



Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi

Araştırma Makalesi

Ulaşılabilirliğin Tarihi Kentsel Alanın Kimliği ve Yarışabilirliğine Etkisi

Hasan ÜNVER

*Mimarlık Bölümü, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, TÜRKİYE
hasanunver@gmail.com*

ÖZET

Kentsel mekânın en temel özelliği, özel mekânın aksine, dışlayıcı değil dâhil edici özelliğidir. Diğer bir deyişle kamusal mekân kentin bütünleşme aracıdır. Dolayısıyla kentlilerin ve diğer kullanıcılarının kültürel birikimlerini paylaştıkları, aktardıkları ve bu birikimleri tekrar öğrendikleri yerlerdir. Aynı zamanda kentin tanımlanması, kullanıcılarının kültürel kimliklerini, kişisel gelişimlerini ve birbirleriyle etkileşimleri sonucu kentli olma deneyimini elde etmeleri de bu mekânlarda gerçekleşmektedir. Diğer bir deyişle kentsel mekânda tasarım, çevre – insan etkileşiminin formüle edilmesi, kentin biçimsel yapısı ve kentsel mekânda kalite çalışmaları günümüzde giderek artan bir önem kazanmaktadır.

Kentsel başlıklar altında giderek genişleyen bir uygulama ve bilgi alanı olan tarihi koruma, geçmiş yaşam kalıplarının yansıması niteliğindeki kültür varlıklarının tüm değerleri ile birlikte geleceğe aktarılmasını sağlama bağlamında, toplumdaki sosyo-kültürel bilinçlenmeyle birlikte kültürel miras alanlarını salt turistik meta olmaktan çıkararak mekân kalitesi, yer kimliği ve yarışabilirlik konularında da değerlendirme eğilimi göstermektedir. Dolayısıyla söz konusu tarihi çevrelerin toplumun tümü gibi kısıtlı bireylerce de eşdeğer kullanılabilirliği gerek mekân kalitesi, gerek alan kimliği gerekse yarışabilirlik bağlamında bir gereklilik durumundadır.

Bu çalışmada, ulaşılabilirliğin tarihi kentsel yapıyı çevreye mekân kalitesi, kentsel kimlik ve yarışabilirlik bağlamında etkisi değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Ulaşılabilirlik, Kültürel miras, Yer kimliği, Yarışabilirlik, Tarihi çevre*

The Effect of Accessibility on the Identity and Competitiveness of a Historical Urban Area

ABSTRACT

Cultural heritage is a growing area of practice and knowledge, which works to ensure the transfer of cultural properties which are evidences of past life forms together with all the values to the future. However, in addition to socio-cultural development in society, these cultural heritage sites have been no longer mere touristic commodities. They have begun to supply value at issues of spatial quality, place identity and competitiveness.

So, the equivalent usability of historical environments by the limited members, as well as all members, is a necessity in the context of both identity and competitiveness.

In addition to necessary technical requirements to make urban space functional; urban space is expected to be attractive, safe and well-maintained place. To achieve this, considerable financial resources and appropriate organization are needed. Also the quality of urban space affects the quality of citizens' lives. The citizens use urban space at every step through out their door, no matter what age or no matter where they live.

The key feature of urban space is its inclusiveness, in contrast to the exclusionary character of private space. Public space is the main integration tool of the city. Urban dwellers and different users share, transfer and re-learn their cultural background in these areas. At the same time, identification of the city, experience of being a citizen as a result of cultural identities, personal developments and interactions with each other occur in these spaces. In other words; urban space design, formulation of environment-human interaction, formal configuration of the city and quality works about urban space become increasingly important.

The purpose of the study is to evaluate the impact of accessibility of historic built environment in context of spatial quality, urban identity and competitiveness.

Keywords: Accessibility, Cultural heritage, Place identity, Competitiveness, Historical environment.

I. GİRİŞ

Toplumun her ferдинin olduğu gibi engelli bireylerin de topluma sağlanan bütün imkanlara tam katılımının sağlanması sosyal devlet anlayışının temelini oluşturmaktadır. Dünyada bu konu üzerinde yapılan tüm çalışmalar insan hakları temelinde tüm bireylerin hiçbir ayrımcılığa uğramaksızın tüm hizmetlerden aynı ölçüde yararlanabilmesi üzerine şekillendirilmektedir. Bunun tek koşulu da gerek hizmet, gerekse bilginin istisnasız *ulaşılabilir* olmasıdır.

Toplum hizmetlerinin eşitlik zemininde tüm vatandaşlar için ulaşılabilir olması “*Herkesin bağımsız olarak istediği her yere ulaşabilmesi ve orayı etkin şekilde kullanabilmesi*” anlamına gelmektedir [1]. Diğer bir deyişle; gerek teknolojik ve gerekse de muhtelif imkânların gelişmesine paralel olarak adeta küresel bir kente dönüşmüş durumdaki dünya üzerindeki tüm fiziki (doğal ya da yapılı) çevre, ulaşım sistemleri, hizmetler ve bilgi bu kapsamın içerisinde.

