürülebilirlik sınırlarını zorlamaya teşvik eder. Derecelendirme araçları benimsedikleri yaklaşımlara, kullanılan işleve, bölgeye ve ölççeğe göre alt kümelere ayrılarak farklılıklar gösterebilir. Bu araçlar binanın herhangi bir aşamasında uygulanabilir (Said ve Harputlugil, 2019; URL-7, 2021).

Yeşil bina sertifikasyon sistemleri 1990 yılında uygulamaya girmiş, dünya genelinde yaygınlaşarak kabul görmüştür. Gönüllüğe dayalı çalışan bu sistemler çevresel bilinç kazanma ve duyarlılık anlamında yapı sektörüne hız kazandırmıştır (Sev ve Canbay, 2009). Küresel ölçekte yeşil binaları değerlendirmek için yaklaşık olarak 600 sertifikasyon sistemi bulunmaktadır. Dünyada yaygın olarak kullanılan sertifika sistemleri 1990'da İngiltere'de ortaya çıkan BREEAM ve 1998'de Amerika'da ortaya çıkan LEED'dir. Bunlara ek olarak 1998'de gelişmiş ülkelerin birlikteliğiyle kurulan IISBE şimdiki adıyla SbTool, 2003'de mevcut sistemler esas alınarak Avustralya'da kurulan Greenstar, 2004'de Japonya'da kurulan CASBEE, 2009'da

Almanya’da kurulan DGNB ve 2014 yılında kurulan EDGE sertifikasyon sistemleri mevcuttur (Erten, 2011; Doan vd., 2017). Bunların dışında her ülkenin kendine özgü sertifikasyon sistemi bulunmaktadır. ABGR, AccuRate, BASIX, EPGB, NatHERS ve NABERS Avustralya’da farklı değerlendirme kriterleriyle kullanılan sertifika sistemleridir. DQI; UK’de, BEPAC; Kanada’da, CEPAS ve HK BEAM; Hong Kong’da, SBAT; Güney Afrika’da, GHEM; Çin’de, Eco Quantum; Hollanda’da kullanılan sertifika sistemleridir (Cole, 1998; Davies, 2001; Seo vd., 2006; Yau vd., 2006). Tablo 1’de Dünya genelinde yaygın olarak kullanılan sertifika sistemleri ve değerlendirme kategorileri verilmiştir.

Tablo 1. Sertifika sistemleri (Erdede ve Bektaş, 2014)

Sertifika sistemi	Köken	Yıl	Kategoriler	Sertifika düzeyleri
CASBEE	Japonya	2004	Enerji ve Kaynak Etkinliği Yerel Çevre İç Mekân	C, B-, B+, A, S
Greenstar	Avustralya	2003	Alan Kullanımı ve Ekoloji İç Mekân Hava Kalitesi Yönetim Yenilik/Enerji/Kirlilik Ulaşım/Malzemeler/Su	1, 2, 3, 4, 5, 6
SbTool	21 Ülke	1998	Konum, Hizmet ve Site Özellikleri Site Yenileme ve Geliştirme Kentsel Tasarım ve Altyapı Enerji ve Kaynak Tüketimi Çevresel Yükler İç Ortam Kalitesi Hizmet Kalitesi Sosyal/ Kültürel/ Algısal Yönler Maliyet ve Ekonomik Yönler	-1= Yetersiz 0= Minimum 3= İyi 5= En iyi
LEED	Amerika	1998	Sürdürülebilir Arsa Su Etkinliği/Enerji ve Atmosfer Malzemeler ve Kaynaklar İç Mekân Çevre Kalitesi Tasarım ve Yenilik	Sertifikalı Gümüş Altın Platin
BREEAM	İngiltere	1990	Yönetim Sağlık ve memnuniyet Enerji/Ulaşım/Su Malzeme/Atık ve Kirlilik Arazi Kullanımı ve Ekoloji	Geçer İyi Çok İyi Mükemmel Seçkin

3.1. Dünyada Kullanılan Sertifika Sistemleri

3.1.A. BREEAM Sertifikası

1990 yılında Yapı Araştırma Kurumu (BRE) tarafından geliştirilerek kullanılmaya başlanan BREEAM (Bina Araştırma Kuruluşu Çevresel Değerlendirme Yöntemi), İngiltere imar yasalarından faydalanılarak kurulmuştur. Belediyelerin yapı ruhsatı vermek için kullandıkları ön koşulları özel sektör de takip etmiştir. 2006 yılında İngiltere’de tüm kamu binalarına BREEAM sertifikası alma şartı getirilmiştir. 2008 yılında BREEAM International Europe ve Gulf değerlendirme kriterleriyle birlikte dünyaya açılmıştır. Dünyada 500.000’den fazla yapıya sertifika veren, 2 milyon üzerindeki yapının başvuruda bulunduğu sertifika sistemi 89 ülkede kullanılmaktadır. BREEAM’in amacı;

- Yapıların çevreye verdikleri olumsuz etkileri kaldırmak
- Yapıları çevresel avantajları ile var etmek
- Yapılar için güvenilir bir çevre etiketi sağlamak
- Sürdürülebilir binalara olan talebi artırmak
- Kullanıcı-tasarımcı-işletmelerin bilinçlenmesini sağlamaktır (URL-9, 2021; URL-10, 2021).

BREEAM sertifika sisteminin ortaya çıkmasıyla birçok ülke kendi koşullarına göre bu sertifika sistemini uyarlamıştır. Geniş bir yelpazeye göre hazırlanan değerlendirme tabloları yapıların çevresel performanslarını farklı kategorilere göre değerlendirmektedir. BREEAM ile çeşitli işlevlerde birçok yapı değerlendirilebilmektedir. BREEAM/Ofisler, Eco Homes, BREEAM/Parekende Hizmet Sağlayıcılar, BREEAM/Endüstriyel İşletmeler ve BREEAM/Okullar farklı yapı türleri için geliştirilen derecelendirme sistemleridir (Sev ve Canbay, 2009; Somalı ve Ilıcalı, 2009; URL-10, 2021).

BREEAM sertifikası alacak olan bir yapının çevresel performansının belgelendirilebilmesi için gösterge puanlarının en az %30’unu toplaması gerekmektedir. Yapılar; Geçer (30-45 puan), İyi (45-55 puan), Çok İyi (55-70 puan), Mükemmel (70-85 puan) ve Seçkin (85 puan üstü) olmak üzere 5 kategoride derecelendirilir. BREEAM sertifika sistemlerinin değerlendirme kategorileri; yönetim, enerji, su, arazi kullanımı, ekoloji, sağlık, ulaşım, malzeme, atık ve kirliliktir (URL-10, 2021). Her kategori projeleri, en yüksek çevresel etkiye sahip kriterlere teşvik edecek şekilde ağırlıklandırılır ve temel

yönlerin karşılanması için minimum standartlar belirlenir. Bu standartlar en son araştırmaları yansıtacak şekilde düzenli olarak revize edilir (URL-14, 2021). Tablo 2’de BREEAM değerlendirme kategorileri ve açılımları verilmiştir.

Tablo 2. BREEAM değerlendirme kategorileri (Güler, 2016)

BREEAM değerlendirme kategorileri	
Yönetim	İşletmeye alma, müteahhitlerin çevresel ve sosyal iş kuralları, inşaat sahası etkileri, yaşam döngüsü, maliyet analizi
Enerji	Enerji verimliliği, bina kabuğu performansı ve hava sızdırmazlık, süzme sayaçlar, soğuk depolar, yüksek enerji yükü, asansörler, yürüyen merdivenler ve yollar, dış ortam aydınlatması, düşük veya sıfır karbon teknolojileri
Su	Su tüketimi, sulama sistemleri, su sayacı, araç yıkama, ana su kaçaklarının tespiti, yerinde su arıtma, sıhhi tesisat suyunun kesilmesi
Arazi kullanımı ve ekoloji	Arazinin yeniden kullanımı, bulaşıcılarla kirletilmiş arazi, arazinin ekolojik değeri ve ekolojik özelliklerinin korunması, yapılaşmanın ekolojiye etkilerinin azaltılması, yapılaşmanın biyoçeşitlilik üzerinde uzun dönem etkilerinin azaltılması
Sağlık	Gün ışığı, iç mekân hava kalitesi, görüş alanı, uçucu organik bileşenler, kamaşma kontrolü, ısı konfor, yüksek frekanslı aydınlatma, ısı bölgeleri, iç ve dış aydınlatma düzeyleri, mikrobiyal kirlenme, aydınlatma düzeyleri ve kontrolleri, akustik performans, doğal havalandırma imkânı
Ulaşım	Toplu ulaşım imkânının sağlanması, azami otopark kapasitesi, kentsel donatılara yakınlık, ulaşım bilgi noktası, ulaşım alternatifleri, dağıtım ve manevra, yaya ve bisikletlerin güvenliği
Malzeme	Malzeme şartnameleri, malzemelerin sorumlu kaynaklardan edinilmesi, sert peyzaj ve çevre duvarları, yalıtım, cephenin yeniden kullanımı, dayanıklılık ve süreklilik için tasarlamak, taşıyıcı sistemin yeniden kullanımı
Atık	İnşaat alanı atık yönetimi, atık sıkıştırma/balyalama presleri, geri dönüştürülmüş agregalar, kompost, geri dönüştürülmüş atıkların depolanması, zemin kaplamaları
Kirlilik	Binalarda kullanılan soğutucu akışkanların küresel ısınmaya etkileri, soğutucu akışkan sızıntılarının önlenmesi, soğuk hava depolarında kullanılan akışkanların küresel ısınma potansiyeli, ısı kaynaklarında NOx salımları, su yatağı kirliliğinin azaltılması, taşkın riski, gece ışık kirliliğinin azaltılması, gürültü azaltımı

3.1.B. LEED Sertifikası

LEED (Enerji ve Çevre Dostu Tasarımda İlerleme) yeşil binaların artış hızına ve çevresel sürdürülebilirliğe katkıda bulunmak amacıyla Amerikan Yeşil Binalar Derneği tarafından 1998 yılında geliştirilen bir derecelendirme sistemidir. LEED sertifikası dünyada en yaygın olarak kullanılan sertifika sistemlerinden biridir (Erdede ve Bektaş, 2014; Url 16, 2021). LEED eski ve yeni tüm bina aşamaları için kurgulanmıştır. LEED Derecelendirme sistemleri Tablo 3’de verilmiştir.

Tablo 3. LEED derecelendirme sistemleri (URL-16, 2021)

Leed-BD+C: Bina Tasarım ve İnşaatı	Yeni inşaat ve çekirdek kabuğu Okul, perakende, konaklama, veri merkezleri, depo ve dağıtım merkezleri, sağlık hizmetleri için uygulamalar içerir.
Leed-ID+C İç Tasarım ve İnşaat	Ticari iç mekânlar, perakende, konaklama için uygulamalar içerir.
Leed-O+M Bina Operasyon- ları ve Bakımı	Mevcut yapılar Okul, perakende, konaklama, veri merkezleri, depo ve dağıtım merkezleri, sağlık hizmetleri için uygulamalar içerir.
Leed-ND Mahalle Geliştirme	Plan ve İnşa Edilen Proje Konut ve konut dışı kullanımlar ile yeni arazi geliştirme projeleri için uygulamalar içerir.
Leed-Homes	Az katlı konut projeleri için uygulamalar içerir.
Leed-Cities and Communities	Şehirlerinin su tüketimini, enerji kullanımını, atıkları, ulaşımı ve insan deneyimini ölçebilir ve yönetebilir.
Leed-Zero	Karbon ve kaynaklarda sıfır hedefi olan projeler içindir.
Leed- Recertification	LEED kapsamında daha önce sertifika almış tüm kullanılan ve kullanımdaki projeler için geçerlidir.

LEED sertifika sisteminde sertifikalı (40-49 puan), Gümüş (50-59 puan), Altın (60-79 puan) ve Platin (80 ve üstü puan) olmak üzere 4 kategoride derecelendirme yapılır. Yapıların sürdürülebilirlik performanslarını artırmak amacıyla puanlandırma sistemi gelişmeye açıktır. Puanlandırma sistemi yapılara bütünsel bir tasarım yaklaşımı sunar. LEED değerlendirme kategorileri ve açılımları Tablo 4’de verilen başlıklar altında ele almıştır (Sev, 2009; URL-15, 2021; URL-16, 2021).

Tablo 4. LEED değerlendirme kategorileri (URL-15, 2021)

LEED Değerlendirme Kategorileri	
Sürdürülebilir arsa	Çevresel saha değerlendirilmesi Arazi seçimi Yerleşim yoğunluğu-Temel hizmetlere yakınlık Kirlenmiş alan ıslahı Toplu taşıma erişimi Yakıt verimli ve az salımlı araçlar Park kapasitesi Yağmur suyu kontrolü Yeşil çatı Isı adası etkisi
Su etkinliği	Su etkin çevre Gelişmiş atık su teknolojileri Su tüketiminde azalma
Enerji ve atmosfer	Optimize enerji performansı Yenilenebilir enerji Gelişmiş devreye alma Gelişmiş soğutucu akışkan kontrolü Ölçüm ve doğrulama Yeşil enerji
Malzemeler ve kaynaklar	Bina yeniden kullanımı İnşaat atık yönetimi Malzemelerin yeniden kullanımı Geri dönüştürülmüş malzeme içeriği Bölgesel malzeme kullanımı Hızlı yenilenebilir malzeme kullanımı
İç mekân çevre kalitesi	Minimum iç hava kalitesi performansı Çevresel tütün dumanı (ETS) kontrolü Minimum akustik performans Dış ortam hava kalitesi incelenmesi Arttırılmış havalandırma Düşük salımlı malzemeler İnşaat iç hava kalitesi yönetim planı İç mekân kimyasal ve kirlenici kaynak kontrolü Sistemlerin kontrol edilebilirliği Termal konfor Gelişmiş akustik performans
Tasarım ve yenilik	Yapılı çevrede sürdürülebilirliği teşvik eden yenilikçi uygulamaların, süreçlerin ve stratejilerin uygulanmasını tanımak

3.1.C. SbTool Sertifikası

SbTool eski adıyla GbTool, 1996'dan beri çeşitli gelişmiş ülkenin ortak çalışması sonucu olan ve Sürdürülebilir Yapılı Çevre İçin Uluslararası Girişim

(iiSBE) tarafından desteklenen bir bina sürdürülebilirlik değerlendirme yöntemidir. 1998 yılında 14 ülkenin katılımıyla topluluk kurulmuştur. Topluluğa katılan ülkeler Avusturya, Kanada, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Japonya, Hollanda, Norveç, Polonya, İsveç, İsviçre, İngiltere ve ABD'dir. 14 ülkenin katılımıyla başlayan süreç yapılan çeşitli konferanslar sonucunda 21 ülkenin katılımıyla devam etmiştir. 21 ülkeden oluşan topluluk ilk olarak yapıların çevresel performansını değerlendirdiği GbTool'u ortaya çıkarmış daha sonra da çevresel sorunlara sosyal ve ekonomik sorunların değerlendirme kriterlerini de ekleyerek SbTool'u ortaya çıkarmıştır. Böylece oldukça kapsamlı ve karmaşık bir yapıya sahip olan GbTool, yerini kolay anlaşılır ve uygulanabilir olan SbTool'a bırakmıştır. iiSBE (Sürdürülebilir Yapılı Çevre İçin Uluslararası Girişim) tarafından geliştirilen sertifika sistemi, içerisinde pek çok sosyo-ekonomik değişken içerir (Sev ve Canbay, 2009; Köse Mutlu vd., 2019).

Sistem doğrudan uygulanmak yerine farklı yerel bölgelere uyarlanabilir olması bakımından farklıdır. Kuruluşların derecelendirilecek bina türlerinin yerel koşullarını ve performans özelliklerini tanımlayarak uygun puanlamaları ve kıyaslamaları belirlemeleri gerekmektedir. SbTool bölgesel bağlamda bazı kriterlerin eklenmesine uygun bir sistemdir. SbTool yaşam döngüsünün her bir aşamasını ayrı ayrı kıyaslar ve değerlendirir. Sürekli gelişen bir sistem olması nedeniyle eğitim amaçlı da kullanılabilir. (Sev ve Canbay, 2009; Larsson, 2016; Köse Mutlu vd., 2019).

SbTool sertifikası sistemi oluşturan 21 ülke dışında Malezya, Tayvan, Hong Kong ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi bazı Asya ülkelerinin koşullarına da uyarlanmış ve başarılı sonuçlar elde edilmiştir. SbTool değerlendirmesi iki aşamalı olarak yapılmaktadır. İlk aşamasında değerlendirilen yapı -1 ve 5 arasında puan toplamaktadır. Puan karşılıkları -1: olumsuz performans; 0: kabul edilebilir; 3: iyi uygulama; 5: en iyi uygulama şeklindedir. 0 ile 5 puan arasında bina sertifika almaya hak kazanır. Yerel bölgelerin değerlendirilmesine imkân tanıdığından puanlamalar bölgesel olarak değiştirilebilir. SbTool değerlendirmesi 8 kategoriye ayrılmıştır. Sertifika diğer sertifikalarla benzer kategoriler içermesine rağmen tasarım öncesi, tasarım, inşaat ve işletme süreçlerini ayrı ayrı değerlendirmesi bakımından diğer sertifika sistemlerinden ayrılır (Sev ve Canbay, 2009; Larsson, 2016). Tablo 5'de SbTool değerlendirme kategorileri ve açılımları verilmiştir.

Tablo 5. SbTool değerlendirme kategorileri (Larsson, 2016)

SbTool Değerlendirme Kategorileri	
Konum, hizmetler ve site özellikleri	Site konumu ve bağlamı Tesis dışı hizmetler Site özellikleri
Site yenileme ve geliştirme, kentsel tasarım ve altyapı	Site yenileme ve geliştirme Kentsel tasarım Proje altyapısı ve hizmetleri
Enerji ve kaynak tüketimi	Toplam yaşam döngüsü yenilenemez enerji Elektriksel en yüksek talep Malzemelerin kullanımı İçme suyu, yağmur suyu ve gri su kullanımı
Çevresel yükler	Sera gazı emisyonları Diğer atmosferik emisyonlar Katı ve sıvı atıklar Proje sahası üzerindeki etkiler Diğer yerel ve bölgesel etkiler
İç ortam kalitesi	İç hava kalitesi ve havalandırma Hava sıcaklığı ve bağıl nem Gün ışığı ve aydınlatma Gürültü ve akustik
Hizmet kalitesi	Emniyet ve güvenlik İşlevsellik ve verimlilik Kontrol edilebilirlik Esneklik ve uyarlanabilirlik İşletim performansının optimizasyonu ve bakımı
Sosyal, kültürel ve algısal yönler	Sosyal yönleri Kültür ve miras Algı
Maliyet ve ekonomik yönler	Maliyet ve ekonomi

3.1.D. GreenStar

GreenStar, Avustralya Yeşil Bina Konseyi (GBCA) tarafından 2003 yılında binaların çevresel tasarımı ve yapımı için geliştirilen sürdürülebilir değerlendirme sistemidir. GreenStar'ın amacı; iklim değişikliklerinin etkisini azaltmak, yaşam kalitesini artırmak, biyolojik çeşitliliği ve ekosistemi korumak, binalar için dayanıklı sonuçlar ortaya koymak ve sürdürülebilir ekonomiye katkı sağlamaktır (Anbarcı vd., 2012; URL-17, 2021). GreenStar, LEED ve BREEAM sertifika sistemlerine benzer şekilde geliştirilmiştir. İlk olarak ofis projelerinin

yapım, tasarım ve iç mekân değerlendirmeleri için kullanılmıştır. Daha sonra alışveriş merkezleri, eğitim yapıları ve endüstri binaları için de çalışmalar gerçekleştirilmiştir (Saunders, 2008; Sev ve Canbay, 2009).

GreenStar'ın Green Star Buildings and Green Star/Design/As Built, Green Star-Communities, Green Star-Interiors ve Green Star-Performance olmak üzere 4 derecelendirme aracı vardır. GreenStar sertifikası; 1 star: minimum uygulama, 2 star: ortalama uygulama, 3 star: iyi uygulama, 4 star: en iyi uygulama, 5 star: Avustralya mükemmelliği, 6 star: dünya liderliği olarak derecelendirilir. GreenStar, 9 kategoriyle derecelendirme yapmaktadır (URL-17, 2021). Tablo 6'da GreenStar değerlendirme kategorileri ve açılımları verilmiştir.

Tablo 6. GreenStar değerlendirme kategorileri (URL-17, 2021)

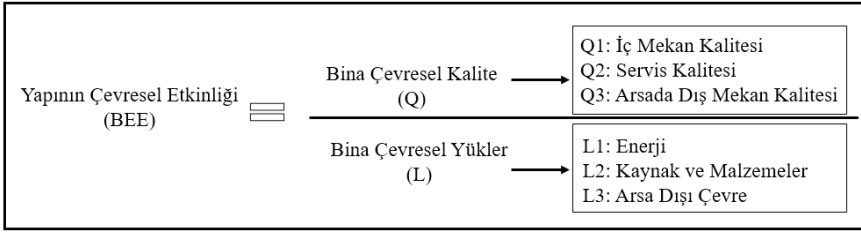
GreenStar değerlendirme kategorileri	
Yönetim	Projenin tasarım, inşaat ve devam eden farklı aşamalarında en iyi uygulama sürdürülebilirlik sonuçlarını destekleyen uygulamaların ve süreçlerin benimsenmesine teşvik etmek ve ödüllendirmek
İç ortam kalitesi	Hava kalitesi Termal konfor Akustik konfor
Enerji	Enerji talebini azaltmak Kullanım verimliliği Sera emisyonlarını azaltmak
Ulaşım	Alternatif ulaşım yöntemlerinin sağlanmasını teşvik etmek
Su	Suyu verimli kullanan armatürler ve bina sistemleri suyun yeniden kullanımı İçme suyu tüketimini azaltmak
Malzemeler	Malzemelerin yeniden kullanımı Geri dönüştürülmüş malzeme içeriği
Arazi kullanımı ve ekoloji	Zararı en aza indirmek Yerel ekolojilerin kalitesini artırmak
Emisyonlar	Projelerin yarattığı kirliliğin çevresel etkilerini değerlendirmek ve bunların atmosfer, su yolu ve yerli hayvanlar üzerindeki etkilerini azaltmak
Yenilikçilik	Yapılı çevrede sürdürülebilirliği teşvik eden yenilikçi uygulamaların, süreçlerin ve stratejilerin uygulanmasını tanımak

3.1.E. CASBEE Sertifikası

CASBEE (Binaların Çevresel Etkinliği için Detaylı Değerlendirme Sistemi) 2004 yılında Japonya Sürdürülebilir Yapı Konsorsiyumu (JSBC) ve Yeşil Bina Konseyi (JaGBC) tarafından binaların çevresel performanslarını değerlendirmek

için geliştirilen sürdürülebilir derecelendirme sistemidir. CASBEE binaların yaşam döngüsüyle ilgili olarak “Tasarım Öncesi için Casbee, Yeni Binalar için Casbee, Renovasyon için Casbee, Mevcut Binalar için Casbee” olmak üzere 4 özel araç geliştirmiştir. Araçların her biri farklı amaçlara ve kullanıcı isteklerine hizmet etmektedir (Saunders, 2008; Sev ve Canbay, 2009; URL-18, 2021).

CASBEE değerlendirme süreci diğerlerine göre karmaşık bir sistem içermektedir. CASBEE değerlendirme sonuçları Bina Çevre Verimliliği (BEE) değerine göre şekillenmektedir. Bina Çevre Verimliliği ise bina çevresel kalite (Q) ve bina çevresel yükler (L) bağlıdır (Şekil 3). Çevresel kalite; iç mekân kalitesi, servis kalitesi ve arsada dış mekân kalitesi olmak üzere 3 kategoriye ayrılır. Çevresel yükler ise; enerji, kaynak ve malzemeler, arsa dışı çevre olmak üzere 3 kategoriye ayrılır. Bina Çevre Verimliliği değeri hesaplandıktan sonra CASBEE değerlendirmesi; S-Mükemmel(BEE 3 ve üzeri), A-Çok İyi (BEE 1,5-3), B⁺-İyi (BEE 1-1,5), B⁻-Az Zayıf (BEE 0,5-1), C-Zayıf (BEE 0,5’den az) olarak yapılmaktadır (Anbarcı vd., 2012; URL-18, 2021).



Şekil 3. Bina çevre verimliliği belirleme yöntemi

3.2. Türkiye’de Yapılan Çalışmalar ve Ulusal Sertifika Sistemleri

Dünyada sürdürülebilirlik bilincinin gelişmesiyle birlikte Türkiye’de de sürdürülebilirlik ve yeşil binalarla ilgili olan çalışmalar artış göstermektedir. Kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları bu alanda önemli çalışmalar yapmaktadır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu alanla ilgili ilk olarak 2008 yılında Resmi Gazete’de “Binalarda Enerji Performansı Yönetmeliğini” yayınlamıştır. Böylece yeni yapılacak ve mevcut binalarda binanın enerji kullanımıyla ilgili olan tasarım, tesisat, aydınlatma gibi konularda Enerji Kimlik Belgesi hazırlanmasına, gerekli denetimlerin yapılmasına ve toplumu bilinçlendirmek adına gerekli adımların atılmasına karar verilmiştir (Anbarcı vd., 2012). 2014 yılında Resmi Gazete’de yayımlanan “Sürdürülebilir Yeşil Binalar ile

Sürdürülebilir Yerleşmelerin Belgelendirilmesine Dair Yönetmelik” binanın doğal kaynakları ve enerjiyi verimli kullanarak çevresel etkilerini azaltmak için sürdürülebilir yeşil binalar ile sürdürülebilir yerleşmelerin değerlendirme ve belgelendirme sistemlerinin oluşturulması amacıyla yürürlüğe girmiştir (URL-19, 2021). ÇEDBİK tarafından 2013 yılında Binalarda Ekolojik ve Sürdürülebilir Tasarım- Konut (B.E.S.T-Konut) Sertifikası geliştirilmiş, 2014 yılında ise Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi bünyesinde Sürdürülebilir Enerji Etkin Binalar (SEEB-TR) sertifikası projelendirilmiştir (URL-3, 2021; URL-12, 2021). 2017 yılında Resmi Gazete’de yayınlanan “Binalar ile Yerleşmeler İçin Yeşil Sertifika Yönetmeliği” yürürlüğe girmiş ve bu yönetmelikle Ulusal Yeşil Sertifika Sistemi YeS-Tr yazılımıyla ilgili çalışmaların başladığı açıklanmıştır (URL-8, 2021). Tablo 7’de Türkiye’de kullanılan ya da kullanılması planlanan ulusal sertifika sistemleri ve değerlendirme kategorileri bulunmaktadır.

Tablo 7. Türkiye’de sertifika sistemleri çalışmaları

Sertifika sistemi	Yıl	Kategoriler	Sertifika düzeyleri
YeS-TR (ÇŞB)	2017	Henüz bilgi yoktur.	Geçer İyi Çok İyi Ulusal Üstünlük
SEEB-TR (MSGSÜ)	2014	Enerji Su verimliliği Malzeme ve kaynak kullanımı Konfor Arazi kullanımı Atık yönetimi Proje ve yapım yönetimi İşletme ve bakım-kirlilik Uyarlanabilirlik Yangın güvenliği ve afet Tasarım-inovasyon	Sertifikalı Gümüş Altın Platin
B.E.S.T. Konut (ÇEDBİK)	2013	Bütünleşik yeşil proje yönetimi arazi kullanımı Su-enerji Sağlık ve konfor-malzeme ve kaynak Konutta yaşam İşletme ve bakım-yenilikçilik	Onaylı İyi Çok İyi Mükemmel

3.2.A. ÇEDBİK ve B.E.S.T.-Konut Sertifikası

Çevre Dostu Yeşil Binalar Derneği (ÇEDBİK), 2007 yılında Türkiye’de yapı sektörünün sürdürülebilir ilkeler ışığında gelişmesine katkı sağlamak amacıyla kurulmuştur. Bu amaç doğrultusunda eğitimler, paneller ve konferanslar düzenlemektedir. Ayrıca yerel yönetimler, üniversiteler, kamu ve özel sektörlere örnek proje ve çalışma modelleri geliştirerek sürdürülebilirlik ilkesini yaygınlaştırmak için çalışmaktadır. ÇEDBİK 2012 yılında Dünya Yeşil Binalar Konseyi kurucu üye statüsüne geçmiş, 2015 yılında ise 14 Avrupa ülkesi yeşil bina konseyleriyle birlikte enerji verimli iyileştirmeyi destekleyen Build Upon projesinde yer almıştır. ÇEDBİK sürdürdüğü çalışmalarla sürdürülebilir kentsel dönüşüm, enerji verimliliği ve yeşil bina konularında Türkiye’nin bilinçlenmesine önemli katkılar sunmaktadır (URL-3, 2021).

