

SERİ
SERIE B

CİLT
TOME XXV

SAYI
FASCICULE II

1975

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

ORMAN FAKÜLTESİ DERGİSİ

REVUE DE LA FACULTÉ DES SCIENCES FORESTIÈRES
DE L'UNIVERSITÉ D'ISTANBUL



KIRSAL REKREASYONDA ULAŞIM (*)

Derleyen

Sümer GÜLEZ

KTÜ — Orman Fakültesi — Peyzaj Mimarlığı
Bölümü Asistanı

Konuya girmeden önce bazı önemli terimlerin tanımlamalarını vermek istiyoruz.

Ulaşım Sistemi

Burada «Ulaşım Sistemi»nden, ilgili teknoloji ve yönetimle birlikte özel hareket yöntemlerini anlıyoruz. Bu, özel yolları ve alışlagelmiş araçları da içeren bir sistem olmakla kalmaz, aynı zamanda yürüyüşe çıkan halkı da içerir.

Rekreasyon

Halkın serbest zamanlarında, normal olarak kendilerini verdikleri uğraşılardan ayrı olarak, yaptıkları diğer uğraşılardır.

Halkın normal olarak kendilerini verdikleri uğraşılar, örneğin zorunlu olmayan alış veriş, fazla mesai, ikinci bir çalışma, ev tamiratları, araba bakımı, daha ileri bir eğitim görme, ev işi, çocuk bakımı, dinsel ve politik konulardır.

Rekreasyon uğraşıları aktif ve pasif (veya informal) uğraşılar olmak üzere iki kısma ayrılabilir. Aktif uğraşılar olarak, örneğin su sporlarını, kış sporlarını, at binmeyi ve futbolu verebiliriz. Pasif veya informal rekreasyon uğraşıları olarak da, örneğin zevk için yapılan motorlu

*) İngiltere'de Kırsal Alanlar Komisyonu tarafından yayınlanan «Kırsal Rekreasyonda Ulaşım» konulu raporun genel kısmından özetlenerek derlenmiştir. Raporunda geçen Rekreasyon ve Taşıma Kapasiteleri ile ilgili tanımlamalar, yine aynı Komisyon tarafından yayınlanan «Kırsal Reaksiyon Terimleri Sözlüğü»nden alınmıştır.

araç kullanma, güneş banyosu ve gezintileri gösterebiliriz. İnforsal rekreasyonda rekreasyonun ana amacı dinlenmedir. Bu nedenle özel bir beceriyi veya organizasyonu pek gerektirmez. Fakat amacı için kırsal bir yere gereksinir.

Taşıma Kapasitesi

Doğal veya yapay bir kaynağın, kendisinin veya onun bir kullanma ürününün özellik ve kalitesinde kabul edilmez bir bozulma olmaksızın, belirli bir yönetim altında, taşıyabileceği kullanma düzeyidir.

Burada «ürün» sözcüğü ile, örneğin koyunları, ağaçları veya bir sahadan elde edilecek rekreasyon hayatını anlıyoruz.

Bir kaynağın geçici bozulması olabilir. Bu durumda taşıma kapasitesi, kaynağın kendi kendini onarması ile korunabilir. Fakat taşıma kapasitesinin düşüşü, kaynağın sürekli bozulması ile ilgilidir.

Bir kaynağın taşıyabileceği kullanma düzeyi, gerek kaynağın mevcut fiziksel ve ekolojik özellikleri ile ve gerekse de kullanmanın zaman ve şekliyle de değişecektir ; örneğin, diğer etmenlerin eşit olması koşuluyla, koyunlar için ıslah edilmiş bir meranın taşıma kapasitesi ıslah edilmemiş bir meranınkinden daha büyüktür, keza ıslah edilmemiş bir meranın taşıma kapasitesi, koyun otlığı için sığır otlığınınkinden daha büyüktür.

Taşıma kapasitesi iki şekilde artırılabilir. Bunlardan birincisi kaynağa yöneltilen yönetim teknikleridir, örneğin yapay gübrelerle toprakların iyileştirilmesi. İkincisi de kullanma çeşidine yöneltilen yönetim teknikleridir, örneğin eşit bir otlama sağlamak için koyunların bir arazide dağıtılması gibi. Bununla beraber, bir kaynağın özelliği veya onun kullanımını önemli bir şekilde değiştirildiği zaman, orijinal kaynağın taşıma kapasitesi kavramı artık anlamını kaybeder. Bu durumda şimdi yeni bir kaynak veya yeni bir taşıma kapasitesi söz konusudur.