01.07.2005 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan Engelliler Hakkında Kanun’un 3. maddesine göre “*Özürlü, doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlükleri olan ve korunma, akım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişiyi*” ifade etmektedir [2]. Ayrıca Türk Standartları Enstitüsü ise engelli bireyi; vücut fonksiyonlarını kullanmada fiziki ve zihinsel kısıtlılık veya kayıp halinde olan kişi olarak tanımlamaktadır [3].

Bu tanımların ışığında birey; sosyal yaşamında mobilya, konut, faaliyet alanları, çevre tasarımı ve benzeri etkenlerden kaynaklanan yanlış ve/veya eksik tasarım ve uygulamalar nedeniyle çeşitli sürelerle çeşitli derecelerde zorluklarla karşılaşabilmektedir. Bu durumun engelli bireylerin yaşam kalitesi ve yaşama haklarının azalmasına toplumun diğer fertlerinden çok daha büyük oranda neden olduğu düşünölmektedir [4].

Engellilik kavramı ayrıntılı olarak incelendiğinde konuyla ilgili farklı kuramsal yaklaşımların da geliştirildiği görülmektedir. Bu yaklaşımları medikal ve sosyal model olarak iki başlıkta incelemek mümkündür: Medikal model; engelliliği biyolojik yapıya bağlı olarak açıklamaktadır. Modelin temelinde ise tüm engellilerin kısıtlı olduğu varsayımı bulunmaktadır [5]. Sosyal modelde ise fiziksel çevreyi kullanan sağlıklı bireylerin bile geçici bazı durum ve gereksinimleri nedeniyle, o an için kısıtlı olarak nitelendirilebildikleri görülmektedir. Bu kişiler de söz konusu durumları devam ettiği sürece "kısıtlı" kapsamına girmektedir. Hamile kadın, çocuk arabası süren veya çocuklu anne, ağır paket, bavul v.b. eşya taşıyan insanlar bu kapsamdadır [6].

Son yıllarda konu ile ilgili olarak yapılan araştırmalar, fiziksel özürülülerin toplum içindeki tanımı ve oranına değişik ve ilginç boyutlar kazandıran sonuçlar getirmiştir. Bu sonuçlar şunlar olmaktadır:

- Toplum içinde sadece sürekli özürülüler yoktur. Her insan yaşamının bir döneminde, kısa veya uzun geçici özürülü olabilmektedir;
- Yukarıdaki tanımlamaların dışında kalan, ancak aşağıda belirtilen bazı kronik veya geçici hastalıklar sonucu; hareketleri, yaşamları kısıtlanmış bireyler vardır. Bunlar da "özürülü" tanımı içine alınmalıdır;

Bir diğer yaklaşım ise 12 yaşından küçük çocuklar ile 60 yaş ve yukarısı yaşlıların, hareketlerindeki kısıtlılık, görsel ve işitsel kısıtlılıkları nedeniyle fiziksel çevrede "kısıtlı" sayılabilecekleri savunulmaktadır [6].

Sonuç olarak, engelli hakları hareketinin şekillendirdiği model temelinde iki kabule dayanmaktadır:

- 1- Sosyal koşullar engelli insanı değil engelliğin kendisini bir engellilik durumuna dönüştürmektedir;
- 2- Engellilerle ilgili çabaların esas noktası engelin kendisi değil bu insanların kişilikleri ile birlikte nasıl yaşayacaklarına dair bağımsız kararlar alma hakkı olmasıdır. Söz konusu olan “engelli bir insanın refahı” değil “engelli insanların insan haklarıdır” [7].

II. KENTSEL BAĞLAMDA HERKES İÇİN TASARIM

Bir kentsel bileşen olması bağlamında yol, gözlemcinin hareket ettiği; sokak, transit çizgi, kanal, geçit vb ile örneklendirilebilecek akslardır. Lynch yolların insanların zihninde diğer öğelerle birlikte oluşan bu özelliklerle ilişkili olarak genellikle daha baskın öğeler olduğunu belirtmiştir. Dolayısıyla yollar, şehir görüntüsünde düzenli kullanım, özel kullanımların adaptasyonu, karakteristik mekânsal kalite, cephe karakteristiği, kentsel kimlik veya topografya dâhil olmak üzere birçok nedenden dolayı son derece önemlidir [8].

Diğer bir deyişle yol kavramı, yapılı çevreyi ve bu çevrenin bileşenlerini tanımlayan fonksiyonlar, donatılar ve/veya kentsel alanlar arasında fiziki ulaşılabilirliği sağlayan doğrusal ve fiziksel öğelerdir. Doğrusallığın matematiksel özünde yer alan “iki nokta arasındaki en kısa mesafe” tanımı kentsel mekânda salt kuş uçuşu mesafeyi ifade etmez. Ayrıca, bu öğelerin tüm engellerden arındırılmış bir şekilde fonksiyonlar, donatılar ve/veya kentsel alanlar arasındaki bağlantıyı sağlayabilmeleri de hayati öneme sahiptir. Dolayısıyla yolun diğer kentsel bileşenlerden en önemli farkı ise yukarıda da

bahsedildiği üzere hareket tanımlaması, bu hareketler bütünüyle bir anlam kazanması ve bu hareketleri mümkün kılıyor olmasıdır.