ÇEDBİK sürdürülebilir tasarım ışığında hedeflediği ulusal yeşil bina sertifika sistemi için ilk adımı 2013 yılında atmış ve Binalarda Ekolojik ve Sürdürülebilir Tasarım- Konut (B.E.S.T.-Konut) Sertifikasını uygulamaya geçirmiştir. Sertifika 100’den fazla akademisyen, kurumlar ve sivil toplum kuruluşları ortaklığında geliştirilmiştir. Bu sertifika Türkiye’nin ilk ulusal yeşil bina sertifikası olması bakımından önemlidir. Sertifikanın amacı; sağlıklı ve yaşanabilir bir çevre ile gelişmiş bir ekonomi yaratmaktır. Aynı zamanda yapılı çevrede sürdürülebilirliği ölçerken ideal duruma ulaşmak için çeşitli çözümler üretmeyi amaçlar. Türkiye’de 23 B.E.S.T.-Konut sertifikalı proje bulunmaktadır. Projeler 110 puan üzerinden ve Onaylı (46-64 puan), İyi (65-79 puan), Çok İyi (80-99 puan), Mükemmel (100-110 puan) olmak üzere 4 sertifika derecesi ile sertifikalandırılır (URL 3, 2021; URL 11, 2021).

B.E.S.T.-Konut yeni yapılan konutları kapsamaktadır. Sertifika kılavuzunda konutlar büyüklüklerine göre;

Tekil aile konutu, Standart apartman $\leq 2.000 \text{ m}^2$,

$2.000 \text{ m}^2 < \text{standart apartman} \leq 20.000 \text{ m}^2$,

$20.000 \text{ m}^2 < \text{standart apartman} \leq 50.000 \text{ m}^2$,

$50.000 \text{ m}^2 < \text{Standart apartman}$,

Rezidans-Lüks Konut olmak üzere gruplandırılmaktadır (URL-11, 2021).

B.E.S.T.-Konut Sertifikası kapsamında konutlar, Bütünleşik Yeşil Proje Yönetimi, Arazi Kullanımı, Su Kullanımı, Enerji Kullanımı, Sağlık ve Konfor, Malzeme ve Kaynak Kullanımı, Konutta Yaşam, İşletme ve Bakım, Yenilikçilik olmak üzere 9 kategoride değerlendirilmektedir. Değerlendirme kategorileri ve kriterleri tüm bina süreçlerini (planlama, tasarım, yapım, işletme ve kullanım, dönüşüm) kapsamaktadır (URL-3, 2021). Tablo 8’de değerlendirme kategorileri ve kriterleri verilmiştir.

Tablo 8. B.E.S.T-Konut değerlendirme kategorileri (URL-3, 2021)

B.E.S.T.-Konut değerlendirme kategorileri	
Bütünleşik yeşil proje yönetimi	Entegre tasarım
	Çevreye duyarlı müteahhit
	İnşaat atık yönetimi
	Gürültü kirliliği
Arazi kullanımı	Araziye yerleşim
	Afet riski
	Yoğunluk ve konut yapısı ilişkisi
	Arazinin yeniden kullanımı
Su kullanımı	Kentsel donatılara yakınlık
	Su kullanımını azaltma
	Su kayıplarını önleme
	Atık su arıtma ve değerlendirme
Enerji kullanımı	Yüzeysel su akışı
	Enerji verimliliği
	Yenilenebilir enerji kullanımı
	Dış aydınlatma
Sağlık ve konfor	Enerji verimli beyaz eşyalar
	Asansörler
	Isıl konfor
	Gün ışığından yararlanma
Malzeme ve kaynak kullanımı	Taze hava
	Kirleticilerin kontrolü
	İşitsel konfor
	Çevre dostu malzeme kullanımı
Konutta yaşam	Mevcut bina elemanlarından yararlanma
	Malzemenin yeniden kullanımı
	Yerel malzeme kullanımı
	Dayanıklı malzeme
	Evrensel ve kapsayıcı tasarım
	Güvenlik
İşletme ve Bakım	Spor ve dinlenme alanları
	Sanat
	Ulaşım
	Otopark
	Evden çalışma
	Atıkların yerinde ayrılması ve kullanıcı erişimi
Yenilikçilik	Atık teknolojileri
	Bina kullanım ve bakım kılavuzu
	Tüketim değerlendirme takibi
Yenilikçilik	Yenilikçilik
	Onaylı danışman

3.2.B. SEEB-TR Sertifikası

2014 yılında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi bünyesinde çeşitli sertifika sistemleri incelenerek Sürdürülebilir Enerji Etkin Binalar sertifikası geliştirilmiştir. SEEB-TR’de; konut, okul, ofis, hastane ve otel olmak üzere 5 farklı bina türü ile yeni, yenilenen, mevcut yapıım şekillerinde farklı sertifika grupları planlanmıştır. SEEB-TR kapsamında projelerin 13 kategori altında değerlendirilmesi öngörülmüştür (Tablo 9) (URL-12, 2021; URL-13, 2021).

Tablo 9. SEEB-TR değerlendirme kategorileri (Arpacıoğlu, 2013)

SEEB-TR değerlendirme kategorileri	
Uyarlanabilirlik	Yapı ömrünün uzatılması, enerjinin tasarrufu ve etkin kullanımı, yeniden kullanım
İnovasyon	Yenilikçi ve üstün performans
Tasarım	Kamu yararının gözetilmesi, sanat bilincini geliştirmeye yönelik mekânlar oluşturmak, kullanıcıların tasarım ve işletim sürecine katılımını sağlamak ve esnek tasarım, ekolojik bilinçlenmenin desteklenmesi, çevresel bağlamın ve yerel özelliklerin pasif enerji sistemleriyle desteklenmesi
Su verimliliği	Su tüketiminin azaltılması, yağmur ve yeraltı suyu kullanımı, suyun artırılması ve yeniden kullanılması
Kirlilik	İnşaat faaliyetlerinden kaynaklanan kirliliği önlemek, su kaynaklarını korumak, arazi drenajını sağlamak, arıtma, zararsız malzeme kullanımı
Proje yapım ve yönetim	Uygun inşaat yönetimi teknoloji ve yöntemlerinin kullanımı, yaşam döngüsü maliyet analizi
İşletme-bakım	Bina bakım onarım kılavuzunun oluşturulması
Atık yönetimi	Yapım ve kullanım aşamalarında ortaya çıkacak atıkların azaltılması ve etkin yönetiminin sağlanması
Malzeme ve Kaynak Kullanımı	Malzeme tüketimini azaltmak, yapının enerji üretimine katkı sağlayan malzeme kullanımı, geri dönüşümlü malzeme kullanımı, farklı atıkların yeni malzeme üretiminde kullanımı
Konfor	Fiziksel çevre konforu, kullanıcı konforu
Enerji	Yenilenebilir enerji teknolojileri kullanımı
Afet ve yangın güvenliği	-
Arazi kullanımı	Arazinin seçimi ve yeniden kullanımı, yoğunluk ve yapı ilişkisi, arazi ekolojik değerinin korunması ve geliştirilmesi, biyolojik çeşitlilik üzerine uzun dönem etkisi, ısı adası etkisi, ulaşım

3.2.C. Ulusal Yeşil Sertifika Sistemi (YeS-TR)

2017 yılında Resmi Gazete’de yayınlanan “Binalar ile Yerleşmeler İçin Yeşil Sertifika Yönetmeliği” ile ulusal bir sertifika sistemi yazılımı oluşturulacağı bilgisi yayınlanmıştır. 2019 yılında ise Ulusal Yeşil Sertifika Sistemi(YeS-TR) yazılımı oluşturularak çalışmalara başlanmıştır. YeS-TR ile birlikte ulusal düzeyde enerji verimli çevre dostu binaların yaygınlaştırılması, yenilenebilir enerji teknolojilerine teşvik edilmesi, CO₂ emisyonlarının azaltılması amaçlanmıştır. Sertifikalandırılacak binalar için “geçer, iyi, çok iyi ve ulusal üstünlük” sertifika derecelerinin oluşturulması öngörülmektedir. Ulusal Yeşil Sertifika Sistemi’nin 2021 yılında hizmet vermeye başlaması beklenmektedir (URL-4, 2021).

4. Metodoloji

Çalışma kapsamında Türkiye’de bulunan sertifikalı yapılar ÇEDBİK (Çevre Dostu Yeşil Binalar Derneği) web sitesi üzerinden 2021 verileri dikkate alınarak tespit edilmiştir. Türkiye genelinde 424 LEED, 69 BREEAM, 1 DGNB, 3 EDGE, 23 B.E.S.T.-Konut olmak üzere 520 sertifikalı yeşil bina bulunmaktadır. Sertifika alan yapılar sertifika türü, sertifika derecesi, bölgeler ve bölgelerde yer alan illere göre analiz edilerek tablolaştırılmıştır. Daha sonra Türkiye’deki coğrafik bölgelere göre yapıların yüzdeler ve sertifikaların bölgelere göre durumları elde edilmiştir. En düşük yüzdeler sahip olan Karadeniz Bölgesinde 5 LEED, 1 BREEAM olmak üzere 6 adet sertifikalı bulunmaktadır. Bunlardan LEED sertifikalı yapıların LEED resmi web sitesi üzerinden skor kartlarına ulaşarak sertifika kriter ve alt kriterleri analiz edilmiş ve bölgenin avantaj ve dezavantajlarına göre değerlendirilmiştir.

5. Bulgular

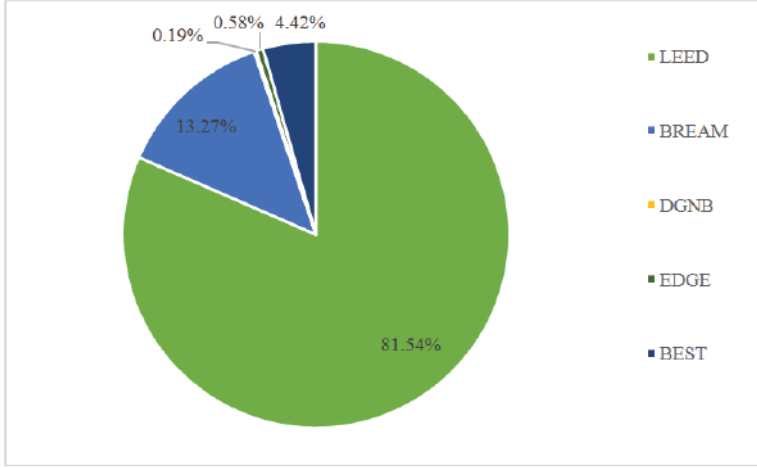
5.1. Türkiye’ye İlişkin Genel Bulgular

Türkiye’de 2021 verileri dikkate alınarak elde edilen bilgilere göre yeşil bina sertifikası almış 520 adet yapı bulunmaktadır. Yapıların Türkiye’de bulunan yedi bölgeye, bölgelerde yer alan illere, sertifika türü ve sertifika derecesine göre dağılımları Tablo 10’ da verilmiştir.

Tablo 10'un devamı

Bölgeler	Sertifika Türleri	LEED				BREAM				DGNB				EDGE		BEST		Toplam			
	İller	Sertifikalı	Gümüş	Altın	Platin	Geçer	İyi	Çok İyi	Mükemmel	Seçkin	Sertifikalı	Bronz	Gümüş	Altın	Platin	Final Preliminary	Onaylı İyi		Çok İyi	Mükemmel	
İç Anadolu	Ankara	3	1	14	5					1										24	
	Sivas			1	1																2
	Konya		4	3	1																8
	Eskişehir	1	3	3	1				1												9
	Çankırı		1	2	1																4
	Yozgat			1																	1
	Kayseri		1						1												2
Karadeniz	Trabzon			1																	1
	Samsun	1							1												2
	Bolu			1																	1
	Çorum		1				1														2
D.A.	Erzurum		1	3	3		1		1												9
	Elazığ			2																	2
	Erzincan				1																1
G.D.A.	Şanlıurfa			1					1												2
	Mardin			1																	1
	Gaziantep		1	1	1			1	1												5
	Toplam	24	61	273	66	5	12	24	15	13			1		2	1		23		520	

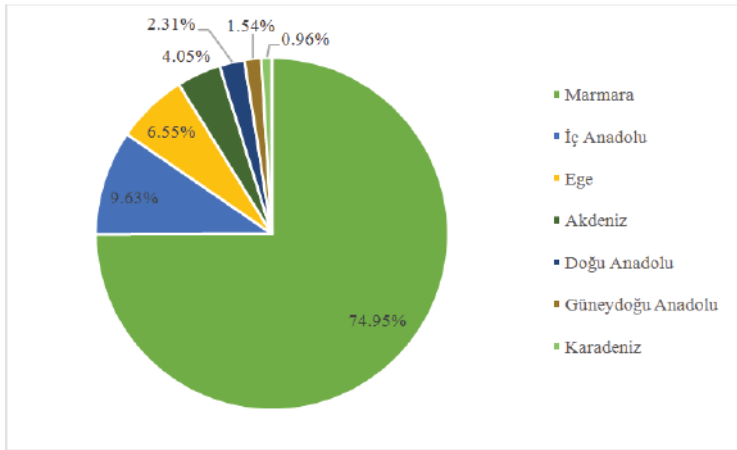
Elde edilen verilere göre Türkiye’de en çok sertifikalı binaya sahip olan il İstanbul’dur. Batıya doğru gittikçe sertifikalı binaların sayısında artış görülmektedir. Ülke genelinde en çok LEED, daha sonra da BREEAM sertifikası tercih edilmektedir (Şekil 2). Ulusal sertifika olan BEST-Konut’ un sadece İstanbul için tercih edilmesi ve sayıca az olması dikkat çekicidir. İstanbul dışında başka bir ilde DGNB, EDGE ve BEST-Konut sertifikaları tercih edilmemiştir. Yeşil binaların sertifika dereceleri incelendiğinde ise LEED sertifikasında en çok “Altın”, BREEAM sertifikasında ise en çok “Çok İyi” derecesine sahip yapı bulunduğu tespit edilmiştir.



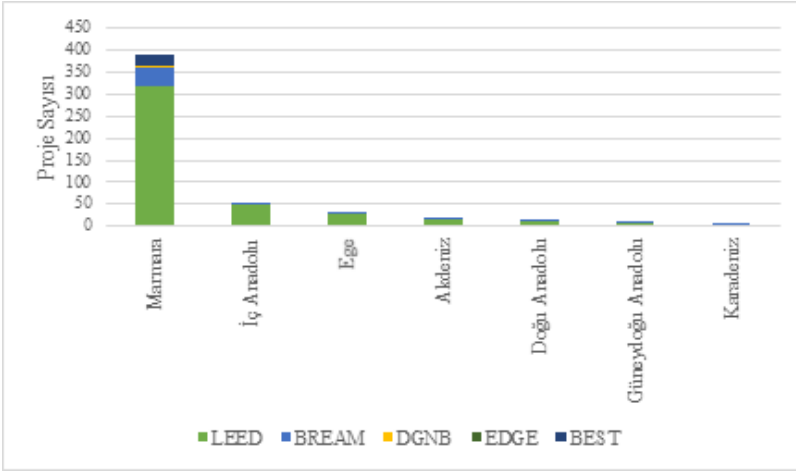
Şekil 2. Türkiye genelinde yeşil bina sertifikalarının kullanımı

Sertifikalı binaların coğrafik bölgelere göre dağılımlarına bakıldığında en çok sertifikalı yeşil bina Marmara Bölgesinde görülürken en az ise Karadeniz Bölgesindedir. Marmara Bölgesini İç Anadolu Bölgesi takip etmesine rağmen arada ciddi bir fark vardır. Ülke geneli dikkate alındığında sertifikalı yeşil binaların yaklaşık olarak %75' i Marmara Bölgesindedir. Diğer altı bölgede sayı oldukça azdır (Şekil 3).

Sertifikalı binaların sertifika türüne göre coğrafik bölgelere dağılımına bakıldığında en çok LEED sertifikası alan bölgeler Marmara, İç Anadolu ve Ege iken, en çok BREEAM sertifikası alan bölgeler Marmara, Ege ve Akdeniz'dir (Şekil 4).



Şekil 3. Sertifikalı binaların coğrafik bölgelere dağılımı



Şekil 4. Sertifikalı binaların sertifika türüne göre coğrafik bölgelere dağılımı

5.2. Sertifikalı Yeşil Binaların Karadeniz Bölgesindeki Durumu

Türkiye'nin kuzeyinde yer alan bölge, doğuda Gürcistan sınırından batıda Sakarya ovası ile Bilecik'in doğusuna kadar uzanır. Türkiye yüz ölçümünün %18'ine sahip olan bölge doğu-batı yönünde uzanan en uzun bölgedir. Dağlar kıyıya paraleldir. Eğimin fazla olması ve her mevsim yağış alması nedeniyle en fazla heyelan görülen bölgedir. Hakim bitki örtüsü ormandır. Yerleşme yoğunluğu kıyı bölümünde görülürken iç kesimlerde genel olarak dağınık yerleşme hakimdir. Yaz ve kış sıcaklık farkı en az olan bölgedir. Bölgenin en önemli çevre sorunları hava ve su kirliliği ile evsek atık problemidir. Doğu Karadeniz, Orta Karadeniz ve Batı Karadeniz olmak üzere 3 bölümden oluşur. (URL-20, 2021).

Karadeniz Bölgesi Türkiye genelinde en az sertifikalı yapıya sahip olması nedeniyle çalışma alanı olarak seçilmiştir. Çalışmanın bu aşamasında Karadeniz Bölgesinde yer alan LEED sertifikalı binalar sertifika değerlendirme kriterlerine göre incelenecektir.

Yapılan araştırmalar neticesinde bölgede 6 adet sertifikalı bina olduğu tespit edilmiştir. Bunlardan 1'i Doğu Karadeniz, 4'ü Orta Karadeniz, 1'i ise Batı Karadeniz Bölümünde bulunmaktadır. Sertifikalı yapıların 5'i LEED sertifikalı, 1'i ise BREEAM sertifikalıdır. Bölgede ulusal sertifika sistemi olan B.E.S.T-Konut sertifikasını almış bir bina bulunmamaktadır (Tablo 11). BREEAM sertifikası almış bina çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır.

Tablo 11. Karadeniz Bölgesi'nde bulunan sertifikalı binalar

Bölge	Sertifikalı bina	İl	Sertifika türü	Sertifika puan (%)	Yıl / sertifika bina türü
Doğu Karadeniz	Royal Uzungöl Otel	Trabzon	Leed / v2009 Altın	66/110	2019 mevcut binalar
	Piazza AVYM	Samsun	BREEAM Outstanding	%87.1	2013 mevcut binalar
Orta Karadeniz	Nike Fabrika Mağazası	Samsun	Leed / v4 Sertifikalı	43/110	2017 ticari iç mekân
	Metal Rafineri	Çorum	Leed/v2009 Platin	86/110	2018 yeni bina
	Erol Olçak Eğitim ve Araştırma Hastanesi	Çorum	Leed/v2009 Gümüş	55/110	2018 hastane
Batı Karadeniz	14 Burda AVM	Bolu	Leed/v2009 Altın	67/110	2015 yeni bina

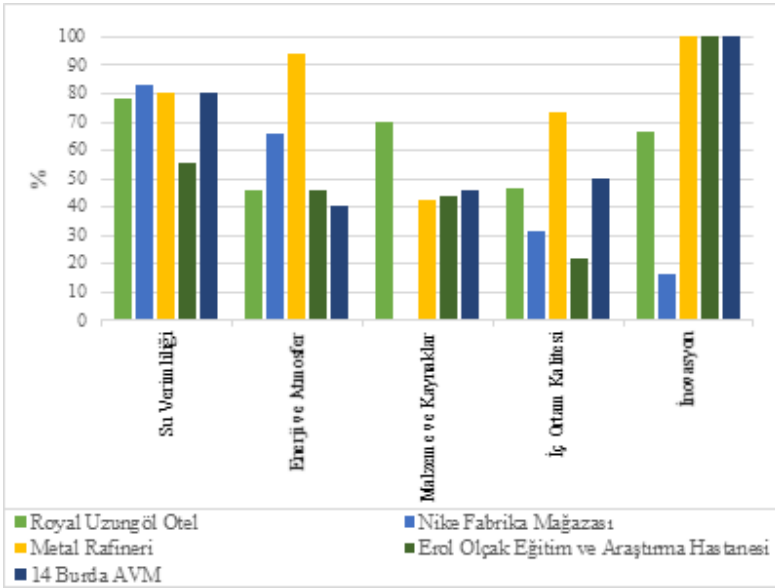
Çalışma kapsamına dâhil edilen 5 binanın LEED değerlendirme kriterlerine göre almış olduğu puanlar skor kartlarından tespit edilmiştir (Tablo 12). Skor kartlarına ise LEED resmi web sitesinden ulaşılmıştır. LEED sertifikası alan 5 binaya bakıldığında her birinin LEED sertifikasının farklı versiyonunda değerlendirildiğini görmek mümkündür. Bu nedenle skor kartlarından tespit edilen puanlar daha sonra yüzdeler dilime dönüştürülmüştür.

Verilen tablo incelendiğinde 5 binanın farklı versiyonda LEED sertifikaları almaları nedeniyle değerlendirildikleri kriter başlıkları farklılık göstermektedir. Bu nedenle her binanın değerlendirildiği ortak kriter başlıkları çalışma kapsamında irdelenecektir (Şekil 5).

Tablo 12. LEED sertifikalı binaların değerlendirme kriteri puanları

LEED değerlendirme kriterleri	1	2	3	4	5
Sürdürülebilir arazi	17/26	-	18/26	12/18	23/28
Su verimliliği	11/14	10/12	8/10	5/9	8/10
Enerji ve atmosfer	16/35	25/38	33/35	18/39	15/37
Malzeme ve kaynaklar	7/10	0/14	6/14	7/16	6/13
İç ortam kalitesi	7/15	5/16	11/15	4/18	6/12
İnovasyon	4/6	1/6	6/6	6/6	6/6
Bölgesel Öncelik	4/4	-	4/4	3/4	3/4
Bütünleşik süreç yönetimi	0/2	0/2	-	-	-
Konum ve ulaşım	-	2/18	-	-	-

1.Royal Uzungöl Otel, 2. Nike Fabrika Mağazası, 3. Metal Rafineri, 4.Erol Olçak Hastanesi, 5.14 Burda AVM'yi ifade etmektedir.



Şekil 5. Sertifikalı binaların ortak kriterlere göre performansları

Veriler incelendiğinde binaların su verimliliği ve inovasyon kriterlerinde genel olarak başarılı oldukları; enerji ve atmosfer, malzeme ve kaynaklar ile iç ortam kalitesi kriterlerinde birbirlerinden farklı performansa sahip oldukları görülmektedir.

Tablo 13. Binaların LEED değerlendirme alt kriterlerine göre analizi

LEED değerlendirme kriterleri	1	2	3	4	5
Su verimliliği					
İç mekân sıhhi tesisat armatür ve montaj verimliliği	G				
Su kullanımının azaltılması			G	G	G
İç mekân su kullanımını azaltma		G			
Tıbbi ekipman soğutması için içme suyunun minimuma indirilmesi				G	
Su verimli çevre düzenlemesi	*		*	*	*
Atık su teknolojileri kullanılması			*		*
Su verimli bina ekipmanları				*	
Enerji ve atmosfer					
Enerji verimliliği en iyi yönetim uygulamaları	G				
Minimum Enerji Performansı	G	*	G	G	G
Soğutucu yönetimi	G		G	G	G
Enerji Performansının Optimize edilmesi	*	*			*
Mevcut bina uygulama ve analiz	*				
Temel çalıştırma ve doğrulama		G			
Gelişmiş enerji ölçümü			*	*	
Bina enerji sistemlerinin devreye alınması			G	G	G
Yerinde Yenilenebilir Enerji		*	*		
Akışkan yönetimi ölçümü ve doğrulama			*	*	*
Malzeme ve kaynaklar					
Sürdürülebilir satın alma politikası (sarf malzemeleri, elektrikli ekipman, lambalarda azaltılmış civa, gıda)	G				
Katı atık yönetimi politikası (atık akışı denetimi, dayanıklı eşyalar, devam eden sarf)	G				
Geri dönüşümlü malzemeleri toplama ve depolama		G	G	G	G
İnşaat atıkları yönetimi		G	*	*	*

Bölgesel malzeme kullanımı				*	*
Geri dönüştürülmüş içerik				*	*
Polibütülen kaynağını azaltma (lambalarda azaltılmış civa)					G
Sürdürülebilir malzeme ve ürünler					*
İç ortam kalitesi					
Minimum iç hava kalitesi performansı	G	G	G	G	G
• Hava dağıtımındaki partiküllerin azaltılması	*				
• Artırılmış havalandırma	*				
Çevresel tütün dumanı kontrolü	G	G	G	G	G
Yeşil temizlik politikası	G				
• Gözetim etkililik değerlendirmesi	*				
• Sürdürülebilir temizlik malzemelerinin satın alınması	*				
• İç mekân kimyasal ve kirletici kaynak kontrolü	*		*		
Tehlikeli madde kaldırma ve kapsülleme					G
Konfor anketi	*				
Termal konfor			*	*	*
Sistemlerin kontrol edilebilirliği-Aydınlatma-iç aydınlatma	*	*	*		
Dış hava dağıtımını izleme			*	*	*
Artan ventilasyon			*		*
İnşaat iç hava kalitesi yönetim planı		*	*	*	
Düşük emisyonlu malzemeler(boya ve kaplamalar, yapıştırıcılar)			*	*	*
Geliştirilmiş iç hava kalitesi stratejileri		*			

Tablo 13'ün devamı

LEED değerlendirme kriterleri	1	2	3	4	5
İnovasyon	*		*		*
Profosyonel LEED akreditasyonu		*		G	
Entegre proje planlaması ve tasarımı				G	
Tasarımda yenilik				G	

G-gerekli, 1.Royal Uzungöl Otel, 2. Nike Fabrika Mağazası, 3. Metal Rafineri, 4.Erol Olçak Hastanesi, 5.14 Burda AVM'yi ifade etmektedir.

Skor kartları dikkate alınarak alt kriterler belirlenmiştir (Tablo 13). Sertifikalı binalarda değerlendirme kriterlerinin alt kriterlerine bakıldığında; Su verimliliği kriterinde; su kullanımının azaltılması ve su verimli çevre düzenlenmesi bölgedeki sertifika almış binalarda önemli alt kriterler olarak görülmektedir.

Enerji ve atmosfer kriterinde; binaların hepsi minimum enerji performansı sağlamıştır. Enerji performansının optimize edilmesi, soğutucu yönetimi, bina enerji sistemlerinin devreye alınması ile akışkan yönetimi ölçümü ve doğrulama bölgedeki sertifika almış binalarda önemli alt kriterler olarak görülmektedir.

Malzeme ve kaynaklar kriterinde; geri dönüşümlü malzemeleri toplama ve depolama ile inşaat atıkları yönetimi bölgedeki sertifika almış binalarda önemli alt kriterler olarak görülmektedir.

İç ortam kalitesi kriterinde; minimum iç hava kalitesi ve çevresel tütün dumanı kontrolü gerekli bir alt kriter olarak öngörülmüş ve binaların hepsi tarafından sağlanmıştır. Bunun dışında termal konfor, dış hava dağıtım izleme, inşaat iç hava kalitesi yönetim planı ve düşük emisyonlu malzemeler önemli alt kriterler olarak görülmektedir.

İnovasyon kriteri genel olarak alt kriterlere ayrılmamış ana kriter üzerinden değerlendirme yapılmıştır.

6. Sonuçlar ve Öneriler

Çalışma kapsamında 520 bina sertifika türlerine ve bölgelere dağılımlarına göre incelenmiştir. Elde edilen sonuçlara göre ülke genelinde en çok LEED ve BREEAM sertifikası kullanılmaktadır. Ulusal sertifika sistemlerini geliştirme yolunda çeşitli adımlar atılmıştır. SEEB-TR proje olarak tamamlanmıştır.

B.E.S.T-Konut için 2013 yılında adım atılmış ve uygulanmaya başlanmıştır. Ancak bu sertifikanın 2021 verilerine göre çok az konut için alınması dikkat çekicidir. Bir başka ulusal sertifika olan YeS-TR'nin ise 2021 yılında uygulama aşamasına geçireleceği söylenmektedir.

Yeşil bina sertifikası alan binaların çoğu İstanbul'da bulunmaktadır. Bu durum Marmara Bölgesinde oluşan yoğunluğu açıklamaktadır. Marmara Bölgesinde ve diğer bölgelerde İstanbul dışındaki illerde sertifikalı bina sayısı oldukça düşüktür. İstanbul'un dünya kenti olması ve burada bulunan yatırımcılar ile işletme sahiplerinin bu konuda bilinç düzeylerinin yüksek olması bu büyük farkın nedenlerinden sayılabilir. Sertifikalı bina sıralamasında İstanbul'u sırasıyla Kocaeli, Ankara ve İzmir izlemektedir. Bu durum sertifikalı yeşil binaların gelişmiş şehirlerde kendine daha fazla yer bulduğunu göstermektedir. Diğer bölgelerde sertifikalı binaların sayısı oldukça azdır. Ancak en az sertifikalı bina Karadeniz Bölgesinde bulunmaktadır.

Karadeniz Bölgesinde 1'i BREEAM, 5'i LEED olmak üzere 6 adet sertifikalı bina bulunmaktadır. Bölgede LEED sertifikalı binalar farklı versiyonlar içerdiğinden ortak değerlendirme kriterleri üzerinden analiz edilmiştir. Sertifika almış binalar incelendiğinde yenilikçi uygulamalara imkan tanıyan tasarım anlayışının benimsendiğini görmek mümkündür. Suyu verimli kullanma ve enerji tasarrufu konusunda nispeten başarı sağlandığı görülmektedir. Malzeme ve Kaynaklar ile iç ortam kalitesi kriterlerinin puanlama yüzdelерinde çeşitlilik görülmektedir. Su kullanımının azaltılması, su verimli çevre düzenlemesi, minimum enerji performansı, geri dönüşümlü malzemeleri toplama ve depolama, inşaat atıkları yönetimi, minimum iç hava kalitesinin sağlanması ve çevresel bütün dumanı kontrolü ve inovasyon alt kriterlerinde başarı sağlandığı görülmektedir.

