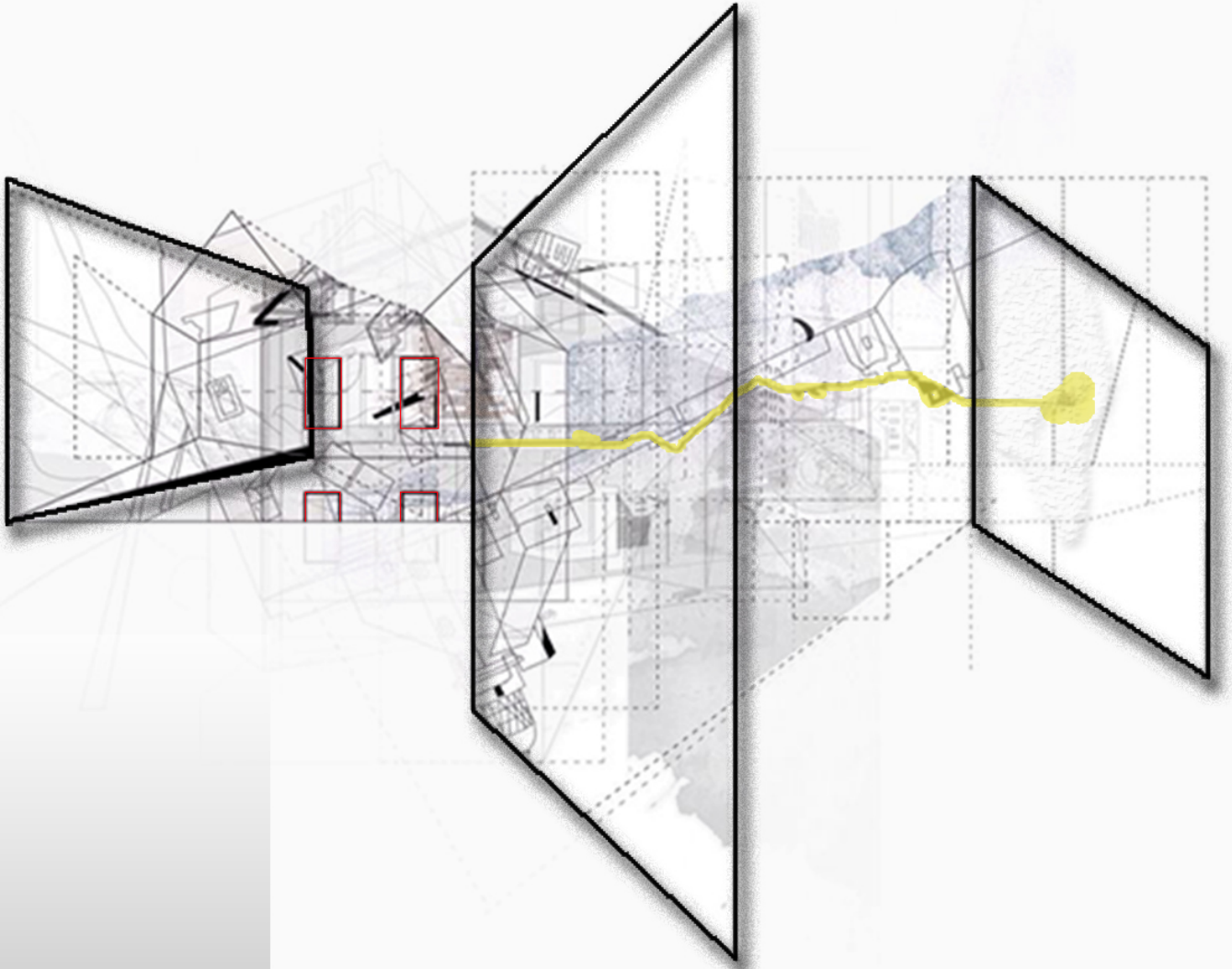




ATA PLANLAMA & TASARIM DERGİSİ



JOURNAL OF ATA PLANNING AND DESIGN



YIL - YEAR : 2019
CİLT - VOLUME : 3
SAYI - ISSUE : 1

ISSN : 2618-608X

ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK VE TASARIM FAKÜLTESİ
ATATÜRK UNIVERSITY FACULTY OF ARCHITECTURE AND DESIGN

ERZURUM | TÜRKİYE

ISSN: 2618-608X

ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK VE TASARIM FAKÜLTESİ
ATATÜRK UNIVERSITY FACULTY OF ARCHITECTURE AND DESIGN

ATA PLANLAMA VE TASARIM DERGİSİ
JOURNAL OF ATA PLANNING AND DESIGN



<http://ataptid.atauni.edu.tr>

Haziran 2019
ERZURUM

ATA PLANLAMA VE TASARIM DERGİSİ
JOURNAL OF ATA PLANNING AND DESIGN

Yıl / Year: 2019 Cilt / Volume: 3 Sayı / Number: 1

ISSN: 2618-608X

Sahibi / Owner

Atatürk Üniversitesi
Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Dekanı
Prof. Dr. Yahya BULUT

Editörler / Editors

Doç. Dr. Mehmet Akif IRMAK
Doç. Dr. Fatma Zehra ÇAKICI
Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN

E-posta: atapt@atauni.edu.tr

Web: <http://atapt.atauni.edu.tr>
<http://dergipark.gov.tr/ataplanlamavetasarim>

Yazışma Adresi / Contact Address

Atatürk Üniversitesi
Mimarlık ve Tasarım Fakültesi
25240 ERZURUM

DergiPark
AKADEMİK

Hakem Kurulu / Advisory Board

Prof. Dr. Cüneyt KURTAY
Gazi Üniversitesi
Prof. Dr. Elmas ERDOĞAN
Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Ender MAKİNECİ
İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Faris KARAHAN
Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Nur ÇAĞLAR
TOBB ETÜ
Prof. Dr. Ömer KELEŞ
Gazi Üniversitesi
Prof. Dr. Serkan ÖZER
Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Sevgi YILMAZ
Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Süleyman TOY
Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ
Gazi Üniversitesi Prof. Dr. Zöhre POLAT
Adnan Menderes Üniversitesi
Doç. Dr. Aslı ER AKAN
Çankaya Üniversitesi
Doç. Dr. Bayram Cemil BİLGİLİ
Çankırı Karatekin Üniversitesi
Doç. Dr. Hilal Tuğba ÖRMECİOĞLU
Akdeniz Üniversitesi
Doç. Dr. Hilal TURGUT
Artvin Çoruh Üniversitesi
Doç. Dr. Işık SEZEN
Atatürk Üniversitesi
Doç. Dr. İkbâl ERBAŞ
Akdeniz Üniversitesi
Doç. Dr. İlknur YURTSEVEN DOĞRUSOY
Dokuz Eylül Üniversitesi
Doç. Dr. Nalan DEMİRCİOĞLU YILDIZ
Atatürk Üniversitesi

Doç. Dr. Neslihan KULÖZÜ UZUNBOY
Atatürk Üniversitesi
Doç. Dr. Semra ARSLAN SELÇUK
Gazi Üniversitesi
Doç. Dr. Gül GÜNEŞ
Selçuk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Cengiz ÖZMEN
Çankaya Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Ceren KATIPOĞLU
Çankaya Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Doğan DURSUN
Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Elif AKPINAR KÜLEKÇİ
Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Emriye KAZAZ
Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Gül ŞİMŞEK
Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Gülbin Çetinkale DEMİRKAN
Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Hüccet VURAL
Bingöl Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Kıymet Pınar Kırkık AYDEMİR
Gelişim Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Meliha AKLIBAŞINDA
Nevşehir Hacıbektaş Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Murat KURT
Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Namık YALTAY
Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Neslihan DEMİRCAN
Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Uğur Çalışkan
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Öğr. Gör. Dr. Gülşah ÇELİK BAŞOK
Atılım Üniversitesi
Dr. Burak HOZATLI
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

ATA PLANLAMA VE TASARIM DERGİSİ YAYIN İLKELERİ

GENEL İLKELER

1. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi, Atatürk Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi'nin ulusal hakemli bir dergisi olup yılda iki kez (Haziran ve Aralık aylarında) elektronik olarak yayınlanır. Gerekli durumlarda özel ya da ek sayılar da yayınlanabilir.
2. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi, *Mimarlık, İç Mimarlık, Şehir ve Bölge Planlama ve Peyzaj Mimarlığı* bölümlerinin ilgili dallarından ve bu alanlarla ilişkili olmak üzere; planlama ve tasarım, koruma ve onarım, yapı ve yapı sistemleri teknolojileri ve tasarımı, endüstriyel ürün tasarımı ve teknolojileri alanlarındaki kuram-uygulama ve tarih çalışmaları ile bu alanlarla ilişkili disiplinlerarası çalışmaları; kentsel, kırsal ve bölgesel düzeyde insan-çevre ilişkilerini fiziksel planlama ve tasarım perspektifinden değerlendiren, teori ve uygulamaya yönelik araştırma ve derlemeleri kabul etmektedir.
3. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi, yukarıda belirtilen çerçevede özgün bilimsel araştırmalar/makaleler, derleme çalışmalar, planlama ve tasarım projeleri, röportajlar, kitap özetleri/eleştirilerini yayımlar. Ayrıca sunulduğu yer, toplantı ve tarihin kaydedilmesi ve başka bir yerde yayınlanmamış olması şartı ile sempozyum bildirileri de yayınlanabilir. Ancak bu durumda ilgili bildirinin yayınlanmasından kaynaklanması muhtemel herhangi bir sorunun sorumluluğu yazara aittir.
4. Lisansüstü tez çalışmalarından üretilmiş yazılarda tezin ismi ve hazırlandığı kurum yazının başında dipnot ile belirtilmelidir.
5. Başka yazarların çalışmalarının çevirisi niteliğinde olan yazılar kabul edilmemektedir.
6. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi'ne sunulan yazıların, akademik yayın kural ve ilkelerine uygun olarak hazırlanması gerekmektedir. Bu koşulu sağlamayan başvurular, yazar(lar)a iade edilir.
7. Yayınlanması için ATA Planlama ve Tasarım Dergisi'ne gönderilen yazıların basım ve yayın hakları dergiye devredilmiş olur. Bu yazılar dergi yönetiminden izin alınmaksızın bir başka yayın organında yayınlanamaz, çoğaltılamaz ve kaynak gösterilmeden kullanılamaz. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi, yayınlamış olduğu metinleri çeşitli mecralarda yayımlayabilir.
8. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi'ne gönderilmiş yazılardan kaynaklanması muhtemel herhangi bir yasal, hukuksal, ekonomik ve etik sorumluluk, söz konusu yazı yayınlanmış olsa bile yazarlarına aittir. Bu konuda dergi herhangi bir yükümlülük kabul etmez.
9. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi'nin aynı sayısında bir yazarın birden fazla makalesi yayımlanamaz.
10. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi'nin yayın dili Türkçe olmakla birlikte İngilizce yazılmış yazılar da değerlendirmeye tabi tutulur ve hakemler tarafından yayımlanması uygun görüldüğü takdirde yayınlanır.
11. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi'nde basılacak eserlere telif hakkı ödenmeyecektir. Gönderilecek makalelere “**Telif Hakkı Sözleşmesi**”nin ve “**Hakem Öneri Formu**”nun imzalanarak eklenmesi zorunludur. Eksik imza durumunda sorumluluk, imzalayan yazar(lar)a aittir.

BAŞVURU SÜRECİ

1. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi'ne gönderilen yazıların daha önce hiç bir mecrada yayımlanmamış özgün çalışmalar olması ve dergiye başvuru sırasında bir başka yayın organının değerlendirme sürecinde bulunmaması gerekir.
2. Dergide yayınlanması için yazı göndermek isteyen yazarlar, yazılarını DergiPark üzerinden <http://dergipark.gov.tr/ataplanlamavetasarim> adresinden sisteme üye olarak online başvuru yolu ile gönderebilirler. Yazarların yazışmaları ve süreci DergiPark üzerinden takip etmeleri gerekir.
3. Yayınlanma aşamasında, yayınlanmaya değer bulunan çalışmaların sorumlu yazar kısmına yazışmalarda kullanılan isim ve iletişim bilgileri ekleneceğinden, yazarların yazışmalar sırasında akademik etkinliklerini yürütürken kullandıkları isimlerini kullanmaları gerekir.
4. Herhangi bir yazının derginin yukarıda belirtilen web sayfası veya e-mail hesabına iletilmesi, yazının yayınlanması için başvuru olarak kabul edilir ve yazının değerlendirilme süreci başlar.
5. Başvurunun yapılmasından yazının yayınlanmasına kadarki süreçteki tüm işlemler elektronik ortamda gerçekleşir.

DEĞERLENDİRME SÜRECİ

1. ATA Planlama ve Tasarım Dergisi'ne gönderilen yazılar öncelikle editör kontrolünden geçmektedir. Bu aşamada her yazı derginin yayın ve yazım ilkelerine uygunluğu bakımından değerlendirilir. Bu değerlendirme sonucunda, yazar tarafından yapılması gereken düzeltmeler görüldüğünde, ilgili yazı istenen düzeltmelerle birlikte yazara iade edilir.
2. Dergiye başvurusu yapılan her yazı için iThenticate programı kullanılarak benzerlik raporu alınacaktır. Benzerlik raporunda benzerlik oranı %30'u geçen yazılar yazar(lar)a iade edilir.
3. Yayın ve yazım ilkelerine uygun olmayan yazılar hakeme gönderilmez.
4. Editör kontrolünden geçerek değerlendirilmeye uygun bulunan yazılar yazar(lar)ın kimliğini deşifre edecek herhangi bir bilginin yer almaması amacıyla oluşturulan bir referans numarası ile hakemlere yönlendirilir.
5. Editör onayından geçen her yazının değerlendirilmesi için en az iki hakem görevlendirilir.
6. Hakem ve yazarların isimleri karşılıklı olarak birbirlerinden gizli tutulur.
7. Hakemler yazının temsil ettiği alan ve anabilim dalında uzmanlıkları bulunan kişiler arasından seçilir. Yazının yazarın önerdiği hakemlerden birine gönderilmesi editörlerin tercihiyle bağlıdır. Ancak ilgili yazı için değerlendirme yapan hakemlerin hepsi yazarın önerdiği hakemlerden seçilemez.
8. Hakemlerin kendilerine gönderilen yazıyı değerlendirme süreleri azami 30 gündür. Bu süreç sonunda rapor edilmeyen yazı için yeni bir hakem belirlenir ve süreç tekrar başlatılır.
9. Alan değerlendirmesinden iki olumlu hakem raporu alan yazı yayınlanmaya hak kazanır. Bir olumlu bir olumsuz hakem raporu alan yazı, üçüncü bir hakeme gönderilir ve yazının yayınlanıp yayınlanmaması üçüncü hakemin raporu doğrultusunda belirlenir.

10. Hakemler, düzeltme istedikleri yazıyı yayınlanmadan önce bir kez daha görmek isteyebilirler. Bu talebin raporda belirtilmesi durumunda metnin düzeltilmiş biçimi tekrar hakeme gönderilir.
11. Yazarlar, makul çerçevede ve ikna edici verilerle birlikte hakem raporuna itiraz edebilirler. İtirazlar dergi yönetimi tarafından incelenir ve uygun görüldüğü takdirde konu ile ilgili olarak farklı bir hakemin (ya da hakemlerin) görüşlerine başvurulabilir.
12. Dergi editörleri, hakemler tarafından verilen düzeltmeleri titizlikle takip eder. Bu doğrultuda, editörler tarafından bir yazının yayınlanması ya da yayınlanmaması yönünde karar alınabilir.

YAZIM KURALLARI

Hatırlatma: Yazının hazırlanması sırasında yardımcı olması amacıyla, internet sitemizde “Yazarlar İçin” linkinin altında yer alan ATA PTD yazım kurallarına göre hazırlanmış “şablon” dosyasını bilgisayarınıza indirmeniz ve makalenizi bu makaleyi örnek alarak hazırlamanız düzenlemelerde kolaylık ve zaman tasarrufu sağlayacaktır. Bu makaleyi bilgisayarınıza MsWord formatında şablon (template) olarak kaydederek de makalenizi hazırlayabilirsiniz.

1. YAZILARIN TESLİMİ

ATA PTD’nde yayınlanmak üzere sunulacak yazılar aşağıdaki bölümlerden oluşmalı ve belirtilen e-mail adresi üzerinden dergi editörlerine iletilmelidir. Aşağıda belirtilen bölümlerden 2-6 arasındaki bölümler verilen sıralama ile tek bir MSWord dosyası olarak hazırlanmalıdır.

1. Yazar(lar)a ait kimlik bilgileri
2. Yazının başlığı, özet ve anahtar sözcükler (Türkçe ve İngilizce)
3. Ana Metin
4. Göndermeler-Son notlar (varsa)
5. Kaynaklar
6. Semboller, Kısaltmalar

Yazar(lar)a ait kimlik bilgileri ayrı bir MSWord dosyası olarak sunulmalıdır. Bu dosyada yazar(lar)ın adı, bağlı bulunduğu kurum, yaşadığı şehir ve ülke bilgisi verilmelidir. Yazı konusunda iletişimin sağlanacağı sorumlu yazara ait iletişim bilgisi (e-mail ve telefon) de bulunmalıdır. Birden fazla yazar bulunması durumunda ilgili yazarlara ait bilgiler yazının künyesinde kullanılması istenen isim sırası ile verilmelidir.

2. BİÇİM

Yazılar en çok 15 sayfa olmak üzere A4 boyutunda hazırlanmalıdır. Sayfa yapısında her taraftan 2cm boşluk bırakılmalıdır. Dosyalar MsWord formatında iletilmelidir. Diğer hususlar için lütfen aşağıdaki açıklamalara bakınız.

3. YAZININ BAŞLIĞI, ÖZET VE ANAHTAR SÖZCÜKLER

Yazıların başlığı mümkün olduğunca kısa ve yazının içeriğini yansıtan nitelikte olmalıdır.

Başlık, Özet ve Anahtar Kelimeler hem Türkçe hem de İngilizce olarak verilmelidir. Ana metin hangi dilde ise öncelikle o dildeki Başlık, Özet ve Anahtar Kelimeler sunulmalıdır.

Özet, 200 kelimeyi geçmeyecek şekilde yazılmalı, kısaca araştırmanın gerekçesini, amaçlarını, uygulanan yöntemi, temel tespit, sonuç ve önerileri içermelidir. Mecbur kalmadıkça kaynak gösterimi içermemelidir.

Özet sonuna (en az 3 en fazla 5) anahtar kelimeler eklenmelidir. Anahtar sözcükler yazının alanı ve içeriği hakkında bilgilendirici nitelikte olmalıdır.

Yazının başlığı, yazar(lar)ın adı, özet ve anahtar kelimelerin bulunduğu ilk sayfada derginin adı ve sayısını bildiren bir künye bulunmaktadır (lütfen şablona bakınız). Yazının ana başlığı bu künyeden sonra 1 satır boşluk bırakılarak yazılmalıdır.

Yazının ana başlığı Times New Roman yazı tipinde 16 punto ile hepsi büyük harflerle ve koyu (bold) yazılmış şekilde sayfa ortalanarak tek satır aralığı ile öncesinde ve sonrasında 4pt boşluk bırakılarak verilmelidir. Yazının ikinci başlığı diğer özellikler aynı kalmak koşulu ile 12 punto ile yazılmalıdır.

Türkçe ve İngilizce özetler ilgili başlıkların altında iki sütun/kolon şeklinde sunulmalıdır. Soldaki kolonun genişliği 2,4 cm ve aralarındaki boşluk 0,6 cm olmalıdır (ikinci kolon 14 cm’dir). Soldaki kolonda anahtar kelimeler verilmeli, sağdaki kolonda ise özet yer almalıdır.

Anahtar kelimeler Times New Roman yazı tipinde 9 punto olarak tek satır aralığı ve öncesinde 4pt boşluk ile verilmelidir.

Özetler Times New Roman yazı tipinde 10 punto olarak tek satır aralığı ile verilmelidir. Her paragrafın ilk satırında 0,4cm girinti bırakılmalıdır. Özet kelimesi sadece ilk harfi büyük olarak şekilde 12 punto ile, koyu (bold) ve sütunu ortalayarak yazılmalıdır. Özet kelimesi ile metin arasında boşluk bırakılmamalıdır.

Yazının özet ve anahtar kelimelerinin İngilizce çevirileri için de aynı ilkeler geçerlidir.

4. YAZAR ADI

Yazar adı ana başlıktan bir satır boşluk bırakıldıktan sonra verilmelidir.

Yazar adının ilk harfi ve soyadı büyük harf olmak üzere Times New Roman yazı tipinde, 10 punto, koyu (bold) ve yatık olarak yazılmalıdır. İkinci satırda sorumlu yazarın adı ve iletişim bilgileri (e-mail adresi) verilmelidir.

Yazarlara ait kurum bilgileri yine birinci sayfada dipnotta, Times New Roman yazı tipi 9 punto, yatık ve tek satır aralığı ile verilmelidir.

Lisansüstü bir tezden üretilmiş bir yazı ya da daha önce bir sempozyumda sunulmuş bir bildiri için ilgili bilgiler ilk sayfada dipnotta verilmelidir.

5. ANA METİN

Yazının ana metni Times New Roman yazı tipinde, 12 punto, tek satır aralığı ve paragraf sonrasında 10pt boşluk ile iki yana dayalı (blok düzeni) şeklinde yazılmalıdır. Ana metin iki sütun şeklinde yazılmalıdır. Sütunların genişlikleri 8,2 cm, iki sütun arasındaki boşluk 0,6 cm olmalıdır.