Yol bir hareket betimlediğine, hareketin de iki nokta arasında gerçekleştiğine göre mesafe kavramı her ne kadar evrensel standartlar bağlamında kesin olarak ölçülebiliyorsa da, insan algısı çerçevesinde önemli değişiklikler gösterebilmektedir. Buna bir de kısıtlılık durumları eklendiğinde ulaşılabilirliği ciddi anlamda tehdit altında bir kentsel kimlikten bahsedilebilmektedir. Algıdaki bu farklılık, gözlemcilerin uzaklık konusunda görelî yargıya sahip olmaları ve bağlantının bir engel veya düzgün ve dosdoğru bir yol aracılığı ile olup olmaması ile ilgilidir [8]. Ulusal ve uluslararası engelli mevzuat ve standartları da bir anlamda bu engelleri ortadan kaldırmak ve mesafe kavramını insanların hepsinin gözünde eşdeğer kılmak amacı güden çalışmalardır. Aynı şekilde, iletişimi ve uyumu güçleştiren kabartmasız bordürlü ve sesli uyarısı bulunmayan kontrollü bir yaya geçidi veya okunaksız işaretler gibi [9] aslında ironik biçimde ulaşılabilirliği amaçladığı halde engel teşkil eden bileşenler de olabilmektedir. Bu engeller kaldırılmadıkça, nüfusun belirli bir bölümü dezavantajlı konumda kalmaya devam edecek, istediği şekilde yolculuk yapamayacak ve topluma katılım bağlamında daima bir adım geride kalacaktır [9]. Bu kavramlardan da anlaşılabilirliği üzere esas engel, insanların doğuştan ya da sonradan sahip olduğu özürler değil, fiziki çevrenin bu özürlerinden dolayı insanlara gerekli olanakları sağlayamamasıdır.

III. KENTSEL KİMLİK ve YARIŞABİLİRLİK

Kentlerin -teknik, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel birçok konuların birlikte söz konusu olduğu bir mekân, bir yerleşme [10] olmaları bağlamında- farklı karakterleri kent kimliği, kent profili ve kent imgesi kavramlarıyla açıklanmaktadır. Kent kimliği uzun bir zaman dilimi içinde biçimlenerek kentin coğrafi yapısı, kültür düzeyi, mimarisi, yerel gelenekleri, yaşam biçimi ve tüm bu imkanlara ulaşılabilirlik bağlamında kente biçim verir [11].

Her kent kendi kimliğiyle kendi kültürünü yaratır, barındırır; kültürü ve kültürün ürünü olarak kendisi olur; başka bir anlatımla, kentle kültür arasındaki ilişki o kentin kimliğini kurar ya da oluşturur. Bulunduğu coğrafyaya, içinde barındırdığı insan-insan, insan-doğa, insan-dünya, yine insan dolaşımında somutlaşan geçmiş-şimdi-gelecek ilişkisine göre kent her dönemde farklı özelliklerle ortaya çıkmaktadır. Kültür özellikle de daha sonra üzerinde durulacağı gibi, klasik-evrensel kültür değerleri son derece kırılgandır, onların korunması güçtür; emeği, özeni, bakımı gerektirir [12].

Çotuksöken ayrıca, kentlerin belirgin kimliksel özellikler kazanmalarıyla, bireyin öne çıkışı arasındaki koşutluğun, dikkati çekecek düzeyde olduğunu da belirtmiştir [12].

Yarışabilirlik, diğer bir ifadeyle *rekabet edebilirlik* ise bir ekonominin serbest ticaret ve piyasa koşullarında, piyasaların (yerel ve uluslararası) taleplerini karşılayan mal ve hizmetleri üretebilme gücüne ne derece sahip olup olmadığını anlatan bir kavramdır [13]. Diğer bir deyişle, arz edilen mal ve hizmetin alternatifleri ve rakipleri karşısında tercih edilmelerinin sürdürülebilir olmasını sağlayan yetenektir [14].

Bölgeler bazında rekabet edebilirlik, bölgenin markalaşma adına edindiği katma değer, sağladığı istihdam, eşdeğerlik, bölgesel ulusal ve uluslararası tanınırlık gibi göstergelerin etkin ve verimli bir biçimde kullanılıp kullanılmadığı kriterleriyle irdelenmektedir. Ayrıca genel anlamda lojistik

imkânlarla, bilgi ve hizmetlere ulaşılabilirlik de rekabet edebilirliğin olmazsa olmazlarıdır. Dolayısıyla rekabet düşüncesinin geçerlilik kazanmasının en büyük sebeplerinden biri küreselleşmedir [15]. Gerek internet yoluyla sağlanan ve özellikle turizmi geliştiren hızlı bilgi akışı, gerek seyahat imkanlarının her geçen gün daha kolay ve ekonomik hale gelmesi ve gerekse de kültürel mirası kültürel bir sahiplenme ve aidiyet çatısı altında görme eğilimindeki gelişmiş toplumlar bu küreselleşme sürecinde yarışabilirliği önemli ölçüde etkilemektedir. Şenlier her ne kadar kentler arası rekabeti finansal açıdan değerlendirmiş de olsa, kültür mirası şehirler arasındaki rekabet de aynı mantık düzleminde bir şehrin diğer şehirlere karşı avantaj elde etmesi ve çekim merkezi olması özelliğini taşımaktadır [15]. Bu durum, daha önce de belirtildiği üzere her geçen gün daha çok ilgi çeken ve özellikle yerel yönetimlerce prestij ve markalaşma projesi olarak görülerek sağlıklaştırılmaya çalışılarak sayıları giderek tarihi yapıları çevreler arasında saygın bir yer kazanmak ve turistik ilginin sürdürülebilirliğini sağlayabilmektir.