Bölgenin durumunu değerlendirmek gerekirse; Karadeniz Bölgesi'nin fazla yağış alması bir dezavantaj olarak görülse de bölgede yapılacak olan yeşil binalar ile yağmur sularının depolanıp arıtılması ve iç mekânda kullanımının artırılması su tüketimini önemli ölçüde azaltacaktır. Su kıtlığının konuşulduğu günümüzde yağmur sularının doğru kullanımı çevreye olumlu katkılar sağlayacaktır.

Bölgede kişi başına düşen elektrik tüketimi neredeyse bütün bölgelerden fazladır. Enerji ihtiyacını karşılamak için kullanılan fosil yakıtlar CO₂ emisyonuna neden olmaktadır. Zararlı gazların salınımını mümkün olduğunca azaltmak için bölge halkı, tasarımcılar ve işletmeler yenilenebilir enerji kaynaklarına

yönlendirilmelidir. Bölgede yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması hava kirliliğinin de ortadan kalkmasını sağlayacaktır.

Bölgede çay ve fındık üretiminden kalan kalıntılar yeterli dönüşüm teknolojileri uygulanarak yapılarda kullanılmak üzere yenilenebilir biyokütle enerjisi ile ısı ve elektrik üretimi için oldukça uygundur. Bölge rüzgar enerjisinden elektrik üretimi açısından avantajlıdır. Özellikle Ordu’da yüksek derecede kullanılabilir rüzgar enerjisi potansiyeli vardır. Bu özellik tasarlanacak olan yeşil binalara entegre edilebilir.

Sertifikalı Yeşil Binalar kapsamında Karadeniz Bölgesinde ele alınan çalışmada sertifikalı yapıların azlığı bölge halkının, tasarımcıların ve işletmelerin çevreye duyarlılık, doğayla uyumlu yaşam ve tükenen doğal kaynaklar konularında yeteri kadar bilikli olmadığını göstermektedir. Bu anlamda bölgede atılması gereken en önemli adım; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, kamu kurum ve kuruluşları ile üniversitelerin iş birliği neticesinde bilinçlendirme çalışmaları olmalıdır. Bölgeye yapılan yeşil binaların artması ve bilinir olması, farkındalığı artırması ve insanları teşvik etmesi bakımından önemlidir.

Kaynakça

- Anbarcı, M., Giran, Ö., ve Demir, İ. H. (2012). Uluslararası Yeşil Bina Sertifika Sistemleri İle Türkiye’deki Bina Enerji Verimliliği Uygulaması, *NWSA-Engineering Sciences*, vol.7, no.1, s. 368-383.
- Arpacıoğlu, Ü. (2013). Yapılarda Enerji Verimliliği Araştırma-Geliştirme, Bilgi Paylaşım Sisteminin Oluşturulması Projesi, “Sürdürülebilir Enerji Etkin Binalar (SEEB-Tr)” Sertifika Sistemi, BİL-74 İstanbul Kalkınma Ajansı Projesi.
- Burnett, J. (2007). City Building, Eco Labels and Shades of Green, *Landscape and Urban Planning*, Volume 83, Issue 1, 12 November 2007, pp. 29-38.
- Candemir, B., Beyhan, B. ve Karaata, S. (2012). İnşaat Sektöründe Sürdürülebilirlik: Yeşil Binalar ve *Nanoteknoloji Stratejileri*. İstanbul: Tüsiad Yayıncılık.
- Crawley, D. and Aho, I., (1999). Building Environmental Assessment Methods: Applications and Development Trends, *Building Research and Information*, 27 (4/5), pp. 300–308.
- Cole, R. (1998). Emerging Trends in Building Environmental Assessment Methods, *Building Research and Information*, pp. 3-16.

- Davies, H. (2001). Environmental Benchmarking of Hong Kong Buildings, *Structural Survey* 19(1), pp. 38-45.
- Ding, G. K. C. (2008). Sustainable Construction: The Role of Environmental Assessment Tools, *Journal of Environmental Management*, 86, pp. 451-464.
- Doan, D.T., Ghaffarianhoseini, A., Naismith, N., Zhang, T., Ghaffarianhoseini, A. and Tookey, J. (2017). A Critical Comparison of Green Building Rating Systems. *Building and Environment*, 123, 243–260.
- Erdede, S. ve Bektaş, S. (2014). Ekolojik Açıdan Sürdürülebilir Taşınmaz Geliştirme ve Yeşil Bina Sertifika Sistemleri, *Harita Teknolojileri Elektronik Dergisi*, No:1,Samsun.
- Erten, D. (2011). *Sürdürülebilir Üretim Ve Tüketim Yayınları – V*, Yeşil Binalar, Ankara: Sürdürülebilir Üretim ve Tüketim Yayınları.
- Güler, M. (2016). *Sürdürülebilir Tasarım Ölçütleri Bağlamında Yeşil Ofis Binalarının Analiz ve Karşılaştırılması*, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Güzelkokar, O. ve Gelişen, G. (2019). Mevcut Yapıların Sürdürülebilir Yeşil Binalara Dönüştürülmesi. *Ulusal Çevre Bilimleri Araştırma Dergisi*, S. 2, s. 76-90.
- Hny, L. and Scott, D. (2008). Overview of Maintenance Strategy, Acceptable Maintenance Standard and Resources From a Building Maintenance Operation Perspective, *Journal of Building Appraisal*, 4 (4), pp.269-278.
- Hoffman, A., and Henn, R.L. (2008). Overcoming the Social and Psychological Barriers to Green Building. *Organization and Environment*, 21, 390 - 419.
- Kayıhan, S. ve Tönük, S. (2011). Sürdürülebilirlik Bilincinin İnşa Edileceği Binalar Olma Yönü ile Temel Eğitim Okulları, *Politeknik Dergisi*, 14(2), s. 163-171.
- Köse Mutlu, B., Arslanoğlu, Z., Günaçtı, B., Say, B., Şahin, F., Yılmaz, C. ve Yardımcı Tiryakioğlu, N. (2019). Uluslararası Yeşil Bina Sertifika Sistemlerinin İncelenmesi ve Tasarlanan Ulusal Sertifika Sisteminin Kullanımı: Bir Kampüs Binası ile Vaka Çalışması, *İklim Değişikliği ve Çevre*, 4 (2) , s. 32-41.
- Kubba, S. (2012). *Handbook of Green Building Design, and Construction - LEED, BREEAM, and Green Globes*. Elsevier. Retrieved from <https://>

- app.knovel.com/hotlink/toc/id:kpHGBDCLE3/handbook-green-building/handbook-green-building.
- Kula, E. (1998). *History of Environmental Economic Thought*, Routledge, London.
- Larsson, N. (2016). Overview of the SBTool Assessment Framework. <http://www.iisbe.org/system/files/private/SBTool%202016%20description%2021Jul16.pdf> adresinden alındı.
- Olsson, L., Hourcade, J.-C., and Köhler, J. (2014). Sustainable Development in a Globalized World. *The Journal of Environment & Development*, 23(1), 3–14.
- Özbalta, T. ve Çakmanus, İ. (2008). *Binalarda Sürdürülebilirlik: Ömür Boyu Maliyete İlişkin Yaklaşımlar*, Doğa Sektörel Yayınları, İstanbul.
- Said, F.S., and Harputlugil, T. (2019). A Research on Selecting the Green Building Certification System Suitable for Turkey.
- Saunders, T. (2008). A Discussion Document Comparing International Environmental Assessment Methods For Buildings, pp. 32.
- Seo, S., Tucker, S., Ambrose, M., Mitchell, P. and Wang, C.H. (2006). Technical Evaluation of Environmental Assessment Rating Tools, Research and Development Corporation, Project No. PN05.1019.
- Sev, A. (2009). *Sürdürülebilir Mimarlık*, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınevi.
- Sev, A. ve Canbay, N. (2009). Dünya Geneline Uygulanan Yeşil Bina Değerlendirme ve Sertifika Sistemleri, *Yapı Dergisi Yapıda Ekoloji Eki*, sayı 329, s. 42-47.
- Somali, B. ve Ilıcalı, E. (2009). Leed Ve Breeam Uluslararası Yeşil Bina Değerlendirme Sistemlerinin Değerlendirilmesi, IX. Ulusal Tesisat Mühendisliği Kongresi, s. 1081- 1088, İzmir.
- Sur, H. (2012). Çevre Dostu Yeşil Binalar, Yeşil Binalar Referans Rehberi, İstanbul.
- URL1, <https://www.lanl.gov/orgs/eng/engstandards/esm/architectural/Sustainable.pdf>, Erişim tarihi: 27.03.2021.
- URL2, <https://www.worldgbc.org/sites/default/files/2019-12-18%20WorldGBC%20Strategy%202020-22.pdf>, Erişim tarihi: 26.06.2021.
- URL3, <https://cedbik.org/tr/>, Erişim tarihi:28.03.2021.
- URL4, <https://csb.gov.tr/yerli-yesil-sertifika-sistemi-yes-tr-ile-yesil-bina-sayisi-artacak-bakanlik-faaliyetleri-29700>, Erişim tarihi: 11.03.2021.

- URL5, <https://turkeco.com/turkiyenin-ilk-yerli-yesil-bina-sertifikasi-cedbik-konut-tanitildi/>, Erişim tarihi: 28.03.2021.
- URL6, <https://yesilgelecekdernegi.org/2019/07/23/yesil-bina/>, Erişim tarihi: 28.03.2021.
- URL7, <https://www.worldgbc.org/what-green-building>, Erişim tarihi: 28.03.2021.
- URL8, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/12/20171223-3.htm>, Erişim tarihi: 10.03.2021.
- URL9, http://www.yesilbinadergisi.com/yayin/695/leed-mi-breem-mi-_20900.html, Erişim tarihi: 03.03.2021.
- URL10, <https://www.breem.com/>, Erişim tarihi: 03.03.2021.
- URL11, <https://www.termodinamik.info/soylesi/turkiye-nin-ulusal-yesil-bina-sertifikasyon-sistemi-b-e-s-t>, Erişim tarihi: 05.03.2021.
- URL12, http://www.yesilbinadergisi.com/yayin/717/turkiye-nin-ulusal-yesil-bina-sertifikasyon-sistemi-seeb-tr-tanitildi_21721.html, Erişim tarihi: 11.04.2021.
- URL13, <https://www.arkitera.com/haber/turk-yesil-bina-sertifikasi-olusturuldu/>, Erişim tarihi: 11.04.2021.
- URL14, <https://www.wbdg.org/resources/green-building-standards-and-certification-systems>, Erişim tarihi: 09.04.2021.
- URL15, <https://www.usgbc.org/resources/leed-2009-bdc-supplemental-referenceguide-alternative-compliance-paths-europe>, Erişim tarihi: 09.04.2021.
- URL16, <https://www.usgbc.org/leed>, Erişim tarihi: 12.04.2021.
- URL17, <https://new.gbca.org.au/rate/green-star/>, Erişim tarihi: 12.04.2021.
- URL18, https://www.ibec.or.jp/CASBEE/CASBEE_outline/about_cas.html, Erişim tarihi: 15.04.2021.
- URL19, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/12/20141208-2.htm>, Erişim tarihi: 15.04.2021.
- URL20, <https://www.cografya.gen.tr/egitim/bolgeler/karadeniz.htm>, Erişim tarihi: 17.04.2021.
- Utkutuğ, G. (2011). Sürdürülebilir Bir Geleceğe Doğru Mimarlık ve Yüksek Performanslı Yeşil Bina Örnekleri, X. Ulusal Tesisat Mühendisliği Kongresi, Bina Fiziği Sempozyumu, İzmir.
- Yanar, N. (2015). Yeşil Bina Sertifikasyon Sistemlerinin Konya Bağlamında İncelenmesi, Second International Sustainable Buildings Symposium, Ankara.

Yau, R., Cheng, V. and Yin, R., (2006). Building Performance Assessment in China, In: Proceedings of the Second International Conference on Intelligent Green and Energy Efficient Building and Technologies and Products Expo, Beijing.

BÖLÜM VIII

TRABZON ÖZELİNDE TİCARET İŞLEVİ VE AVM SORUNSALI

Trade Function and Shopping Mall Problem in Trabzon

Muteber ERBAY¹

¹(Doç. Dr.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: mutebererbay@gmail.com, Orcid No: 0000-0002-8649-4069

1. Alışveriş Kavramı ve Türkiye’de Gelişimi

Tarih boyunca paranın icadı ve kent kavramının ortaya çıkışı ile herhangi bir malın arzı ve ona olan talep doğrultusunda alım satım işlerinin yapıldığı mekânlar süreklilik ve değişkenlik göstermiştir. Her coğrafyada farklı alışveriş kültürleri gelişse de özünde yapılan işlev aynıdır ve her işlev gibi açık ya da kapalı bir mekâna ihtiyaç duymaktadır. Bu alışveriş mekânları tarih boyunca agoralar, çarşı-pazar yerleri, dükkânlar, arastalar, bedestenler, hanlar, kervansaraylar ve kapalı çarşılar gibi değişik mekânsal formlarda karşımıza çıkmaktadır.

Ancak endüstriyel devrim ile seri üretim ve tüketim çağının başlamasıyla ürünlerin yeniliği ve ulaşılabilir olması bir müşteri kitlesini yaratmıştır. Teknolojik birçok gelişme, üretim teknolojileri, lojistik olanaklar, kentlerin yeniden planlanması farklı alışveriş mekânlarının da doğmasına neden olmuştur (Mirgani, 2017). Öyle ki 19. yüzyıldan itibaren gelişen mağazalar; marka, imaj, reklam, pazarlama ve tüketim kültürü ile birleşince alışveriş merkezi adı altında küresel bir mekân formuna evrilmiştir.

Tarih boyunca ticari etkinlikler iki farklı mekânsal örgütlenme içinde var olmuşlardır: alışveriş yerleri ve alışveriş bileşikleri. Alışveriş yerlerinde sadece ticari alışveriş söz konusu iken, alışveriş bileşiklerinde ise bunun yanı sıra

restoranlar, sinemalar, galeriler, çocuk oyun alanları vs. bulunmaktadır (Aksel Gürün, 2005). Alışveriş mekânları farklı tip ve ölçeklerde gelişmiş ve değişmiş olsalar da aslında ticaret yapılarıdır. Sanayi devrimi, gelişen kent kavramı, insanların artan tüketim ihtiyacı, para akışı ile ekonominin küresel ölçüğe taşınmasında büyük rol oynamışlardır. Sokak mağazalarından şehir alışveriş merkezlerine olan ilgi günden güne artmakta alışveriş kültürü farklılıklar göstermektedir (URL-1, 2020).

Geleneksel alışveriş kültüründen alışveriş merkezi (AVM) kültürüne geçişte küreselleşen ekonomik pazarın etkisi büyüktür. Modern hayatta para sistemi gündelik hayatı sürdürmek için gerekli mal ve hizmetlerin teminini rutin hale getirmiştir (Giddens, 2010). Daha da önemlisi yerel işletmeler zaman içerisinde küresel işletmelerin birer parçası haline gelmiş, diyalektik bir süreç içinde küreselleşmiştir (Giddens, 1994). Tüketimi biçimlendirmeye yönelik bu sistem içinde AVM'ler de önemli bir role sahiptir. Ayrıca tüketim kültürü anlamında bu mekânlarda Baudrillard'ın (2008) tanımıyla çevre bir bütün olarak tasarlanmakta, iklimlendirilmekte, düzenlenmekte ve gece gündüz tüm ihtiyaçların karşılanmakta, zamanın kölesi olunmadan çalışma, eğlence, doğa, kültür gibi gerçek yaşamda kentlerde dağınık bulunan tüm etkinliklerin birleştirildiği, doğa koşullarından bağımsız, kesintisiz bir hayat sunulmaktadır. Kullanıcı açısından değerlendirildiğinde de bu modernlik, Touraine'nin (2002) belirttiği gibi yerel kültürün dar sınırlarından çekilip alınarak, bir yandan bireysel özgürlükler dünyasına, diğer yandan kitle toplumu ve kültürünün içine atılmıştır.

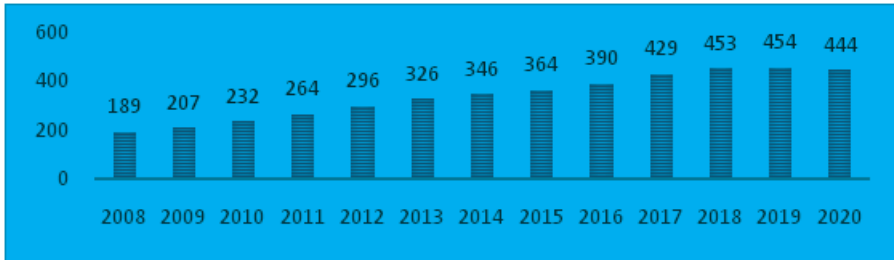
Bu durumda AVM'leri sadece bir tüketim mekânı olarak değerlendirmek doğru değildir. Çünkü bu mekânlar; insanların sosyalleşmek, serbest zaman geçirmek, kültürel ve sosyal etkinliklere katılmak, sergi ve sanat galerilerini gezmek, yemek-içmek, sinema-tiyatroya gitmek, eğlenmek, oyun oynamak, spor yapmak hatta bazen statü göstergesi olarak gittiği kapalı, yarı kamusal sosyal mekânlar haline gelmişlerdir (Turkan, 2004; Vural Arslan, 2009; Arık, 2010; Sungur, 2011; Yalçınkaya, 2015; Mert, 2015; Özoral, 2020). Bunların ötesinde sadece alışveriş değil eğlencenin merkeze alındığı, bir yaşam ve eğlence merkezi olarak tanımlanabileceği, hatta kent merkezlerine bir alternatif olabileceği yönünde görüşler de mevcuttur (Irik, 2010; Aktürk Çetin, 2018).

Elbette ki AVM'lerin bir tüketim ve cazibe merkezi haline gelmesinde olgusal, algısal ve işlevsel unsurlar ön plandadır (Arklan, 2012). Mirgani (2017a), alışveriş merkezlerini modernitenin uluslararası bir göstergesi olarak

içinde bulunduğumuz çağı tanımlayan önemli simgeler olarak tanımlamaktadır. Alışveriş eyleminin kent mekânlarından alışveriş merkezlerine, yani AVM'lere taşınmasıyla birçok ticari işletme tek bir idare ile yönetilebilmektedir (Delic ve Knezevic, 2014). Bu mekânların en büyük özelliği bölgenin yerel özelliklerini taşımayarak küresel markaları bir araya getirmesi ve dünyanın herhangi farklı bölgelerinden benzer ürünleri ve çeşitliliğini barındırmasıdır (Şan ve diğ., 2017). 1950'lerin sonu ve 1960'larda Amerika'da ilk örnekleri görülen alışveriş merkezleri (White ve Gray, 1996), 1960'ların sonunda da Avrupa'da İskandinav ülkelerinde görülmeye başlanmıştır (Segetlija, 2006).

Türkiye'de ise ilk AVM 1988 yılında İstanbul Ataköy'de açılan Galleria'dır (Cindioğlu ve Durakbaşa, 2003; Ünlükara ve Berköz, 2016). 1995 yılında 12 olan AVM sayısı, 2011 yılında 264'e, 2014 yılında 346'ya yükselmiştir (URL-2, 2020). JLL (Jones Lang LaSalle) Türkiye'nin 2018'in ilk yarısını mercek altına alan 'Ticari Gayrimenkul Pazarı Görünümü' raporuna göre, Türkiye genelinde hâlihazırda 411 AVM hizmet vermekte iken (URL-3, 2020), Gyoder Gösterge, Türkiye Gayrimenkul Sektörü 2020 yılı 3. Çeyrek Raporuna göre bu sayı 2020 yılında 444'e ulaşmıştır. Bu AVM'lerin 125'i İstanbul'da, 42'i Ankara'da, 27'si İzmir'de, 19'u Antalya'da, 15'i Bursa'dadır. 16 ilimizde ise AVM bulunmamaktadır (URL-4, 2020).

Türkiye'de yıllara göre AVM sayılarına bakıldığında 2000'li yıllarda hızla arttığını ancak 2017'den sonra da bu artışın azaldığını görmek mümkündür. 2020 yılında yaşanan pandemi ve ekonomik durgunluk nedeni ile 10 AVM de kapanmıştır (Şekil 1). Aslında bu durum 2018'de yayınlanan "Türkiye AVM Potansiyel Analizi 2016-2018" raporunda da öngörülmüştür (URL-2, 2020). Raporda plansız proje geliştirmenin olumsuz sonuçlarının görülmeye başlandığı, gelecekte fonksiyonunu yitiren AVM'lerin olabileceği, her yıl açıklanan yeni açılışların ancak %30'larda gerçekleştiği belirtilmektedir.



Şekil 1. Türkiye'de AVM sayısının yıllara göre artışı

2. Trabzon'da Ticaret İşlevi ve Alışveriş Kültürü

Trabzon tarih boyunca batı ve doğu medeniyetlerinin buluşma noktası olmuş, imparatorluklara başkentlik yapmış, siyasi, askeri ve ticari öneme sahip önemli bir merkez olmuştur. Özellikle bir liman kenti olması nedeni ile Asya ve Avrupa arasında ticari ilişkilerin artmasında önemli rol oynamıştır (Çavuşdere, 2007; Deniz, 2010; Başkaya, 2014; Temelli, 2016; Karakuş ve Alptekin, 2017). Çömlekçi'ye ek olarak Tuzluçeşme, Taşdirek Kemer kaya, Mumhaneönü ve Moloz gibi küçük limanlar ihracatın ve ithalatın gelişmesine olanak sağlamıştır (Okur ve Küçükugurlu, 2009; Aksoy, 2018). Ayrıca 8000 km. uzunluğu ile Çin ve Avrupa arasında eski dünyanın en kapsamlı ticaret ve iletişim yolu olan ipek yolunun Trabzon'dan geçmesi kentte ticaretin kaderini de belirlemiştir. Çünkü ticaret yollarının geçtiği güzergâhlar önemli kültürel tabakaları da bünyelerinde barındırmaktadır (İnalçık, 1985; Öksüz, 2006; Kuban, 2007; Atalay, 2018). Ayrıca kent içinde alışverişin yapıldığı canlı ve göz alıcı mekânlar olarak tanımlanan çarşılar Trabzon için de ticaretin odak merkezinde yer almıştır. Trabzon'da birçok zanaatkâr ve esnafın bulunduğu Pazarkapı Çarşısı, Sipahipazarı, Koyuncular Arastası, Kuyumcular Arastası, Bakırcılar Çarşısı, Taşhan, Vahıfhan, Alacahan, Sabırhan, Anadoluhan, Yalıhan ticaretin canlılığını sağlayan mekânlardan olmuşlardır (Engin, 2002; Tuluk ve Üstün, 2007; Şahin, 2005). Bunlardan bazıları yıkılarak yerlerine yenileri yapılmış, bazıları işlev değiştirmiş, bazıları da yenilenerek günümüze kadar gelmişlerdir. Trabzon'da alışveriş kültürünü de şekillendiren bu mekânlar; Türk çarşı yapıları olarak hanlar, arastalar, bedestenler, pasajlar, zaman içinde oluşan çarşılar olarak; pazarlar, yaya yolları üzerinde alışveriş, taşıt yolları üzerinde alışveriş, modern alışveriş mekânları olarak; süpermarketler, hipermarketler, kent içi alışveriş merkezleri, kent dışı alışveriş merkezleri olarak karşımıza çıkmaktadırlar (İnan, 1996; Şahin, 2007; Aygün, 2008; Akar, 2009). Kentin ekonomik ve sosyal yapısının şekillendiği veya şekillendirdiği bu mekânlar birçok farklı disiplin tarafından değerlendirilmeye değerdir.

Trabzon'da ticaret işlevi, 20. yüzyılın başlarında liman ve ticaret şehri özelliğini kaybetmeye başlaması, üretimin azalması ve lojistik dengelerin değişmesi ile şekil değiştirerek küresel ekonomi pazarına ayak uydurmaya başlamıştır. Bu durum tüketim odaklı alışveriş kültürü üzerinde de önemli etkilere neden olmuştur.

3. Çalışma Alanı

Trabzon'da alışveriş kültürünün en yoğun yaşandığı yerler kent meydanına bağlı cadde ve sokaklardır. Küreselleşen ekonomi pazarında önemli bir yere sahip, üretimden ziyade tüketim mekanlarının arttığı ve bir araya toplandığı kompleks mekanlar olan AVM'ler Türkiye'ye 1980'li yıllarda görülmeye başlansa da Trabzon'da bu mekanlara ilk defa 2000'li yıllarda rastlanmaktadır.

Trabzon özelinde alışveriş üzerinden yapılan ticaret işlevini ve AVM sorunsalını ortaya koymayı amaçlayan bu araştırmada, çalışma alanı iki başlık altında incelenmiştir. Bunlardan biri Trabzon'da hizmet veren üç AVM (Forum, Varlıbaş ve Cevahir), ikincisi ise alışveriş kültürünün en yoğun yaşandığı kent merkezinden seçilen üç ana cadde/sokak (Kunduracılar Caddesi, Maraş Caddesi ve Uzun Sokak)'tır.

3.1. Trabzon'daki AVM'ler

Trabzon'da tüketicinin hemen hemen tüm alışveriş ihtiyacını karşılayabileceği kapalı bir perakende alanı olan büyük ölçekli alışveriş merkezlerinden ilki 2006 yılında Yıldızlı Mevkiinde Mirapark AVM adıyla açılmıştır (URL-5, 2021). 15000 m² toplam alan üzerinde ulusal ve uluslararası 41 ayrı mağaza, bodrumda yer alan hipermarket ile beraber 6 ayrı alışveriş katında hizmet vermiştir (URL-6, 2021). Ancak 2015 yılında bölgedeki köprülülük kavşak ve tünel çalışmaları kapsamında projelendirilen yonca kavşağın yapımı için istimlak edilmiş ve yıkılmıştır (URL-7, 2021).

Şu anda Trabzon'da hizmet veren üç AVM bulunmaktadır. Bunlar Forum Trabzon (2008), Varlıbaş AVM (2010) ve Trabzon Cevahir Outlet (2011)'dir. Trabzon merkeze en uzağı 15 km. uzaklıkta olan bu yapıların Trabzon içindeki havaalanı, üniversite, meydana göre birbirleri arasındaki konumları ile arsa üzerinde yapılarla olan ilişkileri ve girişleri Şekil 2'de verilmiştir.



Şekil 2. Trabzon'daki AVM'ler ve önemli merkezlere göre ve kendi buldukları arsa üzerindeki konumları

3.1.1. Forum Trabzon AVM

2008 yılında hizmete açılan Forum Trabzon, kentin kuzey doğusunda üniversite kampüsüne yürüme, havaalanına ve meydana ise yaklaşık 4 km. mesafesinde yer almaktadır. Yapıldığı yıl itibari ile Karadeniz'in en büyük alışveriş merkezi olarak lanse edilen Forum Trabzon 34 bin 500'ü mağaza, 4 bini hipermarket, 5 bini yapı market, 2 bin 200'ü restoran, 3 bini sinema, bin 800'ü park alanı, 500'ü eğlence alanı ve geri kalanı da yeşil alan olmak üzere toplam 100 bin metrekarelik bir alana inşa edilmiştir (URL-5, 2021; Kurak Açııcı ve diğ., 2018). Alan içerisinde 4 katlı AVM dışında 2 adet tek katlı bağımsız yapı olarak restoran da bulunmaktadır (Şekil 3 ve 4).



Şekil 3. Forum Trabzon AVM dış mekândan görünüşler (Erbay, 2021)



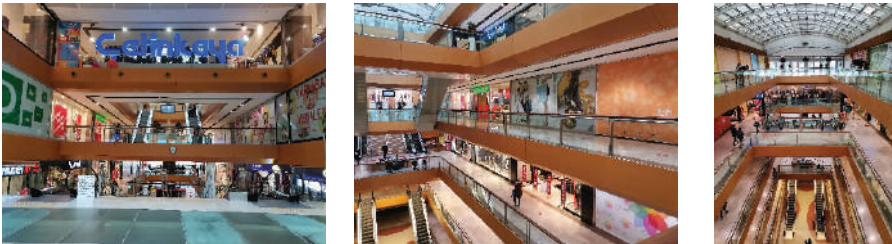
Şekil 4. Forum Trabzon AVM iç mekândan görünüşler (Erbay, 2021)

3.1.2. Trabzon Varlıbaş AVM

Trabzon Varlıbaş AVM, 2010 yılında Eski Tekel Binasının yeniden işlevlendirilmesi kapsamında Trabzon Belediye Başkanlığı tarafından düzenlenen mimari proje yarışmasında birincilik ödülü alan projenin hayata geçirilmesi ile hizmete açılmıştır. Trabzon Belediyesi ile imzalanan sözleşme kapsamında arsa payı karşılığı belediyeye hizmet binası tahsis edilerek projelendirilmiştir (URL-8, 2021; URL-9, 2021). Ulaşım dolmuş, özel araç ve yaya olarak sağlanmaktadır. Nüfus hareketliliğinin en yoğun olduğu, etrafında önemli ticaret ve hizmet yapılarının yer aldığı, bir merkezde bulunmaktadır. Kent meydanına 1,5 km., havaalanına 8,3 km., üniversiteye 7,5 km. uzaklıkta olup, Trabzon Belediye Hizmet Binası, Valilik, İl Nüfus Müdürlüğü, İl Emniyet Müdürlüğü, Askerlik Şubesi, İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Devlet Tiyatrosu, Zağnos Vadisi gibi önemli merkezlere yürüme mesafesindedir. Yapı, sınırlı bir alan üzerinde 8 katlı bir bina olarak konumlandırılmıştır (Şekil 5 ve 6).