Tek sütuna sığmayacak büyüklükteki resim, tablo ve şekiller tek sütun ile verilebilir.

Tüm yazılı metinler “değişiklikleri izleme sonlandırılmış” olarak teslim edilmelidir.

Başlık, tablo, şekil, resim ve benzerleri için kullanılacak format aşağıda ayrıca belirtilmiştir.

5.1 Başlıklar

Metin alt bölümlere ayrılmışsa, bu bölümler farklı düzeylerdeki başlıklarla belirtilir. Tüm başlıklar Times New Roman yazı tipinde, 12 punto, tek satır aralığı olarak sola dayalı biçimde ve derecesi sayılarla belirtilerek yazılır.

1. BÖLÜM (koyu, hepsi büyük harf, öncesinde 12pt boşluk ile)

1.1. Kesim (koyu, ilk harfler büyük, öncesinde 2pt boşluk ile)

1.1.1. Alt Başlık (ilk harfler büyük, öncesinde 2pt boşluk ile)

Üçüncü düzey alt başlıktan daha ayrıntıya inilmez.

Başlıklar ile metin arasında boşluk bırakılmaz.

5.2 Şekil, Resim, Grafik ve Çizelgeler

Bütün çizelge ve şekiller (grafik, fotoğraf, harita vb.) metin içerisinde atıf sıralarına göre ardışık olarak numaralandırılmalıdır. Çizelge ve şekiller mümkün olduğu kadar sade olmalı, içerilerindeki metin, rakam, sembol vb. unsurlar hem elektronik ortamda hem de kâğıt baskıda net olarak görünür ve anlaşılabilir olmalıdır. Şekiller ya bir çizim programı ile çizilmiş olmalı ya da taranmış ise en az 300dpi çözünürlükte taranmış olmalıdır. Resim ve fotoğraflar taranmış ise en az 300 dpi çözünürlükte taranmış olmalı, metin içinde mutlaka atıfta bulunulmalı, şekillerle beraber numaralandırılmalıdır.

Metin içinde yer alan şekiller metin sınırlarını aşmayacak şekilde ortalanarak konulmalıdır. Tek sütuna sığabilen şekillerin genişliği 7,50cm olarak ayarlanmalıdır.

Şekil tek sütuna sığmıyorsa iki sütun birleştirilerek konulabilir. Bu durumda şekil yine sayfa ortalanarak yerleştirilmelidir. Şekilden önceki ve sonraki metin yine iki sütun olarak ayarlanmalıdır.

Şekil olarak gösterilen grafik, resim ve metin kutularında yer alan yazı ve sayıların büyüklüğü makale içinde Times New Roman karakteri ile yazılmış 9 punto boyutundaki bir yazının büyüklüğünden az olmamalıdır.

Şekil no ve adları şeklin altında ortalanarak, tek aralıklı ve Times New Roman 11 punto ve sonrasında 10pt boşluk ile yazılmalı ve sadece ilk kelimenin ilk harfi büyük olmalıdır.

5.3 Tablolar ve denklemler

Metin içerisinde yer alan tablolar tek sütuna sığabiliyorsa sütun içinde verilir. Tek sütuna sığmayan tablolar iki sütun birleştirilerek ancak metin sınırlarını aşmayacak şekilde ortalanarak konulmalıdır.

Tablo tek sayfaya sığmadığında ikinci sayfada yeniden başlık verilerek devam ettirilmelidir. Tablo2:..... (devam) gibi

Tablo no ve adları, tablonun üstünde tek aralık ve Times New Roman 11 punto ile sadece ilk kelimenin ilk harf büyük olacak şekilde ortalanarak yazılmalıdır. Tablo adının altında veya üstünde boşluk bırakılmaz. Tablodan sonra ise bir satır boşluk bırakılmalıdır.

Tablo satır ve sütunlarındaki rakam ve yazılar Times New Roman 11 punto yazılmalıdır. Ancak zorunlu kalınan durumlarda yazı boyutu yazı sınırlarını geçmeyecek şekilde en az 9 puntoya kadar düşürülebilir.

Tabloya kaynak verilmesi gerektiğinde, tablonun altında, ortalı, Times New Roman yazı tipinde 10 punto ve italik olarak verilmelidir.

Metin içerisine yazılacak denklemler, *word* yazım programındaki *equation editor* ile sola dayalı olarak yazılmalıdır. Birden fazla eşitlik kullanıldığında eşitliklere sağa dayalı olarak parantez içerisinde numara verilmelidir.

5.4 Dipnotlar

Metin içerisinde dipnotlardan olabildiğince kaçınılmalıdır. Çizelge ve şekillerde ise gerekli olması halinde ilgili objenin altında kullanılabilir.

5.5 Semboller ve Kısaltmalar

Makale çok sayıda sembol içeriyor ya da makaledeki sembollerin açıklanması gerekiyorsa Uluslararası Birimler Sistemine (The International System of Units; SI) uygun

olarak, kaynaklardan önce, Times New Roman 11 punto ile ve italik yazılmalıdır.

Kısaltmalar ise metin içerisinde ilk geçtiği yerde parantez içinde açıklanmalıdır.

6. KAYNAKLAR

Metin içinde geçen kaynaklar yazarların soyadları ve yayın yılı ile birlikte cümlelerin içinde ya da cümlelerin sonunda noktadan önce verilmelidir (Örnek: Deniz vd., 2010; Akar ve Dağdeviren, 2013).

Makalelerin sonunda mutlaka bir kaynakça bulunmalıdır. Metin sonundaki kaynaklar önce A'dan Z'ye doğru alfabetik sonra kronolojik sıraya göre sıralanmalıdır. Bir yazarın aynı yılda birden fazla yayınına atıf yapılmışsa, bu kaynaklar yayın yılından sonra gelecek a, b, c... harfleriyle ayrılmalıdır (Örnek: Selvi, 1998a; 1998b; 1999).

Kaynaklar kısmında yer alan ulusal-uluslararası makalelerin yer aldığı dergi adları kısaltılmış halleriyle değil, açık olarak yazılmalıdır.

Metin sonundaki kaynaklar yine iki sütun şeklinde, Times New Roman yazı tipinde 11 punto, tek satır aralığı, öncesi ve sonrasında 4pt boşluk ile yazılmalıdır. Tek satırı geçen kaynaklarda ikinci satır 0,6cm girintili yazılmalıdır (hanging=0,6cm)

Periyodik dergilerde makale;

Karakullukçu, Ö., Yılmaz, C., Tekin, Y. 2014. Conservation of Architectural and Cultural Values. Choruh Valley. J. of Architectural Heritage, 1 (4): 455–470

Erdoğan, N., Arslan, İ., Kaplan, M. 2011. Kentsel Dönüşümün Göç Üzerine Etkilerinin Değerlendirilmesi: Eskişehir Odunpazarı Örneği. 26(1): 9-17

Kitap;

Ersoy, M. 2015. Kentsel Planlamada Standartlar. Ninova Yayıncılık, İstanbul, s. 281-290.

Venturi, R. 2005. Mimarlıkta Karmaşıklık ve Çelişki. Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, Ankara, s. 84-87.

Çeviri Kitap;

Hollingsworth, R. S. İlköğretimde Öğretim Yöntemleri (çev. S. Gürkan, E. Gökçen ve M. N. Güler) Gazi Üniversitesi Yayınları. No:214. s. 18-24.

Basılmış Tez;

Öztekin, C., 1977. TBMM Bahçesi Bitkisel Tasarım Uygulamaları için Ankara Ekolojik Koşullarına Uygun Bitki Türlerinin Belirlenmesi. Doktora tezi, Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Erzurum.

Konferans bildirisi;

Altuğ, M.K., Şıracı, U. 2010. Kentsel Tasarım Sürecinde Değişen Bakış Açılıarı. 3. Uluslararası Kentsel Tasarım Kongresi, 26 – 28 Mayıs 2004, Mimar Sinan Üniversitesi

Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

Elektronik kaynak;

WHO, 2005. World health organization. Air quality guidelines – global update 2005. http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/outdoorair_aqg/en/index.html. Erişim: 06.02.2013.

Standartlar;

TS825, (1998). Binalarda ısı yalıtım kuralları, Türk Standartları, Ankara.

Söyleşi / Röportaj / Doğrudan İletişim;

Doruk, A. (2013, 18 Nisan). Kentsel Dönüşüm Üzerine Söyleşi. Peyzaj Mimarları Odası, Erzurum.

İÇİNDEKİLER

Araştırma Makalesi

Karayolu Sınır Kapılarında Mimari Pasif Güvenlik Düzenlemeleri..... 13

Reha Oğuzhan TÜREL, Figen BEYHAN

**Tarihi Yapılara Yapılan Çağdaş Ek/Yapının Palimpsest Kavramı Özelinde Değerlendirilmesi:
Berlin Yahudi Müzesi 31**

Zeynep YAVUZ, Adnan AKSU

Türkiye’de 26 Düzey 2 Bölge Planında Hava Taşımacılığına Dönük Bölgesel Politikalar 39

Süleyman TOY

Türkiye’de Kamusal Mekânın Gelişimi 47

Arda İlayda SAĞLAM, Ayşen ÇELEN ÖZTÜRK, Ayşe Duygu KAÇAR

Konferans Bildirisi

Sürdürülebilir Kırsal Kalkınma için Yöresel Mimari: Keleyber Bölgesi (İran) Örneği 59

Sanaz DAVARDOUST, Faris KARAHAN



KARAYOLU SINIR KAPILARINDA MİMARİ PASİF GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ

Reha Oğuzhan TÜREL^a, Figen BEYHAN^b

Sorumlu Yazar: **Reha Oğuzhan Türel**; E-mail: rehatürel@gmail.com

Özet

Kritik altyapıların korunması terör saldırılarının artmasına paralel olarak ülkelerin güvenlik gündemlerinde giderek daha fazla yer kaplayan bir konudur. Kritik öneme sahip bir ulaşım altyapısı olan karayolu sınır kapılarına yönelik muhtemel bir bombalı saldırı karşısında mimari pasif güvenlik düzenlemelerinin rolünün ne olabileceği ise bu çalışmanın ana problemini oluşturmaktadır.

Çalışma dahilinde öncelikli olarak, mimari pasif güvenlik düzenlemelerine dair bir tanım, kapsam ve amaç perspektifi oluşturulmaya çalışılmış, devamında, kritik altyapıların ne olduğu ve korunmalarının neden önemli olduğuna dair bilgiler verilmiş ve kritik öneme sahip bir ulaşım altyapısı olan karayolu sınır kapılarının işleyiş prensipleri ve fiziki düzenine ilişkin genel bir resim çizilmeye çalışılmıştır. Son olarak mimari pasif güvenlik düzenlemelerinin karayolu sınır kapıları özelinde nasıl uygulanabileceği genel hatları ile tartışılmıştır.

Sonuç olarak, bu çalışma ile kritik öneme sahip bir ulaşım altyapısı olan karayolu sınır kapılarında mimari pasif güvenlik düzenlemelerinin nasıl uygulanabileceğine dair genel bir çerçeve oluşturulması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler

Kritik altyapıların korunması
Karayolu sınır kapıları
Pasif güvenlik
Mimari tasarım

ARCHITECTURAL PASSIVE SAFETY ARRANGEMENTS ON LANDPORTS OF ENTRY

Abstract

In parallel with increasing number of terror attacks, protection of critical infrastructures claims more and more space in security agendas of countries of the world. As they are part of the transportation infrastructure with critical importance, main discussion of this study is the role of architectural passive safety arrangements against a possible physical attack on the landports of entry.

This paper begins with creating a perspective on definition, scope and purpose of architectural passive safety arrangements, and then it continues with the information on the critical infrastructures, importance of their protection, and a general picture of the operational principals and physical order of landports of entry. Finally it is discussed how the architectural passive safety arrangements can be applied to landports of entry.

In conclusion, this study aims to provide a general framework on how to implement principles of architectural passive safety arrangements to landports of entry, which is a critical infrastructure.

Keywords

Critical infrastructure protection
Landport of entry
Passive Safety
Architectural Design

^a Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Ankara.

^b Prof. Dr., Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Ankara.

Makale Bilgisi: Araştırma Makalesi; Başvuru: 06.05.2019; Düzeltme: 15.05.2019; Kabul: 15.05.2019; Çevrimiçi yayın: 30.06.2019

Atf için: Beyhan, F., Türel, R.O. (2019) Karayolu Sınır Kapılarında Mimari Pasif Güvenlik Düzenlemeleri, ATA Planlama ve Tasarım Dergisi, 3:1, 13-30.

© 2019 ATA PTD, Tüm Hakları Saklıdır.

1. GİRİŞ

Kritik altyapıların korunması terör saldırılarının artmasına paralel olarak ülkelerin güvenlik gündemlerinde giderek daha fazla yer kaplayan bir konudur. Sınır kapıları ve özellikle karayolu sınır kapıları, taşıdıkları ekonomik öneme bağlı olarak ulaşım ve lojistik altyapıları arasında önemli konuma sahip altyapılardır. Karayolu sınır kapılarında gerçekleşecek muhtemel bir saldırının toplumsal güven ortamı bağlamında olduğu kadar ekonomik ve ticari itibar bağlamlarında da olumsuz neticeleri olacaktır. Bir karayolu sınır kapısını muhtemel saldırılara karşı korumak için çeşitli güvenlik bileşenlerinden yararlanmak mümkündür. İstihbarat ve operasyonel unsurlar gibi bileşenlerin yanı sıra sınır kapısının fiziksel yapısına yönelik düzenlemeler de önemli güvenlik bileşenleri arasında yer alır.

2. YÖNTEM VE MALZEME

Bir karayolu sınır kapısının fiziki düzeni ve işleyiş prensipleri çerçevesinde olası terör saldırılarının önlenmesi, etkilerinin azaltılması ve / veya saldırı sonrası sahanın kritik işlevlerini yerine getirebiliyor olması mimari pasif güvenlik düzenlemeleri / önlemleri ile yakından ilişkilidir. Karayolu sınır kapılarında bombalı terör saldırılarına karşı mimari pasif güvenlik düzenlemelerini konu alan bu çalışmada, öncelikle kritik altyapı ve korunması kavramlarının tanımlarını ve kapsamalarını ortaya koymak amacıyla disiplinler arası verilere ulaşılabilecek düzeyde literatür taraması yapılarak kavramsal çerçeve oluşturulmuştur. Daha sonra Kapıkule Sınır Kapısı'nda gerçekleştirilen yerinde gözleme dayalı saha çalışması gerçekleştirilerek bir karayolu sınır kapısının fiziksel düzeni ve işleyiş prensipleri saptanmıştır. Sonuç olarak ise mimari pasif güvenlik önlemleri ve uygulama yöntemleri ortaya konularak tartışılmıştır.

3. KRİTİK ALT YAPILAR VE MİMARİ PASİF GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ

Mimari pasif güvenlik düzenlemeleri, her bina ve alan için uygulanabilecek olmakla beraber, ağırlıklı uygulama alanı yüksek güvenlik ihtiyacına sahip binalar ve

alanlardır. Kritik altyapılar sahip oldukları stratejik öneme istinaden terör saldırılarının öncelikli hedefleri arasında yer alırlar, dolayısıyla yüksek güvenlik ihtiyacına sahip alanlar olarak değerlendirilirler. Bu altyapılara yönelik meydana gelebilecek fiziksel bir saldırı karşısında mimari pasif güvenlik önlemleri can ve mal kayıplarının azaltılması noktasında büyük öneme sahiptir. Bu yüzden de kritik altyapıların korunmasına yönelik alınabilecek siber güvenlik önlemleri ve fiziksel güvenlik önlemleri ülkelerin gündeminde giderek daha büyük yer kaplamaktadır.

Kritik altyapıların korunması, özellikle ABD'de gerçekleşen 11 Eylül Saldırıları sonrasında ülkelerin üzerine daha yoğun bir şekilde düşündüğü, önemi her geçen gün daha da artan bir kavram olmuştur. Dünya genelinde, özellikle ABD ve Avrupa olmak üzere, kritik altyapıların belirlenmesi ve bu altyapıların her türlü tehdit ve tehlikeye karşı korunması için önemli adımlar atılmıştır. Türkiye gibi jeo-stratejik önemi olan bir ülkenin kritik altyapılarından birinin işlevsiz kalması halinde sadece ülke içerisinde değil, Türkiye'ye bağımlı ülkelere de kaosa neden olabilecek durumlar meydana gelebilir. Türkiye'den geçen petrol-doğalgaz boru hatlarının maruz kalacağı çevresel, fiziksel veya siber bir tehlike karşısında sadece Türkiye değil, onun üzerinden enerji ithalatı yapan tüm ülkeler de bu durumdan etkilenecektir (AFAD, 2014). Benzer bir şekilde, Türkiye karayolu sınır kapılarından birinin belli bir süre için olsa dahi işlevsiz kalması halinde bu sınır kapılarının geçiş noktası teşkil ettiği uluslararası lojistik ağlar üzerinden ticari taşımacılık yapan tüm ülkeler bu durumdan olumsuz yönde etkilenecektir. Bu da gösteriyor ki kritik altyapıların güvenliği sadece ait oldukları ülkeler için değil diğer ülkeler için de büyük öneme sahiptir. Aşağıdaki tablolarda, kritik altyapılara ilişkin farklı ülke ve birlikler bünyesinde yapılan çalışmalarda tanımlamalar yer almakta (Tablo 1) ve bu ülkelerde kritik altyapıların hangi temel başlıklar halinde sınıflandırıldığı görülmektedir (Tablo 2).

Tablo 1. Kritik Altyapı Tanımları

AB	Kritik altyapılar, bozulduğunda veya tahrip edildiğinde vatandaşların sağlığı, emniyeti, güvenliği, ekonomik refahı veya hükümetin etkin işleyişi üzerinde ciddi bir etkisi olacak olan fiziksel ve bilgi teknolojisi tesisleri, ağları, hizmetleri ve varlıklarından oluşur.
ABD	Kritik altyapılar, devre dışı bırakılmaları ya da yok edilmeleri halinde, güvenlik, ulusal ekonomik güvenlik, ulusal halk sağlığı ve güvenliği ya da bunların herhangi bir birleşimi üzerinde olumsuz (zayıflatıcı) etkisi olacak olan fiziksel ya da sanal sistemler ve varlıklardır.
Japonya	Kritik altyapılar yeri doldurulamaz servisler sağlayan iş birimlerinden oluşur ve insanların sosyal hayatları ve ekonomik aktiviteleri için vazgeçilmezdir. Eğer bir altyapının fonksiyonu durdurulur, azaltılır veya erişilmez hale gelirse insanların sosyal hayatları ve ekonomik aktiviteleri alt üst olur.
Kanada	Kritik altyapı, sağlık, emniyet, güvenlik, ekonomik refah ve hükümetin etkin işleyişi için gerekli olan süreçleri, sistemleri, tesisleri, teknolojileri, ağları, varlıkları ve hizmetleri ifade eder. Kritik altyapı tek başına veya iller, bölgeler ve ulusal sınırlar içinde ve arasında birbirine bağlı bir şekilde olabilir. Kritik altyapının bozulması, büyük can kayıplarına, olumsuz ekonomik etkilere ve toplumsal güven ortamının zarar görmesine sebep olabilir.
Türkiye	Kritik Altyapı, işlevini kısmen veya tamamen yerine getiremediğinde çevrenin, toplumsal düzenin ve kamu hizmetlerinin yürütülmesinin olumsuz etkilenmesi neticesinde, vatandaşların sağlık, güvenlik ve ekonomisi üzerinde ciddi etkiler oluşturacak ağ, varlık, sistem ve yapıların bütünüdür.

