



Araştırma Makalesi

www.ziraat.selcuk.edu.tr/ojs
Selçuk Üniversitesi
Selçuk Tarım ve Gıda Bilimleri Dergisi
24 (4): (2010) 38-44
ISSN:1309-0550



Kentsel Yeşil Yol Planlaması: Kayseri Kent Bütünü Örneği

Banu ÖZTÜRK KURTASLAN^{1,2}

¹Selçuk Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Konya/Türkiye

(Geliş Tarihi: 27.05.2010, Kabul Tarihi:20.07.2010)

Özet

Ortaçağ'da oluşturulan allelerden sonra, XIX. Yüzyıl'da Olmsted ve Vaux'un park yolları fikriyle şekillenen yeşil yollar; parkları, doğa rezervlerini, tarihi alanlar ile kültürel bileşenleri birbirlerine bağlayan unsurlardır. Ekolojik, kültürel, rekreasyonel ve estetik amaçlarla oluşturulan yeşil yollar kentsel açık ve yeşil alan sisteminin de oldukça önemli bileşenleridir.

İngiltere ve Amerika'da ilginç örneklerine rastlanan yeşil yolların ve bunların dahil olduğu açık ve yeşil alan sistemlerinin planlanması yaklaşımı ülkemizde henüz yerleşmiş değildir. Kayseri kent bütünü ölçeğinde de bu durumu gözlemlemek mümkündür. Bununla birlikte kent ve yakın çevresinde yeşil yol olarak nitelendirilebilecek alanlar mevcuttur. Özellikle kentin güney doğusunda yer alan dar-derin vadiler kentsel alandan kırsal alana geçişi çözümleyen, zengin kültürel dokularıyla ortaya çıkan yeşil yollardır. Sanayinin de etkisiyle hızlı kentleşmenin süregeldiği kentin güneyde doğal eşiklere dayanmış olması burada bir yeşil kuşak oluşumunu olası kılacaktır. Bu çalışmada gerek kentsel alanda, gerekse kentsel alanı bir yeşil kuşağa ulaştırabilecek olan yeşil yolların oluşumunun uygulanabilirliği irdelenecek, olası yeşil yollarda yer alabilecek etkinlikler araştırılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kayseri vadileri, kentsel yeşil alan, yeşil alan sistemi, yeşil yol.

Urban Greenway Planning: The Example of Kayseri (Turkey) Urban Complex

Abstract

After the "alle"s which were constituted in Medieval, greenways that took form with the "parkway" idea of Olmsted and Vaux in XIX. Century are the open space connectors which arrange parks, natural reserves, historical sites, and their cultural components. The greenways which have been constituted with ecological, cultural, recreational and aesthetic purposes are also important constituents of urban open and green area system.

The planning approach of greenways and the open and green area systems that they connected with, have interesting examples in England and America. But in our country this planning approach hasn't still been settled. It's also possible to observe this in Kayseri urban complex. However there are areas which surround the city and be considered as "greenway". Especially the narrow-deep valleys that surround the city from south-east are unplanned "greenways" which analyse the transition from urban to rural areas, and existing their rich cultural patterns. The city in which rapid urbanization continue with the impact of the industry, combining with the thresholds on the south make possible of forming a greenbelt here. In this study it will be investigated that the possibilities of forming greenways and activities in possible greenways.

Key Words: Kayseri valleys, greenway, green area system, urban green area.

Giriş

Kentsel açık ve yeşil alanların "mekânsal" açıdan bir sistem oluşturabilmeleri için birbirleriyle bağlantılı olarak planlanmaları gereklidir. Bugün bu gereklilik bütün dünyada kabul görmektedir. Bağlantılı açık ve yeşil alanlar bir kentin makroformunun ortaya çıkışında ve kent gelişiminin yönlendirilmesinde etkindir (Öztürk, 2004). Bu konuda yeşil kuşak, yeşil kama, yeşil örgü gibi sistemlerden söz edilmektedir. Bu kavramlara kısaca değinilecek olursa;

- Çulcuoğlu (1997)'ye göre yeşil kuşak, "ekolojik ve rekreasyonel amaçlarla planlanan, uygulanan ve yönetilen şebekelenmiş açık alanlar bütünlüğüdür" (Öztürk 2004).

²Sorumlu Yazar: bkurtaslan@selcuk.edu.tr

- Yeşil kama, daha çok kent içine uzanan akarsu ve vadi gibi çizgisel doğal ortamların varlığına bağlı olarak yeşil dokunun oluşturulmasıdır (Öztürk, 2004).