Özetle, tarihi bir bölge bağlamında rekabet edebilir olmak, hizmet ve uygulamaların yerel ve uluslararası eşdeğerleri ile arasındaki kalite, ulaşılabilirlik, verimlilik faktörlerinin etkin ve doğru alanlarda kullanılması sonucunda bölgeye sağladığı istihdam, tanınırlık ve refah olanakları olarak ifade edilebilir.

Kentler ayrıca doğal çevreden kaynaklanan topografik durum, iklim koşulları, su ögesi, bitki örtüsü, jeolojik durum ve genel konum gibi kimlik elemanları, doğal çevre verileri gibi faktörlerle de tanımlanır, ayırt edilir, özgünleşir ve kimlik kazanır. Kent kimliği kavramı çerçevesinde kentin sahip olduğu doğal çevre verilerinin iyi analiz edilmiş olması, korunması, iyileştirilmesi ve vurgulanması, en önemlisi de engel tanımına giren etkilerin ortadan kaldırılmasına yönelik çabalar kentin olumlu kimliğinin sağlanması korunması ve güçlendirilmesi anlamına gelerek kentsel algıya ve kentin eşdeğerleriyle yarışabilirliğine katkıda bulunur [16].

Son yıllarda tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de yükselen bir değer olma bağlamında yarışabilirliğe ciddi bir kalem oluşturan tarihi koruma ve dolayısıyla taşınır-taşınmaz kültür varlıkları ve tarihi çevre, kentin kimliği, kentin profili ve kentin imgesi olarak önem taşımaktadır. Bunun en güzel örneği de 2000 yılında 52 belediyenin katılımı ile kurulan Tarihi Kentler Birliği'nin 2015 itibarıyla 300'ü aşmış olmasıdır [17]. Bu olgunun tarihi çevrelerin yarışabilirliğine temel olabilecek en önemli göstergesi, Tarihi Kentler Birliği'nin geleneksel olarak düzenlediği "*Tarihi ve Kültürel Mirası Koruma Proje ve Uygulamalarını Özendirme Yarışması*"na katılım oranının ve bu yarışmanın ödül çeşitliliğinin her geçen sene daha artıyor olmasıdır.

Hedef tarihi çevreyi oluşturan bileşenlerim teker teker değil, çevreleri içinde bir ilişki ve etkileşim bütünlüğü içinde korunmalarıdır [11]. Zira tekil bağlamda yapılan uygulamalar ne kadar başarılı olurlarsa olsunlar tarihi çevrenin geri kalanından ulaşılabilir olmadığında alanın bilinirliği, akılda kalıcılığı ve yarışabilirliğine hiçbir katkısının olmadığı çok sayıda örnekte görülmektedir.

Kent kimliğini oluşturan öğelerin belirlenebilmesi için öncelikle çevrenin doğru bir şekilde algılanması ve tanımlanması gerektiğinden yola çıkıldığında doğal çevre, toplumsal yapı, sosyo-kültürel yapı ve yapıları çevrenin karşılıklı ilişkileri sonucu oluşan kent kimliği belirlenirken bir bütün olarak ele alınmalı ve değerlendirilmelidir [18].

IV. ULAŞILABİLİR BİR TARİHİ ÇEVRENİN YARIŞABİLİRLİĞİ

Tarihi bir kültürel miras olması bağlamında Odunpazarı Bölgesi, Eskişehir'in kurulduğu nokta olarak kabul edilmektedir. Konum itibariyle modern kent merkezinin yer aldığı Eskişehir Ovası'nın güney sınırını oluşturan tepe dizisinin kuzey yamacında yer almaktadır.

Yüzlerce yıl boyunca çok fazla göç almamış olan Eskişehir, Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılma sürecinde özellikle Kırım ve Kafkasya'dan gelenlerle farklı bir sosyo-kültürel yapıya bürünmüştür. Demiryolunun gelmesi ve sonrasında da uzun savaş yıllarının sonunda Cumhuriyet'in kurulması ile birlikte başlayan hızlı gelişme ve kentleşme ile kuzeye, Eskişehir Ovası'na doğru genişlemiştir. Dolayısıyla Odunpazarı Bölgesi, ovada genişlemekte olan modern yerleşime nazaran daha sıkıntılı bir topografyada yer almasından ötürü kentsel alt yapı bağlamında yerel yönetimlerce ihmal edilmiştir. Bu nedenle de Odunpazarı'nın yüzyıllardır sakini konumundaki sosyal, kültürel ve ekonomik olarak elit kesimi bölgeyi terk etmiştir. Böylece, tarihi bölge giderek önem ve değer kaybetmiş, son yıllarda da bir çöküntü bölgesi haline gelmiştir.