Kaynak: Ünver, 2011., AFAD, 2014., DPS, 2009

Tablo.2 Kritik Altyapıların Sınıflandırılması

AB	ABD	Japonya	Kanada	Türkiye
Enerji	Enerji	Elektrik Gaz	Enerji	Enerji
Nükleer ve CBR Endüstrileri	Nükleer Kimyasal			
Bilgi ve İletişim	Bilgi Teknolojisi İletişim	Telekomikasyon	Bilgi ve İletişim	Haberleşme
Finans	Finans	Finans	Finans	Finans
Sağlık	Sağlık	Sağlık	Sağlık	Sağlık
	Acil Servisler			
Gıda	Gıda ve Tarım		Gıda	Gıda ve Tarım
Su	Su ve Kanalizasyon Barajlar	Su	Su	Su ve Barajlar
Ulaşım	Ulaşım	Demiryolu Sivil Havacılık Lojistik	Ulaşım	Ulaşım / Ulaştırma
Güvenlik			Güvenlik	
	Savunma Endüstrisi			
Sivil Yönetim	İdari Tesisler	Kamu Yönetimi	Kamu Yönetimi	Kritik Kamu Hizmetleri
	Ticari Tesisler			Kritik Üretim ve Ticari Tesisler
	Kritik Üretim		Üretim	
Uzay Araştırmaları				
				Kültür ve Turizm

Kaynak: Ünver, 2011., AFAD, 2014., DHS, 2019., DPS, 2009

ABD Milli Güvenlik Departmanı ve Maryland Üniversitesi'nin ortak çalışması olan Start'ın (National Consortium for The Study of Terrorism and Responses to Terrorism) 2017 yılı için açıkladığı verilere göre; yalnızca 2017 yılında, dünya genelinde 10.900 terörist saldırı gerçekleşmiş ve bu saldırıların %35'lik bir dilimi Türkiye'nin de dahil olduğu Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesinde meydana gelmiştir. Bu saldırıların 159 tanesini Türkiye'de de aktif olan PKK terör örgütü gerçekleştirmiş ve saldırılar sonucu 190 kişi yaşamını yitirmiştir (START, 2018). Türkiye gibi terörün etkisinin güçlü bir şekilde hissedildiği bir ülkede terörist eylemlere karşı hazırlıklı olmanın ne derece önemli olduğu açıktır. Kritik Altyapıların Korunması meselesi ise bu noktada çok önemli bir role sahiptir. Mardin, Şırnak, Şanlıurfa ve Diyarbakır illerinde Kerkük-Yumurtalık Petrol Boru Hattı'na yönelik olarak gerçekleştirilen bombalı saldırılar Türkiye'nin enerji altyapılarını, Diyarbakır ve Gümüşhane'de barajlara yönelik gerçekleştirilen saldırılar su altyapılarını hedef alan saldırılardır. Hatay'da bulunan Cilvegözü Sınır Kapısı'nda gerçekleşen ve 5'i Türk 18 kişinin hayatını kaybettiği, 24 kişinin de ağır yaralandığı saldırı ("Cilvegözü Sınır Kapısı saldırısında karar: 18'er kez ağırlaştırılmış müebbet," 2017), Iğdır'da bulunan Dilucu Sınır Kapısı'na yönelik gerçekleşen ve 13 polisin şehit olduğu saldırı ("Iğdır'da polis aracına 1 tonluk bombayla saldırı: 13 polis şehit," 2015) ve son olarak 2019 Şubat ayında Kilis'te bulunan Çobanbey Sınır Kapısı'nın Suriye tarafında gerçekleşen ve 3 kişinin ağır yaralandığı saldırılar ("Son dakika: Kilis sınırında bombalı saldırı," 2019) ise Türkiye'nin ulaşım ve lojistik altyapılarını hedef alan terörist bombalı saldırılardır. Bu da gösteriyor ki Türkiye'de aktif terör örgütlerinin amaçlarından biri de Türkiye'de bulunan kritik altyapılara hasar verip ülke ekonomisini ve ticari itibarını olumsuz yönde etkilemektir. Bu noktada, özellikle ulaşım ve lojistik altyapılarında güvenlik önlemlerinin alınması son derece önemlidir. Bu altyapı başlığının önemli bileşenlerinden biri olan sınır kapılarının güvenliği bu bağlamda değerlendirilmelidir.

Ülkeler arası ticari ve yolcu geçişlerinde, illegal geçişlere engel olmak ve legal geçişleri denetim altında tutmak amacıyla oluşturulan altyapı ve sistemler bileşenine **sınır kapısı** veya **hudut kapısı** denir. Sınır kapıları hem ülkeler arası geçişler hem de uluslararası lojistik ağlar açısından son derece kritik öneme sahip altyapılardır. Karayolu, Demiryolu, Denizyolu ve Havayolu olmak üzere dört sınır kapısı türü vardır. Türkiye'de, faal ve faal olmayan toplam 30 adet karayolu, 8 adet demiryolu, 83 adet denizyolu ve 62 adet havayolu sınır kapısı mevcuttur (GGM, 2019a). Bunlardan demiryolu sınır kapıları aynı zamanda tren garı, denizyolu sınır kapıları aynı zamanda liman, havayolu sınır kapıları ise aynı zamanda havalimanı işlevine sahipken karayolu sınır kapıları yalnız ülkeler arası ticari ve yolcu geçişleri için oluşturulmuş münferit altyapılar olarak işlev görürler.

Türkiye, kuzeybatısında Yunanistan ve Bulgaristan, güneydoğusunda Gürcistan, Ermenistan ve Nahçıvan (Azerbeycan), doğusunda İran, güneydoğusunda ise Irak ve Suriye olmak üzere toplamda sekiz ülke ile ortak sınırlara sahiptir. Bu sınırlar üzerinde, Yunanistan sınırında 2 adet, Bulgaristan sınırında 3 adet, Gürcistan sınırında 4 adet, Nahçıvan sınırında 1 adet, İran sınırında 3 adet, Irak sınırında 6 adet, Suriye sınırında ise 11 adet olmak üzere çeşitli kapasite ve büyüklüklerde, faal/faal olmayan toplam 30 adet karayolu sınır kapısı bulunmaktadır (GTİ, 2019).

Bu sınır kapılarından, Kapıkule Sınır Kapısı, Bulgaristan- Sırbistan-Karadağ-Hırvatistan-Avusturya ve Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya-Ukrayna-Rusya Federasyonu güzergahları için; Gürbulak Sınır Kapısı, İran-Türkmenistan-Kazakistan güzergahı için; Sarp Sınır Kapısı, Gürcistan-Rusya Federasyonu güzergahı için önemli çıkış noktaları iken, Cilvegözü Sınır Kapısı, Suriye üzerinden Habur Sınır Kapısı ise Irak üzerinde Orta Doğu ülkelerine açılmaktadırlar (Keçeci, 2006). Tablo 3'te Türkiye Karayolu ve Demiryolu Sınır Kapılarına ilişkin temel bilgiler yer almaktadır.

Tablo 3. Türkiye Karayolu ve Demiryolu Sınır Kapıları Genel Bilgiler

No	Yön	Şehir	Sınır Kapısı	Karşı Sınır Kapısı	Tür	Durum	Açılış	Alan
YUNANİSTAN								
1	KB	Edirne	İpsala	Kipoi	Karayolu	Aktif	1961	106.000 m ²
2	KB	Edirne	Pazarkule	Kastanies	Karayolu	Aktif	1952	3.400 m ²
1	KB	Edirne	Uzunköprü	Pythion	Demiryolu	Pasif	-	-
BULGARİSTAN								
3	KB	Edirne	Hamzabeyli	Lesova	Karayolu	Aktif	2004	64.000 m ²
4	KB	Kırklareli	Dereköy	Malko Trnova	Karayolu	Aktif	1969	17.000 m ²
5	KB	Edirne	Kapıkule	Kapitan And.	Karayolu	Aktif	1953	333.000 m ²
2	KB	Edirne	Kapıkule	Kapitan And.	Demiryolu	Aktif	-	-
GÜRCİSTAN								
6	KD	Ardahan	Türkgözü	Vale	Karayolu	Aktif	1995	24.000 m ²
7	KD	Ardahan	Çıldır- Aktaş	Kartsakhi	Karayolu	Aktif	1995	76.000 m ²
8	KD	Artvin	Sarp	Sarpi	Karayolu	Aktif	1988	36.000 m ²
9	KD	Artvin	Muratlı	Kirnati	Karayolu	Pasif	2013	-
3	KD	Kars	Kars Tren Garı	Kartsakhi	Demiryolu	Aktif	-	-
ERMENİSTAN								
4	KD	Kars	Akyaka	Gyumri	Demiryolu	Pasif	-	-
NAHÇIVAN (AZERBEYCAN)								
10	KD	İğdir	Dilucu	Nağçıvan	Karayolu	Aktif	1992	73.000 m ²
İRAN								
11	D	Ağrı	Gürbulak	Bazargan	Karayolu	Aktif	1953	137.500 m ²
12	D	Hakkâri	Esendere	Serov	Karayolu	Aktif	1964	50.000 m ²
13	D	Van	Kapıköy	Razi	Karayolu	Aktif	2010	61.000 m ²
5	D	Van	Kapıköy	Razi	Demiryolu	Aktif	-	-
İRAK								
14	GD	Şırnak	Habur	Zaho-El Halil	Karayolu	Aktif	1969	320.000 m ²
15	GD	Hakkâri	Üzümlü	Serzeare	Karayolu	Aktif	2015	-
16	GD	Hakkâri	Derecik	Mergesur	Karayolu	Pasif	2011	-
17	GD	Şırnak	Gülyazı	Zaho	Karayolu	Pasif	2012	-
18	GD	Şırnak	Aktepe	Bacuka	Karayolu	Pasif	2014	-
19	GD	Şırnak	Ovaköy	Karavala	Karayolu	Pasif	2014	-

Kaynak: (GTİ, 2019., GGM, 2019b)

Tablo 3. Türkiye Karayolu ve Demiryolu Sınır Kapıları Genel Bilgiler (devam)

No	Yön	Şehir	Sınır Kapısı	Karşı Sınır Kapısı	Tür	Durum	Açılış	Alan
SURIYE								
20	GD	Hatay	Yayladağı	Kesap	Karayolu	Aktif	1953	11.125 m ²
21	GD	Hatay	Cilvegözü	Bab El-Hava	Karayolu	Aktif	1953	85.000 m ²
22	GD	Hatay	Kumlu	Afrin	Karayolu	Aktif	2018	-
23	GD	Gaziantep	Karkamış	Jarablus	Karayolu	Aktif	1953	-
24	GD	Kilis	Öncüpınar	Azez	Karayolu	Aktif	1953	-
25	GD	Kilis	Çobanbey	Akderun	Karayolu	Aktif	2013	-
26	GD	Mardin	Nusaybin	Kamışlı	Karayolu	Pasif	1953	-
27	GD	Mardin	Şenyurt	Derbesiye	Karayolu	Pasif	1953	-
28	GD	Şanlı Urfa	Akçakale	Tel-Abyat	Karayolu	Pasif	1974	-
29	GD	Şanlı Urfa	Ceylanpınar	Resul-Ayn	Karayolu	Pasif	1999	-
30	GD	Şanlı Urfa	Mürşitpınar	Aynel-Arap	Karayolu	Pasif	2010	-
6	GD	Kilis	Çobanbey	Akderun	Demiryolu	Pasif	-	-
7	GD	Gaziantep	İslâhiye	Ekbez	Demiryolu	Pasif	-	-
8	GD	Mardin	Nusaybin	Kamışlı	Demiryolu	Pasif	-	-

Kaynak: (GTİ, 2019., GGM, 2019b)

Anadolu Ajansı'nın 2017 yılı ilk altı aylık verilerine göre, Türkiye dış ticaretinde karayolu taşımacılığının, toplam ihracattaki payı %28,3 iken ithalattaki payı %16,2'dir. 2017 yılının ilk altı aylık periyodunda, karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen toplam ihracat tutarı 23,2 milyar dolar, ithalat tutarı ise 19,9 milyar dolardır ("Dış ticarete en çok deniz yolu kullanıldı," 2019). Üstelik bu rakamlar yalnızca Türkiye ticaretine ilişkin verilerdir. Türkiye'nin, jeopolitik konumundan dolayı, Uluslararası E-Yolları Ağı, ESCAP, EATL, TEM, TRACECA, KEİ-BSEC, EİT-ECO ve TEN-T gibi uluslararası karayolu güzergahları (lojistik ağları) üzerinde bulunduğu da hesaba katılırsa, karayolu taşımacılığının dolayısıyla karayolu sınır kapılarının hem ulusal hem de uluslararası bağlamda ekonomik önemi daha iyi anlaşılabilir olur. (KGM, 2019).

Mimari pasif güvenlik düzenlemeleri muhtemel bir saldırı karşısında binaların ve içinde buldukları arazilerin fiziksel yapısına yönelik alınabilecek pasif önlemlere odaklanan düzenlemelerdir. Bina ve araziye

dair verilecek temel mimari kararlar, binaların arazi içi konumlanmaları ve yönelmeleri, çevre araziler, yapılar ve yollar ile olan fiziki ilişkilendirme, giriş çıkış düzenlemeleri, çevre duvarları ve güvenlik mesafeleri, binanın biçimi, yüksekliği, mimari elemanlara ve malzemeye dair kararlar, strüktürel dayanımı ve bina kabuğuna ilişkin kararlar gibi aktif olmayan güvenlik düzenlemeleri mimari pasif güvenlik düzenlemeleri kapsamında değerlendirilir. Bu düzenlemeler henüz mimari tasarım aşamasında göz önünde bulundurulması gereken kararlar oldukları gibi mevcut yapılara ilişkin revizyon projeleri olarak ta uygulanabilirler.

Mimari pasif güvenlik düzenlemelerinin amaçları üç farklı süreci hedef alacak şekilde belirlenir; saldırı gerçekleşmeden önceki süreç, saldırının gerçekleşme süreci ve saldırının gerçekleşmesinden sonraki süreç. Saldırı gerçekleşmeden önceki süreçte mimari pasif güvenlik düzenlemeleri yapının saldırı hedefi olarak seçilmesine engel olacak caydırıcı etkiyi yaratmayı, saldırı öncesi keşif çalışmalarını zorlaştırmayı ve keşif çalışması

yapan kişilerin tespitini kolaylaştırmayı amaçlar. Saldırının gerçekleşme sürecini temel alan amaçlar; saldırıyı geciktirerek operasyonel unsurlara vakit kazandırmak ve patlama gerçekleştiği takdirde patlama etkilerine bağlı olarak oluşacak yapı hasarını ve can kayıplarını en aza indirmektir. Saldırı sonrası süreçte ise, yapının kritik işlevlerini devam ettirebiliyor olmasını sağlamak ve acil müdahale ekiplerinin işlerini en rahat şekilde yapabilmeleri için uygun fiziksel ortamı yaratmak hedeflenir.

Mimari pasif güvenlik düzenlemelerinde temel gaye mevcut riski mümkün olduğunca azaltmaktır. Fakat bunu yaparken, gerekli mimari düzenlemelerin yapının günlük fonksiyonlarına çok iyi uyum sağlayabilmeleri gerekir. Güvenlik derecesi ve ihtiyaçlarına bağlı olarak değişmekle birlikte amaç çoğu zaman despotik söyleme sahip kaleler inşa etmek değildir. Kamusal erişime açık ve yüksek kullanıcı yoğunluğuna sahip bir yapı ya da alanda bu düzenlemeler uygulanırken bileşenlerin mevcut alana mümkün olduğunca ayrımın fark edilemeyeceği bir şekilde entegre edilmiş olması gerekir.

Henüz tasarım aşamasında, ilgili paydaşların karar vermesi gereken temel birtakım sorular vardır. Bunlar, yapıya veya alana yönelik tehditlerin neler olduğu, yapı veya alanın bu tehditlere karşı ne derece hazırlıklı olduğu, yapı veya alan içerisinde öncelikli olarak korunması gereken kısımların nereler olduğu ve tehditlere karşı hangi mimari düzenleme yöntemlerinin seçileceği gibi sorulardır. Uygulama öncesi, ilk olarak, ilgili yapı veya alana yönelik tehdidin ne olduğu, yapı veya alanın bu tehdide ne kadar hazırlıklı olduğu Tehdit Analizi (*Threat Assessment*) ve Risk Analizi (*Risk Assessment*) gibi metotlarla belirlenmeli ve sorumlu kişiler tarafından bu analizler neticesinde ve ayrılan bütçe çerçevesinde bu yapı ve alan için ne ölçüde bir riskin kabul edileceğine karar verilmelidir. Güvenlik düzenlemelerine karar verilirken mevcut alan için ileride meydana gelmesi muhtemel farklı senaryoların da (farklı güvenlik ihtiyacı, yapının işlev değiştirmesi, kullanıcı yoğunluğundaki değişim vb.) göz

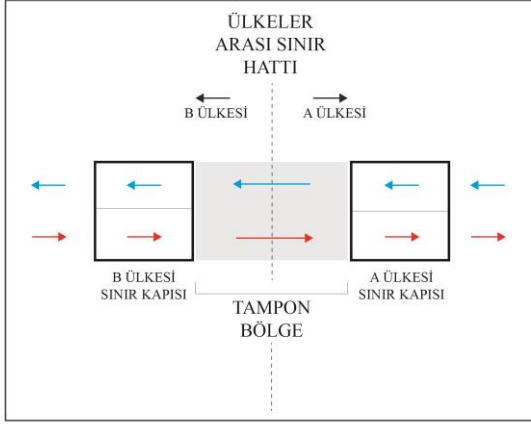
önünde bulundurulması gerekir. Bu noktada, uygulanan tasarımın farklı durumlara adaptasyon kabiliyetine sahip esnek bir tasarım olması önemlidir (GSA, 2007).

4. KARAYOLU SINIR KAPILARINDA MİMARİ PASİF GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ

Karayolu sınır kapılarında, bir bombalı saldırı gerçekleşmeden önce istihbarat ve operasyonel faaliyetler ile saldırıyı önceden haber almak ve bombalı araç veya şahsı henüz sınır kapısına ulaşmadan önce tespit edip engel olmak öncelikli olarak istenen durumdur. Ancak bunun mümkün olmadığı durumlarda sınır kapısının fiziksel olarak saldırıya hazırlıklı olması gerekmektedir. Bu da ancak saha içi etkin denetim ortamının sağlanması ve muhtemel bir saldırıya karşı gerekli fiziksel önlemlerin alınması ile mümkün olabilir. Mimari pasif güvenlik düzenlemelerinin karayolu sınır kapılarına nasıl uygulanabileceği üzerine tartışmadan önce, karayolu sınır kapılarının genel fiziki düzeni ve işleyiş prosedürlerine dair bilgi sahibi olunması gerekmektedir.

4.1. Karayolu Sınır Kapılarının Genel Fiziki Düzeni ve Saha Bileşenleri

Sınır kapıları, doğrudan sınır hatları üzerinde değil, hangi ülkeye ait ise o ülkenin sınırları içerisinde yer alır. Ortak sınır kapısı projelerinin var olmasına karşın genelde her ülkenin ayrı bir sınır kapısı olur (Şekil 1). Ülkeler arası geçiş yapacak olan bir araç öncelikli olarak çıkış yapacağı ülkenin sınır kapısından geçerek sınır kapıları arasında bulunan tampon bölgeye gelir ve buradan giriş yapacağı ülkenin sınır kapısına geçer. Tampon bölgenin uzunluğu ve fiziki yapısı, arazi koşullarına, sınır kapılarının konumuna ve kapasitelere bağlı olarak değişiklik gösterir. Bazı sınır kapılarında komşu sınır kapıları birbirlerine çok yakın konumlanmışken (Örneğin Kapıkule Sınır Kapısı ve Kapitan Andrevo Sınır Kapısı), bazılarında bir sınır kapısından diğerine varıncaya dek belirli bir yol kat etmek gerekir (Örneğin İpsala Sınır Kapısı ve Kipoi Sınır Kapısı).



Şekil 1. Karşılıklı Sınır Kapıları Yerleşimi ve Geçiş Süreci Şematik Anlatım.

Kaynak: Grafik yazar tarafından hazırlanmıştır.

Araçların tampon bölgede bekleme yapmaları istenilen bir durum değildir. Farklı çalışma saatleri, denetim uygulamaları vb. sebeplerden dolayı karşılıklı sınır kapılarının çalışma kapasiteleri arasında farklılıklar olabilir. Bir sınır kapısı tam kapasite çalışıp geçiş yapacak araçların işlemlerini çok hızlı bir şekilde halledebilecek olsa dahi karşı sınır kapısı bu yoğunluğu karşılayamıyorsa geçiş hızının bir anlamı olmaz. Bu yüzden karşılıklı sınır kapıları geçiş yapacak araç sayıları, güvenlik vb. konularda birbirleri ile koordineli bir şekilde çalışmak zorundadırlar. Dönemsel yoğunluk ve sınır kapıları arası kapasite- hız farklılıklarına bağlı olarak oluşacak muhtemel kuyruklara önlem olarak sınır kapıları girişlerinde özellikle ticari araçlar için Tır Parkları vb. bekleme alanları oluşturulabilir. Bu yolla, uygun fiziksel düzenleme ve altyapı ile geçiş yapacak araç sayısı ve yoğunluğu kontrol altında tutulmuş olur.

Bir sınır kapısından yapılacak geçişler iki temel başlık altında (ticari geçişler ve yolcu geçişleri) ve dört farklı türde (ticari araç, ticari olmayan araç, yaya ve otobüs) ele alınabilir. (1) Ticari geçiş: Ticari araçlar, (2) Yolcu geçişi: Ticari olmayan araçlar, yayalar ve otobüsler. Ayrıca, bu geçişler sınır kapısı sahası içinde izledikleri güzergâh ve uyguladıkları prosedürler itibari ile dört farklı gruba ayrılabilir: (1) Giden ticari geçişler, (2) Gelen ticari geçişler, (3) Giden yolcu geçişleri, (4) Gelen yolcu geçişleri.

Sınır kapılarının fiziksel yapısı, arazi, konum, kapasite, kullanım yoğunluğu vb. durumlara bağlı olarak değişiklik gösterebilir. Kapıkule, Gürbulak ve Habur gibi yüksek kullanım yoğunluğuna sahip büyük kapasiteli sınır kapıları ile nispeten daha az kullanım yoğunluğuna sahip küçük sınır kapılarının fiziksel nitelikleri doğal olarak farklılık gösterir. Büyük sınır kapılarında etkin denetim ortamının sağlanabilmesi adına giden ticari, gelen ticari, giden yolcu ve gelen yolcu geçişlerinin her biri için ayrı geçiş bantları ayrılmalıyken, daha küçük sınır kapılarında giden ve gelen olmak üzere iki ayrı bantta ticari ve yolcu geçişlerinin birlikte yapılması daha ekonomik bulunabilir. Ancak böyle olmasına karşın farklı geçiş prosedürlerine sahip araçların aynı alandan geçiş yapmaları geçiş yapılan kontrol noktalarının fiziksel özelliklerine ilişkin bazı tasarımsal çözümler gerektirecektir (bir tır ve bir ticari olmayan araç cam yüksekliklerinin farklı olmasından kaynaklanan kontrol noktası fiziki özelliğine ilişkin sorun vb. gibi).