- Yeşil örgü, yürüme izi, köprü, bisiklet yolu, vadi, lineer park gibi açık alanların tamamının birbirleriyle bağlantılı olarak tasarlandığı sistemdir.

Yeşil yollar ise, parkları, doğa rezervlerini, tarihi ve diğer kültürel bileşenleri birbirlerine bağlayan açık alan koridorlarıdır. Yeşil yollar özellikle bu gibi planlı yeşil alanlar arasında bağlantı kurabilmeleri açısından oldukça önemlidirler (Flink and Seams, 1993). F. Law Olmsted ve Vaux'un 1800'lü yılların sonunda geliştirdiği "park yolu" fikri yeşil yol kavramının oluşumuna

liderlik etmiştir (Shuylar, 1986). Ebenezer Howard da yeşil yol kavramının gelişimine önemli katkılar sunmuştur.

Yeşil yol planlaması XIX. ve XX. Yüzyıl boyunca gelişen uluslararası bir yaklaşımdır (Fabos, 1995). Yeşil yol konseptinin gelişen başarısı peyzajın korunmasını teşvik etmeye, doğal ve kültürel mirası korumaya ve kamusal rekreasyona olanak sağlamasına bağlıdır. Yeşil yollar ekolojik, rekreasyonel ve tarihi-kültürel değeri olan yeşil yollar olmak üzere üç ana kategoride ele alınabilirler (Fabos, 2004).

Ortak olarak paylaşılan atalarına rağmen Avrupa'da yeşil yol hareketi Amerika'daki emsallerinden farklı olarak gelişmiştir. Bu değişim ise, sosyal, ekonomik ve kültürel farklılıklardan kaynaklanmaktadır. Avrupa'da sürekliliği olmayan ve parçalı bir yaklaşım izlenmiş, bu yaklaşım pek çok ülkeye yayılmıştır (Toccolini and Fumagalli, 2006). Günümüzde ise yeşil yol konsepti oldukça gelişmiş durumdadır. Yeşil yollar bugün estetik ve rekreasyon işlevlerinin yanında pek çok farklı amaç içermektedir. Bu amaçlar sadece doğa korumaya yönelik değil, aynı zamanda eğitime, tarihi ve kültürel miras ile kamu sağlığının korunmasına yöneliktir. Yeşil yollar yerel, kentsel, bölgesel, ülkesel ve hatta kıtasal (örneğin; Avrupa Yeşil Yol Ağı) ölçekte olabilirler. Ölçeklerin ve dolayısıyla ulaşım mesafelerine göre bu yollar belli noktalarda kesişerek motorize yollarla, tren yolları ile ve otoparklarla desteklenebilirler (Flink and Searns, 1993). Özelliklerine ve oluşturulma amaçlarına göre bazı yeşil yollar yürüme izi (trail) içermeyebilirler.

Yeşil yollar, çevrenin ve komşu alanların yaşam kalitesini artıran ve entegre bir tutumla geliştirilen, motorize olmayan yolculuklara (yaya, bisiklet, at vb.) tahsis edilen iletişim rotalarıdır. Bu lineer koridorlar özeklikle nehir, sırt gibi lineer elemanlar boyunca yer aldığında koşu (jogging), yürüyüş ve bisiklet gibi rekreatif etkinliklere olanak tanıyan görsel rotalar olarak ortaya çıkabilirler (Conine et al., 2004). Bu rotalar ayrıca diğer rekreasyon alanları ile kent parkı, kamping alanı, spor alanı vb. alanlar ile entegre olarak planlanabilirler. Ayrıca bu rotalar konut, iş, ticaret gibi alanları birbirlerine bağlayarak günlük ulaşım hizmet edebilirler.

Yeşil yolların en önemli ekolojik fonksiyonlarından biri nehir koridorları boyunca yer aldıklarında noktasal olmayan kaynaklardan gelen kirliliği tutarak yüzey sularının korunmasında tampon görevi üstlenmektedir. Kentsel alan içerisinde yer aldığında ise kentin gelecekteki gelişiminin tehdit ettiği alanların mevcut doğal hali ile korunmasına olanak sağlar (Conine et al., 2004).

Bu gibi faydalarının yanında yeşil yollar bir takım ekonomik faydalara da sahiptirler. Yeşil yollar yakın çevrelerindeki alanların ekonomik değerlerini artırır, rekreasyona dayalı iş olanakları ile turistler için cazip alanlar oluştururlar (Flink and Searns, 1993).