1988'de onaylanan Odunpazarı Kentsel Siti Koruma İmar Planı ile bölgenin tarihi kentsel dokusu koruma altına alınmıştır. Böylece kentleşmenin tarihi çevre üzerindeki yıkıcı etkisi kentin diğer yerlerine nazaran bu alanda ihmal edilecek düzeyde olmuştur. Ancak, alanın kentsel sit alanı olarak tanımlanması sadece kentleşmenin etkilerini sifira indirmiştir. Ne yazık ki koruma uygulamalarının henüz çok bilinçli olmadığı bu dönemlerde tarihi yapılar, ya özgün fonksiyonları dışında kullanılmaya başlanmış ya da terk edilmişlerdir. Dolayısıyla bölge, her seçim döneminde yerel ya da genel yönetime aday olanların yıkıp toplu konut yapma vaadi üzerinden siyaset yaptıkları potansiyel bir rant alanı haline gelmiştir.

Odunpazarı Belediyesi tarafından 2005 yılında hayata geçirilmeye başlanan “Odunpazarı Evleri Yaşatma Projesi” ile ağırlıklı olarak sokak sağlıklılaştırma ve nokta bazlı restorasyonlarla birlikte bölge ticari ve turistik açıdan önem kazanmaya başlamıştır. Selçuklu ve Osmanlı dönemine ait anıtsal ve sivil mimari örneklerini barındırması; gerekse de tarihi kent dokusunun ve yaşantısının hâlâ yaşatıldığı canlı bir müze vazifesi görmesi açısından yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çok yoğun bir şekilde çekmektedir. Bölgede özellikle 2010 ve 2011 yıllarından itibaren patlama yaşamaya başlayan turizm, bu yıllarda bölgeye çok sayıda yerli ve yabancı turisti çekmiştir.

2011 yılında ise bölgenin artan turistik ve ticari gereksinimlerine cevap veremeyen 1988 planı revize edilerek “Odunpazarı Kentsel Siti Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı” yürürlüğe girmiştir. Bu planla ticari akslar belirlenmiş, mevcutta tanımsız olan kentsel mekânlar işlevlendirilmiş, yeni meydan ve yeşil alanlar tanımlanmış, bölgedeki birçok sokak yayalaştırılmış, bölgenin batı, güney ve doğusunda Atatürk Bulvarı'nı destekleyen ring yollar belirtilerek bu akslar üzerinde otopark ihtiyacına yönelik çözümler sunulmuş ve kuzey-güney aksında hizmet verecek dekovil güzergâhı kabul edilmiştir.

Bu sürece paralel olarak sürdürülen sağlıklılaştırma ve restorasyon çalışmaları ile özellikle ticaret akslarından başlanarak tüm bölgeye yayılması planlanan bir koruma hamlesi başlatılmıştır.

Sokak sağlıklılaştırma çalışmaları kapsamında, Eskişehir Kültür varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nca onaylanan projeler doğrultusunda çalışma yapılan sokak cepheleri ile çatılar tüm mimari öğeleriyle birlikte sağlıklılaştırılmıştır. Bunda amaç, yerel yönetimin kısıtlı olanakları ya da devletin sağladığı kısıtlı hibeler kullanılarak mümkün olan en az maliyetle en fazla sokağın modern görünüm ve teknik alt yapıya kavuşturulmasıdır.

Sokak sağlıklılaştırma projelerinin tarihi çevrenin yarışabilirliği bağlamında en büyük artışı, bölgenin marka değeri ve bilinirliğinin, giderek çok küçük ölçekli yerel yönetimler nezdinde bile prestij

anlamına gelmeye başlayan "tarihi kent" ilgi ve algısındaki mevcut ve potansiyel rakiplere karşı sürdürülebilirliğini sağlayabilmek olmuştur.

Dolayısıyla her geçen gün artan rekabet, koruma uygulamalarında da ticari faaliyetlerde olduğu gibi sürekli bir güncelleme yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Odunpazarı bölgesinde de gerek yerel yöneticileri ve gerekse de bölgedeki esnaf ve diğer kesimler böylesi yenilikçi çalışmalar arayışına girmişlerdir.

Sokak sağlıklılaştırma çalışmalarının yukarıda bahsedilmeyen bir kapsamı da bina cephe ve çatılarından başka sokak düzleminin de sağlıklılaştırılması olmuştur (Şekil 1).



Şekil 1. Sağlıklılaştırma çalışmaları sonrasında Kurşunlu Cami Sokak [19]

Aslında geleneksel sokak sathı malzemesi ve düzlemin oluşturulma mantığı son derece ulaşılabilir iken, lastik tekerlekli araçların artışına paralel olarak modern şehirdeki sokak ve caddelerde kaldırım ihtiyacı ile birlikte tarihi bölgede de arnavut kaldırımı olarak tanımlanan malzemeler sökülüştür. Bunların yerine prekast bordür malzemeleri ve asfalt kullanılarak kaldırım ile sokak düzlemleri ayrıştırılmıştır. Ancak geleneksel kent dokusunun organik gelişimi dolayısıyla sabit bir sokak genişliğinin zaten düşünülmediği Odunpazarı Kentsel Sit Alanı'nda tek bir bordür kalınlığında kaldırımlar gibi hiç bir açıklaması olmayan komik uygulamalar görülmüştür. Bu uygulamalar, yapıldıkları dönemde tamamen ulaşılabilir durumda bulunan kentsel dokuyu da bir bakıma engelli hale getirmiştir.