Şekil 5. Trabzon Varlıbaş AVM dış mekândan görünüşler (Erbay, 2021)



Şekil 6. Trabzon Varlıbaş AVM iç mekândan görünüşler (Erbay, 2021)

3.1.3. Trabzon Cevahir Outlet AVM

2011 yılında Trabzon'un ilk Outlet mağazası olma özelliğini taşıyan AVM, fabrika satış mağazaları ile tüketiciye doğrudan ulaşmayı hedeflemiştir (URL-10, 2021). Havaalanına 7 km., üniversiteye 9 km., kent meydanına 13 km. uzaklıktadır. Kentin doğu çıkışında Yomra'ya yakın Novotel ve yıkılan Dünya Ticaret Merkezi ile üçlü bir yapı bloğu oluşturmakta iken, günümüzde bulunduğu bölgedeki ticaret ve konut bölgelerinin artışı ile çevresinde yükselen yapı blokları arasında kalmıştır. Geniş bir arazi üzerinde kapalı otoparkı bulunmayan, lineer bir yapıya sahip 4 katlı Cevahir Outlet 2018'de yapı market, elektronik mağaza ve bir düşün salonu içeren ek hizmet binasını açmıştır (Şekil 7 ve 8).



Şekil 7. Cevahir Outlet Alışveriş Merkezi dış mekândan görünüşler (Erbay, 2021)

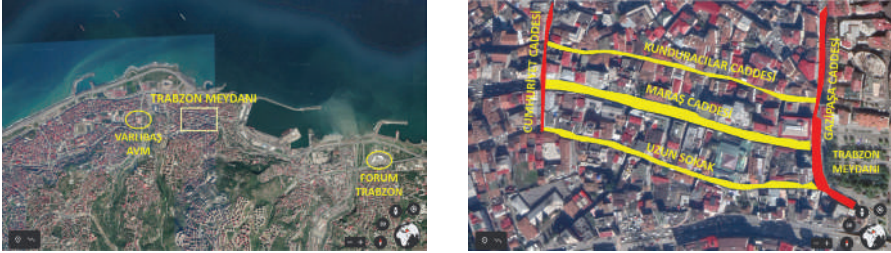


Şekil 8. Cevahir Outlet Alışveriş Merkezi iç mekândan görünüşler (Erbay, 2021)

3.2. Kent Merkezi

Çalışmanın ikinci alanı kent merkezinden, ticaretin en yoğun yaşandığı, Trabzon kentinin en eski ve meydan parkına açılan birbirine paralel Kunduracılar Caddesi, Uzun Sokak ve Maraş Caddesi belirlenmiştir. Trabzon şehrini limanı temel alarak üç kademedeki değerlendiren Tuncel (2012), ilk kademedeki havaalanını, ikinci kademedeki Karadeniz Teknik Üniversitesini, üçüncü kademedeki de Taksim

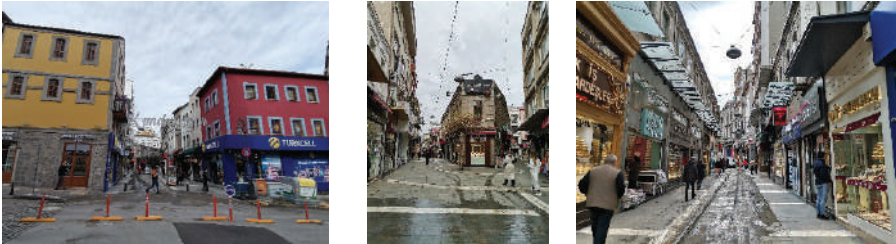
Meydanını ve bu üç caddeyi değerlendirmektedir. Kent içinde yer alan üç AVM'deki alışveriş ve ticaret kültürünü kıyaslayabilmek adına bu alanın doğuda Gazipaşa Caddesi ile batıda Cumhuriyet Caddesi arasında kalan yaklaşık 400 m. uzunluğundaki bölümleri alınmıştır (Şekil 9). Üç sokağın birleştiği meydan havaalanına 6 km., Trabzon Forum'a 3,7 km., Varlıbaş AVM'ye 2,5 km., Cevahir Outlet'e 12 km. mesafededir. Fotoğrafların çekildiği dönemde (Mart 2021) alt yapı çalışmaları devam ettiğinden görsellerde de bu çalışmaların izlerini görmek mümkündür.



Şekil 9. Kunduracılar caddesi, Maraş caddesi ve Uzun Sokak'ın kent merkezinde konumları ve çalışma aksı

3.2.1. Kunduracılar Caddesi

Trabzon'un en tarihi caddelerinden biri olan Kunduracılar Caddesi, trafiğe kapatılarak yayalaştırılmış, 1985 yılında da sit alanı ilan edilmiştir. 37 adet tescilli tarihi yapı barındıran caddede 2002 yılında belediye ve üniversite arasında yapılan bir protokolle koruma, yenileme ve canlandırma çalışması yapılmıştır (Çevik ve diğ., 2010). Meşhur Trabzon Hasırlarının satıldığı birçok gümüş ve altın mağazasını içermektedir. Ayrıca bir zamanlar ticaretin üretim merkezi olan Semerciler, Kemeraltı ve Mumhaneye uzanan bağlantıları ile çok önemli bir konumdadır (Şekil 10).



Şekil 10. Kunduracılar Caddesinden Görünümler (Erbay, 2021)

3.2.2. Maraş Caddesi

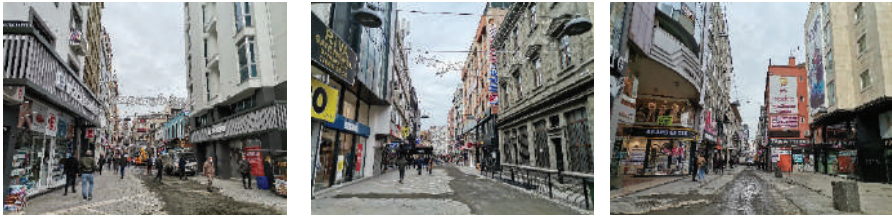
Kunduracılar caddesi ve Uzun Sokak arasında yer alan Maraş Caddesi, Orta Cadde olarak anılmaktayken 1920’de Trabzon Belediye Encümeni’nin kararıyla, Maraşlılar’ın kurtuluştaki üstün başarısından dolayı Maraş Caddesi adını almış, buna karşılık 1966’da Kahramanmaraş’taki bir caddeye de Trabzon Caddesi denilmiştir (Tuncel, 2012). Daha çok finans işlevini barındıran caddede 2 tane de müze bulunmaktadır (Şekil 11).



Şekil 11. Maraş Caddesinden Görünüşler (Erbay, 2021)

3.2.3. Uzun Sokak

Tarihi Trabzon şehrinin kuruluşuna dek uzanan Uzun Sokak, dünyada güzergâhı, işlevi ve hatta ismi değişmeden varlığını aralıksız sürdürebilmiş en eski caddelerden biridir. 2008 yılı itibarıyla trafiğe kapatılıp belediye tarafından taban düzenlemesi yapılmıştır. Kuzeyde Maraş Caddesi, güneyde ise 1985 yılında temeli atılan 2005 yılında da hizmete giren “uçan yol” olarak da adlandırılan Tanjant Yolu ile paralel konumdadır. Trabzon’daki önemli ticari markaların birçoğunun mağazası bu sokaktadır (Zorlu ve diğ., 2010; Tuncel, 2012) (Şekil 12).



Şekil 12. Uzun Sokaktan görünüşler (Erbay, 2021)

4. Yöntem

Bu çalışmada yöntem olarak literatüre ve gözleme dayalı yerinde tespitler yapılarak değerlendirilmiştir. Bu amaçla çalışma alanlarının her biri ziyaret




edilerek yerinde gözlemlenmiş, ticaret çeşitliliği, açık ve kapalı işyeri sayısı ve ticaret dışındaki işlevler belirlenmiştir. Elde edilen veriler, alana ait diğer verilerle birleştirilerek tablo haline getirilmiştir. Bu bilgiler doğrultusunda her iki çalışma alanının olumlu ve olumsuz yönleri ile bulgular elde edilmiş ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Burada temel amaç alışveriş kültürü ile tüketim toplumlarına dayatılan kapalı mekânlar ile kentin tarihi içerisinde oluşmuş sokak ve caddelerde gelişen ticaret kültürünü karşılaştırabilmektir. Güncel verilere ulaşabilmek adına 2021 yılı şubat ayı içerisinde bu alanlara ziyaretler gerçekleştirilmiş, ticaret çeşitliliği ve durumu tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla iki tablo oluşturulmuştur.




Tablo 1’de AVM’lere ait veriler sunulmuştur. Hizmete girdikleri yıl, alan içindeki yapı sayısı, ana binanın kat yüksekliği, kapalı ve kiralanabilir alan, açık ve kapalı işyeri sayısı, bankacılık hizmetlerinin bir arada verildiği bankamatik sayısı ve otopark durumuna ait bilgiler bulunmaktadır. Tablo içinde yer alan [K] harfi işlevin koridor üzerinde [B] harfi ise işlevin başka bir yapıda olduğunu ifade etmektedir (Tablo 1).

Tablo 2’de ise kent merkezinde ele alınan üç cadde/sokağa ait veriler sunulmuştur. Bu noktada şunu da belirtmek gerekir ki, kent merkezinde ele alınan üç cadde/sokağın birbirine ve altüst sokaklara açılan ara yolları, pasajları bu bölgedeki ticaret hacmini genişletmektedir. Ancak çalışma kapsamında sadece bu 400 m.lik yürüme mesafesi içinde sağda ve solda yer alan işyeri tespiti yapılmıştır. Bu nedenle Tablo 1’den farklı olarak cadde/sokağa açılan yan yol ve pasaj sayısı ile müze/sanat yapı sayısı da eklenmiştir (Tablo 2).

Tablo 1. Trabzon'daki AVM'lere ait veriler

	Forum Trabzon	Varlıbaş Avm	Cevahir Outlet	
Görseli				
Hizmete girdiği yıl	2008	2010	2011	
Mevkii	Ortahisar	Ortahisar	Kaşüstü	
Yapı Sayısı	3	1	3	
Ana Binadaki Kat Sayısı	2B+Z+1	4B+Z+3	Z+2	
Kapalı Alan (m ²)	76.000	55.000	35.000	
Kıralanabilir Alan (m ²)	51.300	25.000	20.000	
Açık İşyeri Sayısı	158	32	55	
Hizmet Sektörü	Giyim- İç/Dış	50	8	18
	Ayakkabı-Çanta	9	2	1
	Spor Mağazası	14	3	4
	Optik-Saat	5	-	-
	Mücevher	7	-	-
	Takı Shop-Aksesuar	1[K]	-	1+2[K]
	Güzellik-Kozmetik	7	1	1
	Ev-Dekorasyon	9	1	6
	Hobi-Oyuncak	1	1	-
	Kitap-Müzik	1	-	-
	Telefon/ Telekomünikasyon	4+1[K]	-	-
	Elektronik Eşya	4	-	1[B]
	Yapı market	1	1	1[B]
	Market / Hipermarket	2	-	2
	Büyük Mağazacılık	1	2	3
	Yemek	20+7[K]+2[B]	8+2[K]	7+3[K]
	Eğlence	4	2	4
	Sinema/Sinema Salonu	1/8	1/10	-
	Hizmet	8	1	1+3[B]
	Bankacılık/Finans	-	-	-
	Kapalı İşyeri Sayısı	16	58	14
	Bankamatik Sayısı	13	-	4
	Açık Otopark	Var	Var	Var
	Kapalı Otopark	Var	Var	Yok

Tablo 2. Trabzon Merkezde seçilen üç cadde/sokağa ait veriler

	Kunduracılar Caddesi	Maraş Caddesi	Uzun Sokak	
Görseli				
Uzunluğu (m)	400	400	400	
Açık İşyeri Sayısı	136	73	107	
Hizmet Sektörü	Giyim- İç/Dış	38	3	29
	Ayakkabı-Çanta	16	-	5
	Spor Mağazası	1	-	3
	Optik-Saat	9	3	8
	Mücevher	31	1	-
	Takı Shop-Aksesuar	1	-	3
	Güzellik-Kozmetik	4	-	13
	Ev-Dekorasyon	10	2	-
	Hobi-Oyuncak	1	1	-
	Kitap-Müzik	-	1	4
	Telefon/ Telekomünikasyon	10	15	7
	Elektronik Eşya	5	1	2
	Yapı market	-	-	-
	Market/Hipermarket	1	-	1
	Büyük Mağazacılık	-	-	-
	Yemek	1	15	22
	Eğlence	-	-	-
	Sinema/Sinema Salonu	-	-	-
	Hizmet	7	12	11
	Bankacılık/Finans	1	19	-
	Kapalı İşyeri Sayısı	3	-	6
	Caddeye/Sokağa Açılan Sokak Sayısı	13	11	13
	Caddeye/Sokağa Açılan Pasaj Sayısı	4	5	7
Müze / Sanat Merkezi	-	2	1	
Açık Otopark	Yok	Yok	Yok	
Kapalı Otopark	Yok	Yok	Yok	

5. Bulgular

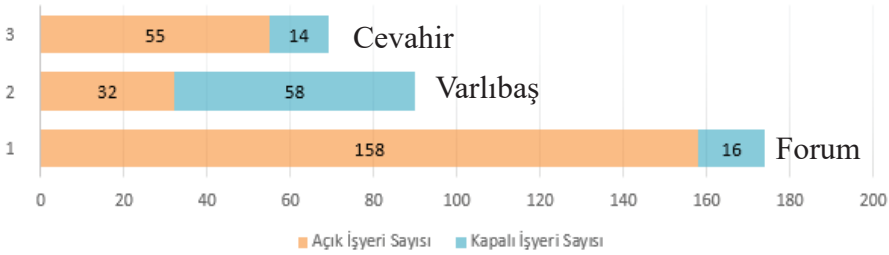
Trabzon ili özelinde ticaret işlevini AVM sorunsalına vurgu yapmayı amaçlayan bu çalışmada elde edilen veriler doğrultusunda bulgular AVM ve kent merkezinde incelenen cadde/sokak özelinde konum, işyeri potansiyeli ve hizmet sektörü işyeri çeşitliliği başlıklarında ortaya konmaya çalışılmıştır.

Trabzon'da yer alan üç AVM de farklı bir konseptlere sahiptir. Forum uluslararası bir şirketin sahip olduğu, açıldığı her bölgeye özel konseptlerle hizmet veren bir AVM'dir. Bu anlamda Karadeniz'in hırçın dalgalarından esinlenen çatı formu, deniz feneri silüeti, sokaklarından ilham alan sirkülasyonu ve Trabzonlu sanatçılardan örnekler taşıyan sanat eserleri ile çelik, cam ve ahşap kullanılarak tasarlanmıştır. Varlıbaş ise hem konumu hem de çevresindeki merkezlere olan yakınlığı ile önemli bir kent içi bir AVM örneğidir. Forum Trabzon ve Cevahir Outlet geniş bir araziye konumlandırılmışken, Varlıbaş sınırlı bir alan üzerindedir. Her ne kadar zemin üzerinde üç kat gibi görünse de dört bodrum katın üçünde yoğun dükkân kapasitesi ile aslında sekiz katlıdır. Kentin merkezine en yakın, birçok önemli merkeze yürüme mesafesinde ve ulaşım ağı ile çevrili olsa da sınırlı girişler, yüksek kat ve açık alan eksikliği bir dezavantaj olarak yansımaktadır. Cevahir ise bir outlet AVM'ye örnek olarak bölgenin ilk ve tek AVM'sidir. Kapalı otoparkın olmaması, açık otoparkın geniş bir alan üzerinde yer alması ve yapının lineer bir dikdörtgen formu da bir dezavantajdır. Forum Trabzon ise kademeli kotlarda düzenlenmiş açık otoparklar arasına yerleştirilmiş yapı ve işlevlerle dış mekândan yaklaşımı bir avantaja çevirmiştir. Bu noktada Cevahir ve Varlıbaş'a girişler hemen hemen yakın kotlardan sağlanırken, Forum'da kentin farklı yönlerinden gelen kullanıcı farklı kotlardan yapıya giriş yapabilmektedir. Bu mimari çözüm bile yapının kullanıcılar tarafından algılanmasını etkilemektedir. Toplam inşaat alanı içerisinde Forum tasarım aşamasında iki adet restoran bağımsız olarak tasarlanmıştır. Cevahir'de ise tek yapı hâkim iken güneybatı aksına yapılan ek bina ile bu bütünlük bozulmuştur (Şekil 13).



Şekil 13. Forum, Varlıbaş ve Cevahir yapı alanı içindeki bina sayıları

AVM'ler farklı büyüklüklerde olsa da kiralanabilir alanlar toplam mazağa sayısına bölündüğünde çıkan metrekareler birbirine yakındır. Elbette ki bir yapı markete ait metrekare ile bir terziye ait metrekare kıyaslanamaz, ancak burada vurgulanmak istenen ticaret işlevinin çeşitliliği ve sayıdır. Bu anlamda Forum kiralanabilir alanı diğerlerine göre yaklaşık iki kat daha fazla olduğundan işyeri sayısı da bu oranda fazladır. Ancak kapalı işyeri sayısı oranlarına bakıldığında Forumda mağazaların yaklaşık %9'u, Varlıbaş'ta %65'i, Cevahir'de ise %20'si kapalıdır (Şekli 14).

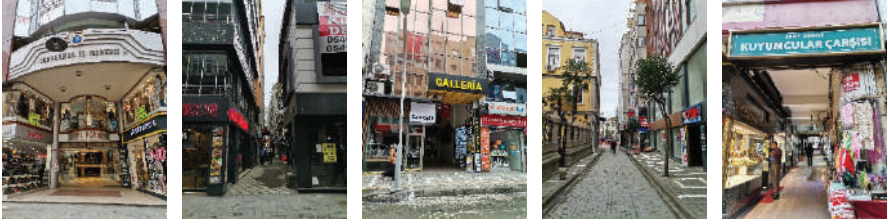


Şekil 14. AVM'lerde açık ve kapalı mağaza sayıları

AVM'lerdeki işyeri çeşitliliğine bakılacak olursa giyim, ayakkabı, çanta, spor mağazaları açısından Forum'daki işyeri sayısı ve çeşitliliği oldukça fazladır. Ayrıca telefon/telekomünikasyon, optik-saat, mücevher, kitap-müzik mağazaları da sadece Forum'da bulunmaktadır. Güzellik-kozmetik mağazaları Varlıbaş ve Cevahir'de sadece bir tane, Forum da ise yedi tanedir. Varlıbaş'ta hipermarket, takı shop ve bankamatik, Cevahir'de de sinema salonu ve kapalı otopark bulunmamaktadır. Koridorlarda hizmet veren işyerleri ise genelde takı, aksesuar ve yemek işlevine sahiptir. Hizmet adı altındaki işyeri çeşitliliğine bakıldığında araba yıkama, terzi, lostra, kuru temizleme, altın-döviz gibi işlevlere rastlanmaktadır. Pandemi dönemi olması nedeni ile sosyal aktive alanları bu dönemde işlevsizdir. Pandemi öncesi, sergiler, konserler, gösteriler ve etkinlikler açısından özellikle Forum oldukça etkin bir durumdadır. Ayrıca emlak ve turizm şirketlerinin geçici stantlarına da bu dönemde rastlanmamaktadır.

Kent merkezinde incelen alan ise kentin tarihi içerisinde oluşmuştur. Kentin tüm ulaşım ağlarının bu alan üzerinde bulunması, insanların işlerine giderken ya da evlerine dönerken bu askları kullanıyor olmaları büyük bir avantaj olarak yansımaktadır. Ayrıca diğer sokak ve caddeler açılan ara yollar ve pasajlar ticaret hacmini genişletmektedir (Şekil 15). Bu yönü ile dinamik bir yapıya

sahiptirler. Ayrıca pandemi döneminde açık havada alışveriş imkânı sunması tercih edilebilirliğini arttırmıştır. Kunduracılar Caddesinde giyim ve mücevher işyerleri, Maraş Caddesinde finans işyerleri, Uzun sokakta da giyim ve yemek işyerleri ağırlıktadır. Her üç alanda da telekomünikasyon ve telefon aksesuarlar satan işyerleri AVM'lere oranla oldukça fazladır. Yapı market, hipermarket ve büyük mağazacılık gibi büyük metrekare gerektiren işyerlerine kent merkezinde incelen alan özelinde rastlanmamıştır.



Şekil 15. Kent merkezi çalışma alanında bulunan ara sokak ve pasajlardan örnekler (Erbay, 2021)

Özellikle hizmet adı altında toplanan işyeri çeşitliliği açısından kent merkezinde görülen eczane, kuaför, döviz bürosu, büfe, turizm acentesi, fotoğraf stüdyosu, hamam, çiçekçi gibi hizmetler AVM'lerde bulunmamaktadır. Aynı şekilde bankacılık ve finans sektörüne ait işyerleri ile hamam, otel, müze, sanat merkezi gibi hizmetler de dinamikleri gereği AVM'de bulunmazlar. Yine yemek sektöründe ulusal ve uluslararası firmaların markaları AVM'lerde bulunması, küresel açıdan avantaj gibi görünse de yerel lezzetlerin çeşitliliği kent merkezinde bir avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kent merkezinde kiralanabilir alanlar maliyet açısından çok değerli olduğundan büyük mağazacılığa pek rastlanmamaktadır. Kapalı işyeri sayısı olarak da AVM'lere oranla çok düşüktür. Kapalı olarak görünen işyerlerinin çoğunda da tadilat yapıldığı gözlenmiştir. Bu da kent içindeki işyerlerinin hala rağbet gördüğünün göstergesidir.

6. Sonuç ve Değerlendirme

Bu çalışma özelinde, kent merkezi ile AVM'ler arasında bir değerlendirme yapılmıştır. 1980'li yıllarda Türkiye'de açılmaya başlayan ve bir cazibe merkezi olan AVM'ler günümüzde aynı oranda rağbet görmemektedir. Özellikle kontrolsüz ve plansız bir şekilde yaygınlaşmaları, yüksek kira

giderleri, e-ticarete ve sanal alışverişe olan ilginin artması ile birlikte kapanan, atıl kalan ya da başka işleve dönüşen AVM sayısı da doğru orantılı artmaktadır. Büyük şehirlerde doyum noktasına ulaşan AVM'ler için Anadolu'da AVM bulunmayan iller yatırımcıların gözdesi haline gelmiştir. Bu illerden biri olan Trabzon içinde 2008'den sonra arka arkaya açılan AVM'ler bir anda halkın cazibe alanlarına dönüşmüş, sadece Trabzon değil, komşu illerden de ziyaretçi akınına uğramıştır. Ancak yüksek kira bedelleri ve ticaret potansiyelinin istenilen seviyelere ulaşmaması sonucunda zaman içinde kapanan mağaza sayısı artmış, özellikle bazı AVM'lerde ziyaretçi sayısı da oldukça düşmüştür. 2020 yılında tüm dünyayı etkisine alan pandemi süreci de eklenince kısalan çalışma saatleri ve kısıtlamalarla bugün AVM'ler zor anlar yaşamaktadır. Açıldıkları ilk yıllarda kent merkezinde yer alan işyerlerinin ticari potansiyelleri üzerinde önemli bir etkisi olduğu esnaflar tarafından dile getirilse de (URL-12, 2021) zaman içerisinde bu ivmenin tersine döndüğünü söylemek mümkündür. Yapılan bu çalışmada kapanan işyeri sayısının AVM'lerde artması bunun bir göstergesidir. Özellikle kentin içinde yer alan Varlıbaş AVM, beklediği ilgiyi göremediği için bugün zor anlar yaşamaktadır (URL-13, 2021). Cevahir'de de işyeri çeşitliliği oldukça azalmış, büyük firmalar dışında mağazalar zaman içinde kapanmıştır. AVM'ler içinde sadece Forum, eskisi kadar olmasa da etkinliğini halen devam ettirmektedir. Bu durum sadece Trabzon için değil Türkiye genelindeki AVM'ler için de geçerlidir. EVA Gayrimenkul ve Akademetre'nin yayınladığı "2017-2019 AVM Araştırması"nın sonuçlarına göre (URL-14, 2021) sektörün ulaştığı rekabet düzeyinin yeni açılan her AVM ile daha da zorlaştığı, artık kimliği olan, doğru konsept ve bileşenle öne çıkan, doğru yönetilen ve yeni nesle ayak uydurabilen AVM projelerinin başarılı olacağı belirtilmektedir.

Sonuç olarak Trabzon'da ticaret işlevi kentin tarihi kadar eskidir. Bu geleneğin yaşatıldığı ve devam ettirmeye çalışıldığı kent merkezinde ticaret işlevi 2000'li yılların sonunda açılan AVM'ler ile önemli bir yara alsa da son yıllarda yeniden toparlanmaya ve eski canlılığını kazanmaya başlamıştır. Ancak AVM'lerin de ekonomik ve sosyal dinamiklerin küresel bir sonucu olarak ortaya çıktığı gerçeğini göz adı etmemek gerekir. Bu nedenle atıl mekânlar haline gelmeden değişim, dönüşümünün sağlanması, yeni açılması planlanan AVM'ler için de çok iyi etütler yapılması önemli bir gerekliliktir. Bu açıdan bölgenin dinamikleri çok iyi değerlendirilmelidir. Elbette ki bu çalışma elde veriler ışığında çeşitlendirilerek anketlerle güçlendirilebilir ya da farklı

disiplinlerin (ekonomistler, sosyologlar, vb) araştırmaları ile desteklenebilir. Unutmamak gerekir ki, mevcut sorunlar çok boyutlu düşünme, disiplinler arası yaklaşım ve ortak akıl ile ele alındığı zaman çözüm yolunda doğru adımlar atılabilir.

Kaynakça

- Akar, T. (2009). “Osmanlı Kentinde Ticari Mekânlar: Bedesten-Han-Arasta-Çarşı Mekanları Literatür Değerlendirmesi”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, (13), 267-292. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/talid/issue/43449/529939> adresinden erişildi.
- Aksel Gürün, B. (2005). “Alışveriş Merkezlerine Karşı Kent Merkezi”, *Planlama 2005/1*, Sayı:31, 63-74, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını.
- Arık, M.B. (2010). “Alışveriş Merkezleri ve “Rasyonel” Büyüleme Stratejileri”, *Akdeniz Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi*, (13), 211-233. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/akil/issue/48082/607947> adresinden erişildi.
- Arklan, Ü. (2012). “Tüketim ve Cazibenin Mekânsal İzdüşümü Olarak Alışveriş Merkezleri”, *Erciyes İletişim Dergisi*, 2 (3), 78-94. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/erciyesiletisim/issue/5866/77627> adresinden erişildi.
- Atalay, S. (2018). “Trabzon-Gümüşhane Arasındaki Tarihi İpek Ve Göç Yolu”, *Kafdağı*, 3 (2), 130-149. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/kafdagi/issue/50256/648708> adresinden erişildi.
- Aksoy, V. (2018). “İngiliz Ticaret Raporlarında (1908-1913) Trabzon”, *Karadeniz Araştırmaları Merkezi*, 15 (58), 50-74.
- Aygün, N. (2008). “XIX. Yüzyıl Ortalarında Trabzon’da Sosyal ve İktisadi Yapı”, *Karadeniz Araştırmaları (Bahar)*, Cilt: 5, Sayı: 17, 75-111.
- Başkaya, M. (2014). *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon’da Ekonomik Hayat (1923-1950)*, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.
- Baudrillard, J. (2008). *Tüketim Toplumu*, Çevirenler: Hazal Deliceçaylı ve Ferda Keskin, Üçüncü Basım, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Cindioğlu, D. ve Durakbaşa, A. (2003). “Tezgâh Üstü Karşılaşmalar Toplumsal Cinsiyet ve Alışveriş Deneyimi”, *Kültür Fragmanları Türkiye’de Gündelik Hayat*, Editörler; Deniz Kandiyoti ve Ayşe Saktanber, Çeviren: Zeynep Yelçe, 84-100, Metis Yayınları.