“Bugün kent plancıları ve yöneticileri daha çok park ve rekreasyon fonksiyonu sağlamak için, büyük oranda bağlantılı peyzaj koridorları oluşturma eğilimindedirler” (Erickson, 2004).

Türkiye’de yeşil yol planlaması konusu hâlâ teorik düzeydedir. Yapılan akademik çalışmalar büyük ölçüde hayata geçirilememektedir. Kayseri Kenti’nin planlama pratiklerinde de böyle bir konsept oluşmamıştır. Kent yakın çevresinde topografyanın yön verdiği planlı olmayan vadi şeklindeki yeşil yollar büyük ölçüde yasa ve yönetmeliklerle korunmuşlardır.

Araştırma, Avrupa ve Amerika’da köklü bir geçmişe sahip olan yeşil yol kavramının ekolojik, rekreasyonel ve tarihi-kültürel anlamda üstlendiği önemli rolleri irdelemesi açısından önemlidir. Ayrıca araştırma, Türkiye’de uygulama alanı bulamayan planlı yeşil yolların oluşturulması konusunda katkılar sunacaktır.

Bütün bu önemli tarihi ve doğal nitelikleri ile vadiler Kayseri Kenti’nin kimliğinin önemli parçalarıdır. Erciyes Dağı, Sultan Sazlığı gibi doğal ve turistik nitelikleri ile ön plana çıkan alanlarla yakın ilişkileri bulunan vadiler ve iç içe oldukları bağ-bahçe alanları kentin kimliğini bu birliktelikle de güçlendirmektedirler.

Araştırmanın amacı, yeşil yol konseptini tanımlayarak Kayseri kent bütününde topografyanın yön verdiği, doğal ve kültürel nitelikleri ile ön plana çıkan potansiyel organize yeşil yolları araştırmak, bu alanların olanak tanıyabileceği kullanımlar (rekreasyon, koruma vb.) irdelemektir.

Materyal ve Metot

Araştırmada materyal olarak yeşil yol kavramını irdeleyen ve Kayseri Kenti’ne ilişkin makale, tez, kitap, bildiri, plan raporu vb. literatürden yararlanılmıştır. Bununla birlikte Araştırma alanına ilişkin uydu fotoğrafları, planlar, haritalar ve özgün fotoğraflar görsel materyal olarak kullanılmıştır.

Araştırmada öncelikle literatür araştırmasına dayalı olarak yeşil yol kavramı tanımlanmıştır. Daha sonra araştırma alanında yer alan mevcut ve potansiyel yeşil yolların karakteristik özellikleri (doğal, kültürel yapı vb.) yerinde yapılan gözlemlerle, uydu görüntüleri ve fotoğraflar üzerinden irdelenmiştir. Yeşil yolların kent makro formuyla ilişkileri bağlamında yeşil yollara ilişkin hangi kararların (rekreasyon, doğa koruma, vb.) alınabileceği tartışılmıştır.

Kayseri Kent Bütününde Yeşil Yollar

Daha önce de belirtildiği gibi, Kayseri Kenti planlama yaklaşımlarında özellikle kent içinde yeşil yol konsepti yer almamaktadır. Kent içerisinde park sistemi, yeşil yol gibi yaklaşımlar yoktur. Sadece lineer yapısı olan bir takım yol kenarı parklar yeşil yol olarak nitelendirilebilir. Bu kapsamda sadece kent yakın çevresinde yer alan ve yeşil yol olarak nitelendirilebilecek alanlar yasa ve yönetmeliklerle kısmen korunmuştur.

Kent içerisinde mevcut plan yerleşim düzeni içerisinde yeni yeşil yolların oluşturulmasına olanak yoktur. Çünkü bunun için uygun açıklıklar ve entegre kararların alınabileceği bir yapı mevcut değildir. Kentsel alan içerisinde lineer parklar ve ağaçlandırılmış geniş kaldırımlar yeşil yol kapsamında değerlendirilebilir.

Örneğin kentin kuzeyinde yer alan İnönü Parkı oldukça uzun ve kesintisiz bir yeşil yoldur (Şekil 1). Bu yeşil yol herhangi bir bağlayıcı rol üstlenmemektedir. Sadece yoğun araç trafiği ve yoğun konut alanı arasında trafiğin gürültü ve kirlilik gibi olumsuz etkilerini azaltıcı bir tampon zon niteliğindedir.



Şekil 1. İnönü Parkı'nın uydu fotoğrafında görünüşü (Anonim 2002).