Geçiş türü ne olursa olsun, sınır kapısı içerisinde temelde üç farklı kontrol noktasından geçilir; ilk kontrol noktası, ana kontrol noktası ve son kontrol noktası. İlk kontrol noktasında, aracın dışına ilişkin görsel bir tarama yapılır, araç plaka okuma sistemi ile araç plakasının adli geçmişi sorgulanır ve araca ilişkin plaka, marka, sahaya giriş zamanı vb. bilgiler kaydedilip diğer kontrol noktasına iletilir. Eğer, aracın sterilize edilmesi istenirse, diğer kontrol noktasına geçmeden önce sterilizasyon alanına yönlendirilebilir. Türkiye sınır kapılarındaki uygulamaya göre ilk kontrol noktasından sonra pasaport kontrol ve kantar alanına (ticari araçlar için araç ağırlığının ölçüldüğü alan) geçiş yapılır. Ancak, Türkiye’de Tek Durak Sistemi’ne geçiş yapılmasına yönelik çalışmalar da vardır (“Gümrük kapılarında yeni dönem: Tek durak sistemi geliyor,” 2018). Tek durak sisteminde, pasaport kontrol ve ağırlık ölçümü ana kontrol noktası çatısı altında gerçekleştirilmektedir.

İlk kontrol noktalarından geçen araçlar, ana kontrol noktasına gelirler. Burada, araçlar güvenlik taramasına tabi tutulur ve evraklara

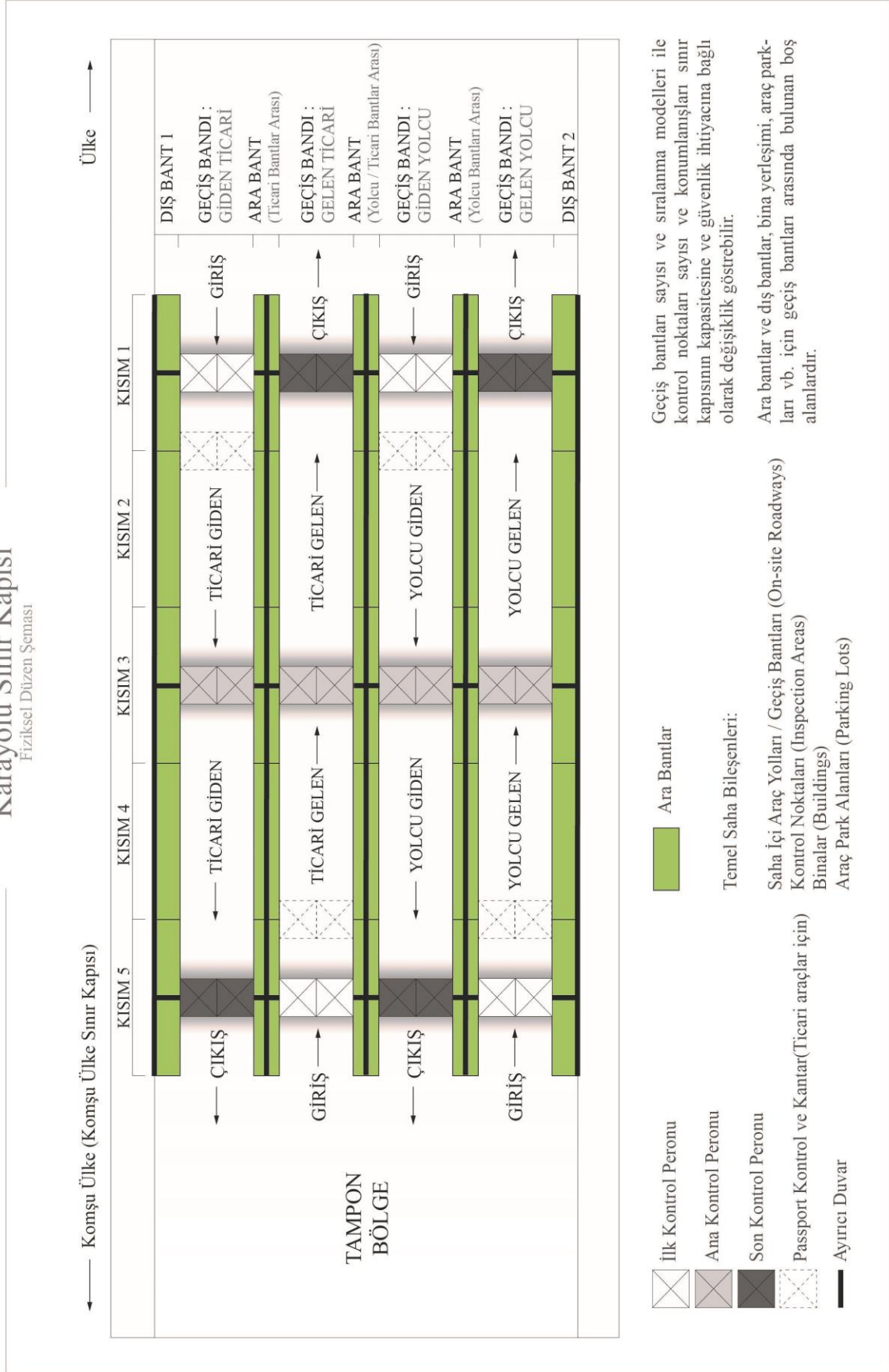
ilişkin kontroller yapılır. Şüpheli bulunan araçlar daha detaylı bir arama için, x-ray ve arama hangarına yönlendirilebilir. Eğer kaçakçılık vb. adli bir durumun vuku bulunduğu anlaşılırsa Gümrük Muhafaza Ekipleri olaya müdahale ederler. Bir araç ana kontrol noktasından geçtikten sonra son kontrol noktasına gider. Son kontrol noktasında, aracın evraklarına ilişkin onay kontrolleri yapılıp, aracın sahadan çıkış zamanı vb. bilgiler kayıt altına alınıp veri tabanına aktarılır.

Bir sınır kapısı sahası; binalar, saha içi araç yolları, kontrol noktaları, özel kontrol alanları (veteriner sınır kontrol alanı vb.), araç park alanları, teknik alanlar ve yaya geçiş koridorları (her sınır kapısından mevcut değildir) gibi saha bileşenlerinden oluşur. Ancak, temelde dört ana saha bileşeninden bahsetmek mümkündür; (1) Saha içi araç yolları (geçiş bantları), (2) Kontrol noktaları, (3) Binalar, (4) Araç park alanları (Şekil 2) (WBDG, 2019).

Bir sınır kapısı içerisinde etkin denetim ortamının sağlanabilmesi için saha içerisine giriş yapan araçların işlemlerini en hızlı şekilde bitirip saha dışına çıkış yapmaları istenir. Ancak, ticari geçiş yapacak araçların taşıdıkları malların kontrolü, veteriner sınır kontrol noktasında daha detaylı kontrol prosedürlerinin olması (numunelerin laboratuvara gidip analiz edilip gelme sürelerinin uzun olması), ana kontrol noktasından geçiş yapan yolcu ve ticari araçların saha içerisinde yer alan gümrüksüz alışveriş merkezi ve sosyal alanlardan yararlanmaları, giden ticari araçların vergisiz akaryakıt istasyonundan yararlanmaları vb. sebeplerden ötürü saha içi trafiğin organizasyonu zorlaşabilmekte ve saha içinde araç yığılmaları oluşabilmektedir. Yıl içerisinde farklı zaman dilimlerinde araç yığılmalarının artabilecek olmasına karşın saha içi mekânsal organizasyonun doğru yapılandırılması ile bu sorunların büyük oranda üstesinden gelmek mümkündür. Bu da ancak, geçiş prosedür ve işlem süreçlerinin ve bunlara ilişkin mekânsal ihtiyaçların analizini doğru yapmakla mümkün olabilir.

Karayolu Sınır Kapısı

Fiziksel Düzen Şeması



Şekil 2. Karayolu Sınır Kapıları Genel Fiziki Düzen Şematik Gösterim.

Kaynak: Grafik yazar tarafından hazırlanmıştır.

4.2. Karayolu Sınır Kapılarının Mimari Tasarım Parametreleri ve Pasif Güvenlik Düzenlemeleri

Sınır kapısının ileride meydana gelebilecek işlev ve kapasiteye ilişkin muhtemel değişikliklere uyum sağlayabilecek şekilde esnek bir tasarıma sahip olması da son derece önemlidir. Bu da ancak, kontrol noktaları, araç park alanları gibi saha bileşenleri için rezerve alanların bırakılması ile mümkün olabilir. Bir sınır kapısı tasarlanırken, saha içi araç ve yaya sirkülasyon hareketinin basit, doğrudan (*direct movement of traffic*) ve okunaklı olarak tasarlanması gerekir (*providing clear circulation patterns*). Saha içerisinde etkin denetim ortamının sağlanabilmesi için, saha içerisindeki tüm süreçlerin, örüntülerin ve bunlara ilişkin mekanların kullanıcılar tarafından rahatlıkla okunabiliyor olması gerekir. Aksi halde, saha içerisinde araç ve yaya dağılımının kontrol edilmesi son derece zorlaşır. Sınır kapısı sahasının aydınlatılmasında, keskin ışık kontrastlarından kaçınılmalı, araç gürültülerine ve kanopilerin fiziksel yapısına bağlı olarak meydana gelebilecek akustik problemler göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, sınır kapılarının tasarımında, gün ışığının maksimum kullanımı, doğal havalandırma metodlarından yararlanılması, yüksek gürültü ve egzoz dumanına ilişkin oluşabilecek kirlilikler gibi konular için de optimum çözümler önerilmelidir (WBDG, 2019). Sınır kapılarının tasarımında bir diğer önemli konuda sınır kapısı güvenliğine ilişkin düzenlemelerdir.

Bir sınır kapısı mimari tasarımında, öncelikli olarak sahanın genel fiziki düzenine dair verilmesi gereken belli başlı tasarım kararları vardır. Sınır kapısı sahası içerisinde bulunan geçiş bandı sayısı ve bunların sıralanma modelleri, kontrol noktaları için öngörülen model, sahanın iki ucunda bulunan ilk ve son kontrol noktalarının birbirlerine olan uzaklığı ve konumları, karşılıklı sınır kapıları arasındaki fiziki ilişkilendirme, tampon bölge ve giriş öncesi alana dair kararlar, sınır kapısından hangi trafik türlerinin geçiş yapmasına izin verileceği ve bunlar için özelleşmiş mekanların (yaya koridoru vb.)

yapılıp yapılmayacağı, saha içerisinde hangi binaların ve özelleşmiş alanların (veteriner sınır kontrol noktası vb.) bulunacağı ve bunların saha içerisinde nerede konumlandırılacağı bunlardan bazılarıdır. Bu kararların hepsi, çalışma dahilinde ısrarla vurgulanan etkin denetim ve güvenlik ortamının sağlanması prensibi ile doğrudan ilişki kararlardır.

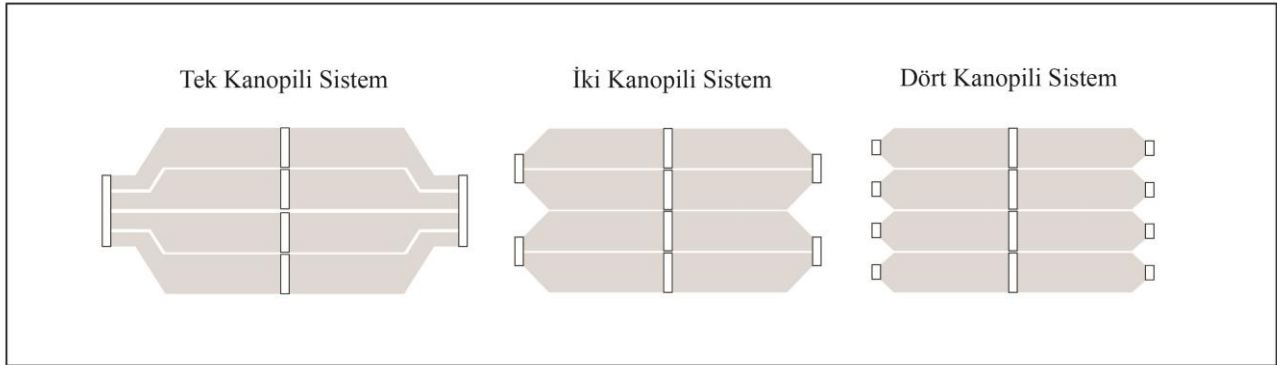
Geçiş bandı, sınır kapı sahası içerisine giriş yapan bir aracın, ilk kontrol noktasından son kontrol noktasına kadar izlediği güzergâh özellikleri, geçiş türüne (gelen ticari, giden ticari, gelen yolcu, giden yolcu) bağlı olarak farklılık gösterir. Örneğin, sınır kapısı sahası içerisinde bulunan vergisiz akaryakıt istasyonlarının kullanım hakkı yalnız giden ticari araçlara aittir. Dolayısıyla, vergisiz akaryakıt istasyonları giden ticari araçların geçiş bandı üzerinde ve ana kontrol noktası ile son kontrol noktası arasında konumlandırılır. Ayrıca, ticari bir aracın kontrol prosedürleri ve geçiş hızları ile ticari olmayan bir yolcu aracının geçiş prosedürleri ve geçiş hızları birbirinden farklıdır. Hatta, araçların fiziksel farklılıklarına bağlı olarak, kontrol noktalarında yer alan kulübelerin fiziki yapıları dahi farklılık gösterir. Farklı süreç ve fiziki ihtiyaçlara binaen farklı mekânsal ihtiyaçlara sahip araçların aynı geçiş bandı üzerinden geçiş yapmaları (özellikle yoğun kullanıma sahip sınır kapılarında) saha içerisinde kontrol mekanizmasının işlemesi ve etkin güvenlik ortamının sağlanması açısından olumsuz sonuçlar doğuracaktır. Türkiye’de Esendere ve Çıldır-Aktaş Sınır Kapıları gibi kapasitesi nispeten daha az bazı sınır kapılarında, fiziki yapı ve personel sayısı gibi ekonomik sebeplerden ötürü, giden araçlar ve gelen araçlar için olmak üzere ticari-yolcu farkı gözetmeksizin iki geçiş bandı ile geçişler sağlanmaktadır. Ancak, bu uygulamalarda dahi ileride meydana gelebilecek muhtemel bir kapasite artımı göz önünde bulundurulurken gerekli rezerve alanlar bırakılmalıdır.

Geçiş bantlarına ilişkin bir diğer önemli konu da saha içerisindeki farklı geçiş bantları arasında kontrolsüz geçişlere izin

verilmesidir. Farklı türde geçiş yapan araç ve yayaların, diğer geçiş bantlarına geçmelerini engellemek için, saha içerisinde geçiş bantları arasına engeller koyulması gerekmektedir (duvar, korkuluk vb.). Ancak, bunu yaparken denetimli geçişler ve personel geçişleri için uygun araç/yaya geçiş alanları oluşturulmalıdır. Sınır kapısına ilişkin yapılacak bir risk analizinin sonucuna göre, geçiş bantları arasındaki ayırıcı yapılar hafif demir strüktürlerden ziyade daha ağır ve patlama basıncına dayanıklı malzemelerden yapılabilir. Çünkü, bu ayırıcı yapıların işlevi geçiş bantları arasındaki kontrolsüz geçişleri engellemek olduğu gibi aynı zamanda da herhangi bir geçiş bandı üzerinden gerçekleşecek muhtemel bir bombalı saldırıda patlama basıncını perdeleyerek patlamanın etki alanını daraltmak ve patlama basıncına bağlı olarak etrafa yayılacak birincil ve ikincil parçaların yayılma alanlarını kısıtlamaktır. Geçiş bantları geçiş yapan tüm araçların

güzergahını oluşturmaları sebebiyle riskli alanlardır. Araç park alanları ve binalar ile aralarında gerekli güvenlik mesafeleri bırakılmalıdır.

Kontrol noktaları, geçiş yapacak araç ve yolcuların temel denetim süreçlerinin gerçekleştirildiği alanlardır. Kontrol noktalarında yapılan denetimlere ilişkin bilgiler çalışmanın önceki kısımlarından verilmiştir. Kontrol noktalarının fiziki yapılarına gelmeden önce bir diğer önemli konu konumlanışlarıdır. Sınır kapısı sahasında yer alan tüm geçiş bantları için ayrı ilk ve son kontrol noktaları olmakla birlikte bu kontrol noktaları Türkiye'deki sınır kapılarının çoğunda yan yana konumlandırılmış durumdadırlar. Çalışma dahilinde, sınır kapısı sahasına giriş ve çıkışlarda kullanılan ilk ve son kontrol noktalarının konumlanışlarına ilişkin üç ayrı model sunulmaktadır (Şekil 3); tek kanopili sistem, iki kanopili sistem ve dört kanopili sistem.



Şekil 3. Kontrol Noktaları Yerleşim Modelleri.

Kaynak: Grafik yazar tarafından hazırlanmıştır.

Tek kanopili sistemde sınır kapısının aynı yönünde bulunan tüm giriş çıkışlar tek bir kanopi altında ve yan yana konumlandırılmış durumdadır. İki kanopili sistemde ticari giriş-çıkışlar ve yolcu giriş-çıkışları ayrı kanopiler altında ve birbirlerine belli bir uzaklıkta (yaklaşık 30 metre (RIBA, 2010)) konumlandırılmışlardır. Son olarak dört kanopili sistemde ise, tüm geçiş bantlarının giriş-çıkışları ayrı kanopiler altında ve yine birbirlerine belli bir uzaklıkta konumlandırılmışlardır.

Kontrol noktaları birbirlerine yaklaştıkça personel arası daha güçlü bir görsel iletişim sağlanır, bir sınır kapısında bu önemli bir

noktadır. Üstelik, yakın kontrol noktaları, kullanılacak yüksek maliyetli teknolojik aygıt sayısı ve yoğunluğun azaldığı zaman dilimlerinde görev alacak personel sayısı göz önüne alındığında daha ekonomik bir yöntem olarak kabul edilebilir. Ancak, tek kanopili sistemde, tüm geçiş türlerinin giriş ve çıkışları aynı yerden olacağı için, saha üzerindeki noktasal yoğunluk bu bölgelerde artacaktır. Dolayısıyla, muhtemel bir patlamanın yaratacağı can ve mal kaybı da buna paralel olarak artacaktır. Ayrı kanopiler altında ve birbirlerine belirli bir mesafede konumlanan sistemlerde ise, patlamanın etkisi mesafe ile azalacağı ve giriş-çıkışlardaki yoğunluklar düşeceği için hasar minimize edilmiş olur.

Üstelik, saldırı sonrası herhangi bir kontrol noktasının işlev dışı kalması halinde diğer kontrol noktaları üzerinden sahanın kritik işlevlerini devam ettirmesine imkân tanınmış olur. Türkiye’de 18 kişinin yaşamını yitiren 24 kişinin de ağır yaralandığı Hatay Cilvegözü

Sınır Kapısı’nda gerçekleştirilen bombalı saldırı (Resim 1) sınır kapısının Türkiye yönündeki kontrol noktalarına çok yakın bir mesafede meydana gelmiş ve tüm kontrol noktalarına ağır hasarlar vermiştir. (“Sınır kapısında patlama: 13 ölü,” 2013).



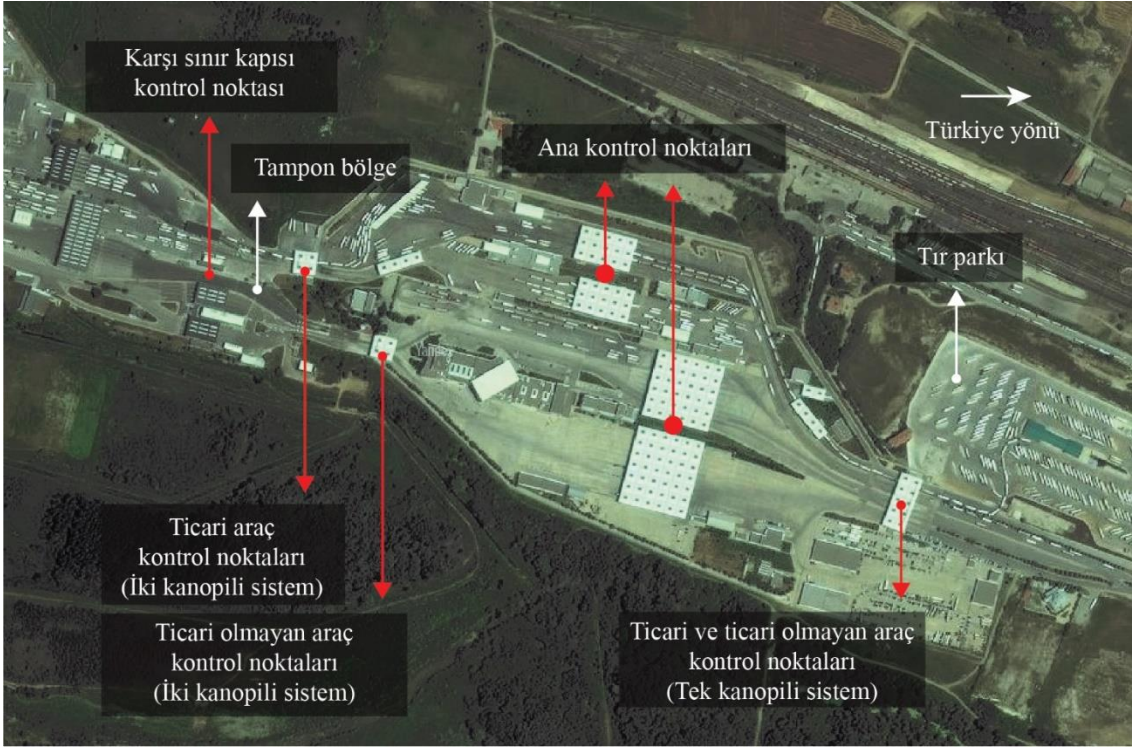
Resim 1. Patlama Sonrası Kontrol Noktaları, Cilvegözü Sınır Kapısı.
Kaynak: (“Sınır kapısında patlama: 13 ölü,” 2013).