- Çavuşdere, S. (2007). *14. Yüzyıl İtalyan Kaynaklarında (Zibaldone Da Canal, Francesco Balducci Pegolotti, Pignol Zucchello) Türkiye Ticaret Tarihine Dair Kayıtlar*, Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çevik, S., Vural, S., Tavşan, F. ve Aşık, Ö. (2005). “Trabzon Kunduracılar Caddesi Yenileme-Canlandırma Projesi”, *Yerel Kimlik Dergisi*, Vol.1, 15-25.
- Çevik, S., Vural, S., Tavşan, F. ve Aşık, Ö. (2010). “Kentsel Koruma- Yenileme-Canlandırma Projeleri Bir Örnek: Trabzon Kunduracılar Caddesi,” *1 Ulusal Mimari Koruma Proje ve Uygulamaları Sempozyumu*, Ankara, Turkey, 26-35.
- Delic, M. ve Knezevic, B. (2014). “Development Of Shopping Centers In Central And Southeastern Europe”, *Daaam International Scientific Book*, Editors: B. Katalinic, 471-484, DAAAM International. Ocak 2021 tarihinde https://www.daaam.info/Downloads/Pdfs/science_books_pdfs/2014/Sc_Book_2014-038.pdf adresinden erişildi.
- Deniz, A. (2010). *Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Engin, E. (2002). *Tarihi Trabzon Kent İçi Hanları'nın Analizi ve Yeni İşlev Önerileri*, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Erbay, M. (2021). Kişisel Fotoğraf Arşivi.
- Giddens, A. (2010). *Modernite ve Bireysel Kimlik*, Çeviren: Ümit Tatlıcan, Say Yayınları, İstanbul.
- Giddens, A. (1994). *Modernliğin Sonuçları*, Çeviren: Ersin Kuşdil, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- İnalcık, H. (1985). “The Hub of The City: Bedestan of Istanbul”, *Studies in Ottoman Social and Economic History*, 1-17, Variorum Reprints, London.
- İnan, K. (1996). “Bedestenlerin Türk Ticari Mimarisindeki Yeri ve Trabzon Bedesteni”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı 7, 119-134.
- Karakuş, B. ve Alptekin, M. (2017). “Trabzon Halkının Dünya, Dünyalık ve Ekonomik Kazanç Algısı”, *İmgelem*, 1 (1), 33-60. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/imgelem/issue/33235/363767> adresinden erişildi.
- Kuban, D. (2007). *Osmanlı Mimarisi*, İstanbul: YEM Yayınları.
- Kurak Açıcı, F., Ertaş, Ş. ve Koç, S. (2018). “Erişilebilirlik Kavramıyla Sirkülasyon: Trabzon Forum AVM Örneği”, *Online Journal of Art and Design*, Volume 6, Issue 2, 33-47.

- Mert, K. (2015). “Tüketicilerin Alışveriş Merkezi Kavramına İlişkin Metaforik Algılarının İncelenmesi”, *Sakarya İktisat Dergisi*, 4 (3), 1-18. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sid/issue/30101/324765> adresinden erişildi.
- Mirgani, S. (2017). “Designing the Shopping Mall”, *Target Markets – International Terrorism Meets Global Capitalism in the Mall*, 45-74, Transcript Verlag. Ocak 2021 tarihinde <http://www.jstor.org/stable/j.ctv1fxdv4.6> adresinden erişildi.
- Mirgani, S. (2017a). “Developing the Shopping Mall”, *Target Markets – International Terrorism Meets Global Capitalism in the Mall*, 27-44, Transcript Verlag. Ocak 2021 tarihinde <http://www.jstor.org/stable/j.ctv1fxdv4.5> adresinden erişildi.
- Okur, M. ve Küçükuşurlu, M. (2009). “Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı”, *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, (3), 25-41. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/kdeniz/issue/16872/175627> adresinden erişildi.
- Öksüz, M. (2006). *Onsekizinci Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon Toplum Kültürü Ekonomi*, Serander Yayınları.
- Özoral, B. (2020). “Tüketim Kültürünün Yerel Kültürler Üzerindeki Etkisinde Alışveriş Merkezlerinin (AVM) Rolü: Dubai Mall”, *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18 (2), 292-304.
- Segetlija, Z. (2006). “Trgovinsko poslovanje (Trade Operations)”, *Ekonomski fakultet u Osijeku*, ISBN: 953-253-005-3, Osijek.
- Sungur, S. (2011). “Tüketimin Küreselleşmesi ve Tüketim Tapınakları: Postmodern Panayır Yerlerinde Alışveriş”, *Galatasaray Üniversitesi İletişim Dergisi*, (14), 7-35. Ocak 2021 tarihinde <http://iletisimdergisi.gsu.edu.tr/tr/pub/issue/7365/96437> adresinden erişildi.
- Şahin, F. (2005). *Alışveriş Merkezlerinin Biçimlenmesinde Önemli Boyutlardan Kamusal Mekân ve Kamusal Olgusu*, Yüksek Lisan Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Şahin, F. (2007). “Ticaret Yapılarında Tarihsel Gelişim ve Tipolojiler: Trabzon Üzerine Yansımaları Şekilleri”, *International Congress Of Asian And North African Studies*, Ankara, Türkiye, 10 - 15 Eylül 2007, cilt.6, 2879-2893.
- Şan, K.M., Hira, İ. ve Saraçoğlu, A.D. (2017). Kentlerin Yeni Tüketim Mabetleri: Alışveriş Merkezleri, *Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi (SKAD)*,

- Temelli, F. (2016). “Trabzon Limanı’nın Genel Konumu, Özellikleri ve Ticaretteki Önemi”, *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2 (2), 55-78. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/aicusbed/issue/24307/257602> adresinden erişildi.
- Touraine, A. (2002). *Modernliğin Eleştirisi*, Çevirmen Hülya Tufan, Dördüncü Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Tuluk, Ö.İ. ve Üstün F. (2007). “Trabzon Bedesteni: Türk Bedesten Mimarısındaki Yeri ve Sorunlarına İlişkin Bir Değerlendirme”. *BELLE TEN*, Cilt:71, Sayı:262, 923-938.
- Tuncel, M. 2012. “Bugünkü Trabzon”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, Cilt:41, 302-304. Şubat 2021 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/trabzon#2-bugunku-trabzon>
- Turkan, I. (2004). “Alış-Veriş-Tüketim Mabetleri: Sosyoekonomik Açından Mekân Tüketiminde Türkiye Örneği”, *Galatasaray Üniversitesi İletişim Dergisi*, Özel Sayı: 2 (Aynalı Labirent: Küreselleşen Kentte Tüketim), 85-104. Ocak 2021 tarihinde <http://iletisimdergisi.gsu.edu.tr/tr/pub/issue/7382/96645> adresinden erişildi.
- URL1, Alışveriş Merkezi. https://tr.wikipedia.org/wiki/Alışveriş_merkezi, Erişim tarihi: 12.11.2020.
- URL2, Türkiye AVM Potansiyel Analizi 2016-2018. <http://www.evagyd.com/haberler/2016-2018-avm-arastirmasi-sonuclari-yayinlandi/274/>, Erişim tarihi: 15.12.2020.
- URL3, Ticari Gayrimenkul Pazarı Görünümü, <https://www.jll.com.tr/tr/trendler-ve-bilgiler/arastirma/jll-turkiye-ticari-gayrimenkul-pazarigorunumu-2018-yari-yil-raporu>, 9.12.2020.
- URL4, Gyoder Gösterge, Türkiye Gayrimenkül Sektörü 2020 yılı 3. Çeyrek Raporu, <http://gyodergosterge.com/detay/avm#>, 15.12.2020.
- URL5, Forum Trabzon, https://tr.wikipedia.org/wiki/Forum_Trabzon, Erişim tarihi: 25.1.2021.
- URL6, Mirapark AVM Alışveriş Merkezi, <http://www.avmindirim.com/avmdunyasi/trabzon/705-mirapark-avm-alisveris-merkezi.html>, Erişim tarihi: 19.2.2021.
- URL7, Yıldızlı Tam Gaz!, <https://www.takagazete.com.tr/bolgemiz/yildizli-tam-gaz-h154680.html>, Erişim tarihi: 18.1.2021.
- URL8, Varyap’tan Trabzon’a AVM, <https://www.turkiyeturizm.com/varyaptan-trabzona-avm-24575h.htm>, Erişim tarihi: 12.2.2021.

- URL9, Varlıbaş Atapark Alışveriş ve Yaşam Merkezi, <https://www.arkitera.com/proje/varlibas-atapark-alisveris-ve-yasam-merkezi/>, Erişim tarihi: 15.1.2021.
- URL10, Trabzon Cevahir, <https://www.trabzoncevahiravm.com/>, Erişim tarihi: 11.1.2021.
- URL11, Uzun Sokak, https://tr.wikipedia.org/wiki/Uzun_Sokak, Erişim tarihi: 22.1.2021.
- URL12, Trabzon’da Bir Cadde Yok Olmak Üzere. <https://www.haber61.net/trabzon/trabzonda-bir-cadde-yok-olmak-uzere-h224038.html>, Erişim tarihi: 18.1.2021.
- URL13, Trabzon’da Satılık Alışveriş Merkezi!, <https://www.haber61.net/trabzon/trabzonda-satilik-alisveris-merkezi-h417792.html>, Erişim tarihi: 22.1.2021.
- URL14, EVA Gayrimenkul ve Akademetre, “2017-2019 AVM Araştırması”nın Sonuçlarını Açıkladı. <http://www.evagyd.com/haberler/eva-gayrimenkul-ve-akademetre-2017-2019-avm-arastirmasinin-sonuclarini-acikladi/460/>, Erişim tarihi: 25.2.2021.
- Ünlükara, T. ve Berköz, L. (2016). “Alışveriş Merkezlerinin Yer Seçimi Kriterleri: İstanbul Örneği”, *Megaron*, Cilt 11, Sayı 3, 437-448.
- Vural Arslan, T. (2009). “Türkiye’deki Alışveriş Merkezleri İncelemelerine Eleştirel Bir Bakış: Yorumlar, Eleştiriler, Tartışmalar”, *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Cilt 14, Sayı 1, 147-159. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/pub/uumfd/issue/21678/233327> adresinden erişildi.
- White, J. R. ve Gray K. D. (1996). *Shopping Centers and Other Retail Properties*, John Wiley & Sons, Inc., ISBN: 0-471-04002-9, Canada.
- Yalçınkaya, Ş. (2015). “Modern Kentin Yeni Kamusal Alanında Çocuk, Alışveriş Merkezleri ve Serbest Zaman Etkinlikleri”, *İdealkent*, 6 (17), 80-105. Ocak 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/pub/idealkent/issue/36788/419029> adresinden erişildi.
- Zorlu, T., Aydınlan, E. ve Engin, E. (2010). “Tanjant ve Karadeniz Sahil Yollarının Trabzon Kent Kimliğine Etkileri,” *Mimarlık Dergisi*, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, No:352, 54-59.

BÖLÜM IX

KENTSEL MEKÂNI BİÇİMLENDİREN KENT İÇİ ULAŞIM KARARLARI: KANUNİ BULVARI

Urban Transportation Decisions Shaping the Urban Space: Kanuni Boulevard

Seda ÖZLÜ¹ & Sinem DEDEOĞLU ÖZKAN²

¹(Arş. Gör.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: sedaaozlu@gmail.com, ORCID No: 0000-0002-2568-7043

²(Arş. Gör.) Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon,

e-mail: snmdedeoglu@gmail.com, ORCID No: 0000-0002-1610-2242

1. Giriş

Kentler zamana ve günün dinamiklerine göre büyüyen, değişen ve gelişen mekânlardır. Bu değişimin kentsel forma yansımaları ise arazi kullanım kararlarının ve ulaşım sisteminin birlikteliğine dayanmaktadır. Bu nedenle de makroformu oluşturan bu iki bileşenin nasıl planlandıkları, etkileşimleri ve kentlere etkileri planlamanın temel konularındandır. Ulaşım sistemine dair kararlar bir kademelenme ve hiyerarşiye bağlı olarak planlanmakta, bu kademelenme içinde taşıt yollarının nasıl planlanması gerektiği ise yolun hizmet ettiği amaca göre değişmektedir. Bir hiyerarşi içinde ele alınan taşıt yollarının en üst kademede yer alan tiplerinin temel amacı, kesintisiz taşıt erişimini sağlamak olurken en alt kademe yollar ise üzerinde barındırdıkları alanlara/donatılara hizmet vermektir. Bu noktalardan hareketle çalışmada; Trabzon kenti için planlanan Kanuni Bulvarının gelişim süreci ve kente olan etkilerinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Kent içi ulaşım sistemine ilişkin aktarılan kuramsal çerçevenin ardından çalışmada Trabzon

kentinin ulaşım planlama süreci, Kanuni Bulvarının sistem içerisindeki yeri ve kente etkileri aktarılmıştır.

2. Kent İçi Ulaşım Sistemleri

Geçmişten günümüze sosyal, ekonomik, politik veya teknolojik bağlamda yaşanan değişim/dönüşüm sürecinde kentsel yaşamın değişmeyen tek koşulu ulaşım sistemleridir (Kılınçaslan vd, 2012). Bu sistemler; zaman-mekan ilişkisi bağlamında ilgili kısıtların dikkate alınarak tanımlanan hedef, amaç ve kapsam dahilinde optimum faydanın sağlanacağı işletme ve yapısal çözümlerinin, düzenlemelerin gerçekleştirilmesi olgusudur (Hamamcıoğlu, 2012). Bu bağlamda oluşturulan kentsel ulaşım planları “ulaştırma altyapısına yapılacak yatırımların, düzenlemelerin ve işletme yaklaşımlarının belirlendiği uzun erimli planlardır” (Babalık Sutcliffe, 2012). Güven, konfor, kalite, ucuz maliyet ilkelerinden oluşan (Akbulut, 2016) kentsel ulaşım planlarının temel amaçları; ulaşımda harcanan zaman-kaynak kaybını minimuma indirmek, toplum faydasını ve denetimli ulaşım alanlarının geliştirilmesini sağlamaktır (Hamamcıoğlu, 2012).

Ulaşım politikalarında 1960’lı yılların ikinci yarısından itibaren özellikle Batı ülkelerinde çevre ve eşitlik konularına artan ilgi ile geleneksel politikalardan çağdaş politikalara doğru bir evrim yaşanmıştır. Ulaşım arzının planlanması hedefini, taşıtları ve fiziksel çözüm önerilerini önceliklendiren geleneksel ulaşım politikası yaklaşımına alternatif olarak insanlara öncelik veren çağdaş ulaşım yaklaşımı ortaya çıkmıştır. Çağdaş ulaşım yaklaşımına göre; ulaşım arzının yanı sıra yolculuk talebi de dikkate alınarak, mevcut altyapıyı verimli kullanan, toplumun her kesiminin sorunlarına cevap arayan, çevreye duyarlı, yasal/ yönetsel anlamda esnek yapıya sahip planlama kararları üretilmektedir (Elker, 2012) Özellikle 1990’larda gündem oluşturan sürdürülebilirlik kavramı ulaşım planlamasının sürecini etkilemiştir. Owens (1995)’e göre; sürdürülebilir ulaşım politikası koordineli politika düzeni ile sağlanabilecektir. Minken vd. (2003)’e göre ise sürdürülebilir ulaşım sisteminin kentsel alanın tüm sakinlerine mal ve hizmetin eşit, maksimum verimli bir düzende erişimi ile gerçekleşebileceğini vurgulamaktadır.

Bu süreçte Londra’da düzenlenen ‘Transport: The New Realism’ konferansında ulaşım politikalarında yaşanan bu değişim süreci şu şekilde ifade edilmektedir (Goodwin, vd., 1991; Özalp ve Öcalır, 2008):

- “Ulaşım daha büyük bir kentsel sorunun parçasıdır ve tüm yönetim düzeylerinde ele alınmalıdır.
- Türler arasındaki işleyişin tutarlılığı önemlidir.
- Ulaşımın tüm taleplerini karşılamak imkânsızdır.
- Ulaşım, basit teknik çözümlerden daha fazlasını gerektirir ve insan faktörleri ile yolculuk yapmayı gerektiren nedenlerin daha iyi anlaşılması gerekir.”

Değişen/ dönüşen ulaşım politikalarının başarıya ulaşabilmesi, kentsel işlevlerin oluşturacağı ya da çekeceği trafik ile yol ağı arasındaki ilişkinin doğru bir şekilde ölçülebilmesi veya anlaşılabilmesine bağlıdır. Yol ağı sistemi oluşturulurken kentsel alanın işlevsel alt bölgelerden oluştuğu ve hizmet ettiği bu bölge koşullarının ve taleplerinin göz ardı edilmemesi önemlidir. 20. yüzyılın çağdaş kent yapılanması kapsamında da bu bütünlüğün sağlanabilmesi amacıyla ulaşım sisteminde kademelenme görüşünün geliştirilmesi öngörülmüştür (Kılınçaslan vd, 2012).

Bu bağlamda artan nüfus ve trafik hacmine karşın yol kademelenmesi; Antik Yunan dönemindeki sokak, bulvar gibi kentsel dokuya bağlı oluşturulan sınıflamalar yerine, geleneksel sistem içinde birinci derece yollar, ikinci derece yollar, ana arter, toplar ve dağıtıcı yollar gibi basitleştirilmiş hiyerarşik sınıflandırmalara dönüşmüştür (Marshall, 2005). Buna karşılık, 21. yüzyılın başında, sokakların kaybettiği fonksiyonların geri kazanımı için, sınıflama yaklaşımlarında değişiklik içeren girişimler olmuştur (Memlük ve Ercan, 2016). Amerikan Mimarlar Enstitüsü tarafından 1990 yılında kimlik ve kapasiteye dayalı bir sınıflama ortaya koymuştur. Enstitü trafik hareketi, yaya faaliyeti ve bina türleri için farklı uygunluk derecelerini yansıtan 10 sınıflı bir sistem önermiştir. Bunlar; otoyol, bulvar, cadde, ana yol, sokak, yol, yaya yolu, dar sokak, geçit, patika şeklindedir. Sistem; yolun toplumu nasıl etkilediği ve komşu arazi kullanımlarına nasıl uyum sağladığı üzerine kurulmuştur (Forbes, 1999). Ülkemizde ise yolların fonksiyonları, trafik özellikleri ve tasarım standartlarına göre belirlenen yol kademelenmesi temelde kendi içinde çeşitlenmeleri olan 4 gruba ayrılmaktadır. Bunlar; (Kılınçaslan vd, 2012).

- Ana arterler: otoyol, hız yolu
- Semt dağıtıcıları: birincil yol (bulvar, ana cadde) ikincil yol (cadde)
- Toplayıcı yol: geniş sokak

- Yerel yollar: sokak ve çıkmaz sokak

Otoyol ve hız yollarını içeren ana arterler ulaşım sisteminde en üst kademede yer almakta olup ülkesel ve bölgesel ulaşım ağını oluştururken temel işlevleri kesintisiz trafik akımını sağlamaktır. Komşuluk birimleri için sınır özelliği gösteren birincil yollar ve kentte temel besleyici yolları oluşturan ikincil yollar semt dağıtıcıları olup bu yolların temel işlevi trafik akımı ikincil işlevi ise çevreye erişimi sağlamaktır. Komşuluk birimleri içindeki temel yollar olan toplayıcı yollar ve konut adaları içerisindeki yerel yollar ise kademelenmede en alt sırada yer almaktadır (Grava, 2003 içinde Ersoy, 2015). Çalışmanın sonraki bölümünde konu ve amaç kapsamında ağırlıklı olarak bulvarlar hakkında bilgi aktarılmıştır.

2.1. Bulvarlar

Bulvarlar, yüzyıllardır kentlerin kimliğinde büyük rol oynamıştır. 16. yüzyıl İtalya'sında -özellikle Roma'da- güçlü bir şekilde kendini gösteren bulvarlar; on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Fransa'da -Paris- geliştirilen modelleri ile mevcut ortaçağ modeline eklenmektedir. İlk olarak, 1600'lü yılların sonlarında Avrupa'da inşa edilenler, Paris ve Londra gibi kentlerin canlılığının bir temsili olarak karşımıza çıkmaktadır (Darin, 2004). Kenti güzelleştirme ve kent inşasının kamusal rolünü öne çıkarma hedeflerine ek olarak, insanları sıkışık hale gelen ortaçağ kent dokusundan kurtarmak, ulaşımını iyileştirmek için tasarlanmıştır. Aynı zamanda büyüyen bir orta sınıf için bu yeni gelişim ile şantiyelerde istihdam sağlanmıştır. Bulvarların en önemli işlevleri, çoğu zaman önemli yerleri birbirine bağlayan büyük anıtsal yollar olarak tüm şehre yapı ve anlayış kazandırmaktır. Ancak bu geniş caddeler "tek bir birim olarak değil, birbirlerinden ağaç sıralarıyla ayrılmış üç ayrı rota - iki kaldırım ve yolun kendisi - olarak tasarlandı." Fransa'nın ardından yirminci yüzyılın başlarındaki şehir güzel hareketinin bir parçası olarak bulvarlar, ABD'de gelişim göstermeye başlamıştır. Şehirlerin aynı zamana hızla genişlemesine de denk gelen bu dönemlerde, ABD'de eski mahallelerden geçen sokaklardan ziyade yeni kentsel gelişmelerle ilişkilendirilmiş bir ulaşım dokusu söz konusudur. Genellikle geniş ve her zaman ağaçlarla kaplı, yazın gölgeli ve serin olan bulvarlar, genellikle arazi geliştirme teşviklerinin bir parçası olarak düşünülmekte olup onları

çevreleyecek binalardan önce inşa edildiklerinde, zengin kesime yer seçimi için güzel imkânlar sunmaktaydı (Jacobs vd. 1994).



Figure 1.1. Along the Cours Mirabeau, Boulevard in Aix en Provence, France



Figure 1.1. Along the Cours Mirabeau, Boulevard in Aix en Provence, France



Figure 1.2. An Early Boulevard: K Street, Washington, D.C., at 16th Street. Taken from a Photograph, in AASHTO 1957, Figure E-16



Figure 1.2. An Early Boulevard: K Street, Washington, D.C., at 16th Street. Taken from a Photograph, in AASHTO 1957, Figure E-16

Fransa'dan Bulvar Örneği

Washington Bulvar Örneği

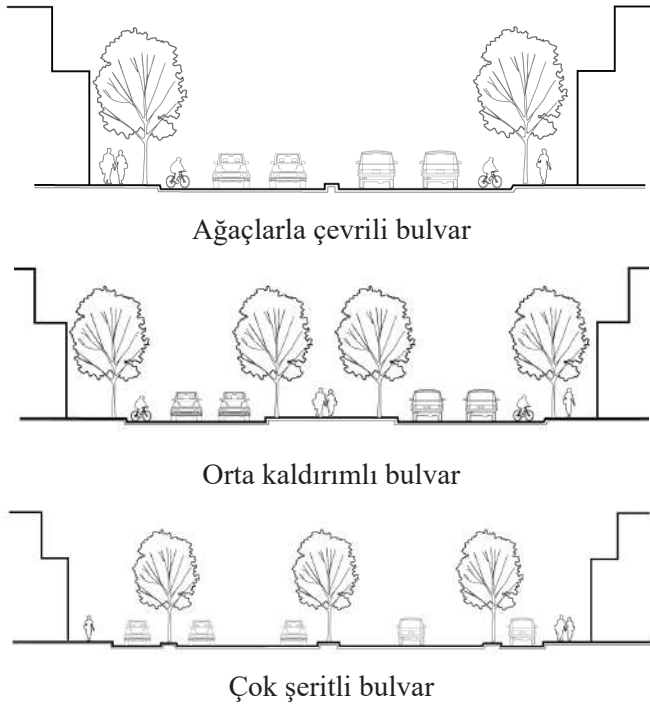
Şekil 1. Bulvar örnekleri (Jacobs vd. 1994)

Bulvar formu tasarlanırken çevresi ile uyumlu, kullanıcılarının ihtiyaçlarını odaklı olması temel ilke olarak karşımıza çıkmaktadır. Andrew'e (2012) göre bulvarların tasarımını tanımlamak için kullanılabilir üç form vardır. Bunlar; ağaçlarla çevrili bulvarlar, orta kaldırımlı bulvarlar ve çok şeritli bulvarlardır.

Ağaçlarla çevrili bulvarlar: Tipik olarak, her iki tarafında sıra ağaçlı kaldırımlarla çevrili birkaç merkezi şeridin bulunduğu bir caddedir. Kaldırımlar geniştir ve trafik şeritleri ile kaldırım arasında bir barikat görevi gören ağaçlar vardır. Tasarım açısından basit de olsa, ağaçlı bulvar formu, çevredeki kullanımları bozmadan sokağa sade bir şıklık kattığı için en yaygın olarak benimsenen formdur. Ayrıca sıra ağaçlar, bir sınır ögesi ve iletişim aracı olarak da kullanılmaktadır (Kostof, 1991) (Şekil 2).

Orta kaldırımlı/refüjlü bulvarlar: Pek çok insan, doğrudan orta-refüj veya yolun merkezi rezervasyonuna atıfta bulunmak için 'bulvar' terimini kullanır. Çoğu durumda, bu refüjler yoldan biraz daha yükseğe kaldırılır ve her iki taraftaki trafik şeritlerinin ayrımını ayırt etmek için çim, çalılıklar ve diğer ağaçlarla düzenlenmiştir. Ayrıca, kentte bazı bulvarlarda, orta refüjde kamusal sanat eserleri veya anıtlar kullanılarak önemli kılınmakta, öne çıkarılmaktadır. Geniş refüj, kimi zaman hafif raylı sistem veya metrobüs sistemine hizmet eden alternatif bir seyahat şeridi olarak da hizmet verebilmektedir (Şekil 2).

Çok şeritli bulvarlar: Haussmann tarafından tasarlanan ve ana seyahat şeritlerinin her iki tarafındaki erişim yollarının uygulanması yoluyla trafiği yerel trafikten ayıran bulvar türüdür. Diğer bulvar türlerinin aksine, çok şeritli bulvar rekreasyonu birleştirmek için tasarlanmıştır. Ayrıca, yaşayan sokaklar yaratılması için çok önemli bir öğe olarak da görülmektedir (Bosselmann vd., 1999). Ana seyahat şeritleri tipik olarak dört şerittir (her yönde iki) ve daha hızlı, yerel olmayan trafiğin kolaylıkla geçmesine izin verilir. Bu seyahat şeritlerinin her iki tarafında, daha yavaş hareket eden yerel trafik için paralel, tek yönlü erişim yollarından ayırma sağlayan ağaçlarla kaplı refüjler bulunur (Şekil 2).



Şekil 2. Bulvar türleri (Andrew, 2012)

Bulvarlar en genel anlamda, ana yolların gelişmiş formları olarak tanımlanabilirler. Sosyo-kültürel, ekonomik ve fiziksel pek çok işlevi fazlasıyla üstlenerek bugünün sadece hızlı taşıt trafiği talebini karşılayan ana yollara oranla gelişmişliği de temsil ederler (Kostof 1991; Jacobs vd. 2002). Öte yandan, kente hareketlilik katan, kentin belleğini oluşturan sosyal yaşamın da kalbi olarak tanımlanabilirler (Jacobs, 1993). Bulvarların temel fonksiyonları özetlenirse; yerleşimlerin formunu şekillendirmek, estetik duygusu olan kentler yaratmak, kentsel işlevlere (dükkanlar, sokaklar, konutlar, vb.) erişimi sağlamak, mal ve

insan hareketini sağlamak ve önemli yerleri birbirine bağlayan büyük anıtsal yollar yaratmak olarak tanımlanabilir (Jacobs vd., 2002; Memlük ve Ercan, 2016).

Bugünün bulvarları ise artık buldukları kentlerin sosyal ve politik ortamlarını yansıtmaktadır. Kent içi çatışmaların, gerilimlerin ve çevreleyen kültürlerin bir yansımasıdır ve doğrudan metropol ortamını bütünleştiren bir kentsel açık alan biçimi olarak hizmet etmektedir. Paris'deki Champs Élysées ve Barselona'daki Passeig de Gràcia gibi geleneksel bulvarlar, şehir hayatındaki kamusal rollerini savunur ve genellikle kendi bölgelerinin yetkili hükümetlerinin bir yansımasıdır. Los Angeles'daki Wilshire Bulvarı ve Las Vegas'daki Las Vegas Bulvarı gibi büyük bulvarlar, 1900'lerin ortalarında Güneybatı Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen aşırı büyüme baskılarını yansıtan merkezi büyüme koridorlarıdır (Andrew, 2012).

Sonuç olarak, dünyanın en unutulmaz bol ağaçlı kent caddelerinden olan bulvarlar 1950'lerde ve 1960'larda sokak genişletme programlarıyla ortadan kaldırılmıştır (Bosselmann vd., 1999). Bulvarlar birçok kent için büyük önem taşısa da bugünün plancılarının bulvarlara bakış açısı değiştiğinden birçok bulvarın artık bir amacı yoktur. Bugünün bulvarlarının çoğu, sürücüye özel olarak hizmet veren, otomatik yönelimli otoyollardır (Andrew, 2012). Kent parçalarını birbirine bağlayan bir omurga işlevi görmekten ziyade parçaları ayırıştırır, sadece hızlı taşıt trafiğine hizmet eden ana arterlere dönüşmeye başlayan bulvarlar, basitleştirilmiş işlevsel sınıflamalar içerisinde konumlandırılmayan kent mekânlarına dönüşmüştür (Memlük ve Ercan, 2016). Bu çerçevede izleyen bölümde, ülkemiz kentlerinde de pek çok benzer örneğine rastlayabileceğimiz kentin gelişmesinde kurtarıcı gözle bakılan yeni bir ulaşım aksının, Trabzon kentinin zaman içerisinde güneye doğru gelişmesi ve buna paralel ortaya çıkan erişebilirlik sorununun çözümüne yönelik önerilen bir yol projesi olan Kanuni Bulvarının; ortaya çıkışı, gelişim ve değişimi, kente etkileri kronolojik bağlamda incelenmiştir.