Kentin özellikle güneydoğusunda yoğun olarak bulunan dar-derin vadiler jeomorfolojik yapının önemli karakteristik girdileridir. Çoğunlukla güneydoğu-kuzeybatı doğrultusunda birbirlerine paralel biçimde yerleşmiş vadilerin tanımladığı yeşil yollar, kente komşu yarı kırsal alanlar içerisinde yer almaktadır (Şekil 3)

Özellikle Talas ve Mimar Sinan yerleşimlerinde görülen ve çok katlı yoğun yapılaşmaya dayanan kentsel gelişimler gerek vadi yamaçlarında gerekse diğer yarı kırsal alanlardaki geleneksel yerleşimleri tehdit etmektedir (Şekil 2 ve 4).

Varlıkları XV. Yüzyıldan beri bilinen bu yerleşimler XX. Yüzyıl'a kadar Hıristiyan ve Müslüman topluluklara ev sahipliği yapmışlardır. Söz konusu yerleşim dokusunda doğal, kentsel, arkeolojik ve karma sit alanları mevcuttur. Bu yerleşimler yer yer vadi yamaçlarında yer almakta; bağ bahçe alanları, yöresel malzeme ve işçiliği sergileyen mimari yapıları (konutlar, köprüler, taş duvarlar, kiliseler, kaya oyma evleri vb.), yer altı geçitleri, geleneksel sokak dokuları ile kentin kimliğine çok önemli katkılar sunmaktadırlar (Şekil 5). Bu geleneksel yerleşimlerin vadi yamaçlarında da yer alan bağ-bahçe alanları XX. Yüzyıl'a kadar Ermeni Rum ve Türklerin karma olarak yaşadığı önemli coğrafi elemanlar olmuşlardır (İmamoğlu, 2001).

Kentte yer alan bütün vadilerde geleneksel yerleşimler mevcut değildir. Kimi vadiler doğal durumlarıyla var olmakta ve kentsel yerleşimden uzak bir pozisyonadadır yakın çevrelerinde yapılaşma yoktur.

Vadilerin doğal yapıları büyük ölçüde korunmuştur. Yapısal platoları yaran vadiler ilginç kaya formasyonları sergilemektedir. Vadiler kuşlar ve diğer yaban yaşamı için önemli birer barınak teşkil etmektedirler. Vadilerde mevsimsel olarak ortaya çıkan akarsular mevcuttur fakat Erciyes Dağı ve yakın çevresi sürekli akarsu bakımından fakirdir. Vadiler Kayseri'nin hâkim ve şiddetli rüzgâr yönü doğrultusunda uzandıklarından kent havasının ve ikliminin iyileştirilmesinde önemli rol oynamaktadırlar (Öztürk, 2004).

Vadilerin Doğal ve Kültürel Özellikleri

Araştırma alanının doğusunda yer alan ve kent ile çok yakın ilişkide olan Derevenk Vadisi II. derece doğal sit alanıdır. Bu vadi boyunca yerleşmiş olan, Ermeni ve Rum topluluklarının yaşamış olduğu eski birer kırsal yerleşim olan Konaklar (Germir) ve Aydınlar (Tavlusun) yerleşimleri kentsel sit alanı olarak tescil edilmiştir (Şekil 3). Bu yerleşimler tarihî ve doğa ile bütünlük doku özellikleriyle öne çıkmaktadırlar. Vadinin içerisinde yer aldığı Talas yerleşimi ise kentsel sit, II. derece doğal sit ve I. derece arkeolojik sit alanlarının yer aldığı bir yerleşimdir (Öztürk, 2004). Alan Melikgazi İlçesiyle oldukça yakın mekânsal

ilişki içerisinde. Kentin gelişim yönlerinden biri olan Melikgazi İlçesi yönünde olduğundan vadiler üzerinde yeni yoğun yerleşimlerin baskısı göze çarpmaktadır.

Derevenk Vadisi özel mülkiyete sahiptir. 1952-1970 yılları arasında taş ocaklarının faaliyet gösterdiği vadi, 1920'li yıllarda sahibi olan Ermeniler ve Rumlardan

satın alınmıştır. Şu anda vadi tabanında yer yer sebze tarımı yapılmaktadır. Ceviz (*Juglans sp.*) ve yerel adı gilaburu olan ve Kayseri yöresinde endemik olan kartopu (*Viburnum opulus*) gibi bitkiler vadinin bitki örtüsünde göze çarpmaktadır. Ayrıca vadiye bağ alanları ile kayısı, erik gibi meyvelerin yetiştirildiği meyve bahçeleri de yer almaktadır.