Odunpazarı Evleri Yaşatma Projesi kapsamında gerçekleştirilen sokak sağlıklılaştırma uygulamalarının temel çıktılarından biri de yukarıda bahsedilen bağlamda engelli duruma gelen tarihi bölgenin tekrar ulaşılabilir hale getirilmesi ve "Ulaşılabilir Odunpazarı" sloganıyla hem kendi sakin ve kullanıcılarına evrensel tasarıma uygun bir yaşam çevresi sağlamak, hem de bir potansiyel kitle olarak kısıtlı ziyaretçi ve ziyaretçi gruplarını bölgeye çekerek bölgenin yarışabilirliğini sürdürmektir.



Şekil 2. Sağlıklaştırma çalışmaları sonrasında Kurşunlu Cami Sokak [20]

Çalışmalarda, niteliksiz ve engel teşkil eden tüm yol bileşenleri kaldırılmıştır. Zaten dar olarak gelişmiş sokakları daha da daraltan kentsel tesisat direkleri, kutular, dağıtıcılar ve benzeri tüm alt yapı bileşenleri de tekniğin el verdiği ölçüde yol düzlemine, bu düzlemde herhangi bir konforsuzluk oluşturmayacak biçimde yerleştirilmiştir. Yol kotları ise cephe izlerinden algılanabilen özgün hizalarına çekilmiştir. Teknik olarak uygulama zorluğu nedeniyle arnavut kaldırımı yerine küp granit malzemeyle kaplanan sokaklarda herhangi bir kaldırım, tümsek ya da benzeri farklılaşmadan kesinlikle kaçınılarak ulaşılabilir ve rahat bir kentsel kullanım sağlanması amaçlanmıştır (Şekil 2).



Şekil 3. Akoğlan Camii'nin restorasyon sonrası ulaşılabilir çevresi [21]

5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun gereğince tüm kamu binalarının tam anlamıyla ulaşılabilir olması zorunludur. Ancak, gerek adı geçen Kanun, gerek 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını

Koruma Kanunu ve gerekse de 3194 sayılı İmar Kanunu'nda korunması gerekli kültür varlığı niteliğindeki taşınmazlarda hizmet vermesi düşünülen kamu kurumlarının ulaşılabilirliklerinin sağlanmasında nasıl bir yol izleneceğine dair herhangi bir hüküm bulunmamaktadır [22]. Dolayısıyla Odunpazarı bölgesine farklı bir kullanıcı profili kazandırması hedeflenen kamu kuruluşlarının binalarının ulaşılabilirliklerinin sağlanması son derece dikkatle ele alınması şart olan süreçler gerektirmektedir (Şekil 3).

Kamunun kullanımına ait binaların ulaşılabilirliğine yönelik bilinçli çalışma ve uygulamalar ilk olarak Alanönü Mahallesi Hacı Hasan Sokak'ta bulunan Hacı Hasan Ağa Cami'nde gerçekleştirilmiştir. 13. yüzyılda bir Selçuklu mescidi olarak yapılmış ve 19. yüzyılda yerine şimdiki taş cami yapısı inşa edilmiştir.

Temel olarak Avrupa'daki tarihi ibadet mekanlarının ulaşılabilirliğine yönelik bir zorunluluk olmamasına rağmen bu ülkelerdeki bilinç dolayısıyla bu mekanların ulaşılabilirliklerinin sağlanması konusunda gösterilen hassasiyetin Türkiye'de geliştirilmesi amacı güdülecek başlanmıştır [23]. İki katlı caminin bahçesine sokaktan verilen girişten itibaren, caminin tüm açık ve kapalı mekanlarına tam bir ulaşılabilirlik sağlanmıştır (Şekil 4). Engelliler için özel WC, abdest alma yerleri düzenlenmiş, ayrıca buralara ulaşmalarını sağlayan güzergahlarda da hissedilebilir yüzeyler kullanılmıştır.



Şekil 4. Hacı Hasan Ağa Cami'nin üst katının ulaşılabilirlik çözümü [24]

Bununla birlikte caminin ibadet mekanında, ayakta ya da oturan, her yükseklikteki işitme engellilerin kullanabildiği loop sistemleri uygulanmıştır. Bununla birlikte caminin mihrap duvarına projeksiyonlu

görsel yayına imkân sağlayacak donanım yerleştirilmiştir. Bunlara ek olarak, caminin bulunduğu sokak da ulaşılabilir hale getirilmiştir.



Şekil 5. Odunpazarı (Tiryakizâde Süleyman Ağa) Cami [26]

Ulaşılabilirlik bağlamında burada sağlanan başarının göstergesi olarak, camiden, ibadete açılış töreninde "ulaşılabilir bir caminin yazılı olmayan şartnamesi" olarak nitelendirilmiştir [25]. Uygulamada elde edilen deneyimler, sonrasında restore edilen Alaaddin Cami, Odunpazarı (Tiryakizâde Süleyman Ağa) Cami ve Müftü Cami ile rekonstrükte edilen Orta Cami'de de geliştirilerek kullanılmıştır (Şekil 5).