Kontrol noktalarının birbirlerine mesafeli konumlandırılmaları halinde, geçiş yapacak araçların ayrımı sınır kapısına henüz ulaşmadan önce belli bir mesafede gerçekleşmek zorunda olduğu için güvenlik açısından çok daha uygundur. Ancak, mimari güvenlik düzenlemeleri çoğu zaman ekonomik çözümlerle keşilemeyebilir. Yapılacak tehdit ve risk analizleri sonucunda, yüksek güvenlik ihtiyacına sahip olmayan ve nispi olarak daha az kullanım yoğunluğuna sahip sınır kapılarından tek kanopili sistem daha avantajlı bulunabilir (Resim 2). Alınacak risk, uzman görüşleriyle beraber sorumlu kişiler tarafından verilmesi gereken bir karardır. Kontrol noktalarında bulunan ve kontrol yapıları için bir örtü elemanı olarak kullanılan kanopiler montaj sağlamlığı olan dayanıklı malzemelerden üretilmiş olmalıdırlar. Aksi halde, muhtemel bir bombalı saldırıda patlama basıncına bağlı olarak ikincil parça davranışı gösterebilir ve kontrolsüz bir şekilde etrafa dağılıp can kayıplarına ve hasara yol açabilirler. Kontrol yapıları (kontrol kulübeleri) ise personelin yaklaşan araç ile kuracağı görsel teması desteklemeli ve geniş açılı görsel etkileşime izin verecek şekilde tasarlanmalıdır. Cam olarak ise patlama yüklerine dayanıklı çok

katmanlı lamine camlar kullanılmalıdır. Ayrıca kontrol yapılarının dış formunda köşelilikten kaçınılmalı ve patlama basıncının dağılmasını kolaylaştıran kavisli biçimler tercih edilmelidir (FEMA, 2003a). Son olarak, bir patlama anında yapı içine etki edecek basınca karşı basıncın duvarlardan yansıyıp artmasına engel olmak için, uygun bir alanda basınç boşalmasını sağlayacak menfez alanları tasarlanmalıdır.

Sınır kapısı sahası içerisinde hangi binaların yer alacağı, sınır kapısının kapasitesi ve konumu ile doğrudan ilişkilidir. Bazı sınır kapılarında ticari ve yolcu geçişleri için ayrı gümrük müdürlükleri yer alırken çoğunda tek bir gümrük müdürlüğü vardır. Bazı sınır kapılarında konumları gereği VIP görüşmelerin yapıldığı salonlar yer alırken bazılarının yer almaz. Genelde, büyüklüğü değişmekle beraber çoğu sınır kapısında gümrüksüz alışveriş merkezi ve sosyal alanlar yer alır. Bunların dışında, büyük kapasiteli sınır kapılarında Gümrük Muhafaza Müdürlük’leri bulunurken, daha küçük kapasiteli olanlarında bu müdürlükler il veya ilçe merkezlerinde bulunurlar. Tasfiyeye ilişkin yapılar ve kaçak eşya ambarları, işletmeciler şirket yapıları, teknik alanlar, acil

servis yapıları, veteriner sınır kontrol yapısı ve X-ray ile arama hangarları saha içerisinde yer alması muhtemel diğer yapılardır.



Resim 2. Kapıkule Sınır Kapısı, Türkiye-Bulgaristan Sınırı.

İdeal olan, sınır kapısı içerisinde yalnızca geçiş prosedürlerine ilişkin yapıların yer alması, diğer yapıların ise saha ile irtibatlandırılmış başka bir alanda konumlandırılmalarıdır. Ancak, çeşitli bürokratik sebeplere bağlı olarak böyle bir uygulama Türkiye’de mevcut değildir. Gümrük Müdürlükleri vb. idari göreve tabi yapılar, sınır kapılarında personel dışı erişime açıktır. Gerek ticari gerek yolcu geçişlerinde sürece ilişkin birtakım işlemler bu müdürlüklerde yapılır. Bu sebepten dolayı, yayaların kapı sahası içinde serbest dolaşımına izin verilir. Bu sorun, gerekli işlemler için kontrol noktalarına yakın özelleşmiş alanlar oluşturmak suretiyle çözüme kavuşturulabilir. Böylelikle, yayalar saha içerisinde ve araçların arasında uzun mesafeler yürümek zorunda kalmadan geçiş yaptıkları noktaya yakın alanlarda işlemlerini yaptırabilirler. Gümrüksüz alışveriş merkezlerinin saha içi konumlanışları, süreçlere ilişkin belirgin bir sorun olarak durmaktadır. Bir yolcu yahut ticari araç kullanıcısının gümrüksüz alışveriş merkezini kullanabilmesi için ana kontrol işlemlerinden

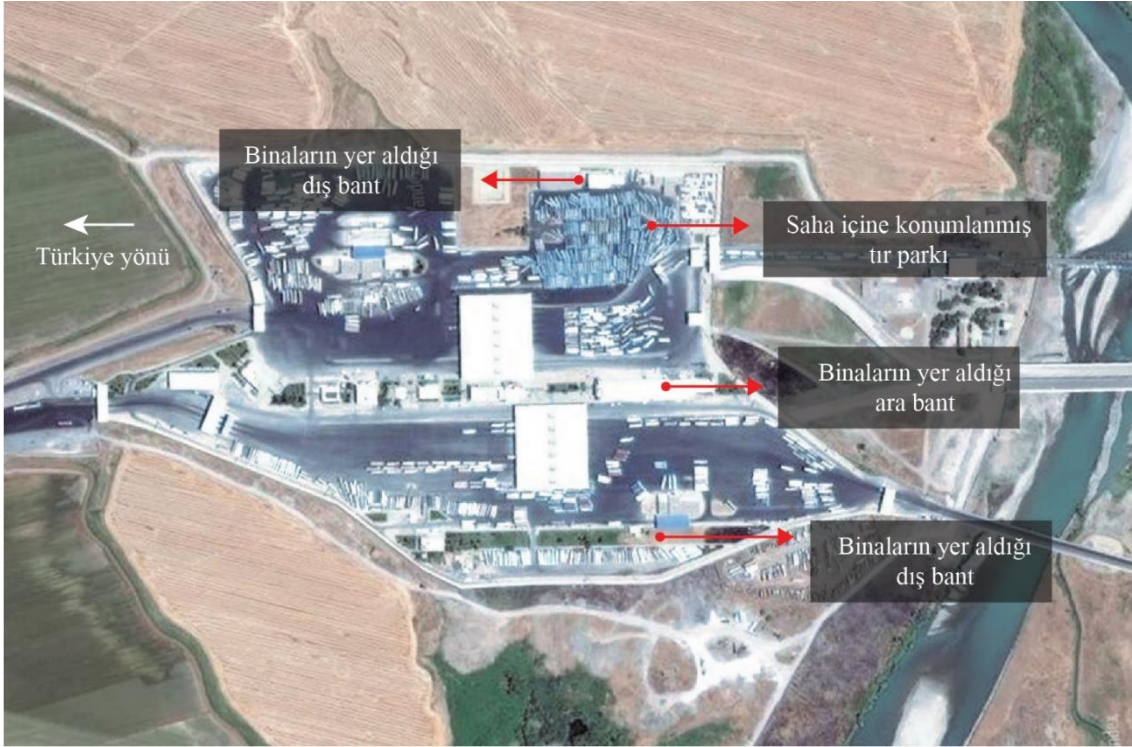
geçmiş olması gerekir. Böyle bir durumda, eğer alışveriş merkezi ayrı binalar halinde konumlandırılmayacaksa muhtemel bir çözüm olarak kontrol noktaları arasında konumlandırılmalıdır ki bu da etkin güvenlik ortamının sağlanması açısından olumsuz sonuçlar doğurabilir. Ayrıca, aynı binanın içerisinde, farklı geçiş bantlarından gelen kullanıcıların birbirlerinin alanına geçiş yapamayacakları bir mimari plan tasarımı oluşturulmalıdır. Sonuç olarak, saha içerisinde yer alacak binalar, süreç akışlarına engel olmayacak bir şekilde ve riskli alanlara belirli bir mesafede konumlandırılmalıdır.

Saha içerisinde yer alan binaların formu hususunda; Yapının yüksekliği, girintili köşelere sahip olup olmaması, dairesel biçimde veya içbükey biçimde olup olmaması ve yapı bütününde var olan biçimsel düzensizlik gibi konular yapının büyüklüğü ve biçimine dair patlama yükleri karşısında yapının performansını doğrudan etkileyen önemli unsurlardır. Bir yapının geometrisi, binanın patlama yükleri altındaki performansını önemli ölçüde etkiler. U veya L

planlı veya benzer geometriye sahip yapılarda, girintili köşeler şok dalgasını tutup yansıtacaklarından patlama yükünü yoğunlaştırarak etkisini arttırmırlar. Daha dairesel geometriye sahip olan dış bükey (*convex*) şekilli yapılarda ise patlama kaynaklı basıncın etkisi azalır. Dairesel biçime sahip bir yapının yüzeyleri üzerinde etki eden yansıma basıncı düz biçime sahip bir yapının yüzeylerine kıyasla daha azdır. Dolayısıyla eğimli yüzeylerin (iç bükey değil dış bükey) yüksek güvenlik ihtiyaçlı yapılarda tercih edilmesi olumludur. Binalarda balkonlar, çatı çıkmaları ve saçaklar şok dalgasını yansıtarak patlama yükünü artırıcı etkiye sebep olacaklarından düşük yükseklikli binalarda bu tip mimari bileşenler kullanılmamalıdır. Yüksek binalarda ise genelde bina çatısına olan uzaklık yeterli güvenlik mesafesini

(*standoff distance*) sağladığı için bu tip bileşenler çok sorun teşkil etmezler.

Binalar geçiş bantları arasında bulunana ara bantlar yahut dış bantlar üzerinde konumlandırılırken (Resim 3), dar cepheleri geçiş bantlarına bakacak şekilde konumlandırılmalı ve riskli alanlara bakan cephelerinde mümkün olduğunca az açıklık bulunmalıdır. Binaların içinde, kamusal erişime açık alanlar ile yüksek kullanıcı yoğunluğuna sahip ve kritik işleve sahip alanlar arasında koridor, teknik oda, depo vb. tampon alanlar olmalıdır. Ayrıca, güç jeneratörleri ve kritik öneme sahip diğer teknik sistemlerin asıl ve yedekleri, aralarında yeterli güvenlik mesafesi (en az 15 metre) bulunan farklı alanlara konumlandırılmalıdırlar (FEMA, 2003b).



Resim 3. Habur Sınır Kapısı, Türkiye-Irak Sınırı.

Güvenlik düzenlemeleri bağlamında araç park alanları için temel kıstas saha içi konumlanışları ve çevre yapı-alanlarla olan fiziki ilişkilendirmeleridir. Güvenlik mesafesi uygulaması (*standoff distance*), bombalı saldırılarda patlama etkisine karşı alınabilecek en kritik önlemdir. Patlama yükleri çok kısa mesafelerde önemli miktarda güç kaybederler. Bu sebeple, yüksek risk taşıyan alanlar ile kullanıcı yoğunluğunun yüksek olduğu diğer

alanlar arasında bırakılacak yeterli güvenlik mesafesinin can ve mal kaybını azaltmak yönünden çok kritik sonuçları olacaktır. Bu mesafe, arazi ve yapı özelliklerine bağlı olarak değişmekle beraber ortalama 30 metre civarındadır. Sınır kapısı sahası içinde, ticari ve yolcu araçları ana kontrol noktasını geçtikten sonra, genellikle saha içindeki sosyal alanlardan yararlanmak ve çoğu zaman gümrüksüz alışveriş merkezinden alışveriş

yapmak için araçları saha içinde ilgili alanlara yakın olacak şekilde park ederler. Bunların dışında, ticari alanda malların detaylı kontrolünün yapılması için ticari araçların park ettiği bir alan ve veteriner ilişkili mal taşıyan araçların parkı için veteriner sınır kontrol park alanı vardır.

Park alanları, kontrol noktaları ve binalar ile gerekli güvenlik mesafesini koruyacak şekilde konumlandırılmalıdır. Personel park alanları, misafir park alanları ve geçiş yapan araç park alanları birbirlerinden ayrılmalıdır. Ayrıca, araç park alanları yönleri doğrudan binalara bakacak şekilde konumlandırılmamalı,

zorunlu haller dışında binanın altında veya üstünde olmamalıdır. Yansıyan basınç etkisinden dolayı, iki bina arasında kesinlikle park alanı konumlandırılmamalı ve park alanlarında gerekli gözetleme ve yeterli aydınlatma sistemleri kurulmalıdır. Park alanlarında araç ve yaya sirkülasyon alanları birbirlerinden ayrılmalıdır (FEMA, 2011).

4. SONUÇ VE TARTIŞMA

Karayolu sınır kapısı sahasının dört temel bileşeninde uygulanması gereken mimari güvenlik düzenlemeleri Tablo 4'te maddeler halinde verilmiştir.

Tablo 4. Karayolu Sınır Kapısı Temel Saha Bileşenlerinde Mimari Pasif Güvenlik Düzenlemeleri

Genel Kararlar	<ul style="list-style-type: none">. Geçiş bandı sayısı ve sıralanma modeli. Kontrol noktaları sayısı ve konumlanma modeli. Karşılıklı sınır kapıları arasındaki fiziki ilişkilendirme, tampon bölge ve giriş öncesi alana dair kararlar. Sınır kapısından geçiş yapmasına izin verilen trafik türleri ve bunlar için özelleşmiş mekanlar. Saha içerisinde hangi binaların ve özelleşmiş alanların (veteriner sınır kontrol noktası vb.) bulunacağı ve bunların saha içerisinde nerede konumlandırılacağı
Geçiş Bantları	<ul style="list-style-type: none">. Farklı geçiş türleri farklı geçiş bantları üzerinde yer almalı. Farklı türlerdeki geçiş bantları arasında kontrolsüz geçişlere izin verilmemeli. Geçiş bantları arasında patlamaya karşı dayanıklı ayırıcı duvarlar yer almalı. Geçiş bantları ile binalar ve park alanları arasında yeterli güvenlik mesafeleri bırakılmalı
Kontrol Noktaları	<ul style="list-style-type: none">. Kontrol noktalarında, hangi modelin kullanılacağına karar verilmeli. Kanopiler montaj sağlamlığı olan dayanıklı malzemelerden üretilmeli. Kontrol kulübelerinin camları geniş açılı görsel etkileşime izin verecek şekilde tasarlanmalı. Kontrol kulübelerinde patlama yüklerine dayanıklı çok katmanlı lamine camlar kullanılmalı. Kontrol kulübesi genel formunda köşelilikten kaçınılmalı daha kavisli formlar tercih edilmeli. Kulübe içerisinde basınç boşalmasını sağlayacak menfez alanları bırakılmalı. Araçlar kontrol noktalarından sistematik bir şekilde geçiş yapmalı, kontrol alanı öncesi ve sonrasında aktif bariyerler yer almalı ve araçlar için gerekli sinyalizasyon sistemleri oluşturulmalı. Kontrol alanına giriş yapmayı bekleyen araç ile kontrol kulübesi arasında yeterli güvenlik mesafesi bırakılmalı. Kontrol kulübelerinin önünde hızla gelen bir aracın kulübeye çarpmasına engel olacak sağlam bariyer sistemleri yer almalı

Tablo 4. Karayolu Sınır Kapısı Temel Saha Bileşenlerinde Mimari Pasif Güvenlik Düzenlemeleri (devam)

Binalar	<ul style="list-style-type: none"> . Binalarda U ve L tipi plan düzenlemelerinden kaçınılmalı, daha dairesel ve kavisli formlar kullanılmalı . Cephelerde girintili köşelerden, balkon ve çıkma gibi yapılardan kaçınılmalı . Çatı çıkmaları ve geniş saçaklar kullanılmamalı . Mümkün olan durumlarda, zemin kat kotu yol seviyesinden en az 1,2 m yüksekte yer almalı . Binalar ile araç park alanları ve araç yolları arasında gerekli güvenlik mesafeleri bırakılmalı . Binalar, dar cepheleri geçiş bantlarına bakacak şekilde yönelmeli . Binaların geçiş bantlarına yakın cephelerinde mümkün olduğunca az açıklık yer almalı . Binaların girişleri hızlı gelen bir aracın geçişine izin vermeyecek sağlam bariyer sistemleri ile korunmalı . Binaların içinde, kamusal erişime açık alanlar ile yüksek kullanıcı yoğunluğuna sahip ve kritik işleve sahip alanlar arasında koridor, teknik oda, depo vb. tampon alanlar olmalı . Güç jeneratörleri ve kritik öneme sahip diğer teknik sistemlerin asıl ve yedekleri, aralarında yeterli güvenlik mesafesi (en az 15 m) bulunan farklı alanlara konumlandırılmalı
Araç Park Alanları	<ul style="list-style-type: none"> . Park alanları, kontrol noktaları ve binalar ile gerekli güvenlik mesafesini koruyacak şekilde konumlandırılmalı . Personel park alanları, misafir park alanları ve geçiş yapan araç park alanları birbirlerinden ayrılmalı . Araç park alanları yönleri doğrudan binalara bakacak şekilde konumlandırılmamalı . Araç park alanları zorunlu haller dışından binanın altında veya üstünde konumlandırılmamalı . Yansıyan basınç etkisinden dolayı, iki bina arasında kesinlikle park alanı konumlandırılmamalı . Park alanlarında gerekli gözetleme ve yeterli aydınlatma sistemleri kurulmalı . Park alanlarında araç ve yaya sirkülasyon alanları birbirlerinden ayrılmalı

Bombalı saldırılarda, patlama etkisi mesafe ile çok hızlı bir şekilde azalır. Bu yüzden, riskli bölgeler (kamusal erişime açık ve yoğun kullanıma sahip alanlar) ile hedef alanlar arasında gerekli güvenlik mesafesini bırakmak güvenlik açısından çok etkili bir yöntemdir. Sınır kapısı saha bileşenlerinin, saha içerisinde konumlanmaları, yönelmeleri ve birbirlerine göre konumlanmaları, yönelmeleri bu bağlamda büyük öneme sahiptir. Patlama sonucu meydana gelecek basınç, ısı, birincil ve ikincil parça etkilerinden korunmak için, kapı sahasında bulunan tüm yapılar uygun biçimde ve uygun malzeme ile inşa edilmiş olması gerekir. Gerek kapı sahasına ilişkin alınacak temel mimari kararlarda, gerek herhangi bir bileşen özelinde yapılacak uygulamalarda mimari pasif güvenlik düzenlemelerinin prensiplerinden yararlanmak, patlama sonucu meydana gelecek can ve mal kayıplarının azaltılması noktasında hayati öneme sahiptir. Ulusal ve uluslararası ölçekte ise gerek ekonomik ve gerekse ticari itibar bağlamında son derece kritik bir noktadır.