Taşıma kapasitesinin özel bir şekli Rekreasyon Taşıma Kapasitesidir.

Rekreasyon Taşıma Kapasitesi

Kaynağın veya rekreasyon hayatının özellik ve kalitesinde kabul edilmez bir bozulma olmaksızın, bir sahanın taşıyabileceği rekreasyon kullanım düzeyidir.

Burada taşıma kapasitesinden ayrı olarak 4 farklı şekil mevcuttur :

a) *Fiziksel Kapasite* : Halkın, araçların, v.s. nin sayısal miktarlarıyla ve özel amaçları sağlayan faaliyetlerle ilgili rekreasyon kullanımının maksimum düzeyidir. Örneğin, bir park yerinin fiziksel kapasitesine, o park yerinde araçlar için ayrılan mevcut tüm yerler dolduğu zaman erişilir. Fiziksel kapasite terimi genellikle, örneğin lokantalar, W.C. ler gibi insan yapısı tesislerle ilgilidir. Bununla beraber, doğal olanlarla ilgili olarak, örneğin yelken sporu veya su kayağı için kullanılan bir gölün fiziksel kapasitesi tahmini olarak hesap edilir.

b) *Ekolojik Kapasite* : Ekolojik görüş açısından saptanmış ekolojik değerdeki bir düşüşün başlamasından hemen önce elde edilen faaliyetler ve sayısal miktarlarla ilgili rekreasyon kullanımının maksimum düzeyidir. Ekolojik kapasite, sahanın rekreasyon ya da koruma için esas olarak kullanılacağına göre iki düzeye sahiptir.

c) *Ekonomik Kapasite* : Yönetim görüş açısından faaliyetin ekonomik olarak kabul edilemez düzeye erişen zarardan hemen önceye kadar, rekreatif olmayan bazı faaliyetler için de kullanılabilen bir sahada, elde edilen faaliyetler ve sayısal miktarlarla ilgili rekreasyon kullanımının maksimum düzeyidir. Ekonomik kapasite terimi, örneğin gerek su temini için ve gerekse sandal gezintileri için kullanılan rezervuarlara uygulanabildiği kadar, gerek kereste üretimi ve gerekse de rekreasyon faaliyetleri için kullanılan ormanlık sahalara da uygulanabilir. Burada sahayı rekreatif amaçlarla kullananlar ile o sahada yaşayan ve çalışanlar arasında bir uyumsuzluk söz konusudur.

d) *Algısal Kapasite* : Rekreatif faaliyette bulunanın görüş açısından daha fazlası halinde rekreasyon hayatında bir düşüşün başlayacağı, faaliyetler ve sayısal miktarlarla ilgili rekreasyon kullanımının maksimum düzeyidir. Diğer bir deyişle, rekreatif faaliyette bulunanın algıladığı maksimum kabul edilebilir kullanma miktarıdır. Dolayısıyla farklı rekreasyon faaliyetinde bulunanların, faaliyetleriyle ilgili olarak farklı algısal kapasiteye sahip olacakları açıktır.

Taşıma kapasiteleri rekreatif olanaklarda, yönetimde ve kullanma modellerinde olan değişiklikleri düzeltir. Zira yönetici, bu kapasitelerden birini aşmaksızın bir rekreasyon sahasının optimum kullanımını yapma girişiminde bulunacaktır. Ulaştırma sistemi, gerek fiziksel kapasiteyi kontrol ettiği için ve gerekse de halkın bir saha üzerindeki dağılımını ve faaliyetlerindeki değişmeyi sağladığı için, arazi üzerinde çok önemli bir vasıta niteliğindedir.

Kırsal Rekreasyonun Özellikleri

Arabası olup özellikle kentsel ve yarı kentsel yerlerde oturanlar için günlük ve yarım günlük yapılan geziler rekreasyonun önemli bir şeklini oluşturur. Kentsel alanlarda olan günlük geziler çoğunlukla güzel hafta sonlarında olmaktadır.