Şekil 2. Derevenk vadisi ve komşu alanlardaki yoğun yapılaşma (KASKİ 2002).

Araştırma alanının doğusunda Mimar Sinan'ın doğduğu Ağırnas yerleşiminin yer aldığı Koramaz Vadisi diğer pek çok geleneksel yerleşimi de barındırmaktadır. Bu yerleşimler; Büyük Bürüngüz, Üskübü, Küçük Bürüngüz, Dimitre (Turan), Vekse (Özlüce), Ispıdın (Bağpınar) olarak sıralanabilir. Vadi doğal-arkeolojik sit kapsamındadır. Vadinin kültürel dokusunda yer altı şehirleri, kaya oyma evler, kiliseler, geleneksel konutlar, çeşme ve köprüler, taş duvarlar yer almaktadır. Vadiye su varlığı ve yarı kırsal alan karakterini veren bağ-bahçe alanlarının yeşil dokusu göze çarpmaktadır.

Yine Salkuma Vadisi ise I. Derece doğal sit kapsamındadır. Vadi içerisinde Salkuma (Gürpınar), Nize (Güzelköy), Darsıyak (Kayabağ), Efkere (Bahçeli) ve Gesi yerleşimleri yer almaktadır. Vadi tabanında Salkuma Beldesi'nden çıkmakta olan "Salkuma Suyu" güneye doğru akmaktadır. (İmamoğlu ve Korumaz, 2003). Derevenk Vadisi ve Koramaz Vadisi'nde olduğu gibi Salkuma Vadisi de benzer doğal ve kültürel yapıya sahiptir.

Kentin güneyinde Kayseri-Erciyes Dağı yolu üzerinde bulunan bir yerleşim yeri olan Hisarcık İlçesi'nde Hisarcık Vadisi yer almaktadır. Kent merkezine 5 km uzaklıkta olan vadi Hisarcık Kanyonu olarak da adlandırılmaktadır

(www.yuruyoruz.com/aid=223.phtml). Vadinin kayalık yapısı büyük volkanik bloklardan oluşmuştur. Vadi tabanında Erciyes Dağı'ndan gelen kışın donan, yazın kuruyan bir nehir mevcuttur. Vadi güneyde yükseltinin arttığı ve bundan dolayı yerleşimlerin azaldığı Erciyes Dağı'na doğru uzanmaktadır. Bu nedenle özellikle kaya formasyonları ve doğal bitki örtüsü ile tanımlana doğal yapısı ile ön plana çıkmaktadır.

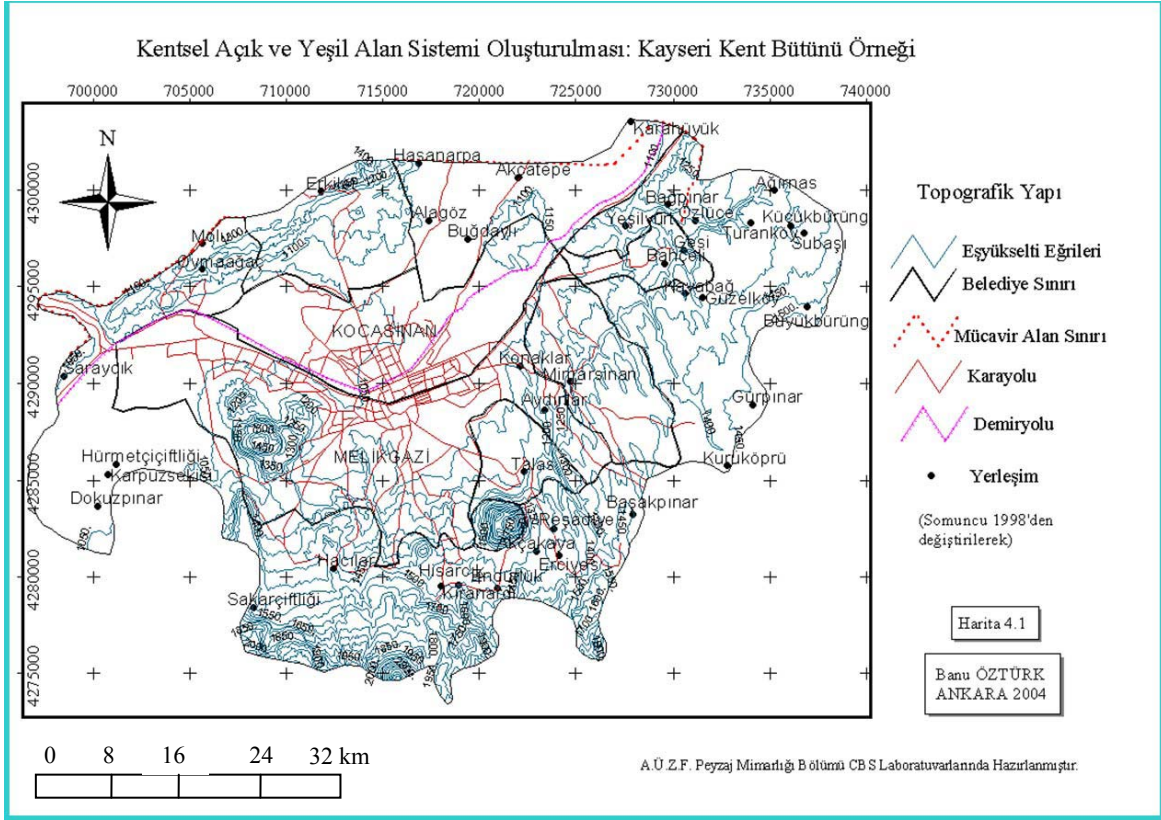
Yeşil Yol Olarak Vadiler ve Güncel Alan Kullanımları