KAYNAKLAR

- AFAD, 2014. T.C. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı. 2014-2023, Kritik Altyapıların Korunması, Yol Haritası Belgesi. <https://www.afad.gov.tr/upload/Node/3910/xfiles/kritikaltyapi-son.pdf> Erişim: 15.04.2019
- Cilvegözü Sınır Kapısı saldırısında Karar: 18'er kez ağırlaştırılmış müebbet. (2017). Cumhuriyet E-Gazete. http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/836806/Cilvegözü_Sinir_Kapisi_saldirisi_davasinda_karar_18_er_kez_agirlastirilmis_muebbet.html Erişim: 15.04.2019
- DHS, 2019. Department of Homeland Security. Critical Infrastructure Sectors. <https://www.dhs.gov/critical-infrastructure-sectors> Erişim: 15.04.2019
- Dış ticarete en çok deniz yolu kullanıldı. (2019). TRT Haber. www.trthaber.com/haber/ekonomi/dis-ticarete-en-cok-deniz-yolu-kullanildi-378681.html Erişim: 15.04.2019
- DPS, 2009. Canada Department of Public Safety. National Strategy for Critical Infrastructure. <https://www.publicsafety.gc.ca/cnt/rsrscs/p>

- blctns/srtg-crtcl-nfrstrctr/srtg-crtcl-nfrstrctr-eng.pdf Erişim: 15.04.2019
- FEMA, 2003a. U.S. Federal Emergency Management Agency. FEMA 427 Risk Management Series, Primer for Design of Commercial Buildings to Mitigate Terrorist Attacks. <https://www.fema.gov/media-library/assets/documents/2171> Erişim: 15.04.2019
- FEMA, 2003b. U.S. Federal Emergency Management Agency. FEMA 426 Reference Manual to Mitigate Potential Terrorist Attacks Against Buildings. <https://www.fema.gov/media-library-data/20130726-1455-20490-6222/fema426.pdf> Erişim: 15.04.2019
- FEMA, 2011. U.S. Federal Emergency Management Agency. FEMA 426 BIPS 06 Reference Manual to Mitigate Potential Terrorist Attacks Against Buildings. <https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/st-st-bips-06.pdf> Erişim: 15.04.2019
- GGM, 2019a. Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü. <http://ggm.gtb.gov.tr/gumruk-idareleri/hudut-kapilari> Erişim: 15.04.2019
- GGM, 2019b. Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü. <https://ggm.gtb.gov.tr/> Erişim: 15.04.2019
- GSA, 2007. U.S. General Services Administration. The Site Security Design Guideline. https://www.gsa.gov/cdnstatic/GSA_Cover_Intro_8-8-07.pdf Erişim: 15.04.2019
- Gümrük kapılarında yeni dönem: Tek durak sistemi geliyor. (2018) Yeni Şafak. www.yenisafak.com/ekonomi/gumruk-kapilarinda-yeni-donem-tek-durak-sistemi-geliyor-3409942 Erişim: 15.04.2019
- GTİ, 2019. Gümrük ve Turizm İşletmeleri. <http://www.gtias.com.tr> Erişim: 15.04.2019
- İğdır'da polis aracına 1 tonluk bombayla saldırı: 13 polis şehit. (2015). Hürriyet Gazetesi. <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/igdirda-polis-aracina-1-tonluk-bombayla-saldiri-13-polis-sehit-30013893> Erişim: 15.04.2019
- Keçeci, A. 2006. Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı. Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi. Sayı 20. <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa> Erişim: 15.04.2019
- KGM, 2019. Karayolları Genel Müdürlüğü. www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/uluslararasıYolGuzargahi.aspx Erişim: 15.04.2019
- RIBA, 2010. Royal Institute of British Architects. RIBA Guidance on Designing for Counter-Terrorism-global update 2010. <https://www.frontierpitts.com/wp-content/uploads/Documents/RIBAGuidanceoncounterterrorism.pdf> Erişim: 15.04.2019
- START, 2018. Study of Terrorism and Responses to Terrorism. Global Terrorism in 2017. www.start.umd.edu/pubs/START_GTD_Overview2017_July2018.pdf Erişim: 15.04.2019
- Sınır kapısında patlama: 13 ölü. (2013). NTV Haber. www.ntv.com.tr/turkiye/sinir-kapisinda-patlama-13-olu,URkElAAxeUaa-5WtvKBPMQ Erişim: 15.04.2019
- Son dakika: Kilis sınırında bombalı saldırı. (2019). A Haber. <https://www.ahaber.com.tr/gundem/2019/02/12/son-dakika-kilis-sinirinda-patlama> Erişim: 15.04.2019
- Ünver, M., Canbay, C., Özkan, H. 2011. Kritik Altyapıların Korunması. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Ankara, s.3-7. https://www.academia.edu/24841891/Kritik_Alt Yap%C4%B1lar%C4%B1n_Korunmas%C4%B1 Erişim: 15.04.2019
- WBDG, 2019. Whole Building Design Guide. Land Port of Entry. www.wbdg.org/building-types/land-port-entry-1 Erişim: 15.04.2019



TARİHİ YAPILARA YAPILAN ÇAĞDAŞ EK/YAPININ PALİMPSEST KAVRAMI ÖZELİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ: BERLİN YAHUDİ MÜZESİ¹

Zeynep YAVUZ^a, Adnan AKSU^b

Sorumlu Yazar: Zeynep Yavuz; E-mail:zynpyvz_@hotmail.com

Özet

Araştırmanın amacı, gelişen teknoloji ve ihtiyaçlar sonucu tarihi yapıları canlı tutmak amacıyla yapılan çağdaş ek/yapının oluşturduğu birlikteliği palimpsest kavramı çerçevesinde sorgulamak ve palimpsest kavramının çağdaş mimarlık döneminde nasıl anlaşılarak var olduğunu/olacağını irdelenmektedir. Palimpsest, zamanla bellekte biriken veriler ve mekânsal izlerin katmanlaşması üzerinden okunabilmektedir. Bu amaçla, kolektif hafızadan gelen verileri deneysel ve sembolik mekan haline getirip belleği sürdürmeye çalışan Daniel Libeskind'in tasarladığı Berlin Yahudi Müzesi incelenmektedir. Bu bağlamda çalışma kapsamında öncelikle; palimpsest ve kolektif bellek teorik okumalarıyla kavramsal alt yapı oluşturulmaya çalışılmaktadır. Devamında ise tasarlanan yapının genel özellikleri incelenerek tarihi yapıyla çağdaş ekin oluşturduğu kimlik özelinde palimpsest kavramı tartışmaya konu edilmektedir. Çalışma bulguları; kolektif belleği sürdürme gayretiyle yapılan Berlin Yahudi Müzesi'nin yanındaki tarihi yapıyla yapmış olduğu etkileşim sonucu oluşturduğu aura ile bir palimpsest örneği olduğu ve palimpsest kavramının özellikle tarihi yapılara yapılan çağdaş ek/yapı bağlamında çağdaş mimarlık döneminin bir söylemi haline geleceği düşüncesini destekler niteliktedir.

Anahtar Kelimeler

Palimpsest
Çağdaş ek/yapı
Kolektif Bellek
Kimlik
Deneyim

EVALUATION OF THE CONTEMPORARY ADD/BUILDING TO HISTORICAL BUILDINGS IN THE CONTEXT OF THE CONCEPT OF PALIMPSEST: BERLIN JEWISH MUSEUM

Abstract

The aim of the study is to question the association of contemporary add/building with the aim of keeping historical structures alive as a result of developing technology and how the concept of palimpsest existed in the modern period of architecture/how it will be in the future is examined. Palimpsest can be read on a layer of data and spatial traces accumulated in memory over time. For this purpose, Daniel Libeskind tries to sustain memory by making it an experiential and symbolic place in the Jewish Museum, which he designs with data from collective memory. In this context, first, background is tried to be created with the theoretical readings of collective memory and palimpsest. In continuation, by examining the general characteristics of the designed structure, the identity the historical structure with the contemporary add are discussed in palimpsest. As a result of its interaction with the historical structure next to the museum, which is made with the effort to keep collective memory sustained aura is a palimpsest example and the concept of palimpsest supports the idea that the period of contemporary architecture will become a discourse, especially contemporary additions to historical buildings.

Keywords

Palimpsest
Contemporary add/build
Collective memory
Identity
Experience

¹ Bu çalışma Gazi Üniversitesi 2018 Bahar Döneminde Mimari Tasarımda Kuram-Kılgı Bağlamı dersi kapsamında hazırlanmıştır.

^a Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Ankara.

1. GİRİŞ

“Tarih aynı zamanda modernliğin geçmiş sahnesiydi” (Huyssen, 2003: 1).

Yeniden yazılmış parşömen anlamına gelen palimpsest sözcüğünün kökeni Yunancaya dayanmakta, ‘palin’ (yeniden) ve ‘psestos’ (kazınmış) sözcüklerinden oluşmaktadır. Kağıt kıtlığı nedeniyle yazılmış olan bazı el yazması kitapların kazınarak tekrar yazılması sonucu oluşan palimpsestler de, yazılar zaman zaman birbiri üzerine oturmakta ve her ne kadar kazınmış olsa bile eski yazının izleri okunabilmektedir. Yani eski ve yeni bir araya gelerek zenginleşmiş bir bütün oluşturmaktadır (Bkz. Resim 1). Bu yaklaşım biçimi kendi alanına göre farklılaşarak edebiyat, resim, sinema, mimarlık gibi sanatın birçok alanında kullanılmaktadır (Yıldırım, 2009).



Resim 1. Palimpsest Örneği (URL-1)

Fransız şair Baudelaire, beyin ve hafızayı palimpseste benzetmekte ve *Les Paradis Artificiels* adlı eserinde bunu şu şekilde açıklamaktadır: *“Benim beynim de seninki de bir palimpsesttir. Sayısız düşünce, görüntü ve duygu bir ışık kadar usulca beyninize doluşur ve her biri öncülünün üstüne biner ancak gerçekte hiçbiri yok olmaz” (Arusoğlu, 2013).* Baudelaire'nin bahsettiği beynimize doluşan ve yok olmayan düşünce, görüntü ve duygular aslında bireyin hatıralarının bir yansıması olan belleği/hafızayı oluşturmaktadır. Maurice Halbwachs ise bireysel olarak kabul edilen hafızanın, toplumsal bir yanının olduğundan söz eder ve bunu kitabına da adını verdiği *“On Collective Memory” (Kollektif Hafıza)* olarak adlandırır. Birey eğer mutlak bir yalnızlık

içinde değilse, sürekli iletişim halinde olduğu toplumun bir parçasıdır. Bu durumda belleğin toplumsal bir olgu olduğu anlaşılmaktadır. Yani bireysel hafızanın geçmiş, şimdi, gelecek sürekliliğinde anılar birikimi olarak oluşabilmesi için bir toplumsal bağlam ve aidiyetlik olması gerekmektedir. Hatta hatıralar kollektif olarak kalmaktadır. Onları hatırlarken bile kişi yalnız değildir. Öyle ki, hafıza ve yalnız olmama ilişkisini Halbwachs şu şekilde açıklar: *“Bizden fiziksel anlamda ayrı olan diğer kişilerin orada bulunması şart değildir: Çünkü birbiriyle karışmayan bazı kişileri kendimizle birlikte ve kendi içimizde daima taşıyoruz” (Halbwachs, 1992: 10).* Burada bireyin hafızasının aslında kollektif hafıza ile bir bütün olduğu görülmektedir. Ayrıca bireyin kollektif hafızasının devamlılığı; hatıralarını yeniden canlanmasına yardımcı olan mekân, imge ve obje gibi somut bir şey aracılığıyla veya bir olay doğrultusunda tekrar deneyimlenmesi ile sürdürülmektedir.

Farklı girdilerle sürdürülebilirliğini sağlayan bellek çoğunlukla *“mekânsal bileşenle”* ortaya çıkmaktadır. Çünkü mekân hafızanın en önemli taşıyıcılarından biridir. Ki Halbwachs (1992) bunu desteklercesine yer ve hafızayı ayrılmaz bir bütün olarak kabul etmektedir. Mekânın yer olabilmesi için ise mekânın anlaşılarak hissedilmesi ve oluşturduğu bağlamla bir kimlik kazanması gerekmektedir. Bu durumda zamanla birikerek oluşan sosyal, kültürel, felsefik girdilerle beslenen bellekten gelen veriler ve fiziksel mekânın deneyimlenerek hissedilen varoluşsal mekân haline gelmesi üzerinden palimpsest okunabilmektedir.

Öyle ki mekân konusunun ele alındığı bu çalışmada palimpsest kavramının sadece fiziksel boyutu ile ele alınmasının yetersiz olduğu görülmekte ve birbirine eklenerek anlam bulan bellek, kültür, deneyim, kimlik, zaman, aura gibi alt kavramlarla birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Burada bahsedilen aura ise *“zaman ve mekânın”* birbiri içerisine geçerek anlaşılmasıdır (Benjamin, 2014: 35). Yani palimpsest özelinde aura, hem palimpsestin alt kavramları ile oluşturduğu bütünle kuramsal hem de eskiye eklenen yeninin biçimsel birlikteliğiyle; mekân ve zamanı

somutlaştırılması sonucu palimpsestin kılıgısal bir ifade aracı olmaktadır.

Çalışma kapsamında, özellikle sembolik anlam yüklenmiş mekânlar ile kolektif belleği sürdürülebilirlik çabası güden Berlin Yahudi Müzesi ele alınmaktadır. Bu bağlamda Yahudi Müzesi, zamanla birikerek meydana gelen izlerin mekâna işlenerek belleğin sürdürülmeye çalışılması özelinde bir palimpsest niteliği taşımaktadır. Ayrıca yeni yapının eski yapı ile ilişkisinde de fiziksel bir palimpsest olmaya çalışılmaktadır.

2. BİR PALİMPSEST ÖRNEĞİ-YAHUDİ MÜZESİ

“Geçmişten ders almayı bilmeyen ve ona değer vermeyenler, gerçekten yeni bir şeyler yaratamazlar”
(Kurrent, 2001).

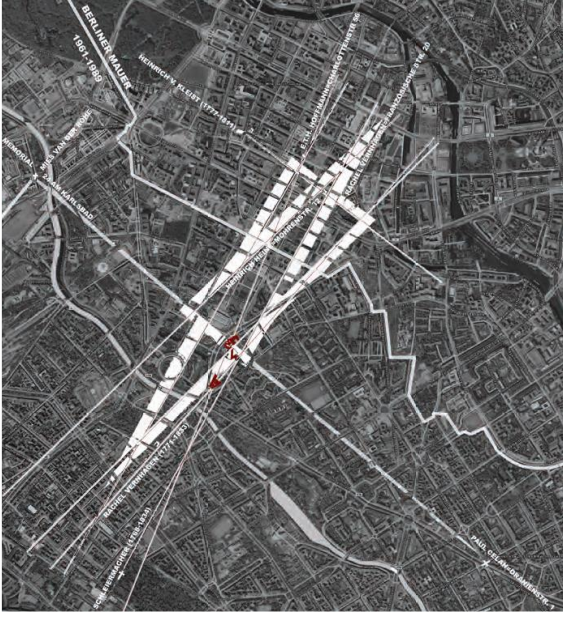
Yahudi Müzesi, Nazi katliamında Berlin’i terk eden Yahudi nüfusunu Berlin’e tekrar kazandırmak amacıyla Berlin yönetimi tarafından düzenlenen yarışma sonucunda inşa edilmiştir. Müze, 1999 yılında tamamlandıktan sonra 2001 yılında hizmete başlamıştır. Yarışmayı kazanan Daniel Libeskind Berlin’de yok olan kültürü, kimliği bellekten aldığı verilerle yeniden canlandırarak sürdürme amacı gütmektedir. Libeskind’in projesinin uygulanma sebebi ise *“kavramsal olarak soykırımdan önce, sonra ve soykırım sırası Yahudi yaşamını yansıtacak, şekilsel ve oldukça radikal bir tasarım olması”* dır (URL-2).

Nazi yıkımından sonra kalan *“tarih ve hafıza dolu boşluğa”* anlamlı bir şekil vermeye çalışan Libeskind, sadece bu kavramlara bağlı kalmayarak, yapıyı tasarlarken öncelikle üzerinde durduğu bir konu olan Berlin kimliğine de önem vermesi yapıyı bir adım öteye götürmektedir (Huysen, 2003: 65-66). Libeskind’e göre Berlin kimliği 3 anlayışa dayanmaktadır. Bunlar; Berlin tarihinin Yahudilerin katkısı olmadan anlaşılacağı, Yahudi Soykırımı’nın kent belleğinde bir yeri olması gerektiği ve sonuncusu ise Yahudilerin ülke tarihinden yok edilmeye çalışıldığının kabul edilmesi gerektiğiydi (URL-4).

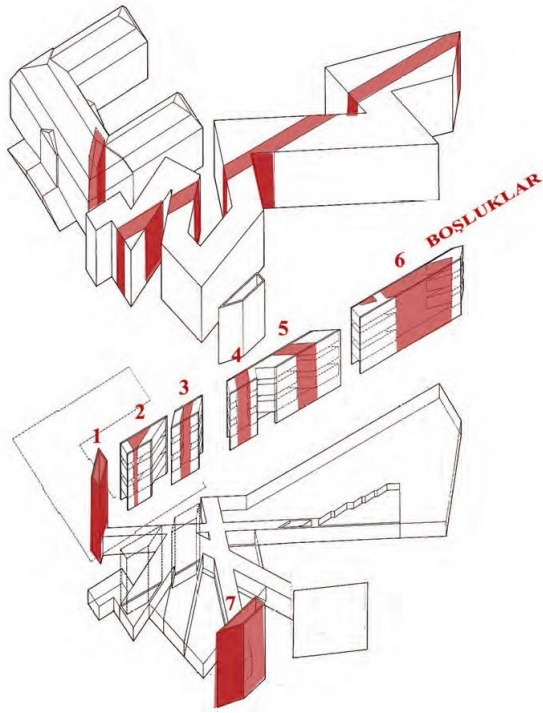


Resim 2. Berlin Yahudi Müzesi (URL-3)

Tasarımını ‘yokluk’, ‘yitirmişlik’ ve ‘bellek’ kavramları üzerinde yoğunlaştıran Libeskind, öncelikle Berlin’in kent haritası üzerinden *“Davud yıldızı”* formunda kavram şeması oluşturmuştur. Bir nevi arketonik boyut olan kavram şeması savaş öncesinde önemli kişilikteki Yahudilerin konumları, çağdaş dönemde kendisinden söz ettiren Yahudilerin konumları ve Yahudilerle ilgili önemli olayların meydana geldiği yerlerin birleştirilmesidir (Libeskind, 1992). Berlin Yahudilerinin kolektif belleğinden gelen verileri bir palimpsest gibi birbiri üzerine bindirerek elde edilen *“Davut yıldızı”* şeması çarpıtılarak çizgiler, boşluklar, açılar ile yapının ana formu verilmeye çalışılmıştır. Yani bellekten gelen sosyal veriler mekânsal pratiklere dönüştürülmüştür. Özellikle bu şekilde mekanlaşan çizgiler, boşluklar ve bellekten gelen verilerle kuramsal temele oturtulan binanın tasarımında iki çizgi önemli rol almaktadır. Bunları Libeskind, *“Between the Lines”* (Çizgiler arası) diye adlandırmıştır. Eş zamanlı iki düşünme çizgisini tanımlayan bu çizgilerden biri, birçok kere kırılarak boşluklar oluşturmuş düz bir çizgi; diğeri ise belirsiz bir zikzak çizgidir. Kırıklı şekilde tasarlanan bu zikzak formu soykırım neticesinde *“Berlin’in kırılan tarihi”* tasvir edilmektedir. Yine kurguda oluşturulan düz çizgi halindeki boşluklar ise bellekten gelen izler olan isimleri, tarihleri ve yerleri ifade etmektedir. Bu durum *“belleğin izlerinin”* sürekliliğini sağlamak adınadır (Maden ve Şengel, 2009). Bu yaklaşımla hafızadaki sembolikleşmiş öğeler palimpsestleşerek fiziksel boyuta aktarılmış ve bu şekilde bellek sürdürülmeye çalışılmıştır.



Resim 3. Çarpıtılmış Davud Yıldızının Berlin Hava Fotoğrafı Üzerinde Kavramsal Çizimi (Maden & Şengel, 2009)



Resim 4. Yahudi Müzesi, Zikzakı Kesen Boşluklar (Maden & Şengel, 2009)

Müze Libeskind tarafından tasarlanan ekspresyonist çinko kaplamalı ana bina ve 1735 tarihinde tamamlanan eski Prusya Mahkeme Binası ile bir bütün olarak işlev görmektedir. Kütleli olarak dışardan bağlantısı bulunmayan bu iki yapı aslında Berlin tarihinin bir palimpsestini ifade etmektedir. Bu durum şu şekildedir: Eski yapı, taşın kendine yüklediği anlam, form, cephesel

öğeler ve barok mimari üslubu ile anıtsallaşarak köklü Berlin tarihi ifade etmektedir. Çağdaş yeni yapı ise çinko malzemenin yüzeyinin, malzeme renginin ve cephesel öğelerin getirmiş olduğu etki ile içine kapanık; ancak eskiye yapmış olduğu aykırılıkla kendini ön plana çıkarmaya çalışan tutum sergilemiştir. Öyle ki, bu şekilde iki yapı kendi dönem üsluplarının zaman ve mekanını somutlaştırarak oluşturduğu auradaki tavrı palimpsesttir. Ayrıca yeni yapının cephesinde soykırımdaki Yahudilerin çığlıklarını, yüz ifadelerini temsil edercesine kurgulanan açıklıklarda iki yapının aurasıyla oluşturduğu fiziksel olan palimpseste bellekten getirdiği izlerle katkı sağlamaktadır.



Resim 5. Eski ve Yeni İlişkisi (URL-3)

Başlangıçtan itibaren deneyimselliğin ön planda olduğu müzeye giriş, “Berlin tarihine girişin ilk adımı” olarak temsil edilen eski yapıdan yapılmaktadır. Burada amaç, Yahudi tarihi ile Berlin tarihinin bütünlüğünü göstermek ve ziyaretçiler tarafından girişi ayrı olarak düşünülen içe dönük ana binayla *arayış, yolunu kaybetme* duygusunu yaşatmaktır. Yeni yapıya geçiş eski binadan yeraltı koridoru ile sağlanmaktadır. Yeni yapıya girildikten sonra misafirlere 3 rota sunulmaktadır. Birincisi soykırımın simgesi olan bir çıkmaz sokak - Soykırım Kulesi; ikincisi Berlin’i terk etmek zorunda kalan Yahudileri temsil eden Sürgün ve Göç Bahçesi; sonuncusu ise tarihin ve belleğin sürekliliğini temel alarak uzun bir şekilde tasarlanan sergi alanı ve Devamlılık Merdiveni’dir (URL-4). Bu 3 rotayı oluşturmadaki amaç, yapının giriş kısmında da olduğu gibi tarihin derinliklerine inip “saklanma kaygısı, korku, umut, tereddüt, yolunu kaybetme” gibi duyguları deneyimleterek mekânı hissettirmek; diğer bir deyişle deneyimle kolektif hafızanın

sürekliliğini sağlamaktır. Bu deneyim ise binanın zikzak planı, boşluklar, mekanlarda kullanılan renkler, yükseklik, eğik zemin, çarpıtılmış duvarlar gibi mimari öğelerle verilmeye çalışılmıştır. Yani geçmişin izleri, misafirlere mekânsal bileşenle hissettirilip, hatırlatılarak bu izlerin devamlılığı sağlanmaya çalışılmaktadır.