Tatil mevsiminde rekreasyon faaliyetleri çok yoğundur. İngiltere'de tatillerin % 90'ı genellikle Haziran ve Eylül aylarında başlamakta ve yaklaşık % 65'i yalnızca Temmuz ve Ağustosta olmaktadır. Bunun sonucu olarak, rekreasyon olanakları sadece yılın küçük bir kısmında oldukça yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.

Bir çok arabalı ziyaretçi yola çıktığında belirgin bir yerde konaklamayı ve özel bir faaliyet göstermeyi pek tasarlamaz. Amaçları araba kullanmak, piknik yapmak veya bir deniz kıyısına gitmektir. Nerede konaklayacağına ve ne gibi faaliyetlerde bulunacağına dair kararını, araba kullandıkça ve çevreyi gördükçe zamanla verecektir. Bu bize, kırsal alanlardaki ziyaretçilerin konaklama yerleri seçiminde dış etkilere karşı oldukça duyarlı olduklarını göstermektedir.

Bir çok kırsal alan yolları değişik şekillerde kullanılırlar. Ağır trafik, hafif trafik, bisikletçiler, at biniciler ve yayalar, hepsinin farklı istemleri vardır ve çevreyi farklı hızla görürler.

Kentsel mıntikalarda araçların hareket özgürlüğünü sınırlayan kontrollere alışıyoruz. Aynı şekilde, kırsal alanlarda, araçların her zaman tam özgür olmasına izin verilemez. Buralarda da genel trafiği, yöresel ve rekreasyon trafiğinden ayırmak lâzımdır.

Bu arada, bir çok kimsenin de (çocuklar, yaşlılar, sakatlar ve fakirler) arabalarının olmadığını, dolayısıyla bu gibi kimselerin kırsal reaksiyon olanaklarından yararlanmalarının sınırlı olduğunu düşünmek gerekir.

Özel Arabaların Fonksiyonları

Rekreasyon faaliyetlerinin çoğunda özel arabalar önemli bir rol oynar. Bu araçların rekreatif açıdan bazı önemli fonksiyonlarını şu şekilde tartışabiliriz.

Özel arabalar gerektiği anda hemen kullanılabilir. Her hangi bir kesiklik veya aktarma olmaksızın bir çok yere rahatlıkla gidilebilir. Gezintilerin önceden planlanması gerekli değildir ve planlı olanlar da deği-

şen koşullara göre değiştirilebilir. Araç sıcaktır, rahattır, özeldir ve tüm aile birlikte geziye çıkabilir. Yaşlılar, sakatlar, çocuklar ve süs köpekleri rahatlıkla yolculuk yapabilirler.

Özel arabaların bir diğer özelliği de, aracın tam dolduğunda, mevcut diğer motorlu ulaşım vasıtalarına oranla oldukça ekonomik olmasıdır. Özel araçtaki yolcular doğanın güzelliğini rahat bir şekilde seyredebilirler. Şüphesiz, sürücünün bu zevken aldığı pay, gözü yolda olduğu için, daha az olacaktır. Araçlar çok miktarda elbise, yiyecek maddeleri, spor ve piknik malzemelerini taşıyabilirler. Piknik yerleri genellikle park yerlerine yakın yerlerde oldukları için, rekreatif kullanıcıların piknik yerleri aramalarına gerek kalmaz.

Bilindiği gibi araçlar, rüzgâr ve kötü hava koşullarına karşı güzel bir barınak vazifesi görürler. Keza özel arabalar, kişisel, özel ve güvenli bir çevre oluştururlar. İnsan orada kendisini evinde hissedebilir.

Özel arabaların manyetik bir çekiciliği vardır. Zira özel araçlar bir çok kimsenin faaliyetleri için bir merkez oluşturur. Gidecek özel bir yeri veya amacı olmayan ziyaretçiler genellikle arabalarına yakın bir yerde kalmayı yeğ tutarlar.

Ulaşım Sisteminin Fonksiyonları

Ulaşım sistemleri çeşitli şekillerde kullanılabilir. Rekreatif açıdan fonksiyonları ulaşımı sağlamak, dağıtmak, ayırmak, yoğunlaştırmak, eğlendirmek ve bilgi vermek şeklinde özetlenebilir.