Şekil 6. Yönlendirme tabelaları

Süreçte Odunpazarı kentsel Sit Alanı'ndaki tüm kamusal alanlara yayılması arzu edilen ulaşılabilirlik hamlesi paralelinde kentte "Ulaşılabilir Odunpazarı" lansmanı yapılmış ve süreç internet yoluyla da küresel erişime tanıtılmaktadır (Şekil 6).

V. SONUÇ

Her geçen gün ulusal ve uluslararası platformda adından daha sık söz ettiren bir bölge olarak Tarihi Odunpazarı Bölgesi'nin ulaşılabilirlik bağlamında bulunduğu noktanın kentsel kimlik ve yarışabilirlik açısından çok büyük önemi bulunmaktadır. Özellikle yarışabilirlik bağlamında düşünüldüğünde, emsallerinin oldukça ilerisinde yer alan bölge hem engelli gruplarının ilgisiyle potansiyel kullanıcı profilini genişletecek, hem de akademik çalışmalara konu olarak genel bilinçlenmeye de katkıda bulunacaktır.

Giderek önem kazanan ulaşılabilirlik kavramının Tarihi Odunpazarı Bölgesi'nin kentsel kimliğiyle ve yarışabilirliğine katacağı katma değer şüphesiz rakip bölgeler arasındaki yerini müspet yönde değiştirecektir.

Çalışmanın önceki bölümlerinde bahsedildiği üzere, toplumun %10'unun herhangi bir şekilde engelli olduğu hesaba katıldığında, Tarihi Odunpazarı Bölgesi'ni yılın çeşitli zamanlarında gezen her on yerli ve yabancı turistten en az birinin engelli olduğu bir an bile gözden kaçırılmaması gereken bir gerçektir. En iyimser hesaba yapabilmek için bu oranın yarısı bile alındığında günde yüze yakın engelli insanın bölgeyi ziyaret ettiği sonucuna ulaşılabilmektedir.

Bu bağlamda, engelli standartlarının da ötesinde, örneğin alan yönetimi ve benzeri uygulama ve denetim mekanizmalarının temelini oluşturacak bir çalışma yapılması bağlamında, bölgenin mevcut ulaşılabilirliği ile kullanıcı gereksinimlerinin ne kadar örtüştüğünün analizi akademik düzeyde mutlaka yapılmalıdır.

Odunpazarı Kentsel SİT Alanı sınırları içerisinde kalan toplam 1464 bina, (Tablo 1)'de görüldüğü üzere biri karma (konut+ticaret), on fonksiyona dağılmıştır. Tarihi bir bölge olarak yapı stokunun %89'u konut olmakla birlikte, bölgenin her geçen gün artış gösteren bir ivme ile turizm ve ticaret merkezi konumuna gelmesi, beraberinde bu %89'luk konut oranının günbegün düşerek tam tersi ticaret, sosyo-kültürel ve konaklama ile karma fonksiyona dönüşeceği söylenebilir. Kısacası, bir aileden (ortalama 3-4 kişi) oluşan kullanıcı profili her geçen gün daha kalabalıklaşarak belki de günün her saatinde sirkülasyonun söz konusu olduğu kalabalık kesimlere hitap edecektir.

Bundan da önemlisi, turistik bir bölgenin en büyük ihtiyacı olan konaklama ile ticaret fonksiyonu altında değerlendirilen yeme-içme ünitelerinin bölgenin kimliği ve rekabet edilebilirlik bağlamında en büyük tanıtım olanağı, ya da olumsuz izlenim kaynağı olması da bu çalışmaların elde edeceği başarıya bağlıdır. Dolayısıyla hem kültürel hem de maddi yükselme ile birlikte kısıtlı insanlar daha fazla yer görmek amacıyla turizm sektörünün hedef kitlesi olarak daha sağlam bir konum elde etmektedirler.

Kamusal kullanım oranının giderek arttığı bu tabloda, günbegün gelişen iletişim olanaklarının da yardımıyla tanınırlığı giderek artan Odunpazarı bölgesine turistik amaçla rağbet edecek insanların ve bu yelpaze içinde değişmeyen orandaki kısıtlı insan sayısının da her geçen gün artmasını beklemek yanlış olmayacaktır. Dolayısıyla rekabet edebilir bir tarihi çevrenin asıl amacı rakiplerini geride

birakabilecek çeşitlilikte olanaklara sahip olabilme gerçeğiyle paralel olarak, her geçen gün artan kısıtlı ziyaretçi sayısına hizmet verebilecek fonksiyonların da projeksiyonları önem arz etmektedir.

Tablo 1. *Odunpazarı Kentsel SİT Alanı sınırları içerisindeki binaların fonksiyonlarına göre sayısı [27]*

	Sayı
Konut	1303
Ticaret	56
Sosyo-kültürel	38
Karma fonksiyon	30
Dini	9
Konaklama	9
Trafo	7
Depo	5
Resmi kurum	5
Eğitim	2
Sirkülasyon aksları	

Bu da öncelikle kentsel kimlik, bunun bir getirisi olarak da rekabet edebilirlik açısından bölgeyi rakipleri arasında özel bir konuma getirecektir.

Bu bağlamda, mevcut binaların kullanımla birlikte ulaşılabilirlik düzeyinden başka, olası fonksiyon değişimlerinde ortaya çıkabilecek sıkıntıların da öngörülerek hazırlanacak bir stratejik planın kısa, orta ve uzun vadede geliştirilerek sistematize edilmesi öncelikli önem arz etmektedir.