Yapıda en önemli deneyim mekanları boşluklardır. Her biri birbirinden farklı olarak tasarlanan boşluklar, ziyaretçilere farklı deneyimler sunmaktadır. Bu bağlamda Huyssen (2003) kavramsal olarak boşlukların iki gruba ayrıldığını belirtir. Boşluklardan biri savaş, yıkım veya tarihsel bir olayın sonucunda meydana gelen açık kentsel alan; diğeri ise bilinçli olarak inşa edilen mimari alandır. Libeskind ise kentsel boşluktaki hafızanın sürekliliğini sağlayarak mekâna taşımıştır. Belleğin devamlılığı için mekâna taşınarak tecrübe edilen boşluklardan birisi, soykırımda kaybedilen Yahudileri temsilen (10000 tane) demirden yapılmış suratların olduğu mekândır. Ziyaretçiler, demir suratların simgesel bir gösterge olduğu bu boşluktan geçerken, geçmişin yansıması olan bu simgesel öğelerle bir palimpsest olmaktadır. Bu mekânla bağlantılı olan ve yapıdaki en önemli deneyimsel boşluk ise 27 metre yüksekliğinde içinin tamamen boş Soykırım (Holocaust) Kulesi'dir. Toplama kamplarının bir temsili olarak yapılan kulede, herhangi bir ısıtma ve soğutma sistemi yoktur. Küçük bir ışık sızıntısına uzanan duvarın köşesinden bir merdiven ile soykırımda yaşanan *çaresizlik ve umut* duygusunun deneyimlenerek belleğin devamlılığını sağlanmasına çalışılmaktadır (URL-5). Libeskind'in mimari boşluğu sembolikleştirdiği bu tutumu, bir cesaret örneği ve önemli deneyim mekânı olan Soykırım Kulesi'nin anıtsallaşmasının bir yoludur. Tabi anıtsallaşan bu boşluklar sadece Yahudilerin hafızasını beslemez. Bu konuda Huyssen'ın şu ifadesi yerinde olacaktır: "*ama kimin hafızası? Boşluk kavramı Yahudiler için farklı Almanlar için farklı anlamlara sahip olacaktır*" (Huyssen, 2003: 68-71). Çünkü iki grubunda yaşanmışlıkları farklı ideolojilerin sonuçlarıdır. Kolektif hafızalarında var olanlar farklı duyguları, olayları canlandırmaktadır.



Resim 6. Soykırımda Kaybedilen Yahudileri Temsil Eden Demirden Suratlar (URL-7)



Resim 7. Soykırım Kulesi [URL-5]

Müzedeki farklı duygulara öncülük eden diğer sembolleşmiş deneyimsel kavram, ışıktır. Özellikle boşluklar ve çıkmazlarda çok ince bir ışık sızıntısıyla, Yahudilerin İkinci Dünya Savaşı sırasındaki çaresizlikleri karşısındaki içlerindeki "*umudun*" yansıtılması amaçlanmıştır (URL-6). Ayrıca ışığın mekâna girişini sağlayan açıklık olan pencereler, yapının bütününde geleneksel pencere tipinden çıkarak farklı boyutlardan, işlevlerden oluşan bir eleman haline gelmiştir. Bu farklılığın sebebi cephede soykırımın çığlıklarını işlemek ve kendi benliğini var etmektir. Pencere açıklığına anlam yükleyerek semiyotik bir gösterge haline getirmeye çalışan bu yaklaşım; eski yapı ile yeni yapı birlikteliğinde, yeninin

eskiyi reddederek kendi varoluşunu sergilediği bir tutumdur. Yani eski ve çağdaş olanın katmanlaşarak palimpsest hale gelmesidir.

Yapıdaki bir diğer belleğin sürdürebilmek adına tasarlanmış deneyim mekânı ise Sürgün ve Göç Bahçesi. 49 sütundan oluşan ve tavanı tamamen açık gökyüzüne yönelen bir tavır sergilenen mekânda, sürgüne zorlanan insanların hissettikleri *kaybolmuşluk* hissi verilmeye çalışılmakta ve toplumun büyük kısmının anlayamadığı tarihi olayı deneyimlenmesini sağlamak amaçlamaktadır (URL-2).



Resim 8. Sürgün ve Göç Bahçesi 1 (URL-3)



Resim 9. Sürgün ve Göç Bahçesi 2 (URL-3)

3. SONUÇ

İkinci Dünya Savaşı'nda Yahudilerin yaşamış olduğu özellikle saklanma, yolunu kaybetme

ve diğer farklı duyguların deneyimlenmesine yardımcı olan Soykırım Kulesi, Sürgün ve Göç Bahçesi, Devamlılık Merdiveni ve savaş döneminde yaşamış Yahudilere ait olan eşyaların, fotoğrafların gibi öğelerin sergilendiği sergi mekânları ile yapı, zamana meydan okuyarak kolektif hafızanın sürekliliğini gelecekte de devam ettirme gayreti içindedir. Bu gayretle tarihsel belleği koruma peşinde olan Libeskind, hem yapıyı kurgulamış olduğu kavramlar çerçevesinde deneyimle belleğin sürekliliğini sağlaması hem de tarihi yapı ile kurduğu ilişki ve oluşturduğu aura bağlamında yapıda iki yönlü bir palimpsest meydana getirmektedir. Bu bağlamda palimpsestin alt kavramlarıyla okunmaya çalışılan yapı; eski-yeni birlikteliği ve bellek kavramının ön planda olduğu bir tasarımın şekillenmesiyle palimpsest niteliği taşımaktadır. Ayrıca yapı, hafızanın sürdürülebilirliğini sağlayarak Baudelaire'nin tanımındaki hafızanın palimpsest olma durumunun biçimsel bir örneğidir.

Yeni yapılan müze yapısının eski yapı ile malzeme, form, açıklık olarak kendi dönemini yansıtması, yapının renk olarak eski yapıyla ilişkisi, kütleli ve bağlamsal olarak oluşturulan yeni kimlik ise çağdaş mimarlık söyleminde bir tasarım sorunudur. Bu durumda eski ve yeni ilişkisinin biçimsel uyumunun tartışma dışında tutulduğu çalışmada, kavramsal olarak ele alınan Berlin Yahudi Müzesi analizinde palimpsest kavramının çağdaş mimarlık döneminde özümseme kavramlarından biri olduğu görülmektedir. Çünkü palimpsest kavramı geçmiş, günümüz ve geleceği mekân, bellek, tarih, kültür, kimlik, zaman, aura gibi kavramlarla ilişkilendirilmeye çalışılmaktadır. Eski ve yeninin bir araya geldiği tasarımlarda ise bu kavramlar ön plandadır. Bu nedenle palimpsest, çağdaş mimarlık anlayışında ve özellikle eski yeni ilişkisinde özümseme gereken bir kavramdır.

Toplumlar sıkı sıkıya bağlı olduğu tarihten ve onun yansıması olan nostaljiden kopmamaktadır. Bunun göstergesi olan imge, mekân veya yapıları her zaman benimsemişlerdir. Bu nedenle teknoloji her ne kadar gelişip modernleşse de toplum kolektif hafızasında var olan kendi benliğinden

kopamamakta ve onu yaşatmaya çalışmaktadır. Bu durumda kollektif belleğin sürekliliğine yardımcı olan tarihi mekânlara çağdaş üslupla getirilen yeni zıt ekler veya onu aurasını koruyarak yapılan uyumlu yapılar, çağdaş mimarlık söyleminde var olmaya başlamıştır. Geçmişten kopulmadığı sürece de bu söylem farklı formlara girerek, belki de daha dijitalleşerek devam edecektir. Huyssen'ın (2003) deyişiyle: “*Kentsel mekânın palimpsest dokuya olan bağlılığı, yeni ve henüz hayal edilmemiş mimari formlara yol açabilir.*” Burada dikkat edilmesi gereken şey ise; çağdaş mimarlık döneminde palimpsest kavramını benimseyerek tarihi yapıya yapılan yeni ek/yapıda palimpsest kavramının sadece görsel bir kavram olmadığı, palimpsesti alt kavramları ile ele alarak yapılması gerektiği ve yapıyı aurası ile koruyarak bir kimlik oluşturma'nın daha yerinde olmasıdır.

KAYNAKLAR

- Arusoğlu, Z. (2013). Çok Katmanlı Kentlerde Kimlik Sorunsalı: Palimpsest Bir Kentsel Alan Olarak Ulus Örneğinin İncelenmesi. (Yüksek Lisans Tezi), İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü,
- Benjamin, W. (2014). Fotoğrafın Küçük Tarihi (B. Tanyeri, Trans.). İstanbul: Altıkırkbeş Basın Yayın.
- Halbwachs, M. (1992). On Collective Memory (çev.Banu Barış). Chicago: University of Chicago Press.
- Huyssen, A. (2003). PRESENT PAST : Urban Palimpsests and the Politics of Memory. California: Stanford University Press.
- Kurrent, F. (2001). Eski Bir Çevrede Yeni Yapılaşma (çev. İdil Üçer). Mimarlık Dergisi, 297, 39-41.
- Libeskind, D. (1992). Between the Lines: The Jewish Museum, Berlin. Research in Phenomenology, 22, 82-87.

- Maden, F., ve Şengel, D. (2009). Kırılan Teslimiyet : Libeskind'de Bellek, Tarih, Mimarlık METU JFA, 26(1), 49-70.
- Yıldırım, G. (2009). Mekanların Dönüşüm Potansiyeli ve Mimarlıkta Palimpsest Kavramı. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- URL-1; DMWORDOFTTHEWEEK, 2014. Palimpsest. <https://dmwordoftheweek.wordpress.com/2014/04/25/palimpsest/> Erişim Tarihi: 05.09.2018.
- URL-2; ARKITEKTUEL, (t.y.). Berlin Yahudi Müzesi. <http://www.arkitektuel.com/berlin-yahudi-muzesi/> Erişim Tarihi: 03.06.2018.
- URL-3; LIBESKIND, 2001. Jewish Museum Berlin. <https://libeskind.com/work/jewish-museum-berlin/> Erişim Tarihi:28.6.2018.
- URL-4; Sudaş, İ. 2015. Berlin Yahudi Müzesi <http://www.arkitera.com/proje/4248/yahudi-muzesi> Erişim Tarihi:01.06.2018.
- URL-5; Bianchini, R. 2018. Daniel Libeskind Jewish Museum Part 1. <https://www.inexhibit.com/case-studies/daniel-libeskind-jewish-museum-berlin/> Erişim Tarihi:10.05.2019
- URL-6; Avcı, H. 2013. Yarışmayla Yapılan Yahudi Müzesi. <http://www.arkitera.com/haber/16961/yarismayla-yapilan-yahudi-muzesi> Erişim Tarihi:01.06.2018
- URL-7; Pavka, E. 2010. Jewish Museum, Berlin / Studio Libeskind. <https://www.archdaily.com/91273/ad-classics-jewish-museum-berlin-daniel-libeskind> Erişim Tarihi:02.06.2018



REGIONAL POLICIES TOWARDS AIR TRANSPORTATION IN REGIONAL DEVELOPMENT PLANS OF 26 TURKISH NUTS II REGIONS

Süleyman TOY^a

E-mail: suleyman.toy@atauni.edu.tr

Abstract

Turkey's interest in planned regional development is new. Turkey adopted European Union's regional policies in 2002 (statistical territorial units; NUTS). Then the country was categorised into 12 NUTS I, 26 NUTS II and 81 NUTS III (provinces) based on some statistical, socioeconomic and geographical data. In 2006, two pilot Regional Development Agencies (RDAs) were founded in the country. After that, in 2008 officially then 2010 actively, other 24 RDAs were also founded and started to work. As soon as they started their actions, among their first works are regional development plans (RDP), which tried to determine socioeconomic development potentials of the regions and policies to activate them with the collaboration of local actors, e.g. private sector representatives, public institutions and NGOs. So far, the RDAs in Turkey have prepared two RDPs, one for 2011-2013 term and the other for 2014-2023. RDPs include all types of socioeconomic development strategies together with a pre-determined vision by locals through several different ways and methods. This study tries to determine the views of RDPs belonging to different NUTS II Regions of Turkey about the development of air transportation and aviation activities by considering their visions, objectives, targets and strategies.

Keywords

Turkish Regional
Development
Agencies
Regional Policies
NUTS II Regions
Air Transportation
Regional
Development Plan

TÜRKİYE'DE 26 DÜZEY 2 BÖLGE PLANINDA HAVA TAŞIMACILIĞINA DÖNÜK BÖLGESEL POLİTİKALAR

Özet

Türkiye'nin planlı bölgesel kalkınma çabası çok eski bir olgu değildir. Avrupa Birliğine adaylık süreciyle 2000'li yılların başında Türkiye AB'de uygulanan bölgesel politikaları benimsedi. İlk kez 2002 yılında Türkiye istatistikî bölge birimleri sınıflandırmasını (NUTS) uyarlayarak bazı istatistikî, sosyoekonomik ve coğrafi verilere dayanarak 12 NUTS I, 26 NUTS II ve 81 NUTS III (iller) bölgesi oluşturdu. 2006 yılında iki pilot Bölgesel Kalkınma Ajansı kuruldu. Bundan sonraki dönemde 2008 yılında resmi prosedür olarak 2010 yılında ise aktif olarak geriye kalan 24 Ajansın kuruluşu tamamlandı ve çalışmaya başladı. Çalışmaya başladıktan kısa süre sonra bu ajansların yaptıkları ilk işler arasında bölgesel kalkınma planlarını tamamlamak yer almaktadır. Bu planlarda bölgelerin sosyoekonomik kalkınma potansiyelleri belirlenerek bunların kalkınma amaçlı politikaların ve bölgelerin geliştirilmesi amacıyla kullanılması ve bunun da özel, kamu ve sivil toplum gibi bölgesel aktörlerin işbirliğinde yapılması öngörülmüştür. Bugüne kadar bölgesel kalkınma ajansları iki dönem bölge planı hazırlamıştır. Bunlar 2011 – 2013 ve 2014 – 2023 planlarıdır. Bu planlar bölgelere ait bütün sosyoekonomik kalkınma stratejilerini daha önce yerel halkla beraber belirlenmiş vizyonlara uygun biçimde içermekte ve uygulamaya dönük metotlar önermektedir.

Bu çalışma, bölge planlarında geçen vizyon, amaç, hedef ve stratejileri ele alarak bu planlarda hava taşımacılığının ve havacılık aktivitelerinin bölgelerde nasıl geliştirileceğine dair görüşlerini ele almaktadır.

Anahtar Kelimeler

Kalkınma Ajansları
Bölgesel Politikalar
Düzy 2 Bölgeleri
Hava Taşımacılığı
Bölge Planı

^a Atatürk Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Erzurum.

Makale Bilgisi: Araştırma Makalesi; Başvuru: 04.05.2019; Düzeltme: 30.06.2019; Kabul: 30.06.2019; Çevrimiçi yayın: 30.06.2019

Atf için: Toy, S. (2019), "Regional Policies Towards Air Transportation in Regional Development Plans of 26 Turkish NUTS II Regions, Journal of ATA Planning and Design, 3:1, 39-46.

© 2019 ATA PTD, Tüm Hakları Saklıdır.

1. INTRODUCTION

Planned socio-economic development efforts of Turkey have nearly always been closely after the developments experienced in the Western countries by fully or partly adopting or adapting to the policies, approaches, applications or theories in such countries (Toy 2015). Maybe two most apparent examples of such practice are the reflection of growth poles theory in five-year Turkish development plans (Toy et al. 2016) which showed itself as an application even in 2017 as attraction centres where huge amount of public investment and financial supports have been and will be given to investors.

Another example of Turkey's affection by Western policies related to socio-economic development is the regional development, which is also a most debated topic in the West beginning from early 1900s to reduce mainly socioeconomic development gaps between regions by taking place in national and regional policies differently from the previous applications mainly including central policy making and incentive efforts.

New understanding in local economic development came together with some new institutions including local actors like Regional Development Agencies (RDAs) which are still responsible for planning and policy development efforts such as regional development plans and sectoral strategies. Reflections of this approach in the West in Turkey were seen more apparently immediately after the beginning of pre-accession process to European Union at the beginning of 2000s where Turkey was interested more closely in regional development policies, plans, units and DAs.

1.1 Turkish Regional Development Agencies

Turkey's regional policies faced changes in convenience with the system proposed by EU for the accession. The new Turkish national strategy for regional development involves a classification system of the regions according to socioeconomic characteristics to obtain statistical data to be used again to make policy (nomenclature of territorial units for statistics; NUTS). After the definition of regions for

statistical data, local actors tried to be organised for local development by establishing a new local actor Regional Development Agencies. In Turkey's NUTS classification system, the country was categorised at three levels (NUTS I 12 regions, NUTS II 26 Regions and NUTS III 81 existent Provinces; Table 1) and RDAs began to be founded officially by the government in 2006 in 26 NUTSII regions and was completed in 2008 legally.

1.2 (Air) Transportation Sector and Turkish RDAs

Turkish Code 5449 determines the duties, responsibilities and authorities of the RDAs in their regions to reduce development gaps between the regions by coordinating public, private and civil society sides, using the local potentials efficiently in convenience with the principles in national development plans and policies. In addition, RDAs are responsible for the preparation and implementation of regional development plans with the coordination of local actors. These plans and other strategies prepared by RDAs aim to determine and use local potentials to achieve socioeconomic development through the technical and financial supports from all type of institutions including also RDAs.

Transportation sector including air transport, which is one of the fastest growing sectors for nearly the last 15 years depending on the national policies government adopts, based mainly on highway construction, high-speed railway and increasing the capacity and the passenger number of airways, is among the sectors all Turkish RDAs are focused on.

Table 2 shows the consistently increasing share of transportation and communication sector in the total public investment budget of the country. According to Civil Aviation Institution of Turkey, the rate of increase in civil aviation (civil passenger flight) between 2006 and 2015 is 66% in the world while 433% in Turkey. The rate of increase in the number of international and domestic flight passengers is the same. The number of international flights (coming and going) is 1.386 in Turkey while the number of passengers on these flights is 230.000 and these figures are 1.833 and 266.000 on domestic flights, respectively.

Table 1. Turkish NUTS Classification

NUTS I		NUTS II		NUTS III	RDAs
Acronym	Region	Acronym	Sub-region	Province*	Acronym (Tur.)
TR1	İstanbul	TR10	İstanbul	İstanbul	İstanbul DA; İstKA
TR2	West Marmara	TR21	Tekirdağ	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	Trakya DA; Trakya KA
		TR22	Balıkesir	Balıkesir, Çanakkale	South Marmara DA / GMKA
TR3	Aegean	TR31	İzmir	İzmir	İzmir DA; İzKA
		TR32	Aydın	Denizli, Aydın, Muğla	South Aegean DA/ GEKA
		TR33	Manisa	Kütahya, Afyonkarahisar, Manisa, Uşak	Zafer DA/ Zafer KA/
TR4	East Marmara	TR41	Bursa	Bursa, Eskişehir, Bilecik	Bursa, Eskişehir, Bilecik DA/ BEBKA
		TR42	Kocaeli	Kocaeli, Bolu, Düzce, Sakarya, Yalova	East Marmara DA/ MARKA
TR5	West Anatolia	TR51	Ankara	Ankara	Ankara DA / AnkaraKA
		TR52	Konya	Konya, Karaman	Mevlana DA/ MevKA
TR6	Mediterranean	TR61	Antalya	Isparta, Antalya, Burdur	West Mediterranean DA/ BAKKA
		TR62	Adana	Adana, Mersin	Çukurova DA/ ÇKA
		TR63	Hatay	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	East Mediterranean DA/ DoğKA
TR7	Middle Anatolia	TR71	Kırıkkale	Nevşehir, Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Niğde	Ahiler DA/AhiKA
		TR72	Kayseri	Kayseri, Sivas, Yozgat	Oran DA/ Oran KA
TR8	West Blacksea	TR81	Zonguldak	Zonguldak, Bartın, Karabük	West Blacksea DA/ BAKA
		TR82	Kastamonu	Kastamonu, Çankırı, Sinop	North Anatolia DA/ KUZKA
		TR83	Samsun	Samsun, Amasya, Çorum, Tokat	Middle Blacksea DA/ OKA
TR9	East Blacksea	TR90	Trabzon	Trabzon, Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize	East Blacksea DA / DOKA
TRA	Northeast Anatolia	TRA1	Erzurum	Erzurum, Erzincan, Bayburt	Northeast Anatolia DA/ KUDAKA
		TRA2	Ağrı	Kars, Ağrı, Ardahan, Iğdır	Serhat DA/ SERKA
TRB	Middle – east Anatolia	TRB1	Malatya	Malatya, Bingöl, Elazığ, Tunceli	Fırat KA / FKA
		TRB2	Van	Van, Hakkâri, Bitlis, Muş	East Anatolia DA/ DAKA
TRC	Southeast Anatolia	TRC1	Gaziantep	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	Silkroad DA/ İKA
		TRC2	Şanlıurfa	Şanlıurfa, Diyarbakır	Karacadağ DA/ Karacadağ KA
		TRC3	Mardin	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	Tigris DA/ DİKA

* the first province in the NUTS III column is the headquarter of the agencies

Table 2: Share of transportation in total budget (Ministry of Development, Public Investment Reports)

Years	Transportation/ Communication	Total Budget	%	Transportation/ Communication	Total number	%
2010	116.246.917	303.727.276	38,3	383	2.534	15,1
2011	158.328.238	361.955.941	43,7	420	2.622	16,0
2012	169.738.402	399.535.575	42,5	428	2.737	15,6
2013	203.650.028	438.506.462	46,4	444	2.753	16,1
2014	217.361.443	477.295.560	45,5	436	2.915	14,9
2015	253.319.134	543.274.682	46,6	444	3.008	14,8
2016	308.039.630	636.054.557	48,4	469	3.042	15,4

Because the extent of the sector is huge, the capacity and capability of the RDAs are not enough to finance the vast infrastructural projects. Therefore, relationship between (air) transportation sector and Turkish RDAs is expected not to be concentrated on financing but planning and developing strategies towards the improvement of the sector by proposing

new project ideas in accordance with the ideas coming from local actors. In addition, Turkish RDAs may supply technical and financial supports to prepare some concrete projects especially for feasibility and availability of the investments. As mentioned above, the main relation of the RDAs with the sector is developing local strategies to develop all the

aspects of the transportation types including air-transportation.