2.2. *Kanuni Bulvarı Örneği*

Geçmişten bugüne Trabzon kentinin eğimli arazi yapısı ve yerleşilebilir arazi kıtlığı kentin sahil boyunca lineer bir şekilde gelişimine neden olmuştur. Kent nüfusunun kentsel mekânlara erişimini ve kentsel gelişimi sağlayan ulaşım kararları da bu nedenle doğu-batı yönünde gelişmiştir. Beşirli'den Moloz

aksındaki 35 metre genişliğindeki Devlet Sahil yolu, Karadeniz sahilinde transit geçişi sağlama amacıyla kıyı dolgusu üzerinde 30 metre genişliğinde olan ve yapımı 20 yılda (1987-2007) tamamlanan 2. Devlet Sahil Yolu ve kentin daha güneyinde yer alan üzerinde konut ve donatı alanlarını barındıran 25 metre genişliğindeki Tanjant yolu (1984-2005) Trabzon kentinin doğu-batı yönündeki ana ulaşım akslarıdır. Hem Maçka ilçesine hem de güneyde yer alan illere hizmet sağlayan Gümüşhane (Maçka) Yolu ise kuzey-güney yönlü tek bağlantı olup ana dağıtıcı yol niteliğindedir.

Zaman içerisinde artan nüfus ve paralelinde ortaya çıkan trafik sorununun çözümüne yönelik yeni ulaşım kararları ortaya çıkmıştır. Karadeniz Sahil Yolu ve Tanjant Yolu üzerindeki yoğun kent trafiğini azaltmak amacıyla kentsel gelişimi yönlendirecek ve kentin güneyinden geçecek doğu-batı doğrultulu yeni bir aks önerilmiştir. 2020 yılı Nazım İmar Planı ile birlikte önerilen Kanuni Bulvarının Trabzon kent merkezi ve Karadeniz Sahil Yolu'nun Trabzon geçişine alternatif olarak planlanması ve transit trafiğin hızlı bir şekilde akışını sağlayacağı öngörülmüştür (URL-1, 2021). Ana dağıtıcı bir arter olarak kentin güneyinden geçmesi planlanan Kanuni Bulvarı Karayolları Genel Müdürlüğü ile Trabzon Belediyesinin ortak girişimi ile birlikte yapılan yol projesidir. Bu proje ile birlikte Trabzon kentinin kuzey-güney aksında gelişmesi ve kentin büyümemesi sorununun giderilmesi amaçlanmaktadır.

Kent merkezinin batısında Akyazı kavşağından başlayan ve kentin iç kesimlerine girerek 1 Nolu Beşirli, 2 Nolu Beşirli, Karşiyaka, Aydınlikevler, 2 Nolu Erdoğan, Bahçecik ve Boztepe mahallelerinden geçen bulvar doğu-batı doğrultusunda uzanmakta ve Boztepe mahallesini geçtikten sonra güneye doğru yönelerek Erzurum yolunun Çağlayan kavşağında sona ermektedir. Genelde 50 metre genişliğinde inşa edilen ve ana dağıtıcı yol niteliğinde olan Bulvarın 2011 yılında yapımına başlanmıştır. Bu bulvar ile kentteki semt dağıtıcı yolların bağlantısı kavşaklar ve tüneller ile sağlanmıştır. Yapımı devam eden proje 28 km uzunluğunda olup güzergâhta 22 köprülü kavşak, toplam uzunluğu 6,8 kilometre olan 8 çift tüp ve 441 metre uzunluğunda 1 tek tüp olmak üzere toplam 17 tünel ve toplam uzunluğu 7888 metre olan 55 köprü bulunmaktadır (Şekil 3). Kentin güneyinden geçen ve makroformun da bu yönde gelişmesini yönlendiren Bulvar konut, eğitim ve ticaret alanlarının yanı sıra Gölçayır için planlanan

sanayi bölgesi, organize sanayi bölgesi ve terminale de hizmet verecektir (URL-2; URL-3; URL-4).



Şekil 3. Kanuni bulvarı bağlantı noktaları ve türleri (KGM, 2020)



Tarihsel süreç içinde ilk kez 1989 yılında bir koridor olarak planlara işlenen ve doğu batı istikametinde alternatif bir ulaşım sistemi olarak önerilen Kanuni Bulvarı Projesi, farklı yıllarda gerçekleşen Revizyon İmar Planlarında farklı değişikliklerle günümüz formunu kazanmıştır. 2002 yılı Revizyon İmar Planı'nda çoğunlukla 25 metre en kesitte önerilmiş bir kent içi toplayıcı ana aks-arter durumundadır (Tablo 1).

Yol güzergâhı, geçtiği bölgelerde kentin kuzey-güney bağlantısını oluşturan dikine taşıt yolları ile desteklenmekte ayrıca yaya yolları ile bu yol kent içi yaya hareketini yine kuzey-güney yönünde destekleyecek konum ve fiziksel tasarım boyutunda planlanmıştır. Plan bütünlüğü açısından bu yolun anlam ve önemi 2002 yılında onanan Revizyon İmar Planı ile tanımlanmıştır. 2002 Revizyon İmar Planında yol güzergâhında ve kesitinde yapılan değişiklik sonucu yol iki şerit gidiş-iki şerit geliş iken üç şerit gidiş-üç şerit geliş olarak planlanmıştır. Ancak yapılan plan değişikliği ile bu yolun, niteliği ve teknik özellikleri değiştirilmiştir. Kapasitesi artırılmış, yolun başlangıç ve bitiş noktaları dikkate alındığında ise yolun kent içi ulaşım ana arteri dışında başka fonksiyonlar üstlendiği görülmüştür. Yeni tasarıda yolun en dar yeri 40 metre olup, yan yol bağlantılı noktalarında bu genişlik 62 metreye kadar genişlemektedir (2002 ve 2019 Revizyon İmar Planı ve Açıklama Raporları).

2002 Yılı Revizyon İmar Planı'nda çoğunlukla 25 metre en kesitte kent içi toplayıcı ana aks-arter olarak önerilen ve 2011 yılında temelleri atılan Kanuni Bulvarı projesi 6 etap halinde yürütülmüştür. Genel olarak 2002 yılında 35

metre olarak planlanmış bulvar 2019 yılında 50-70 metreye ulaşmıştır. Bulvarın, 2002 yılında ilk plana dâhil edilışinden bugüne kadar geçirdiği planlama süreci aşağıda Tablo 1’de özetlenmiştir.

Tablo 1. 2002 ve 2019 yılı planlarında Kanuni Bulvarı ve çevresinin değerlendirmesi

2002 planı	2019 planı	Etaplar ve Bulvar ve çevresinde yaşanan değişimler
		<p>Etap 6: kentin batı yönündeki başlangıç noktası olan bu etap sahil yolu üzerinde 2 kavşak bağlantısını ve tünel geçişlerini içermektedir. Donatı alanlarının birçoğunun korunduğu 2019 yılı planında sahil girişindeki Pazar alanı daraltılmıştır. Bunu yanı sıra yol yapımı ve dolgu sürecinde yıkılan ibadet alanı yerine 2019 yılında Devlet sahil yolu ve 2. Devlet sahil yolu arasında (2002 planında sosyal tesis alanında) önerilmiştir. Ayrıca; 2002 planında Kanuni Bulvarının kuzey ve güneyinde yer alan yapı adaları arasında benzer yoğunluk değerleri görölürken 2019 yılında farklılaşmalar izlenmektedir.</p>







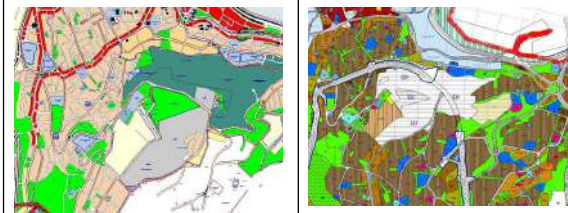
Etap 5: Karşıyaka vadisi girişinde son bulan bu etapta genişleyen Bulvar en kesitine bağlı olarak bağlantı noktalarında ve kavşak çözümlenmeleri her iki plan döneminde farklılaşmaktadır. Yolun güneyindeki konut alanlarının ve donatılarının korunduğu görülmekle birlikte, 2019 planında yolun güneyindeki konut alanlarında yoğunluk değişiklikleri izlenmektedir.



Etap 4: Yol güzergâhının 2002 planına göre yeniden düzenlendiği bu etapta Karşıyaka Vadisinde geçişi sağlayan kavşaklı viyadük alanın kuzeyine kaydırılmıştır. 2002 planında bütüncül planlanan yeşil alanların bir kısmının konut alanına dönüştürüldüğü görülmektedir. Konut alanlarının yoğunluklarında değişimler yaşanmakla birlikte bulvarın çıkışına doğru konut alanlarından konut+ticaret alanlarına dönüşümler olmuştur.

Tablo 1'in devamı

2002 planı	2019 planı	Etaplar ve Bulvar ve çevresinde yaşanan değişimler
		<p>Etap 3: alanın kuzey kısmında donatılar korunurken, güney kısmında yer alan donatılarda (ortaöğretim alanı, park alanı, ibadet alanı) değişimler görülmektedir. Donatıların yanı sıra konut alanlarında da değişimler izlenmektedir. 2002 yılından farklı olarak 2019 planında alanın doğusuna doğru yoğunluk farklılaşmaları ve Kanuni Bulvarı boyunca konut+ticaret kullanımları önerilmiştir.</p>
		<p>Etap 2: 2019 planında Kanuni Bulvarının en kesitinin değişmesinin yanı sıra bu etap için belirlenen güzergâh da değişmiş; bağlantı kuzeye kaydırılmıştır. Bulvarın doğu koluna paralel olan aks genişletilmiş olup; aks boyu konut+ticaret kullanımı da önerilmiştir. 2002 yılından farklı olarak 2019 planının bu etabında da yapı adalarının yoğunluklarında farklılaşmalar görülmektedir.</p>

	<p>Etap 1: Kanuni Bulvarı 2019 planında Boztepe doğal sit alanı içerisinde tüneller ve viyadük geçirilmiştir. 2019 planı ile önerilen Bulvarın geçişi sonucu (özellikle batı girişinde) konut alanlarından konut+ticaret alanlarına dönüşümler önerilmiştir. Çömlekçi kentsel dönüşüm alanı olarak planlanmıştır. Ayrıca; alanın güneyine doğru yeni konut ve donatı alanları da önerilmiştir.</p>
---	---

Uygulamasına 2011 yılında başlanan Kanuni Bulvarı projesi bugüne kadar yapılan hem altyapı hem de diğer çalışmalar ile birlikte %60 oranında fiziksel olarak tamamlanmış ve 14,5 kilometrelik bölümü ulaşıma açılmıştır (URL-5).

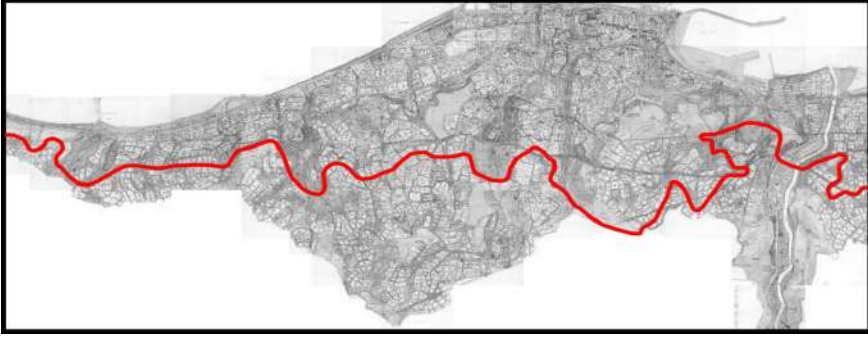
2.3. Tarihsel Süreç İçinde Trabzon Kentinin Ulaşım Kararları ve Kanuni Bulvarı

Trabzon'un planlı gelişimi Cumhuriyet döneminde başlamıştır. Fransız mimar ve kent plancısı Jacques H. Lambert, 1937 yılında kente gelerek yaptığı incelemeler sonucunda Trabzon'un var olan güzelliklerinin ileride yok olmasını engellemek için bir plan ve 5 maddelik bir kent düzenleme programı yapmıştır. Kentin gelişmesine bağlı olarak ortaya çıkacak yol ihtiyacı da ilk olarak Lambert planında öngörülmektedir. Plan, kenti sahile ulaştıracak ve denizden gelen havayı kente sokacak dik yolların açılmasını öngörmektedir. Kentin önemli ulaşım akslarından olan sahil yolu ise kent içi yol olarak önerilmiş ve etrafında geniş gezinti alanları düzenlenmiştir; ancak planın hedef yılına ulaşıldığında, plan kararlarının çoğu gerçekleşmesine karşın, sahil yolu Lambert'in öngördüğünden farklı biçimde devlet karayolu olarak uygulanmıştır (Aydemir, 1989).

1970 Nazım İmar Planında; yeni belirginleşmeye başlayan sahil yolu boyunca çizgisel yığılma eğilimlerinin engellenmesi, kıyı olgusunda yaşanan gelişmelerin

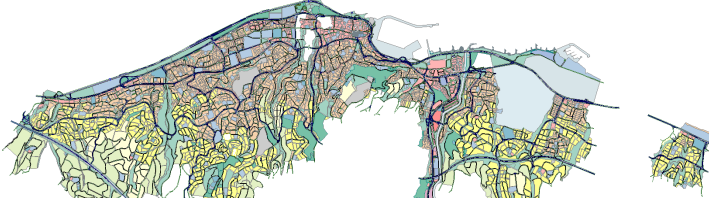
plan yoluyla yönlendirilmesi amaçlanmıştır. Ulaşım kararları incelendiğinde plan kararlarının temelini oluşturan doğu-batı aksı yönünde gelişme önerilmekte ve Tanjant yolu kentin ana sistemi olarak tasarlanmıştır. Batıda meskûn alanların devamı olarak konut gelişme alanlarını merkeze ve sanayi alanlarına bağlayan ana aks konumunda iken, doğuda ise karayollarına paralel iskân içi arter işlevini görmektedir.

1989 Nazım İmar Planında; Trabzon'un eğitim, kültür ve ticaret ağırlıklı bir kent olması amaçlanmıştır. Mevcut imar planı doğu, batı ve merkez olmak üzere 3 etapta geliştiği için ulaşım bağlantısı doğu-batı yönünde gelişmiştir. Bugünkü adıyla Kanuni Bulvarı olarak adlandırılan yol kentin büyümesi ile ihtiyaç duyulacağı öngörülen güzergâh olarak ilk kez 1989 imar planında doğu-batı istikametinde planlanmıştır (Şekil 4).



Şekil 4. 1989 İmar planında Kanuni Bulvarı

2002 Nazım İmar Planında; Trabzon Kent Merkezi'nin kimliğinin oluşturulması temel hedeftir. Planda Yeni karayolu projesi, uluslararası liman, yat limanı, balıkçı barınakları, karayolu geçişi, geniş park alanları, spor ve fuar alanlarını içeren Kıyı Planı, kurum görüşleri de dikkate alınarak yapılmıştır. Güney Çevre Yolu Projesi; tüm Doğu Karadeniz'in sahil kesiminden geçen ve kent ile deniz ilişkisini kesen kıyıda ki karayolu geçişinin yükünü ileride güneye kaydıran ve trafik yükünü üstüne alacak proje Karayollarının görüşü doğrultusunda Erişme Kontrollü Yol (Otoyol) olarak plana işlenmiştir (Beyazlı ve Özlü, 2020). Bu plan sürecinde Kanuni Bulvarı projesinin ihtiyacı karşılayabilmesi için güzergâh ve kesitinde değişiklikler yapılarak yeniden planlanmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yaptığı detaylı çalışmalarla kesin güzergâh belirlenmiştir. Proje 19249 metre uzunluğunda olup 3 tünel, 5 viyadük ve 6 köprülü kavşak şeklinde projelendirilmiştir. Yeni tasarıda yolun en dar yeri 40 metre olup, yan yol bağlantı noktalarında bu genişlik 62 metreye kadar genişlemektedir (Şekil 5).



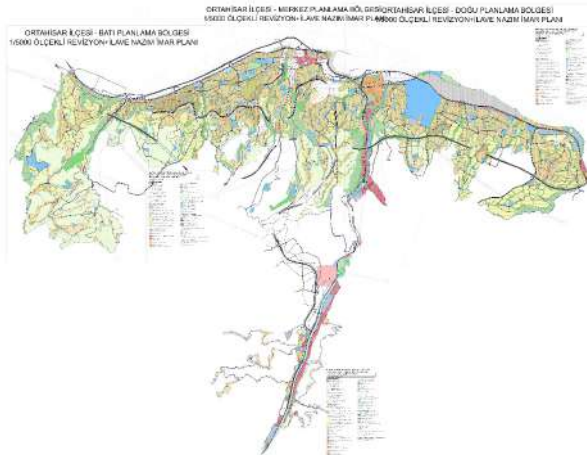
Şekil 5. 2002 Nazım imar planında Kanuni Bulvarı

2002 Nazım İmar Planını takip eden 2013 Nazım İmar Planında da Kanuni Bulvarına yönelik düzenlemeler mevcut olup kent ile olan bağlantı noktalarını etkilemektedir. Bulvar üzerindeki en büyük değişikliklerin Bahçecik Mahallesi ile Boztepe Mahalleleri arasında olduğu gözlemlenmektedir (Şekil 6).



Şekil 6. 2013 İmar planında Kanuni Bulvarı

2019 Nazım İmar Planında ise; kentsel gelişme güneye yeni yerleşim alanlarının tanımlanmasıyla yağ lekesi şeklinde genişleyerek büyütülmüştür. Bulvar üzerindeki değişimler; bulvar ile kent entegrasyonunun artırılmasını sağlamak amacıyla kavşak, bağlantı noktalarının artırılması gibi uygulamalardır (Şekil 7).



Şekil 7. 2019 İmar planında Kanuni Bulvarı

Kanuni Bulvarı Trabzon kenti için mevcut kent içi trafik sorunun çözümünün yanı sıra şehirlerarası ve kırsal alanlara ulaşım imkân sağlayacak bir yol projesidir. Proje sayesinde, kentin kuzey güney istikametlerinde kurulan yeterli ve güçlü bağlantılarla kent içi erişilebilirlik kabiliyetinin artırılması öngörülmektedir. Öte yandan kentsel yığılmaların önüne geçilerek yeni yerleşim merkezlerinin oluşumu sağlanarak, kıyıda var olan yapılaşma baskısının önüne geçilmesi hedeflenmektedir. Ancak bu proje her ne kadar Trabzon kentinin yaşam kalitesini artırmak, yeni yaşam alanları açmak için yapılmış olsa da bugün gelinen noktada gerek kent dokusunu ve tarihini gerekse kentin sosyal, ekonomik, ekolojik boyutunu olumsuz etkileyen temel planlama sorunları barındırmaktadır. Bu olumsuzluklar kentliler tarafından plana yapılan itirazlar ile aktarılırken Kanuni Bulvarına yönelik yapılan itirazların %55'ini kat yüksekliği ve emsal artışı, %10'unu yol ve donatı alanlarına yapılan itirazlar oluşturmaktadır (URL-6).

Sonuç olarak; Trabzon kenti için imar planlarının öngördüğü stratejilerin ve hedeflerin tam olarak gerçekleştirilemediği, kentin tarihinin, kimliğinin ve dokusunun gün geçtikçe zarar gördüğü görülmektedir. Kanuni Bulvarının da Trabzon kenti üzerinde yarattığı en temel fiziksel sorunlar ulaşım sisteminde kademelenme ve teknik problemler, topoğrafya ile uyumsuz yapılaşma, donatı ve konut alanlarına erişim sorunları, doğal değerlerin tahribi ve gelecek nesillere aktarımının engellenmesi, siluet ve kent kimliğine yapılan olumsuz müdahaleler, bulvarın kırsal alan üzerinde yarattığı/yaratacağı baskı şeklindedir. Bulvarın ekonomik etkileri arasında ise; yüksek kamulaştırma bedelleri, yolun yapım maliyetleri ve kentsel rantın artışı yer almaktadır. Bu kapsamda, Bulvarın Trabzon kenti üzerindeki fiziksel ve ekonomik etkilerine yer verilmiştir.

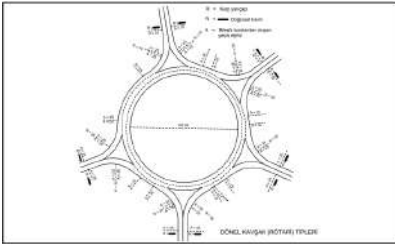
Ulaşım sisteminde kademelenme sorunları ve teknik problemlere ilişkin değerlendirme: Kanuni Bulvarı Projesinin öncelikli ve en temel sorunu Trabzon kentinin yürürlükteki Nazım İmar Planı ile uyumlu yol planlamasının yapılmamasıdır. Yapılan plan değişikliği ile oluşturulan ulaşım yolu, Nazım İmar Planı ulaşım altyapısından ve kademelenmesinden kopuk, planların kademeli birlikteliği ilkesinin göz ardı edildiği parçacı bir yaklaşım ile oluşturulmuştur.

Bulvar arazi kullanım-ulaşım ilişkisi açısından değerlendirildiğinde yer yer konut alanlarının içerisinden geçen, plan kararlarına göre üzerinde birçok donatı ve konut alanını barındıran/barındıracak olan Kanuni Bulvarı, kent içi yol olması gerekirken transit geçişi sağlamak amacıyla hazırlanan ana dağıtıcı bir yola dönüştürülmüştür. Bu nokta da konut alanları içerisinde geçen bu transit

yolun amacı ve uygulaması arasında tezatlıklar bulunmakta olup yolun esas amacı belli olmamaktadır.

Bir sistem ve hiyerarşi dâhilinde ilerlemeyen bulvar projesinde farklı nitelikte yolların bir kavşakta toplanarak dağıtılması veya farklı nitelikteki yolların aynı kademede bir yola bağlanabilmesi sorunu ortaya çıkmaktadır. Oluşan bu yapılanma ulaşım sisteminde de bir belirsizliği ortaya koymaktadır.

Bulvar ile kent entegrasyonunu sağlamak amacıyla yapılan veya boyutları artırılan bağlantı ve kavşak noktaları da makro formu ve topoğrafyayı etkilemektedir. Oluşan kavşaklar incelendiğinde; 2. Devlet Sahil Yolu, Devlet Sahil Yolu ve Kanuni Bulvarının bağlantısını sağlayan kavşağın büyüklüğünün insan ölçeğinin üzerinde olduğu görülmekle birlikte yüksek duvarlara da sebep olmaktadır. İnşa edilen kavşaklar standartlara göre değerlendirildiğinde keskin dönüşlerin ve hatalı bağlantıların olduğu da görülmektedir. Bu durum teknik açıdan problemler yarattığı gibi yaya ve taşıt güvenliğinde de problemleri barındırmaktadır (Şekil 8).



a. Standart kavşak çözümlenmesi



b. Karşıyaka kavşağı

Şekil 8. Standart kavşak çözümleri ve Kanuni (Karşıyaka) örneği
(a.Günel,1983 içinde Aydemir, vd., 2004; b.URL-5)

Kent topoğrafyasına yönelik müdahaleler; 2020 planında olan bir diğer sorun ise kentin güneyinden geçen bir otoban olarak planlanan Kanuni Bulvarının inşasında ortaya çıkan topografya ile uyum problemidir. Ana dağıtıcı yol niteliğinde olan bulvar kentin güneyinden dağlık olarak tanımlanabilen alandan dereler, vadiler, dağlar üzerinden viyadükler, kavşaklar ve tüneller yardımıyla geçmekte, bu müdahaleler topoğrafyada ve doğada büyük tahribatlara neden olmaktadır (Şekil 9). Kuzeyde deniz ve güneyde dağlık alanların sınırladığı kentte bulvarın arazide yarattığı yükseklik farkları ve koridor genişlikleri kent için olumsuz bir fiziksel eşik olmakta ve kent topografyası ile uyumsuz bir doku oluşturmaktadır. Bu noktada Trabzon Şehir Plancıları Odası Şube Başkanı Ercan

Şen'in yaptığı açıklamada da; Kanuni Bulvarının 'geçtiği güzergâhın doğru seçilmiş bir güzergâh olmadığı, kenti ortadan ikiye böldüğü, kent içerisinde eskisi gibi yol değil trafik yolu haline geldiği ve yer yer platformun 60 metre genişliğe ulaştığı belirtilmiş; bugün gelinen noktada yolun tamamen kente zarar veren bir noktaya gelmiş durumda olduğunu ifade edilmiştir' (URL-7).



Şekil 9. Kanuni Bulvarının yerleşik kent dokusu üzerindeki yeri (URL-8)

Yaya ve taşıt erişimine yönelik değerlendirmeler; Doğu batı yönünde kesintisiz taşıt erişimini öngören ve sağlayan Kanuni Bulvarı gerek kuzey ve güney yöndeki taşıt bağlantıları gerekse de yaya hareketliliğinin sürekliliği açısından problemler barındırmaktadır. Şöyle ki; Kanuni Bulvarı geçtiği güzergâh itibarıyla yer yer doğal eşiklere meydan okuyarak büyük yapay eşikler oluşturmuştur. Bulvarın geçtiği güzergâhın topoğrafyadan kaynaklı ve arazi yapısına göre planlanmaması sonucu oluşan kot farklılıkları, yolun en kesitinin geniş olması ve yolun geçişini sağlamak amacıyla yapılan kavşak, köprü, tüneller ve yüksek istinat duvarları bu eşiklerdendir. Transit geçişe imkân veren Bulvar, mahalleler arasındaki erişimi ortadan kaldırırken yer yer 60 metre genişliğine ulaşarak kentin ve dolayısıyla da mahallelerin kuzey ve güneyi arasında eşik oluşturmakta ve gerek taşıt gerekse de yaya erişimini zayıflatmakta hatta yer yer engellemektedir (Şekil 10).



a.Oluşan istinat duvarları-konut alanı ilişkisi



b.Beşirli-dini tesis alan

Şekil 10. Bulvarın erişim üzerindeki etkileri (a.URL-9; b.URL-10)

Bulvarın bazı konut ve donatı alanlarının içinde geçerek yıkımlara sebep olduğu, özellikle Karşıyaka ve Beşirli mahallelerinde konut alanlarının yüksek duvarların ya da köprülerin altında kaldığı, hizmet yarıçapı düşünüldüğü zaman da bazı donatılara erişimin zorlaştığı görülmektedir. Bu durum kent silueti üzerinde olumsuz etki yaratmanın yanı sıra güvenli erişim açısından da olumsuzluklar barındırmaktadır (Şekil 10).

Erişim açısından bir diğer önemli nokta ise bağlantı noktalarıdır. Bulvar yapılmadan önce güzergâh üzerinde kuzey ve güney bağlantısını sağlayan birçok kavşak bulunurken bulvar sonrası güzergâh üzerinde sadece üç devasa kavşak yer almaktadır. Bu da kuzey-güney istikametindeki erişimi ve geçişleri önemli derecede ve olumsuz yönde etkilemektedir (Şekil 9).

Planda gidiş ve geliş yönünde beşer metre yaya yollarının bulunduğu belirtilmesine rağmen uygulamada yaya yollarının genişlikleri ve süreklilikleri değişiklik göstermekte ve yayanın güvenliği ve geçişi açısından sorunlar oluşmaktadır. Bunun yanı sıra kot farklılıklarından kaynaklı olarak ortaya çıkan çok basamaklı merdivenler de yayanın sürekliliğini engellemektedir (Şekil 11).



Yaya yollarının genişlikleri



Oluşan basamaklı merdivenler

Şekil 11. Bulvarın yaya erişimine etkileri (URL-11)

Yaya ve taşıt sürekliliğinin yanı sıra bulvar donatılara veya konut alanlarına erişimde de ciddi problemler barındırmaktadır. Öyle ki, bulvar kapsamında yapılan kavşak ve köprüler ile oluşan devasa geçişler sonucunda birçok konut alanları yeni yapılan yollar altında kalmış ve konut alanlarına girişlerde zorluklar yaratmıştır. Transit geçiş için planlanan yol üzerinden donatı ve konut alanlarına hizmet verilmesi de bir diğer önemli problemi oluşturmaktadır. Bulvar öncesinde güzergâhların hemen yakınında bulunan özellikle anaokulu ve ilkokul gibi kesintisiz erişilebilirliğin önemli kabul edildiği donatı alanlarına ilişkin hizmet alanları da olumsuz etkilenmiştir (Şekil 12).



1. Bedir Rahmi İlkokulu ve Ortaokulu / 2. Sihirli Annem Kreş ve Anaokulu / 3. Piri Reis İlk ve Ortaokulu / 4. Bahçecik Ortaokulu / 5. Ahmet Saka İlkokulu

Şekil 12. Eğitim tesislerinin etki alanına Bulvarın etkileri

Siluet ve kimliğe yönelik değerlendirmeler: Kentin güneyindeki eğimi yüksek alanlardan viyadükler, kavşaklar ve tüneller yardımıyla geçilmesi doğa tahribatının yanı sıra kent silüetinde de olumsuz etkilere neden olmaktadır. Tünel inşaatı, yol kesitlerinin büyütülmesi gibi nedenler yüksek istinat duvarlarının oluşmasını kaçınılmaz kılmıştır. Gerek tüneller, devasa geçişler, yüksek istinat duvarları ve yolun alt kotlarında kalan konut alanları kentin silüetini ve kimliğini olumsuz yönde etkilemektedir (Şekil 13). 2013 Nazım İmar Planında yapılan değişiklikler kent ile olan bağlantı noktalarını doğrudan etkilerken; bu noktalardaki değişimler yolun tanjant ile bağlantısı ve merkeze yakın olan mahallelerin bulvar etkisi altında kalmasıyla sonuçlanmıştır.



a. Bulvarın ayaklar üstündeki bölümü



b. Yol altında kalan konutlar

Şekil 13. Topoğrafyaya ve silüete etkileri (a.URL-9; b.URL-11)

Çevresel etkilere yönelik değerlendirmeler: Kanuni Bulvarının çevresel etkileri özellikle Boztepe mevkiinde ciddi bir şekilde görülmektedir. ‘Doğal Sit-Nitelikli Doğal Koruma Alanı’ olarak tescillenen Boztepe’de yapılan yol ve tünel çalışmaları kentin kimliğine, silüetine zarar vermekte ve mutlak korunması gereken ağaçlarla kaplı bu alanın tahribatına yol açmaktadır. Proje yeşil ve doğa

dostu olarak tasarlanmak amacıyla başlansa da bugünkü durum sadece doğa tahribatını yansıtmaktadır (Şekil 14).