Kayseri'nin vadileri hem doğal hem de kültürel açıdan son derece zengin ve özgün peyzajlar sunan yeşil yollardır. Çevredeki yerleşim dokusunun, her mevsim karlı olan Erciyes Ali Dağı gibi dağların, jeomorfolo-

jik yapının, bağ ve bahçe alanlarının sağladığı görsel zenginlik onları daha cazip kılmaktadır.

Vadilerde yerleşimlerin yanında yer yer çayır, mera, kuru tarım ve sulu tarım gibi alan kullanımları yer almaktadır. Yamaçlardaki bağ-bahçe alanları da vadi-

lere karakteristik nitelik kazandırmaktadır. Derevenk Vadisi, Salkuma Vadisi, Koramaz Vadisi ve Erciyes Dağı'nın yamaçlarına doğu uzanan Hisarcık Vadisi büyük ölçüde pasif açık ve yeşil alanlardır.



Şekil 3. Kayseri Kent Bütünü Topografik Yapısında Vadilerin Konumu



Şekil 4. Talas'ta geleneksel yerleşimleri tehdit eden yeni çok katlı yoğun yapılaşma (Orijinal 2003).

Derevenk Vadisi ve Hisarcık Vadisi sadece kısıtlı bir kullanıcı grubu tarafından trekking aktiviteleri için kullanılmaktadır. Hisarcık Belediyesi yetkilileri ile yapılan görüşmelere göre yeteri kadar tanınmayan Hisarcık Vadisi'ne Kapadokya bölgesinden turlarla turist gelmekte ve burada doğa yürüyüşü (trekking)

yapılmaktadır (Şekil 6 ve 7). Vadiye doğaseverler teknik malzeme olmaksızın doğa yürüyüşü, kamp gibi etkinlikler yapabileceği gibi, teknik malzemeler kullanarak kaya tırmanışı da yapabilirler. Vadi Erciyes Üniversitesi Dağcılık Kulübü'nün de en önemli kaya

eğitim ve çalışma yerlerinden biridir (Şekil 8) (<http://www.yuruyoruz.com/aid=223.phtml>)

Derevenk Vadisi ise kaya formasyonları, su varlığı, bitki örtüsü ve tarihi yapıları ile özgün bir doğal-tarihi

dokuya sahip olan son derece cazip potansiyel bir rekreasyon alanıdır. Vadi sınırlı gruplarca doğa yürüyüşü aktivitesi için kullanılmaktadır (Şekil 8).



Şekil 5. Vadiler ve yakın çevrelerinde yer alan geleneksel yerleşimler (Orijinal 2003) (İmamoğlu 2001).



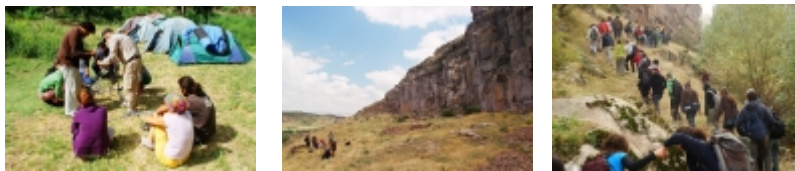
Şekil 6. Hisarcık Vadisi kaya formasyonları (Orijinal 2003).



Şekil 7. Hisarcık Vadisi'nde rekreatif etkinlikler (<http://www.yuruyoruz.com/aid=223.phtml>).