VI. KAYNAKLAR

- [1] T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, *Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi- Örnek Uygulama Rehberi*, Ankara, (2008).
- [2] TBMM, 5378 sayılı özürlüler ve bazı kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılması hakkında kanun, madde 3, (2005).
- [3] Türk Standartları Enstitüsü, *TS 9111-Özürlü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları*, Ankara, (1991).
- [4] H. Ender, *Ankara'da iç ve dış mekân tasarımlarında tekerlekli sandalye kullanıcılarının yaşam analizi*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara-Türkiye, (2007).
- [5] H. Kumtepe, *Ankara ilinde yaşayanların engellilere yönelik tutumları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara-Türkiye, (2001).
- [6] M.M. Kars, *Tekerlekli sandalye kullanan engellilere yönelik ıslak mekân düzenlemelerinde uyarılar*, Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi, Kütahya-Türkiye, (2008).
- [7] J.A.Winter, *Toplumsal Bir Sorun Çözümleyici Olarak Özürlü Hakları Hareketinin Gelişimi*, T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı Hakemli-Süreli Yayın, (2004).

- [8] M. İnceoğlu, *Kentsel açık mekânların kalite açısından değerlendirilmesine yönelik bir yaklaşıml: İstanbul meydanlarının incelenmesi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi İstanbul-Türkiye, (2007).
- [9] T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı*, Ankara, (2010).
- [10] G. Özdeş *Şehircilik, Şehir-Şehirlerin Fonksiyon Bölgeleri*, İstanbul, 1985'ten alıntıl原因 A.B. Önem, İ. Kılınçaslan *Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik İTÜ Dergisi* **4(1)** (2005).
- [11] H. Suher *Kent Kimliğine Etkili Yasa Uygulamaları*, İstanbul, 1995'ten alıntıl原因 A.B. Önem, İ. Kılınçaslan *Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik İTÜ Dergisi* **4(1)** (2005).
- [12] B. Çotuksöken, *Kent, kimlik ve kültür, Yerel Yönetimler Sempozyumu*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, Yıldız Teknik Üniversitesi Oditoryumu,(2009).
- [13] M. Besim, *Rekabet Edebilirlik Raporu 2009-2010*, Kıbrıs Türk Ticaret Odası.
- [14] E. Güripek, *Turizm destinasyonlarının rekabet gücünün artırılmasında stratejik destinasyon yönetimi: Çeşme Alaçatı destinasyonu üzerine bir uygulama*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir-Türkiye, (2013).
- [15] M.S. Döven, *Şehir rekabetçiliği üzerine bir araştırma: Türkiye örneği*, Doktora Tezi, T.C. Sakarya Üniversitesi, Sakarya-Türkiye, (2011).
- [16] M. Ocağcı, *Şehir kimliği ve çevre ilişkileri, kent ve çevre planlamaya ekolojik yaklaşım*, **17. Dünya Şehircilik Günü Kolokiyumu**, İstanbul-Türkiye, (1995).
- [17] Anonim, <http://www.cekulvakfi.org.tr/> (Erişim tarihi: 17th of December, 2015).
- [18] A.B. Önem, İ. Kılınçaslan *İTÜ Dergisi* **4(1)** (2005).
- [19] Anonim, <http://www.odunpazari.bel.tr/ckfinder/userfiles/images/o1.jpg> (Erişim tarihi: 4th of January, 2016).
- [20] Anonim, http://i1.trekearth.com/photos/78291/eskisehir_odunpazari.jpg (Erişim tarihi: 4th of January, 2016).
- [21] Anonim, <http://www.dolunay.org.tr/upload/87666003.jpg> (Erişim tarihi: 4th of January, 2016).
- [22] H. Ünver, *Ulaşılabilirliğin akreditasyon sürecinde değerlendirilmesi ve taşınmaz kültür varlıkları*, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir-Türkiye, (2015).
- [23] N. Kılıçarslan, *Engellilerde sosyalleşme ve iletişim bağlamında ibadet alanlarının ulaşılabilirliği: Hacı Hasan Camii modeli örneği*, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir-Türkiye, (2013).
- [24] Anonim, [http://www.odunpazari.bel.tr/ckfinder/userfiles/images/haber-HACI-HASAN-CAM%C4%B0%C4%B0'NE-YO%C4%9EUN-%C4%B0LG%C4%B0-b6\(1\).jpg](http://www.odunpazari.bel.tr/ckfinder/userfiles/images/haber-HACI-HASAN-CAM%C4%B0%C4%B0'NE-YO%C4%9EUN-%C4%B0LG%C4%B0-b6(1).jpg) (Erişim tarihi: 4th of January, 2016).
- [25] Anonim, <http://www.haberler.com/engelliler-icin-restore-edilen-caminin-acilisini-3611689-haberi/> (Erişim tarihi: 19th of July, 2012).
- [26] Anonim, <http://www.dolunay.org.tr/upload/114436701.jpg> (Erişim tarihi: 4th of January, 2016).
- [27] Odunpazarı Belediyesi, *Odunpazarı Kentsel SİT Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu*, Eskişehir, (2011).