Ulaşım : Kentler içinde veya arasımda ulaşım sistemlerinin normal fonksiyonu, bir yerden diğerine halkı veya eşyaları uygun minimum zamanda, uygun fiyat ve rahatlıkla taşımaktır. Rekreasyon sahalarında, genellikle gezi zamanı daha az önemli olduğu için, ölçüler oldukça farklıdır. Spesifik ulaşım sistemleri, özellikle dağ tren yolları ve teleferikler, diğer vasıtalarla kolaylıkla ulaşılmayan yerlere ulaşımı sağlarlar. Bir ulaşım sistemi, terkedilmiş veya kullanılmayan arazilerden yaratılan yeni rekreasyon sahalarının planlama ilkesini de şekillendirebilir. Mevcut park yeri ve yolların kapasitesi aşıldığında, özel bir ulaşım sistemi ile daha uzak bir park yerine ve hattâ bir kent yakınına ve dolayısıyla mevcut halk ulaşım şebekelerine bağlantı olanakları göz önünde tutulabilir.

Ayırma : Belirli yollarda işleyen, özellikle yerle teması az olan ulaşım sistemleri, halkı çevreden fiziksel olarak ayırır ve o sahanın eko-

lojik kapasitesini artırabilir. Bu sistemler aynı zamanda halkı, son derece duyarlı bölgelerde veya, örneğin yaban hayatı rezervlerinde olduğu gibi, potansiyel olarak tehlikeli bölgelerde de taşıyabilir. Farklı ulaşım sistemleri farklı tercihleri olanları da ayırır, dolayısıyla sahanın algısal kapasitesi de artmış olur.

Yoğunlaştırma : Rekreatif kullanıcıların geniş bir kısmını çeken örneğin özel manzara yolları gibi spesial yollarla ilgili yasal ve idari hükümler, sahanın diğer kısımlarına olan ağır trafiği hafifletecek, dolayısıyla algısal ve belki de ekonomik ve ekolojik kapasitelerin artmasına neden olacaktır. Böylece de daha çok ekonomik kullanıma olanak veren, rekreatif tesislerin yoğunlaşmasına yardım edebilecektir.

Dağıtma : Bir sahanın ulaşılabilen kısımlarının çok fazla kullanılması arzu edilmeyen zararlara neden olabilir. Diğer taraftan aynı sahanın daha uzak kısımlarından yararlanılmamış olur. Ulaşım sistemi, bir sahadaki halkı istenilen herhangi bir özel yöreye dağıtma ile sahadaki ağırlığı hafifletebilir ve dolayısıyla sahanın toplam kapasitesini artırabilir.

Eğlendirme : Ulaşım sistemleri spesifik olarak eğlendirme niteliği de taşıyabilir. Böylece, örneğin teleferiklerde ve deniz veya göl vasıtalarında olduğu gibi, ziyaretçiler her şeyi yeni bir açıdan görebilme olanağına sahip olurlar.

Bilgi verme : Bir saha hakkında elde edilen bilgi genellikle ziyaretçinin ilgisini artıracaktır. Ulaşım sistemi, anında ve yerinde bilgi sağlayabilir ve böylece ziyaretçi gördüklerini anlayabilecek ve takdir edebilecektir. Uygun bilgi verme yöntemleri, yol boylarında konulan işaretler ve haritalar şeklinde olduğu gibi araçlara monte edilmiş konuşup bilgi veren özel cihazlar şeklinde de olabilir.

Rekreasyon Saha Tipleri ve Ulaşım

Rekreasyon sahaları doğaya, yöreye, topografyaya ve kullanıma göre sınıflandırılabilirler. Böylece o saha için uygun ulaşım sistemini sahanın özel koşulları dikte edecektir. Bununla beraber, genel bir sınıflandırma şöyle olabilir (*) :

1. **Yoğun Rekreasyon Sahaları :** Bunlar, içinde karmaşık hareket modellerinin olabildiği kentsel ve benzeri yerlerdir. Özellikle dağıtma ve eğlendirme fonksiyonları için, ulaşım sistemlerinin geniş bir çeşitliliği bu sahalar için uygun olabilir.

(*) Outdoor Recreation Resources Review Commission. Outdoor Recreation for America. U.S. Government Printing office. 1962.

2. *Genel Açık Hava Rekreasyon Sahaları* : Buralarda özel ulaşım sistemine pek gerek yoktur, fakat basit ulaşım sistemleriyle yoğun kullanmanın etkileri azaltılabilir.