Koramaz Vadisi ise içerisinde yer alan ve yukarıda söz edilen çok sayıda tarihi yerleşim ile vadi boyunca yer alan mağara, kilise, kaya oyma ev ve mezar ve kiliseler, yer altı şehirleri ve dehlizler, bezirhaneleri ile önemli bir yeşil yoldur. Fakat vadi rekreatif ve turistik kullanıma yönelik etkinlikler açısından güçlü değildir. Peyzaj Mimarları Odası, ÇEKÜL Vakfı ve Ağırnas Belediyesi İşbirliği ile 2007 yılı Temmuz ayında yapılan öğrenci yaz kampı çalışmayı çerçevesinde vadiye yer alan dereler boyunca yer alan alanların peyzaj projeleri ile ve 4 adet öneri park projesi yapılmıştır. Yerel yönetimleri açılımlarına göre bu çalışmalar uygulamaya geçirilerek vadinin rekreatif kullanımını artırmayı sağlayacaktır. Ayrıca bu çalışmalar alana yönelik olarak yapılacak olan koruma amaçlı imar planına da temel oluşturacak niteliktedir (<http://www.facebook.com/group.php?gid=47708440562>).

Bütün bu olumlu özelliklerin yanında vadilerin oluşturduğu yeşil yolların planlı olmaması onların etkinliğini azaltan bir unsurdur. Planlı olmadıklarından mevcut doğal kültürel yapıları ile oldukları gibi korunmuş fakat geliştirilmemişlerdir. Vadilerin birbirleri ile ve kentle bağlantılar kopuktur.



Şekil 8. Derevenk Vadisi'nde rekreatif faaliyetler (www.yuruyoruz.com)

Araştırma Sonuçları ve Tartışma

Yeşil yollar bir kentin açık ve yeşil alan sisteminin en önemli parçalarındandır. Yurt dışında önemli uygulama örneklerine rastlanan yeşil yol konsepti Kayseri Kenti planlama etkinliklerinde geçmişte ve güncel bir

planlama yaklaşımı olarak yer almamaktadır. Kent yakın çevresindeki yarı kırsal alanlarda yer alan yeşil yollar plansız ve organize olmamış durumdadırlar; bu nedenler rekreatif potansiyelleri göz önüne çıkarılamamaktadır. Kent içerisinde ise yayalara tahsis edilmiş yeşil yollar yoktur. Kent ile yakın mekansal ilişki-

ler nedeniyle ortaya çıkan yoğun kentleşme baskısı vadilere ilişkin en önemli sorundur. Buna rağmen vadilerin oluşturdukları yeşil yolların büyük ölçüde korunmuş olmaları olumlu bir durumdur.

Vadilerin oluşturdukları yeşil yolların planlanmasında alınabilecek kararlar şöyle sıralanabilir:

- Kent içerisinde özellikle yayalaştırma ile birlikte yeşil yol olanakları araştırılmalı, uygun yerler yayalaştırılmalıdır.

-Vadilerin çoğunun yollarla ilişkileri güçlüdür. Vadiler mevcut araç yolları ile ilişkilendirilmelidir. Yine bu araç yolları ile ilişkili olarak yaya ve bisiklet yolları oluşturulmalı, vadilere ulaşım kolaylaştırılmalıdır. Örneğin kentin ana bulvarı olan Sivas Caddesi aksının doğu kısmında, vadilere ulaşım için cadde üzerinde ya da daha iç kısımlarda otoparklar yapılarak, bu alanlardan bisiklet yolları ile vadi içlerine ulaşım olanakları oluşturulabilir. Örneğin Aşağı Talas yöresinde üst kotlarda yer alan yapısal platolara tarihi dokunun bir parçası olan patikalara yolu ile ulaşılabilir (Şekil 9). İlginç doğa ve kültür manzaraları sergileyen bu yaya alanları vadilerle bağlantı kurulacak biçimde planlanabilir (Öztürk, 2004). Ayrıca bu bağlantılar tırmanış etkinliklerinin gerçekleştirildiği Ali Dağı ile de sağlanabilir.

- Vadi tabanlarında ve yamaçlarında organize yürüme izleri yoktur fakat doğal yürüme izleri mevcuttur. Bu yürüme izleri doğal yapıya zarar vermeyecek şekilde geliştirilmelidir.

- Vadilerin farklı kullanım alanlarını bağlayıcı özellikleri yoktur. Fakat uygun plan kararlarıyla kentsel alanı yarı kırsal alanlara bağlayan yeşil yollar olarak ortaya çıkabilirler. Ayrıca birbirlerine paralel olarak uzanan vadiler birbirlerine yollarla bağlanabilirler.