'Boztepe sit alanıdır ve buna rağmen yol yapılmasına izin verdiler. Yeşilin ortasında gri bir görüntü oluştu. Boztepe'yi maalesef tam ortasından hançerledi'(URL-7).

Kentin seyir terası olma özelliği gösteren Boztepe yeşil alan olmanın yanı sıra Kızlar Manastırı ve kaya mezarları ile turizm ve kültür adına değerlendirilmesi gereken ve kent silüetine katkı sağlayan önemli noktalardandır. Gerek kent içerisinde giderek azalan yeşilin Bulvar yapımı ile Boztepe de artan tahribatı gerekse de turizm ve kültürel açılarından önemli olan bu alana ve kent silüetine müdahaleler kentlerin gelecek nesillere aktarımını olumsuz yönde etkilemektedir.



Boztepe silüeti



Boztepe tünel çalışması

Şekil 14. Boztepe doğal sit alanına Bulvarın etkileri (URL-12)

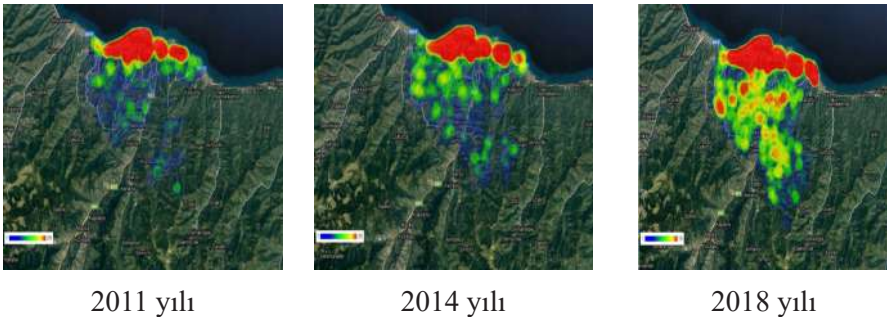
Diğer önemli bir noktada bu alanın afet riski taşımasıdır. Şehir Plancıları Odası Trabzon Şube Başkanı Ercan Şen de; *'Boztepe tünel girişlerinin olduğu yerde afete maruz bir alan olduğunu, afete maruz kalan bir yer üzerinden biz yol geçirilmesinin bilimsel olarak tartışılması gerektiğini, Kanuni Bulvarı güzergâhı geçirilirken bu bölgenin hiç dikkate alınmadığını'* diyerek ifade etmektedir (URL-13).

Son olarak; yol yapımı etkisi ile güzergâh üzerindeki kırsal karakterli yerleşimlerin hızlı bir dönüşüm içine girerek zarar görebilecek ya da tamamen ortadan kalkabilecek olması da bulvarın bir diğer önemli ve olumsuz etkisidir. Ayrıca transit yol niteliği taşıyan bu yolun, yerleşim alanından geçmesinin çevrede gürültü ve hava kirliliği gibi sorunları da beraberinde getireceği de öngörülmektedir.

Ekonomik etkilere yönelik değerlendirmeler: Fiziksel etkilerin yanı sıra Kanuni Bulvarı ekonomik bağlamda da kent üzerinde önemli etkiler barındırmaktadır. Yolun belirlenen amacına yönelik yapılan yaklaşık 60 m en kesitinin inşası, yolun engebeli topoğrafyadan geçişine imkân verecek yol ve kavşak, viyadük, tünel gibi bağlantıların yapım maliyeti, yıkılan alanların kamulaştırma bedeli bulvarın temel ekonomik etkilerindedir. Türkiye'nin en maliyetli şehir içi yolu olan Kanuni Bulvarının yapım maliyetinin haricinde bulvar yüksek kamulaştırma bedellerine de sahiptir. Öyle ki; yaklaşık 2,5 milyar TL'ye mal olması planlanan yolun güzergâhı üzerinde kalan ve 2012 yılı sonrası artan en kesiti nedeniyle yıkılmak zorunda kalınan konut, işyeri ve donatı alanları için ödenen kamulaştırma bedeli 1,5 milyar TL'dir (URL-15).

Toplum uzunluğu 28 kilometre olan ve etap etap hizmete açılan Kanuni Bulvarı'nda 22 köprülü kavşak olacak. Bu aks üzerinde 22 köprülü kavşak, toplam uzunluğu 6,8 kilometre olan 8 çift tüp ve 441 metre uzunluğunda 1 tek tüp olmak üzere toplam 17 tünel ve toplam uzunluğu 7 bin 888 metre olan 55 köprü bulunmaktadır. Bu özellikleri ile Kanuni Bulvarı Türkiye'nin en maliyetli şehir içi yolu olma niteliğini taşımaktadır' (URL-14).

Bulvarın yapımı öncesi ve yapım sürecindeki maliyetlerin yanı sıra bulvarın yapımının tamamlanmasından sonra güzergâhın kentsel gelişim kararlarını etkilemesi alanda yatırımların daha da artmasına neden olacaktır. Böylelikle bulvar güzergâhı ve yakın çevresindeki yoğunluk değerlerinin artışına ve kentsel mekânda alım-satımların artmasına neden olmaktadır. Ortaya çıkan / çıkabilecek kentsel rant artışları da kentleri ekonomik bağlamda etkilemektedir. Şekil 15'te bulvarın temellerinin atıldığı 2011 yılı ve sonrasındaki yıllarda Trabzon kentinin özellikle güney kesiminde alım-satım bazlı meydana gelen el değiştirmelerin (alım-satım) yoğunluk dağılımları görülmektedir (Şekil 15).



Şekil 15. Bulvarın kentsel ranta ve kentin ekonomik yapısına etkileri (URL-16)

Sonuç yerine; zaman içerisinde artan nüfus geçmişten bugüne doğu batı yönünde gelişen Trabzon kentinin güneye açılmasını beraberinde getirmiştir. Kentsel gelişimin kuzey bandında sıkışması sonucu çözüm olarak kenti rahatlatacak ve güneyden geçecek bir yol önerilmiştir. 2002 yılı planın da kentin güneyinden geçen 25 metrelik bir kent içi yolun gerekliliği belirtilse de bu yol zaman içerisinde evrilerek 60 metre genişliğindeki Kanuni Bulvarını oluşturmuştur. Bulvarın topoğrafyaya uyumsuzluğu, barındırdığı teknik hatalar, parçacıl planlama yaklaşımını benimsemesi, güzergâh boyunca üzerinde bulunan arazi kullanım kararlarına uygun olmayan transit geçişi, doğaya yapılan müdahaleleri, yapım ve yıkım maliyetleri ile birçok fiziksel ve ekonomik etkiyi barındırmaktadır. Tüm bu olumsuzlukları barındıran Kanuni Bulvarı örneğinin aksine bulvarlar tasarlanırken Andrew'in de belirttiği gibi yayanın ihtiyaç ve isteklerine hizmet eden aynı zamanda otomobil hareketine de izin veren kentsel bir ortam yaratılmalıdır. İnsan ölçeğinde, kentin topoğrafyası ve silueti ile uyumlu, bugünün ve geleceğin ihtiyaçlarını karşılayan, doğa tahribatını en aza indiren, planlama hiyerarşisi içinde bütüncül bir sistem dâhilinde, amaca uygun biçimde ele alınarak bulvarlar planlanmalıdır. Ayrıca, tüm kentsel mekânı ve yapıyı etkileyecek bu denli büyük ölçekli kararlarda kentsel mekân kullanıcılarının ve uzmanların planının hazırlık aşamasından uygulamanın son aşamasına kadar sürece katılımlarının sağlanması gereklidir. Böylelikle kullanıcısı için tasarlanarak hayata geçirilmiş, arazi kullanım ile ulaşım kararlarının entegre edildiği anlamlı, şeffaf, bütüncül, etkin ve uygulanabilir plan kararları ve süreçleri yürütülmüş olacaktır.

Kaynakça

- Akbulut, F. (2016). “Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri”. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11(1), 336-355.
- Andrews, R. V. (2012). *Examining the form and function of San Diego boulevards: a planning implementation tool for boulevard revitalization*. Doctoral dissertation, Professional Studies and Fine Arts).
- Aydemir, S., (1989). “Planlarla Plansız Gelişen Kent: 1937’den Günümüze Trabzon”. *Mimarlık Dergisi*, Sayı:2, sayfa:50-52.
- Aydemir, Ş., Aydemir, S. E., Ökten, N., Öksüz, A. M., Sancar, C., & Özyaba, M. (2004). *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*. Akademi Kitabevi, Trabzon.

- Babalık Sutcliffe, E. (2012) "Ulaşım Ana Planı". *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*, Ed: M. Ersoy, Ninova, İstanbul.
- Beyazlı D. ve Özlü S. (2020). *Trabzon Kentinin Geçmişten Bugüne Mekânsal Planlama Serüveni, Gelecek ve Kent*, Nobel.
- Bosselmann, P., Macdonald, E., & Kronemeyer, T. (1999). "Livable streets revisited". *Journal of the American Planning Association*, 65(2), 168-180.
- Darin, M. (2004). "Designating urban forms: French boulevard and avenues". *Planning Perspectives*, 19(2), 133-154.
- Elker, C. (2012) "Ulaşım Politikalarında Çağdaş Yaklaşımlar". *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*, Ed: M. Ersoy, Ninova, İstanbul.
- Ersoy, M. (2015). *Kentsel Planlamada Standartlar*. Ninova Yayınları: İstanbul.
- Forbes, G. (1999). "Urban roadway classification". *In Urban Street Symposium*.
- Goodwin, P., Hallett, S., Kenny, F., & Stokes, G. (1991). "Transport: the new realism". *Transport Studies Unit, University of Oxford*, 67, 73-85.
- Grava; 2003. *Urban Transportation Systems*. McGrae-Hill.
- Günel, C., 1983. *Kent ve Yol*. Özgün Matbaacılık, Ankara.
- Hamacıoğlu, C. (2012). *Kentsel Ulaşım Planlaması, Karar Alma Mekanizmaları ve Süreçleri*, Ders Notu.
- Jacobs, A. B. (1993). *Great streets* (No. qt3t62h1fv). University of California Transportation Center.
- Jacobs, A. B., Rofe, Y. Y., & Macdonald, E. S. (1994). *Boulevards: A Study of Safety, Behavior, and Usefulness*. Working PaperUCTC No. 248, The University of California Transportation Center.
- Jacobs, A. B., Macdonald, E., & Rofé, Y. (2002). *The boulevard book: History, evolution, design of multiway boulevards*. Mit Press.
- Karayolları Genel Müdürlüğü arşivi, 2020.
- Kılınçaslan, T., Elker, C., ve Sutcliffe, E. B. (2012). *Kentsel ulaşım: Ulaşım sistemi-Toplu taşıma-Planlama-politikalar*. Ninova.
- Kostof, S. (1991). *The city shaped*. London: Thames and Hudson Ltd.
- Lambert, J. H. (1938) Trabzon. İmar Planı ve İzah Raporu, (69), 36-57.
- Marshall, S., 2005. *Streets & Patterns*. (1st ed.), London and New York: Spon Press, Taylor & Francis.
- Memlük, N. O., & Ercan, M. A. (2016). "Bir Kent Bulvarı'ndan Ana Artere Dönüşüm Süreci: Atatürk Bulvarı Örneği". *80 Sonrası Mekan ve Planlama*, 217.

- Minken, H., Shepherd, S., Jonsson, D., Järvi, T., May, T., Page, M. & Vold, A. (2003). *Developing Sustainable Land Use and Transport Strategies, A methodological guidebook*. Deliverable 14 of PROSPECTS.
- Owens, S. (1995). "From 'predict and provide' to 'predict and prevent'?: Pricing and planning in transport policy". *Transport policy*, 2(1), 43-49.
- Özalp, M., Öcalır Akünel, E. V. (2008). "Türkiye'deki Kent içi Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Değerlendirilmesi (1)". *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 25(2), 71-97.
- Plan Açıklama Raporu, (1970). 1/5000 ölçekli Trabzon Nazım İmar Planı, Trabzon Belediyesi.
- Plan Açıklama Raporu, (1989). 1/5000 ölçekli Trabzon Nazım İmar Planı, Trabzon Belediyesi.
- Plan Açıklama Raporu, (2002). 1/5000 ölçekli Trabzon Nazım İmar Planı, Trabzon Belediyesi.
- Plan Açıklama Raporu, (2013). 1/5000 ölçekli Trabzon Nazım İmar Planı, Trabzon Belediyesi.
- Plan Açıklama Raporu, (2019). 1/5000 ölçekli Trabzon Nazım İmar Planı, Trabzon Belediyesi.
- Şenbil, M. (2012) 'Ulaşımın Toplumsal Boyutu', Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük, M. Ersoy, ed., Ninova, İstanbul.
- URL1, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/karadeniz-sahil-yolunun-trabzon-gecisinde-trafigi-rahatlatacak-projenin-yuzde-60i-tamamlandi/2152152>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL2, <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/trabzonda-23-kilometrelik-guzergah-uzerine-17-tunel-370655.html>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL3, <http://www.erkurumgazetesi.com.tr/haber/Trabzon-%E2%80%93-Erzurum-yolunda-dev-yatirim/139396>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL4, <https://www.uab.gov.tr/haberler/trabzon-sahil-yolu-22-kopruyle-gecilecek>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL5, <https://www.haberturk.com/kanuni-bulvari-nin-14-5-kilometrelik-bolumu-ulasima-acildi-2980599-ekonomi>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL6, <https://www.61saat.com/bolgesel/kanuni-bulvarina-406-itiraz-trabzon-haberleri-h280661.html>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL7, https://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=9992&tipi=3&sube=10. Erişim tarihi: Nisan 2021.

- URL8, <https://www.kuzeyekspres.com.tr/turkiyenin-en-maliyetli-yolu-kanuni-bulvari-74776h.htm>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL9, <https://www.yenicaggazetesi.com.tr/karadeniz-sahil-yolunun-trabzon-gecisinde-trafigi-rahatlatacak-projenin-yuzde-60i-tamamlandi-429248h.htm>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL10, <https://www.trabzon.bel.tr/fck-sayfalar.aspx?id=4441>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL11, https://www.ntv.com.tr/galeri/turkiye/turkiyenin-en-maliyetli-sehir-ici-yollarindan-kanuni-bulvarinin-insaatinin-yuzde-50si-tamamlandi,0GdnVMIBTUWGsC7dT3apzg/0Em_RTauA0GP6hXZ9qB7fg. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL12, https://www.imo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=30480&tipi=2&sube=25. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL13, <https://www.gunebakis.com.tr/gundem/afet-alani-kapsaminda-h32536.html>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL14, <https://www.kuzeyekspres.com.tr/turkiyenin-en-maliyetli-yolu-kanuni-bulvari-74776h.htm#:~:text=Karadeniz%20Sahil%20Yolu'nun,i%C3%A7i%20yol%20in%C5%9Faatlar%C4%B1%20aras%C4%B1nda%20g%C3%B6steriliyor>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL15, <https://beyazgazete.com/video/webtv/ekonomi-2/2-5-milyarlik-turkiye-nin-maliyeti-en-yuksek-sehir-ici-yolu-kanuni-bulvari-nda-calismalar-suruyor-775601.html>. Erişim tarihi: Nisan 2021.
- URL16, <https://parselsorgu.tkgm.gov.tr/>. Erişim tarihi: Nisan 2021.

BÖLÜM X

DOĞU KARADENİZ'İN ULUS AŞIRI/ULUSAL ULAŞIM/ERİŞİM TARTIŞMALARI BAĞLAMINDA DEMİRYOLU ÇARESİZLİĞİ

*Railroad Defectiveness in the Context of the Eastern Black Sea's International
/ National Transportation / Access Discussions*

Dilek BEYAZLI¹

*¹Prof. Dr. Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü 61080 TRABZON, dilekbeyazli@gmail.com, ORCID: 0000-
0002-8182-5420*

*“Demiryolu refah ve bayındırlık yoludur.
Sağlanması ve kullanılması mümkün her yolla ulaştırmayı artırmak,
bütün girişimlerimizin üstünde tereddütsüz amacımız olmalıdır.”*

1924 “Mustafa Kemal ATATÜRK”

1. Giriş

Bilgi toplumunun dinamik yapısı ve zihinleri zorlayan hızlı teknolojik gelişmeler her alanda kendini hissettirirken, zaman ve iletişim kavramları da hayatımızı yönlendirmektedir. Zamanın ölçülemez boyutlarda artan değeri, pek çok sektörde de daha hızlı üretim, dağıtım, iletişim zincirlerine doğru eğilimi ve etkin zaman yönetiminin değerini ortaya koymaktadır. Bu durum başlangıç yatırımını temel alan yaklaşımlardan ziyade

uzun vadede sağlanacak çok boyutlu ekonomik ve sosyal katkıya ve elbette geri getirilemez zaman kullanımına odaklanan kararları tartışmaktadır.

Küreselleşme birlikte dünya rekabeti, örgütlenmeyi, yarışmayı, bilgiyi yeniden üretmeyi tartışırken diğer yandan da sanki ona karşıt bir kavrammış gibi ortaya konulan yerelleşme ile de yerel kaynakları, dinamiklerin harekete geçirilmeyi ve yerel ekonomileri canlandırmayı hedeflemektedir.

Kendi evrenselliğini zamanlaştıran “modernite” nin ardında kendi evrenselliğini mekânlaştıran “küreselleşme” ile birlikte (Erdoğan, 2020) neo-liberal ekonominin yansımaları sonrası her alanda ulusal sınırları aşan etkileşimleri ortaya çıkarmıştır. “Küreselleşmenin aynı zamanda yerelliğin keşfi olduğu konusundaki yaklaşım” (Robertson, 1995) yerelin bir yandan küreseli kabul edişi olarak karşımıza çıkmaktadır (Erdoğan, 2020).

Dünya coğrafyasında değişen ekonomik ve politik paradigmlar, ilerleyen teknoloji ve onun en önemli yansıması olan ulaşım ve iletişim bağlantılarında yaşanan ulus aşırı, politik ya da ekonomik birlik bağlantılı işbirliklerini ortaya koyarken, yerelde de bölgeler ve yöreler arasında bu pazarda yer alma çabasını, mücadelesini öne çıkarmıştır. “İş birliği” kavramından ziyade “rekabet” kavramı öne çıkmış, birlikte büyüme yerine tüm yatırımları kendine çekme hedefi önem kazanmıştır.

Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre rekabet; “aynı amacı güden kimseler arasındaki çekişme, yarışma, yarış” olarak tanımlanırken iş birliği; “amaç ve çıkarları bir olanların oluşturdukları çalışma ortaklığı, teşrikimesai” olarak tanımlanmaktadır. Özellikle rekabet kavramı, neo-liberal hatta post-liberal dönemde çok fazla alanda değer bularak sınırsız bir şekilde kullanılmaya ve kavramsallaşmaya başlamıştır. Ancak bunun karşısında “işbirliği” kavramı, yapılan işin kısmen değerini artıran iyi niyetli bir bakış açısı olarak değerlendirilmiştir.

Yaşanan küreselleşme süreci de, malların, hizmetlerin, sermayenin, kişilerin dünyada daha serbest dolaşımını öngörmektedir. Sınırların ortadan kalktığı, rekabetin arttığı dünyamızda yaşanan bu değişimi en fazla etkileyen ve etkileyecek olan sektörlerden biri ulaştırma sektörüdür. Sanayileşmenin hızla gelişmesine, nüfus artışına ve yerleşim merkezlerinin yaygınlaşmasına paralel olarak ulaştırma sistemleri de konfor, hız ve güvenilirlik yönünden devamlı gelişmeler kaydetmiş ve bu sistemler içinde toplu taşımadaki üstünlükleri

ve enerji kullanımındaki tasarrufu dolayısıyla genellikle gelişmiş ülkelerde demiryolu ulaştırması sektörüne ayrı bir önem verilmiştir (DPT, 2001).

2. Ulus Aşırı Öngörülerde Doğu Karadeniz Demiryolu Ağı

Küreselleşme ve bölgeselleşme bağlamında, uluslararası alanda, ulaştırma sektöründe yaşanan liberalizasyon ile birlikte ulusal ulaşım bağlantılarının entegrasyonu ve daha güvenli, etkin ve rekabetçi bir hizmet için ortak politikaları oluşturma söz konusu olmuştur.

“Birçok uluslararası anlaşmanın tarafı olan ülkemiz ile ilişkili uluslararası demiryolu hatları olarak ECO (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı), AGTC (Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantı Tesisleri Avrupa Anlaşması), AGC (Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması), TER (Trans-Avrupa Demiryolu), KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği), TAR (Trans-Asya Demiryolu)” (DPT, 2001) kapsamındaki uluslararası hatlar olarak ifade edilmiştir. Bu politikalarla, dünya demiryolları yapılanması da önemli bir yapısal değişim süreci içinden geçmekte ve bu çağ “yeni demiryolu çağı” olarak isimlendirilmektedir.

AB politikalarında da özellikle demiryolu altyapısının geliştirilmesine yönelik olarak 10 adet Pan-Avrupa Çok Modlu Ulaştırma Koridoru belirlenmiştir (DPT, 2001). Bu koridorlardan ülkemizi ve özelde Karadeniz Bölgesini ilgilendiren gerçekleşmesi öngörülen uluslararası hatlar şunlardır (URL, 1).

- “Avrupa, Kafkaslar, Asya Nakliye Koridoru” (TRACECA); Kuzey Avrupa ve Ortadoğu ayağı temelinde demir yolu ağırlığını hissettiren AB destekli bir projedir. Mevcutta Samsun-Sivas demiryolu bağlantı işlevi mevcut olup, oluşturulacak Trabzon –Erzincan demiryolu alt yapı bağlantıları bölgeyi daha da güçlendirmesi hedeflenmektedir.
- “Uluslararası Kuzey–Güney Nakliye Koridoru” (NORSTRAAC); Türkiye, Hindistan, Rusya, İran ve Umman’ın oluşturduğu ticari koridor üzerinde öngörülen transit taşımalardaki gelişmeleri önemli ölçüde destekleyen bir projedir.

Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA); Güney Kafkasya ülkelerinden geçerek Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en kısa yol olarak tanımlanan Tarihi Büyük İpek Yolu'nun Avrupa Rönesansı, Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridoru olan TRACECA olarak sunulmaktadır. TRACECA Programı, 1993'de Brüksel'de ortaya konulan AB'nin desteği ile gelişmekte olan ülkelere sunulan ve 1998'de Türkiye'nin de dahil olduğu toplam 12 ülkenin Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi İçin “Çok-Taraflı Temel Uluslararası Ulaştırma Anlaşmasına imzası ile uygulamaya koyulan bir projedir (URL-2). Doğu-batı eksenin Avrupa'dan, Karadeniz'e geçerek Kafkasya ve Hazar Denizini içine alarak Orta Asya'ya uzanan bu ulaşım koridoru trafik yoğunluğu artan bir bölgede, ekonomik gelişimin önemli bir unsuru, karşılıklı entegrasyonu ve başarılı bir işbirliğinin aracıdır (Şekil 1).

TRACECA, kesintisiz yük akışını garantileyen çok modlu bir ulaşım koridorudur ve TRACECA ülkeleri “güvenilir ulaştırma zincirinin uygun değer gelişimini” amaçlamaktadırlar. Projenin stratejileri, bölgedeki çok modlu zincirin çekirdeğini oluşturan baskın deniz yolu ulaşımını öne çıkarmakta ve bölgesel demiryolu ağını da güçlendirmeyi hedeflemektedir. TRACECA-TRANsport Corridor Europe Caucasus and Asia-Projesi ile “Kuzey Denizi-Tuna-Karadeniz suyunun Türkiye limanlarına bağlanmasında Doğu Karadeniz Limanları mühim bir stratejik konuma sahip olup demiryolu desteği eksik olan bu limanların demiryoluyla bir yandan GAP, İran ve diğer Orta Doğu ülkelerine bağlanırken diğer yandan da Erzincan-Kars-Tiflis demiryolu üzerinden Pekin'e bağlayacak ve diğer uluslararası ticaret koridorları ile rekabet edebilecek oldukça avantajlı ticaret koridorları oluşacaktır” (Çelik, 2012).



TRACECA ROUTES		TRACECA ports	
MARITIME LINKS			
RAIL - FERRY		P1	Port of CHORNOMORSK
RD - RD		P2	Port of ODESSA
		P3	Port of POTI
		P4	Port of BATUMI
		P5	Port of SAMSON
		P6	Port of HAYDARPASHA
		P7	Port of BURGAS
		P8	Port of VARNNA
		P9	Port of CONSTANTIA
		P10	Port of AKTAU
		P11	Port of TURKMENBASHI
		P12	Port of BAKU
		P13	Port of GIURGIULESTI
		P14	Port of TEKIRDAG
		P15	Port of BANDIRMA
		P16	Port of IZMIR
		P17	Port of ZONGULDAK
		P18	Port of Filyos
		P19	Port of TRABZON
		P20	Port of HOPA
		P21	Port of KARASU
		P22	Port of BANDAR ANZALI
		P23	Port of NOSHABER
		P24	Port of AMIRABAD
		P25	Port of NEKA
		P26	Port of IMAM KHOMENI
		P27	Port of BANDAR SHAH RAJAEI
		P28	Port of CHABAHAR
		P29	Port of HOPASU
		P30	Port of DERINCE
		P31	Port of BANDAR BOUSHEHR
		P32	Port of ALYAT



Şekil 1. Doğu Karadeniz bağlantılı TRACECA koridorları –limanları (URL 2)

Karadeniz'e bağlantılı planlanan demiryolları; Muş-Erzincan-Trabzon ve Karasu-Bartın güzergâhları olup liman bağlantıları ise Karasu-Zonguldak-Filyos-Samsun-Trabzon ve Hopa limanlarıdır. Karadeniz üzerinden su ve demiryolu hatları şeklinde gelişilen bu bağlantılar, bölgesel ulaşım ve ticaret açısından iyileştirmeler ve geliştirmeler sağlayarak Kafkasya, Orta Asya ve dolayısıyla Avrupa ülkelerine çok modlu bağlantıyı içermektedir.

3. Ulusal Öngörülerde Doğu Karadeniz Demiryolu Ağı

Bölge ulaşımında Türkiye'nin söz sahibi olabilmesi ve yurtiçi demiryolu taşımacılığının artırılması için Doğu-Batı koridorunu kısaltan ülkemiz içerisindeki yatırım projelerinin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Doğu-Batı Demiryolu transit koridorunun, “Kars-Tiflis demiryolu bağlantısının sağlanarak Avrupa'nın Türkiye üzerinden demiryolu, demiryolu/denizyolu kullanılarak Orta Asya'ya ve Çin'e bağlanması mümkün olacak” (Özpay, 2008) ve böylelikle Tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılabilmesi öngörülmektedir.

Bu açıdan kaybedilecek zaman, Türkiye dışında alternatif güzergâhların benimsenmesine ve böylelikle Türkiye'nin Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açabilir. Bu kapsamda ülkemizin, Doğu-Batı Demiryolu transit koridoruna ilişkin öngördüğü yatırımlar; Boğaz Tüp Geçişi, İstanbul-Ankara Yüksek Hız Hattı, Ankara-Sivas Yeni Demiryolu Hattı, Kars-Tiflis Yeni Demiryolu Hattı ile liman bağlantıları gerçekleştirilmesi projeleridir (Şekil 2-3).

Uzak Asya-Batı Avrupa demiryolu koridorunun ülkemizdeki kolları olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Marmaray/Boğaz Tüp Geçişleri, Modern İpek Demiryolu kurgusu için kilit değerlerde görülmektedir.



Harita 20. Demiryolu bağlantılı sınır istasyonları ve Limanlar

Şekil 2. Mevcut demiryolu bağlantıları-sınır istasyonları-limanlar (URL 3)

Bu koridordaki idari, işletme ve yatırım ile ilgili tüm aksaklıkların giderilmesinin yanı sıra limanların iyileştirilmesine önem verilmesi, ulaştırma maliyetlerinin azaltılması için ara manipülasyonların minimum seviyede olmasına dikkat çekilmektedir. Ülkemizin en büyük projelerinden olan GAP projesinde önemli mesafeler kaydedilmesine karşın projede yer alan ancak şimdiye kadar hiç bir

gelişme olmayan demiryolu bağlantılarının inşasına GAP'tan beklenen faydanın sağlanabilmesi için vakit geçirilmeden başlanması öngörülmektedir (DPT, 2001).