3. *Doğal Çevre Sahaları* : Bu sahalarda rekreasyon, diğer kullanımlara göre genellikle ikinci derecede önemlidir. Fakat rekreatif kullanımlarla diğer kullanımlar arasında bir uyumsuzluğun olduğu yerlerde yeni ulaşım sistemleri etkili olabilir.

4. *Eşsiz Doğal Sahalar* : Bu yerlerde ulaşım ve gelişmenin kesinlikle kontrol edilmesi gerekli olabilir. Gerek bu kontrolü sağlamak ve gerekse de bu arada halkın en az zarar verici bir şekilde sahadan yararlanabilmesi için, yeni ulaşım sistemleri faydalı olabilir. Bu ulaşım sistemleri bizzat kendileri eşsiz görüş noktaları sağlayabilirler.

5. *İkkel Sahalar* : Buralarda kurulacak ulaşım sistemleri genellikle doğal dengeyi bozabilir.

6. *Tarihi ve Kültürel Sahalar* : Çok miktarlarda motorlu araçlar bu gibi yerler için uygun olmayabilir ve alternatif ulaşım sistemleri arzu edilebilir.

Çekiciliklerin Dağıtılması

Çekiciliklerin dağıtılması, ulaşım sistemi istemlerinin önemli etkenlerinden biridir. Geniş olarak 4 grupta incelenebilir :

a) *Noktasal Çekicilik* : Belirgin bir sahanın çok iyi belirgenlenmiş tek bir çekiciliğidir. Örneğin, bir görüş noktası, doğal bir abide veya tarihi bir yer. Bu gibi yerler yol kenarlarında veya çıkmaz bir yolun sonunda da olabilir, Burada ulaşım sisteminin ana fonksiyonu, çekiciliğe ulaşımı sağlamaktır.

b) *Çizgisel Çekicilik* : Bu çoğunlukla bir sırt, belki bir plaj, bir göl kıyısı veya bir ırmaktır ve genellikle harekete olan bir engeldir. Ziyaretçiler genellikle, sahanın topografya, ulaşılabilirlik ve yöresel çekiciliğine bağlı olarak değişen yoğunluklarda onun uzunluğu boyunca yayılırlar. Bununla beraber, çizgi boyunca, örneğin çağlayanlar, görüş noktaları veya geliştirilmiş rekreatif tesisler gibi noktasal çekicilikler de bulunabilir. Yollar ya çizgiyi takip edebilir ya da noktasal çekicilikleri göz önünde tutarak iç kısımlardan gelebilir.

c) *Saha Çekiciliği* : Bunlar genellikle bir Peyzaj kalitesine, ekolojik veya coğrafik bir özelliğe sahip fakat spesifik bir odak noktası ol-

mayan sahalardır. Bir çok doğal çevreler ve ilkel sahalalar bu kategoriye girer. Buralarda ziyaretçiler, herhangi bir noktada toplanmaksızın amaçlarını gerçekleştirdikleri için, daha az bir yoğunlukta sahaya dağılırlar. Bununla beraber, taşıma kapasiteleri oldukça düşüktür ve rahat bir kullanıma sahip olmayabilirler. Burada en çok gerekli olanlar, bir park yeri, iyi işaretlenmiş yaya yolları ve belki de bir minibüs servisi olacaktır.

d) **Çok Çekicilik** : Burada çok iyi belirgenlenmiş noktasal (ve bazen çizgisel) çekiciliklerin dağıtılmış olduğu bir saha söz konusudur. Bu durum, özellikle yoğun rekreasyon sahalalarında görülür.

Sonuç

Kırsal alanlarda görülen ulaşım sorunları, ilke olarak, kentsel alanlarda görülenlerden çok daha kompleks bir durum gösterir. Burada ulaşım, yalnızca bir yerden diğer bir yere halkı taşımaktan da öte çok daha geniş fonksiyonlara sahiptir. Buna ek olarak, kalabalık zamanlardaki sorunlar da oldukça önemlidir. Bu ise, yılın yalnızca bir kaç haftasında kullanılabilen kaynakların ekonomik kullanımında bir çok güçlüklerin ortaya çıkmasına neden olur.

Gezi zamanları pek önemli değildir ve ziyaretçiler yoğunlukla genel amaçlara sahiptirler ve rekreatif tesislerden yararlanmaları için belirli düzenlere bağlı olmalarına gerek yoktur. Gereksinimleri karmaşık bir ulaşım sistemini gerektirmeksizin kolaylıkla karşılanabilir.