- Çoğu sit kapsamında olan vadilerin çok yakınındaki yoğun kentleşme baskısı engellenmelidir. Özellikle Mimarşinan, Talas ve Gesi yörelerinde bu tür sağlıklı toplu konut yapılaşmalarına rastlanmaktadır. Geleneksel dokuya tamamen tezat, çok yüksek yoğunluklu ve sağlıklı olan bu kentsel yerleşimler; ekolojik özellikleriyle ön plana çıkan geleneksel ve sağlıklı yaşam çevreleriyle yan yana durumdadır (Öztürk, 2004).

- Vadilerde gerçekleştirilecek rekreatif etkinlikler için "temizlik doğallık ve estetik" unsurları mevcut olmakla birlikte, güvenlik konusunda da gerekli önlemler alınmalıdır (Gobster and Westphal, 2004).

- Vadilerde ve yakın çevrelerinde tırmanış, trekking, uzun doğa yürüyüşü, kuş gözlem vb. rekreatif etkinlikler teşvik edilmelidir. Rekreatif etkinliklerin yanında vadiler doğa eğitimi, kent planlama ve mimarlık eğitimi amacıyla kullanılmalı, buralara kültürel geziler düzenlenmelidir.

- Vadilerin ekolojik, mevcut açık ve yeşil alan sisteminin bir parçası olarak ele alınması ve planlanması gereklidir.

Bütün bu önlemler alındığında özgün doğal ve kültürel değerlere sahip olan yeşil yollar rekreatif, turistik, koruma vb. işlevlerini gerçekleştirebilecektir.

Kaynaklar

- Anonim, 2002., Kayseri Uydu Görüntüleri. Kayseri Su ve Kanalizasyon İdaresi. Kayseri.
- Baydur, N. 1970., Kültepe (Kanes) ve Kayseri Tarihi Üzerine Araştırmalar (Eski Çağlardan İ.S. 395 Yılına Kadar). İstanbul. 88.
- Conine, A., Xiang, W., Young J. And Whitley, D., 2004. Planning For Multi-purpose Greenways in Concord, North Carolina. Landsc Urban Plann. 68 (2-3): 271-287.
- Erickson, D.L., 2004. The Relationship of Historic City Form and Contemporary Greenway Implementation: A Comparison of Milwaukee, Wisconsin (USA) and Ottawa, Ontario (Canada). Landsc Urban Plann. 68 (2-3): 199-221
- Fabos, J. G., and Ahern, J.,1995. The Greenway Movement, Uses and Potentialities of Greenways. *Greenways: The beginning of an international movement*. Amsterdam. 1-13.
- Fabos, J. G.,2004. Greenway Planning in the United States: Its Origins and Recent Case Studies, Landsc Urban Plann. 68 (2004), 321-342.
- Flink, C. A. ve Searns, R., M., 1993. Greenways. USA. 42, 63.
- Gobster, P.H., and Westphal, L.M., 2004. The Human Dimensions of Urban Greenways: Planning For Recreation and Related Exp. 68 (2-3), 147-165.
- İmamoğlu, V., 2001. Kayseri Bağ Evleri. İş Bankası Kültür Yayınları. İstanbul. 16,31, 18, 29, 107, 119.
- İmamoğlu V., ve Korumaz, M., 2003. Salkuma Suyu Vadisi Yerleşimleri ve Gesi'deki Raşit Efendi Konağı. I. Ulusal Erciyes Sempozyumu.23-25 Ekim. Kayseri. 50-55.
- Kurtaslan Ö. B., 2009. Kocaturk, F. Investigating The Changing Process of Vineyards and Orchards In Kayseri City And Its Vicinity. 2nd International Conference on Landscape and Urban Horticulture. University of Bologna. 9-13 June. Italy.
- Öztürk, B., 2004. Kentsel Açık ve Yeşil Alan Sistemi Oluşturulması: Kayseri Kent Bütünü Örneği. Ankara Üniv. Fen Bil. Ens. Peyzaj Mimarlığı Böl. 12,28,34, 88, 128,135, Ankara.
- Shuyler, D., 1986. The New Urban Landscape. The Johns Hopkins University Press. London.
- Toccolini, A., Fumagalli, N., and Senes, G., 2006. Greenways Planning in Italy: the Lambro River Valley Greenways System. Landsc Urban Plann. 76 (1-4). 112-133.