Şekil 3. Mevcut-ihale-proje aşamalarındaki demiryolu hatları (URL 3)

Ülkemiz sınırları içinde 2019 yılı sonu itibariyle, devlet yolu ve otoyol ağı üzerinden toplam 68.633 km karayolu ağı, 12.807 km ise demiryolu (konvansiyonel ve yüksek hızlı hat) ağına ulaşılmıştır (URL 4) (Tablo 1).

Tablo 1. Karayolu ve demiryolu ağı (km) (URL 5)

YILLAR	2002	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Karayolu Ağ								
Uzunluğu (km)	63.082	63.606	64.865	66.437	67.161	67.620	68.034	68.633
Demiryolu								
Ağ Uzunluğu (km)	10.948	10.973	11.940	12.532	12.532	12.608	12.740	12.803

“Türkiye’de, 100.000 nüfusa düşen karayolu uzunluğu 80 km, demiryolu ana hat uzunluğu 13 km’dir. AB-28 ülkelerinde ise bu rakamlar ortalama olarak, sırasıyla; 400 km ve 43 km’dir. Yüzölçümü açısından değerlendirildiğinde Türkiye’de 1000 km²’ye düşen karayolu uzunluğu 85 km, demiryolu ana hat uzunluğu ise 13 km’dir. AB-28 ülkelerinde ise bu rakamlar sırasıyla 461 km ve 49 km. dir” (URL 6).

Ülkemizin mevcut demiryolu altyapısına ilişkin yapılan öngörüler, resmi plan ve raporlarla desteklenerek açıklanabilir. Bu kapsamda incelenen raporlar

ve planlar kronolojik olarak aktarılmış ve özellikle bölgenin demiryoluna erişimine ilişkin doğrudan ya da dolaylı etki sağlayacak yatırım kararları ile birlikte değerlendirilmiştir.

3.1. Lojistik Master Planı

Ekim 2018 de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü için hazırlanan “Türkiye Lojistik Master Planı” TEN-T ağında olduğu gibi Türkiye’de de Kuzey-Güney ve Doğu-Batı koridorlarına ihtiyacın olduğu ve bu kapsamda uluslararası ulaştırma koridorları açısından belirtilen sınır ve liman kentlerinin ulusal ulaştırma koridorları ile birbirlerine bağlanması gerektiğini ortaya koymuştur.

Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ana ulaştırma koridorunun oluşturulması için alternatif güzergâh seçenekleri üzerinden yapılan değerlendirmelerde her biri ticaret, yük hacmi ve dengesi, geçiş süresi ve maliyeti, çevresel etkiler, güvenlik ve emniyet açısından farklı özellikler bağlamında çok ölçütlü karar verme teknikleri ile değerlendirmeler yapılmış ve 6 adet uygun öneri koridor güzergâhları önerilmiştir. Bunlar; (URL 7)

- “DB-12: Edirne (Kapıkule)- Kırklareli- Tekirdağ- İstanbul- Kocaeli- Sakarya- Düzce-Bolu- Ankara- Kırıkkale- Yozgat- Sivas- Erzincan- Erzurum- Ardahan (Türkgozü)
- DB-22: İzmir- Manisa- Uşak- Afyon- Eskişehir- Ankara- Kırıkkale- Kırşehir-Nevşehir- Kayseri- Sivas- Malatya- Elâzığ- Bingöl- Muş- Bitlis- Van (Kapıköy)
- DB-31: Antalya- Konya- Karaman- Niğde- Mersin- Adana- Osmaniye- Kahramanmaraş- Gaziantep- Şanlıurfa- Mardin- Şırnak (Habur)
- KG-11: İstanbul- Kocaeli- Yalova- Bursa- Bilecik- Eskişehir- Kütahya- Afyon-Isparta- Burdur- Antalya
- KG-22: Samsun- Ordu- Tokat- Sivas- Kayseri- Niğde- Adana- Mersin
- KG-31: Trabzon- Gümüşhane- Bayburt- Erzurum- Bingöl- Diyarbakır- Batman-Mardin- Şırnak (Habur)”

Planda önerilen koridorların mevcut ve planlanan otoyol ve demiryolları yatırımları ile karşılaştırılması ve uygun görülen revizyonların yapılmasını önermekte olup Şekil 4’de ulaşım koridorlarının mekânsal gösterimi yer almaktadır.



Şekil 4. Türkiye Lojistik Master Planında önerilen ulaşım koridorları (URL 7)

3.2. Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

2017 tarihli Plan Revizyonu kapsamında belirlenen planın hedefleri ve ilkeleri arasında yer alan “erişebilirlik” bağlamında;

- “Bölgesel erişebilirlik sorununu kuzey-güney ve doğu batı ekseninde geliştirilecek kara-demir-deniz-hava yolu entegrasyonları üzerinden sağlamak,
- Kıyı yerleşmeleri ile iç kesimler arasındaki kuzey-güney aks bağlantılarını, bölgeyi Doğu, Güneydoğu ve İç Anadolu Bölgelerine bağlayacak şekilde güçlendirmek,
- Bölgeyi Samsun üzerinden batı Anadolu’ya ve Gürcistan üzerinden Kafkasya’ya bağlayacak doğu-batı aksını ekolojik dengeye ve toplumsal yaşam biçimine uygun hale getirmek; demiryolu ile geliştirmek,
- Mevcut ve öneri limanlarda kapasite kullanımını arttırmak ve bunların kara ve demiryolu bağlantılarını kurmak ve güçlendirmek; limanlar arası kademelenme ve uzmanlaşma sağlamak ilkeleri yer almaktadır” (ÇDP, 2017).

Ulaşım kararları arasında önemli bir yeri olan demiryolu kararları, plan bölgesi kapsamında şu şekilde ifade edilmiştir (Şekil 5);

- “Plan kapsamında Samsun-Sarp demiryolu bağlantısı kurularak, bölgenin Batum-Samsun ve iç bölgelere olan bağlantısı süreklileştirilmiştir. Bu demiryolu hattı ile özellikle yük taşımacılığına rahat ve etkin bir gelişim alanı tanımlanırken, liman-demiryolu-karayolu ağları birbirlerine entegre edilmiştir.
- Sahil hattında kurulan bu demiryolu hattının, Tirebolu-Gümüşhane-Bayburt, Of-Çaykara-Bayburt-Erzurum, Trabzon Merkez İlçe-Erzincan hatları ile birlikte iç bölgelerle olan ilişkisi de kurulmuştur.
- Bununla birlikte Ordu-Giresun ve Trabzon-Rize akslarında çift yönlü şehir içi demiryolu geçişi sağlanacaktır”.

Plan kapsamında belirlenen üst ölçek denizyolu güzergâhları ise şunlardır:

- Sinop-Samsun-Ordu-Giresun-Trabzon güzergâhı: Şehirlerarası yolcu taşımacılığına hizmet edecek olup, ulusal denizyolu ulaşım ağına entegre edilecektir.
- Hopa-Pazar-Rize-Sürmene-Trabzon-Vakfikebir-Görece-Giresun-Ordu-Fatsa-Samsun güzergâhı: Bu denizyolu bağlantısı günlük, hızlı, yolcu deniz taşımacılığına hizmet edecektir. Bu hatlarda yolcu kapasiteleri ve gereksinimleri doğrultusunda analizler yapılarak güzergâhlar belirlenebilir ve seferler geliştirilebilir.
- Hopa-Rize-Tirebolu-Fatsa güzergâhı: Yük taşımacılığının öncelikli olarak geliştirileceği güzergâh olarak tespit edilmiştir.
- Hopa-Çayeli-Samsun güzergâhı: Bakır ve prit taşımacılığında uzmanlaşmış, üretim alanı ile izabe tesislerini entegre amacıyla önerilmiştir.
- Ünye-Perşembe-Giresun güzergâhı: Özellikle fındık ürünlerinin ve bu alandaki diğer sanayi faaliyetlerinin bu güzergahtaki organizasyonu ile entegre bir şekilde ulusal ve uluslararası bağlantısını kurmak amacıyla önerilmiştir.

TRACECA ve ÇDP demiryolu ve liman bağlantılarında Trabzon’u öne çıkaran ve onu bir düğüm noktası olarak planlayan öngörülerini ortaya koymuştur. Çevre Düzeni Planının plan kararlarında Rize’ye ilişkin olarak önemli bir potansiyel gelişme alanı olan İyidere için “İyidere-İkizdere-İspir ulaşım bağlantısının 1. kademe karayolu olarak planlanması, Rize-Erzurum arasında insan, mal ve hizmet akışının güçlendirilmesi” kararı söz konusudur. Ayrıca, “iktisadi faaliyetlerin Trabzon-Rize sınırında yoğunlaşması, 1. Derece karayolu ve demiryolu bağlantıları üzerinde bulunması ve Rize limanının gelecekte

kapasitesinin büyümesi yönünde doğacak desantralize edilme ihtiyacından dolayı 3. Derece liman kararı geliştirilmiştir” (ÇDP, 2007).



Trabzon Merkez ilçe-Erzincan demiryolu bağlantıları



Tirebolu-Gümüşhane-Bayburt demiryolu bağlantıları



Of-Çaykara-Bayburt-Erzurum demiryolu bağlantısı



İyidere-İkizdere-İspir karayolu bağlantısı

Şekil 5. 1/100000 Çevre Düzeni Planı ulaşım kararları (ÇDP, 2017)

3.3. Bakanlık Resmi Rapor ve Belgelerinde Bölge Demiryolu ve Diğer Yatırım Kararları

Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı'nın illere ilişkin yatırım kararlarının anlatıldığı raporlarda; İyidere –Trabzon ve Rize il sınırındaki ilçe- lojistik limanını ve Erzincan -Trabzon hızlı demiryolu projesine yer verilmektedir (Tablo 2).

Ulaşım ve İletimde 61- Trabzon (2003-2019) raporunda ifade edildiği şekliyle; Erzincan-Gümüşhane-Trabzon arası olan hat, tartışılan güzergâhlardan resmiyet kazanan tek güzergâh olarak tanımlanmaktadır.

Erzincan-Trabzon Hızlı Demiryolu Etüt Projesi: “Etüt Projenin Başlama Tarihi: 2018 Etüt Projenin Planlanan Bitiş Tarihi: 2020 Etüt Proje Sözleşme Bedeli: 19,9 Milyon TL 236 km uzunluğundaki yeni çift hatlı, sinyalli ve elektrikli 200 km/saat hıza uygun Erzincan-Trabzon projesi yatırım programına

etüt-proje olarak alınmıştır. Proje hazırlama çalışmaları devam etmekte olup, 2020 yılında tamamlanması planlanmıştır.” (URL 8).

Tablo 2. Bakanlık resmi belgelerinde yer alan projeler

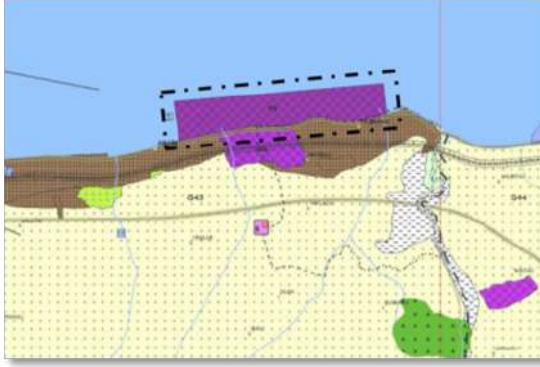


Ulaşım ve İletimde 61- Trabzon (2003-2019) raporunda ifade edildiği şekliyle; **Erzincan-Trabzon Hızlı Demiryolu Etüt Projesi** “263km uzunluğundaki yeni çift hatlı, sinyalli ve elektrikli 200 km/sa hıza uygun Erzincan-Trabzon projesi yatırım programına etüt-proje olarak alınmıştır. Proje hazırlama çalışmaları devam etmekte olup, 2020 yılında tamamlanması planlanmıştır” (URL 8).

Tablo 2'nin devamı



Ulaşım ve İletimde 53-Rize (2003-2019) raporunda ifade edildiği şekliyle; **Rize İyidere Lojistik Limanı**: “2780 m. Ana, 460 m. Tali mendirek, toplam 1060 m. Kazıklı rıhtım, 280 m. su içi beton rıhtım, 40x250 m. Ro Ro rıhtımı, 350.000 m2 geri saha alanı, 800.000 m2 korunmuş su alanı, limanda genel kargo, konteyner, kuru yük ve Ro-Ro fonksiyonları yer alacaktır. 2019 yılında etüt proje işleri tamamlanmış olup 2020 yılında altyapı ihalesi yapılması planlanmaktadır”(URL 9).



Çevre Düzeni Planında Yapılan son revizyonla **Trabzon Yatırım Adası Endüstri Bölgesi** planlanmıştır. “Trabzon İli, Arsin İlçesi sahilindeki yaklaşık 278 ha’lık alanın, 24.08.2019 tarihli ve 30868 sayılı Resmi Gazete yayımlanarak yürürlüğe giren 23.08.2019 tarihli ve 1481 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile “Trabzon Yatırım Adası Endüstri Bölgesi” ilan edildiği belirtilerek söz konusu Trabzon Yatırım Adası Endüstri Bölgesinin 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında” işlenmiştir (URL 10).

Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı Devlet Demir Yolları’nın (TCDD) resmi sitesinde yer alan “Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi için” kurulan lojistik merkezlere ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın resmi haritalarında görüldüğü üzere (URL 11);



Şekil 6. Türkiye lojistik merkez projeleri (tamamlanan-yapımı devam eden-proje ve planlama aşamasında olan merkezler) (URL 11)

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı onaylı 326 OSB içerisinde Samsun'da 6 (1 i henüz planlanan), Trabzon'da 4, Ordu'da 3, Rize ve Giresun'da 2, Artvin, Gümüşhane ve Bayburt da 1'er adet OSB ve Gümüşhane-Kelkit de ise Kamulaştırma aşamasında olan Tarım ve Orman Bakanlığı onaylı TDİOSB bulunmaktadır (URL 12).

Bu kararın akabinde, en yeni yatırım kararı olarak ise 2021 tarihli Çevre Düzeni planında yapılan revizyon ile plana işlenen karar olan, Trabzon yatırım adası-endüstri bölgesi kararı olduğu görülmektedir. Böylece, bölgede kıyıda öngörülen yoğun kentsel bantın daha da öne çıkması ve lineer pek çok sanayi odağın oluşması kararının kuvvetlenmesi söz konusudur.

4. Sonuç

Demiryolları, karayolları ile kıyaslandığında daha çevreci, doğa dostu ulaşım tercihleridir, daha verimli enerji tüketimi sayesinde daha az sera gazı salımı ve küresel iklim değişikliğine daha az olumsuz etki söz konusudur. Demiryolu taşımacılığı, çevre, enerji etkinliği ve güvenlik açısından avantajları açısından öneme sahip bir ulaşım türüken demiryollarının modernize edilmesi ve demiryolu sektörüne sürekli yatırım yapılması ve geleceğin ulaştırma sistemi olan çok modlu sistemin geliştirilmesi için de bir zorunluluktur.

Üst ölçekli politika belgesi olan 11. Kalkınma Planının hedefleri arasında yer alan Lojistik ve Enerji Altyapısına ilişkin olarak ortaya koyulan politika ve tedbirler kapsamında; *“Modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılmasını teminen petro-kimya tesisleri, otomotiv sanayiine yönelik imalat tesisleri ile liman, OSB ve maden sahaları başta olmak üzere önemli yük merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezler tamamlanacak, yük taşımacılığında demiryolunun payı artırılabilecektir”* (URL 13) yer almaktadır.

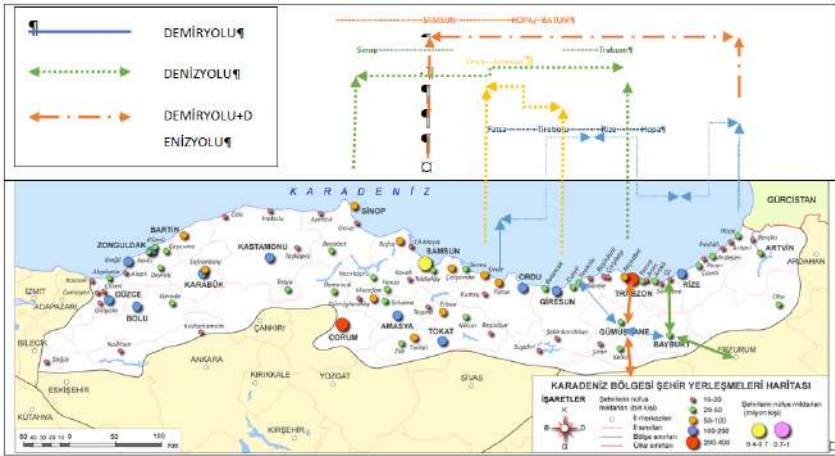
Böylece, limanlarla ve OSB'lerle bağlantılı demiryolları bağlantılarının güçlendirilmesi ve lojistik merkezlerin kurulması eylemleri önem kazanmış ve bu politikanın alt açılımında yer alan hedefler arasında karasal yük taşımacılığında demiryolunun payının %10'a -yaklaşık iki katına- çıkarılması öngörülmüştür.

2020 UTİKAD Lojistik Sektörü Raporunda da “Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Marmaray Tüp Geçidi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü demiryolu geçişi gibi yatırım ve projelerin işlerlik kazanması ile Türkiye'nin uluslararası demiryolu koridorlarındaki yük payı artış gösterebilecek ve doğu-batı eksenli

demiryolu taşımacılığının yanı sıra intermodal taşımacılığın geliştirilmesiyle liman ve karayolları bağlantıları” ile Türkiye’nin uluslararası demiryolu yük hareketlerinin güçlendirebileceğini belirtmektedir (URL 14).

Doğu Karadeniz Bölgesi özelinde bu öngörülerin yasal olarak karşılanabilirliğini/geçerliliğini anlamının temel belirleyicisi üst ölçekli plan kararlarıdır. 2017 de revize edilen 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı öngörülerini ve kararlarını çerçevesinde verilen kararlarla, bölgenin bugüne dek erişimde kullandığı kara yolu öncelikli yapılanmasının yerine deniz ve demir yolu yatırımlarına odaklanılmıştır (Şekil 8).

Sonuç olarak; unutulmaması gereken önemli bir gerçek; Doğu Karadeniz limanlarının Tuna Su Yolu bağlantısındaki stratejik önemidir. Kafkasya ve BDT’nin Karadeniz kapısı olan konumu ve Orta Doğu’nun -özellikle İran’ın- Karadeniz’e ve dolayısıyla açık denizlere ulaşmasının en uygun yolu olmasıdır. Bu limanların ulus aşırı rollerde öne çıkmasının önündeki tek engel ise demiryolu bağlantısının olmamasıdır.



Şekil 8. Karadeniz bölgesi yerleşmeleri nüfus büyüklükleri ve ÇDP erişebilirlik öngörülerini

- Ulusal bağlamda ise Türkiye’nin en verimli tarım kolidorlarının -özellikle GAP’ın- Karadeniz’e demiryolu ağı ile bağlanması bölgesel kalkınma açısından ne denli önemli olduğudur. Bu çerçevede tartışılan kıyı-iç kesim demiryolu bağlantı alternatifleri konusunda yıllardır tartışılan önerileri kısaca açıklayabiliriz:
- Trabzon-Rize-Hopa limanlarını Batum Demiryollarına bağlayacak demiryolu projesi (1993-1995 KTÜ Etüt Raporunda uygun bulunmuştur).

- Harşit Vadisi üzerinden Trabzon'a ulaşan demiryolu projesi (Trabzon-Tirebolu-Gümüşhane-Erzincan (1983-1997 İTÜ fizibilite etüdünde uygun bulunmamıştır).

Üst ölçek mekânsal plan kararlarında da benimsenen güzergâh olan; Harşit Vadisi üzerinden Erzincan- Gümüşhane Torul- Maçka-Trabzon Limanına diğer aks Torul-Tirebolu bağlantısıdır ve 2009 yılında DLH tarafından yaptırılan fizibilite etüdünde uygun bulunmuştur.

KTÜ Ulaştırma Anabilim Dalınca oluşturulan alternatifler ise Erzincan/ Erbaş İstasyonu-Bayburt ovaları-Trabzon/Şana- Doğu Karadeniz Limanları bağlantısını, GAP'a en kısa ve en ekonomik demiryolu bağlantısı olarak tanımlanmaktadır.

Aynı anabilim dalında yürütülen son çalışmalar da ise Erzincan-Kelkit-Bayburt-Of Demiryolu Güzergâhı da ön plana çıkmakta olup Doğu Karadeniz limanlarıyla ve Batum limanıyla bağlantının doğal olarak sağlanacağı da öngörülmektedir. Bu alternatif ağırlıklı olarak “güzergâh uzunluğu olarak çok daha kısa, toplam tüneli çok daha az, toplam köprüsü çok daha az, yapım maliyeti çok daha az, yapım süresi çok daha az, çevre tahribatı çok daha az, jeolojik yönden çok daha kararlı, bakım maliyetleri çok daha az, işletme giderleri çok daha az, enerji sarfiyatı çok daha az, zaman tasarrufu çok daha fazla ve kamu yararı çok daha fazla” olarak tanımlanmaktadır (Çelik, 2012).

Bu bağlamda, Doğu Karadeniz özelinde yapılan demiryolu tartışmalarının ağırlıklı kapsamını oluşturan temel çerçeveyi şu şekilde üç başlık altında özetleyebiliriz.

“Ulaşım: Mühendislik problemi: Bir mühendislik problemi olarak değerlendirilen ve alternatifleri belirli ölçütlere göre; toplam maliyet- tünel sayısı- viyadük sayısı gibi güzergahları teknik kriterler ve yapım ekonomisi bağlamında kıyaslayarak sonuca varan bir yaklaşımdır. En uygun, optimum seçimi yapabilmek adına nicel, karşılaştırılabilir ve güncel verilerle yapılan değerlendirmeler niteliksel değerlendirmeyi yadsıyan bir tavır ortaya koymaktadır.

Zamanla alternatif sayısı arttıkça spekülatif tartışmalara yol açan, karmaşık ve farklı seçeneklerin içerisinde karar üretmemeye sorunsal ile karşı karşıya kalınmaktadır. Özellikle, Erzincan-Trabzon hattı için yapılan değerlendirmelerde ağırlıklı olarak yatırımın ekonomik boyutu kapsamında planlanan aksların

bölgenin sektörel yapısına, bölge ekonomisine katkısı, ekolojik etkileri ve sosyal yararı kapsam dışı bırakılmıştır.

Erişebilirlik: Bir noktadan bir noktaya ulaşım konusunda önemli olan sadece başlangıç ve bitiş noktaları değil aynı zamanda bu sisteme ‘erişim’dir. Belirlenen güzergâhların erişilebilir olması, etkinliği özellikle bağlantıları ve düğüm noktaları kapsamında değerlendirilebilir. Güzergâhlar oluşturulurken kentsel yerleşim odakları, sanayi kümeleri, toplama-dağıtım noktalarının varlığı göz ardı edilemeyecek öneme sahiptir. Yatırım/işletme maliyetinin yanı sıra hizmet potansiyeli, karşılaştırma kriterleri bağlamında ağırlıklandırılması gereken bir ölçüttür. Çıktı maliyeti, beklenen etkinin ortaya koyulması bağlamında yapım maliyetinden daha değerlidir. Özellikle organize sanayi bölgeleri, lojistik merkezler ve tesisler bağlamında yapılacak bir erişebilirlik değerlendirmesi liman-karayolu bağlantısının entegrasyonu, ulus aşırı plan ve politikalara uyumu da tartışmayı beraberinde getirecektir. Erişebilirlik kriterinin bölgenin/yerleşmeler bütünüünün bağlantıları ve odakları yani ilişkiler ağı olarak kapsamlı şekilde değerlendirilmesi gerekir.

Kalkınma: Erişebilirlik sorunsalının kararda odağa alındığı ve özellikle kararın/projenin yaygın etkisinin değerlendirildiği; kapsamlı, çok boyutlu değerlendirme kriterlerini önceleyen bir yaklaşım benimsenebilir. Özellikle, ekonomik değerlendirmenin girdi maliyeti bağlamında değil girdi-çıktı analizleri ile ortaya konulması gerekir. Sadece projelendirme sürecine odaklanmayan projeksiyonları, karara ilişkin senaryoları, üst ölçekten alt ölçeğe inen bir hiyerarşi içerisinde, genelden özele, doğrudan ve dolaylı etkileri ile çok yönlü bir bakış açısı gereklidir.

Özellikle merkezler kademelenmesi, yerleşmelerin hinterlandı, etki alanı tartışmaları; bölgesel gelişme ve kalkınma boyutuna ilişkin değerlendirmeler karar verme sürecini yönlendiren temel belirleyiciler olmalıdır. Bu çok boyutlu bakış açısı yukarıdaki iki çerçevenin öngörülerini de kapsayan ancak onların tekil başarılarının üstünde, yaygın etkiye odaklanan, ekolojik, ekonomik, sosyal ve mekânsal boyutlarıyla sürdürülebilir kararlar üretilmesini garanti altına alacaktır.

Bu bakış açısı, Doğu Karadeniz demiryolu tartışmalarını bölgenin çaresizliği ve rekabeti olarak değil bölgenin geleceği bakış açısıyla eşgüdümle ve bütüncül değerlendirmeyi olanaklı kılabilir.

Liman kentlerinin bölgesel erişimde ve ticarete önemli bir “hub” olması ve iç kesimlerle kurulacak karayolu ve demiryolu bağlantıları ile öne çıkmalarının sağlanması; çok yönlü/kutuplu bir gelişmeyi sağlayabilmek; söz konusu gelişme odakları ile bölgesel bir kalkınma için bir sinerji yaratmak; bu merkezlerin çevresini etkilemesi ve gelişme için ivme yaratması, karşılıklı ve birbirini tetikleyen etkileşimi söz konusu olacaktır. Bu süreçte bölgesel kalkınma için kaynakların etkin kullanımı ve çıktılarının çarpan etkisine odaklanan bir yaklaşım benimsenmelidir.

Kaynakça

- ÇDP (2017). Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü, Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, <https://mpgm.csb.gov.tr/ordu---trabzon---rize---giresun---gumushane---artvin-planlama-bolgesi-i-82191>.
- Çelik, F. (2012). Erzincan-Trabzon Demiryolu nereden geçmeli? Bayburt Postası, 2 Ekim 2012.
<https://www.bayburtpostasi.com.tr/erzincan-trabzon-demiryolu-nereden-gecmeli-makale,5001.html>. Erişim tarihi: 05.07.2021.
- DPT (2001), 8. Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara.
- Erdoğan, A. (2020). Kenti Sahiplenmenin Veri Altyapısı: Küyerelleşme Sürecinde Kültür Varlıkları Envanteri ve Paylaşımı, *Planlama Dergisi*, 30 (2), s:154-171.
- Robertson, R. (1995). *Glocalization: Time-Space and Homogeneity-Heterogeneity*. In M. Featherstone, S. Lash, & R. Robertson (Eds.), *Global Modernities* (25–44). London: SAGE Publications.
- Özpay, G. A. (2018). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 37, s: 103-111.
- URL1, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-haberleri/4055/limanlar-ve-demiryolu-altyapilar>, Erişim tarihi: 05.07.2021.
- URL2, TRACECA Trancit Colidor, Europe-the Caucasus-Asia Corridor, <https://traceca.uab.gov.tr/>, Erişim tarihi: 05.05.2021.
- URL3, T.C. Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2018.pdf>, Erişim tarihi: 20.06.2021.

- URL4, TCCD, Türkiye Ulusal Demiryolu Şebekesi-2018 İstatistik Yıllığı, <https://www.tccdtasimacilik.gov.tr/uploads/images/Strateji/TCDD-T-2018-istatistik-yilligi.pdf>, Erişim tarihi: 25.08.2021.
- URL5, Karayolu- Demiryolu Ağı Yoğunluğu, <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/karayolu--demiryolu-agi-yogunlugu-i-85788>, Erişim tarihi: 15.07.2021.
- URL6, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik//20142018yillik.pdf>, Erişim tarihi: 05.09.2021.
- URL7, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü Nihai Rapor, N08-Nihai, Ekim 2018, Türkiye Lojistik Master Planı, <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/turkiye-lojistik-master-planı/tlmp-n8-nihai-rapor.pdf>, Erişim tarihi: 25.09.2021.
- URL8, Ulaşım ve İletişimde 2003/2019, <https://www.uab.gov.tr/uploads/cities/trabzon/61-trabzon.pdf>, Erişim tarihi: 18.08.2021.
- URL9, Ulaşım ve İletişimde 2003/2019, <https://www.uab.gov.tr/uploads/cities/rize/53-rize.pdf>, Erişim tarihi: 18.08.2021.
- URL10, T.C. Çevre Şehircilik Genel Müdürlüğü, Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Plan Değişikliği Gerekçe Raporu, https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/icerikler/gerekce_raporu-20210406094718.pdf, Erişim tarihi: 18.06.2021
- URL11, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD, Lojistik Merkezler, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler/?content/33>, Erişim tarihi: 18.09.2021.
- URL12, OSB Üst Kurulu, <https://osbuk.org/wp-content/uploads/2021/06/Osblitesi.pdf>, Erişim tarihi: 18.09.2021.
- URL13, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>, Erişim tarihi: 11.06.2021.
- URL14, UTİKAD, Lojistik Sektörü Raporu, 2000 <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2020-53923.pdf>, Erişim tarihi: 21.08.2021.