As soon as the RDAs started their actions in their regions, one of their first works was to prepare regional development plans (RDP), which tried to determine socioeconomic development potentials of their regions and policies to activate these potentials with the collaboration of local actors, e.g. private sector representatives, public institutions and NGOs. So far, the RDAs in Turkey have prepared two RDPs, one for 2011-2013 term and the other for 2014-2023. RDPs include all types of socioeconomic development strategies together with a pre-determined vision by locals through several different ways and methods. This study tries to determine and analyse the views and contents of newly prepared RDPs belonging to different NUTS II Regions of Turkey about the development of air transportation and aviation activities by considering their visions, objectives, targets and strategies.

2. RESULTS

Turkish RDAs completed their institutionalisation in 2010 and prepared regional development plans for their regions for 2011-2013 period with the participation local actors in NUTS II regions. By gaining planning experience, the RDAs prepared the second regional development plans for 2014-2023 period under the coordination of Ministry of Development (former SPO). Present study is related to “regional visions”, “development axes”, “priorities” and “measures” taking place in 26 regional development plans related to (air) transportation sector. Table 2 gives the general view of strategies related to transportation sector in the RDPs. As can be seen form Table

3 and 4, all the plans, except for two, give more or less place to air transportation and aviation sector. Strategies related to the sector can be divided into two main categories, general policies and specific objectives. General policies include liveability, infrastructural improvement, increasing accessibility and improving logistic services while developing aviation technology, developing airport infrastructure, improving the junctions of airports with their surroundings, improving the quality of services given at the airports are the specific objectives. Totally 4 RDPs evaluate the air transportation sector under the upper scale policy of liveability, 13 improvement of infrastructure, 9 accessibility, 16 developing logistics in their regions. In the down scale strategies, it is interesting that only two plans take the improvement of aviation technology into consideration. Four plans foresee the improvement of the airport infrastructure; eight plans developed some strategies for better conjunctions of airports with their surroundings while eight plans developed strategies for improving service quality and diversity at the airports in their regions.

When spatial distribution of the strategies on the sector is taken into consideration (Figure 1), it can be seen that two regions developed no strategies related to the sector, however they are in the opposite direction of the country (Northern and Southern parts). It can be seen that away from the geography, nearly all regions try to develop infrastructure and service quality, in this term, in some touristic and logistic areas new airports are suggested to be constructed. In some regions, passenger and cargo capacity are planned to be increased.

Table 3. Policies and objectives of the RDPs

NUTS2 Regions	Regional centre	General policies				Developing aviation technology	Developing airport infrastructure	Improving the junctions of airports with their surrounding	Improving the quality of services given at the airports
		Liveability	Infra structural improvement	Increasing accessibility	Improving logistic services				
TR10	İstanbul			1	2		3	4	
TR21	Tekirdağ		5		6			7	
TR22	Balıkesir				8				
TR31	İzmir	9		10					11
TR32	Aydın		12	13	14		15		16
TR33	Manisa			17	18				19
TR41	Bursa			20	21	22		23	24
TR42	Kocaeli		25	26					
TR51	Ankara			27		28			
TR52	Konya		29		30			31	32
TR61	Antalya				33				34
TR62	Adana				35			36	
TR63	Hatay				37				
TR71	Kırıkkale	38	39						
TR72	Kayseri		40		41			42	
TR81	Zonguldak		43		44		45		46
TR82	Kastamonu				47				
TR83	Samsun								
TR90	Trabzon			48	49				
TRA1	Erzurum		50	51					
TRA2	Ağrı		52				53	54	55
TRB1	Malatya	56	57						
TRB2	Van	58	59						
TRC1	Gaziantep		60		61				
TRC2	Şanlıurfa		62		63			64	
TRC3	Mardin								

Table 4. Statements in the RDPs Related to Transportation

1	Improving the accessibility of Istanbul
2	Sustainable and effective logistic infrastructure. Strategy 1. Sustainable development of logistic infrastructure and services, and increasing their efficiencies. Increasing cargo capacity of existent airports, turning Istanbul into a hub and a management and repair centre through the present and newly built airports. Collecting dispersed logistic activities at one suitable point and strengthening the connections between railway, ports and airports. Istanbul as a strategic actor in global economy; Strategy 1. Turning Istanbul into an economic global attraction centre; Target 16. Increasing international competitiveness of Istanbul by turning it into a hub and a management and repair centre for aviation services and developing logistic sector.
3	Target 2. Increasing the capacity of present airports and constructing a new one
4	Target 3. Integration of airports with railway and coach stations together with urban railways and other public transportation types
5	Strategic Objective 2: improving infrastructure in a planned way
6	Priority 2.1. strengthening transportation and logistics infrastructure
7	Connecting Çorlu Airport to other locations
8	Priority 2.6. Strengthening logistics, transportation and communication networks
9	High human quality of life
10	Accessible İzmir: strengthening the accessibility and transportation network of İzmir in (inter)national arena
11	Increasing the number and diversity of direct flights
12	Improved infrastructure and disaster management
13	Increasing transportation capacity
14	Improving logistics infrastructure
15	Improving cargo services at Çıldır airport, Feasibility survey for a new airport between Nazilli and Denizli and Didim ve Marmaris for touristic purpose
16	Developing civil aviation in the region
17	Transportation: increasing the efficiency of airports
18	Improving logistic and cargo infrastructure of Zafer Airport
19	Improving the quality and diversity of services at the airports in the region, constitution of docks, management and repair services at Zafer Airport, improving the connections of public transportation with airports,
20	Improving sectoral clustering and collaborative networks
21	Removing the deficiencies of physical infrastructure in industry and strengthening logistic infrastructure Measure 5. Use of Yenişehir airport with its ready cargo infrastructure
22	Measure 3. Increasing sectoral collaborations between sub – sectors especially ceramic, railway systems and aviation with clustering potentials and promoting the existent clusters. Foundation of R&D and test centres, technology transfer and design offices for common use of the sectors like furniture, renewable energy, space and aviation industry, machines, rail road transportation, automotive, communication, textile, food, ceramic
23	Priority 5. Making integration possible between transportation nodes and raising accessibility of the region. Measure 4. Integration of planned railways with airports
24	Measure 2. Improving the quality and diversity of services at the Yenişehir Airport to use it more actively
25	Increasing environmental sustainability and technical infrastructure
26	Target 3.8: raising the accessibility and the diversity of the region
27	Measure related to the accessibility, Measure 1.2.2: improving the strong (inter)national connections of Ankara
28	Measure 2.1.2: increasing the share of local production in the fields like defence, air transportation devices and medical tools. Constitution of a specialised organised industrial zone based on aviation and space technology in Kazan.
29	Completion of transportation infrastructure for tourism sector
30	Completion of infrastructure for industry and logistic, turning Konya airport into an international civil airport where cargo can be carried
31	Construction of railway system from airport to the city centre of Konya
32	Planning investments for air transportation development in the region. Making the present airport civil and working 24 hours, increasing the quality, capacity and diversity of the services at Konya airport by adding flights to one more places.
33	Improving transportation, logistic and communication technology infrastructure. Priorities: - Efficient use of air transportation, Measure 1: Increasing the number of scheduled flights at International Antalya Airport. Measure 2: Increasing the use of Süleyman Demirel and Gazipaşa Airports by locals through incentives. Direction of flights in summer from Antalya Airport to closest ones like Süleyman Demirel and Gazipaşa Airports to relief the crowds. The area of Süleyman Demirel Airport may be declared aviation economic region or aviation free zone. Improving the possibilities of public transportation to airports in the region.
34	Priority 2: efficient use of air transportation Increasing the number of scheduled flights at International Antalya Airport. Measure 2: Increasing the use of Süleyman Demirel and Gazipaşa Airports by locals through incentives.

Table 4. Statements in the RDPs Related to Transportation (continue)

35	Priority 2: Taking the advantage of the region resulting from its strategic location
36	Measure 1. Integration of transportation in and between regions
37	Development of logistics sector
38	Increasing human quality of life
39	Improving the infrastructure for transportation and information technologies in urban and rural areas
40	Raising accessibility and strengthening urban transportation
41	Increasing logistic capacity
42	Improving the connections between railway, highway and airways
43	Improving the transportation and logistics infrastructure, introduction of new flight routes
44	Improving the transportation and logistics infrastructure, introduction of new flight routes
45	Improving the transportation and logistics infrastructure, introduction of new flight routes
46	Improving the transportation and logistics infrastructure, introduction of new flight routes
47	Transportation/ logistics capacity, increasing cargo, storing and passenger capacity at the airports and developing highway, airways and marine transportation.
48	Increasing regional accessibility through the improved air transportation networks
49	Objective 2.7: turning the region into logistics centre by increasing the possibilities of alternative logistics
50	Raising the accessibility of the region
51	Improving the transportation infrastructure and possibility of the region
52	Priority 3.1: Improving the transportation infrastructure
53	Measure 3.1.4: improving air transportation infrastructure and network and increasing the efficiency of flight hours
54	Measure 3.1.4: improving air transportation infrastructure and network and increasing the efficiency of flight hours
55	Measure 3.1.4: improving air transportation infrastructure and network and increasing the efficiency of flight hours
56	Axis 1: Human quality of life
57	Priority 1.2. Improving the physical infrastructure. Measure 1.2.2. improving air transportation infrastructure
58	Liveable areas
59	2. Improving the urban and transportation infrastructure. Improving the infrastructure of railway, highway and airway
60	increasing cargo and passenger capacity at the airports / strengthening the present infrastructure
61	Constitution of regional logistics point
62	Improving transportation infrastructure and increasing the connections between centres. Strategy 1- constructing a new airport in Diyarbakır to serve international flights
63	Target 5- improving logistic infrastructure
64	Target 3- Strengthening air transportation infrastructure, (inter)national connections. Target 4- Raising accessibility and connectivity. Strategy 3 – Completion of a railway line of Mürşitpınar-Şanlıurfa-GAP Airport-Diyarbakır. Strategy 3- Integration of airports in the region with other transportation types

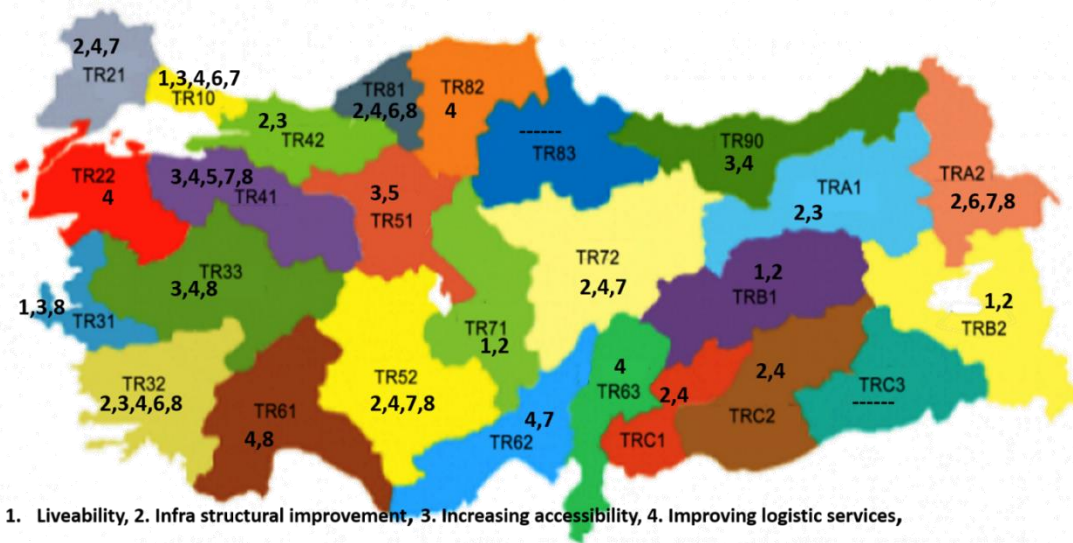


Figure 1. Geographical Distribution of the Policies

3. CONCLUSION

Even though Turkish RDAs are new structures in Turkey's legal and administrative framework, they have experienced two regional planning terms. These institutions have been undertaken planning and financial support missions. Air transportation has been consistently developing in Turkey for the last 14 years depending on the national policy prioritising the increase in the number and quantity of passengers and cargos.

Regional Development Plans were prepared in the coordination of RDAs with local authorities and put into effect for twenty – six NUTS II regions of Turkey. These plans are legally bounding and therefore the strategies given place in them are to be realised. Their contents and the projects offered in them represent common view of the regions. This study shows that all parts of Turkey need air transportation services for the development of local economies and local policies give priority to the sector. Majority of the local policies are related to constructing infrastructure and improving services. Local needs should be considered at national levels and offered projects in the RDPs should be

evaluated for their feasibility. For the transportation sector including air transportation, RDAs are important local collaborators to prepare and implement the projects by shaping the ideas, presenting the projects to decision makers even finding funds from outside of the country.

REFERENCES

- TR11 Düzey 2 Bölge Planı (2014 – 2023); Planlama Süreci ve Kapsamı. *Planning*. 2015; 25(3): 0-0
- Toy, S., Eymirli, E.B., Gündüz, O. 2016. Reflection of Growth Poles Theory in Turkey as Supporting Program for Attraction Centres. *Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (RTEÜ Journal of Social Sciences)* 3 : 43-48.
- Toy, S., Eymirli, E.B. 2016. Guided Project Support Experience of Turkish Development Agencies. *Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (RTEÜ Journal of Social Sciences)* 3 : 14-21.
- Regional Development Plans of 26 NUTS II regions.<http://www3.kalkinma.gov.tr/bolg-esel.portal>.



TÜRKİYE'DE KAMUSAL MEKÂNIN GELİŞİMİ

Arda İlayda SAĞLAM^a, Ayşen ÇELEN ÖZTÜRK^b, Ayşe Duygu KAÇAR^c
Sorumlu Yazar: Arda İlayda SAĞLAM; E-mail: ilyaldasaglam@hotmail.com

Özet

Bu çalışmanın konusu, Türkiye'de kamusal mekânın gelişiminin tarihsel olarak irdelenmesidir. Yöntem olarak, literatür araştırmalarının yanı sıra dönemsel yapı örneklerinin incelenmesi de kullanılmaktadır. Çalışma içerisinde, öncelikle kamusal alan ve kamusal mekân kavramları ele alınmakta daha sonra ise, kamusal mekânın Türkiye'deki gelişimi incelenmektedir.

Türkiye'de kamusal mekânın gelişimi çalışma içerisinde; Cumhuriyet Öncesi Dönem, Erken Cumhuriyet Dönemi ve Yakın Dönem olmak üzere, üç tarihsel dönem üzerinden ele alınmaktadır. Bu incelemeler sırasında, söz konusu dönemin özelliklerini yansıttığı düşünülen, kamusal mekân örneklerine yer verilmektedir. Yapılan inceleme sonucunda ise; Türkiye'de kamusal mekânın gelişiminde, içerisinde buldukları dönemin mimari özelliklerinin yanı sıra sosyal, kültürel ve siyasi özelliklerinin de belirleyici olduğu sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler

Kamusal Alan
Kamusal Mekân
Cumhuriyet Öncesi Dönem
Erken Cumhuriyet Dönemi
Yakın Dönem

DEVELOPMENT OF THE PUBLIC SPACE IN TURKEY

Abstract

The subject of this article is the historical transformation of public space in Turkey. Other than the literature review, the analysis of cases of specific periods form the methodology. The study initially focuses on the concepts of public sphere and public space and on the concept of public space in Turkey.

The transformation of public space in Turkey is discussed under three historical periods, which are Pre-Republican, Early Republican and Contemporary. These periods are discussed through public space cases that have characteristic feature. In conclusion, it is mentioned that the transformation of the public space in Turkey is determined by social, cultural and political issues other than the architectural characteristics of the period.

Keywords

Public Sphere
Public Space
Pre-Republican Period
Early Republican Period
Recent Period

^a Doktora Özel Öğrencisi, Çankaya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü, Ankara

^b Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Eskişehir

^c Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Eskişehir

Makale Bilgisi: Araştırma Makalesi; Başvuru: 25.05.2019; Düzeltme: 30.06.2019; Kabul: 30.06.2019; Çevrimiçi yayın: 30.06.2019

Atf için: Sağlam, A.İ., Çelen Öztürk, A., Kaçar, A.D. (2019). Türkiye'de Kamusal Mekânın Gelişimi, ATA Planlama ve Tasarım Dergisi, 3:1, 47-58.

© 2019 ATA PTD, Tüm Hakları Saklıdır.

1. GİRİŞ

Bu çalışma, kamusal alandan farklı olarak kamusal mekânın, Türkiye'deki gelişimini incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma içerisinde literatür araştırmalarının yanı sıra dönemseller yapı örneklerinin incelenmesi de yöntem olarak kullanılmaktadır.

Geçmiş çalışmalar incelendiğinde; kamusal alanın kamusal mekândan daha ağırlıklı olarak ele alındığı, hatta birçok çalışmada bu iki kavramın birbirinden ayrılmadığı gözlemlenmektedir. Bu anlamda, gerçekleştirilen çalışmanın Türkiye'deki kamusal mekânlara odaklanmasının, önemli olduğu düşünülmektedir. Bu durumun yanı sıra, Türkiye'deki kamusal mekânların; belirli dönemlerdeki özelliklerini ele alan çalışmalar bulunmasına karşın, bütün gelişim sürecini inceleyen çalışmalara rastlamak güçtür. Bu nedenle de, bu çalışmanın kamusal mekânın Türkiye'deki gelişim sürecini ele alması bakımından, literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Gerçekleştirilen çalışmanın ilk bölümü kamusal alan ve kamusal mekân kavramlarının tanımlanması ve aralarındaki farkların irdelenmesinden oluşmaktadır. Takip eden bölümde, Türkiye'de kamusal mekânın gelişimi, Cumhuriyet Öncesi Dönem, Erken Cumhuriyet Dönemi ve Yakın Dönem olmak üzere, tarihsel olarak üç dönem üzerinden incelenmektedir. Son bölümde ise, yapılan bu incelemeler değerlendirilmekte ve kamusal mekânın Türkiye'deki gelişimi ile ilgili olarak genel bir değerlendirme yapılmaktadır.

Çalışma sonucunda, Türkiye'de kamusal mekanların gelişiminin tarihsel olarak üç dönem üzerinden incelenmesi ile; söz konusu mekanların içerisinde buldukları dönemin mimari özelliklerinin yanı sıra; toplumsal, siyasi ve kültürel özelliklerine göre de geliştiği ve dönüştüğü sonucuna varılmıştır.

2. KAMUSAL ALAN VE KAMUSAL MEKÂN KAVRAMLARI

Türkçede "kamusal mekân" kavramı "kamusal alan" kavramından çok fazla ayrılmamakla birlikte "kamu yapıları" ile de sıklıkla karıştırılmaktadır.

Kamusal alan, bu kavramın öncüsü olan J. Habermas tarafından; devlet alanları ile özel alanların arasında kalan ve vatandaşlar arasındaki tartışmaların burada gerçekleşmesi sebebi ile, kamuoyunun olduğu alanlar olarak tanımlanmaktadır (Habermas, 2003). Bu yaklaşımdan yola çıkılarak, kamusal alanın en önemli özelliğinin tüm vatandaşlara açık olması ve onlara ait bir temsiliyet alanı yaratabilmesi olduğu söylenebilir.

Kamusal mekân kavramı ise, kamusal özelliklerinin yanı sıra mekânsal nitelikler de taşımaktadır. Tanyeli, kamusal mekânı fiziksel bir ortam olarak ele alırken, kamusal alanı daha çok toplumsal bağlamda tanımlamakta ve bir temsiliyet alanı olarak tarif etmektedir (Tanyeli, 2010). Bu anlamda, kamusal alan kavramı daha soyut ve daha geniş bir alan tanımı yaparken kamusal mekânın, daha tanımlanabilir niteliklere dayandığını söylemek mümkündür. Ancak, kamusal mekânın zorunlu olarak kapalı bir alan tarifi yapması gerektiği düşünülmemelidir. Kamusal mekânlar çoğunlukla kapalı alanlara denk gelseler de, mekânsal anlamda da tanımlanabilir olan ve bu durum için gerekli nitelikleri barındıran, açık alanların da kamusal mekânlar olarak tanımlanması mümkündür.

Lefebvre'in mekân yaklaşımında değindiği, mekânın toplumsal olarak üretilmesi, kamusal mekân bağlamında da önem taşımaktadır. Lefebvre'e göre, mekân toplumsal bir üründür ve her üretim biçimi kendi mekânını üretmektedir. Böylece, mekânın üretim sürecinde, yaratılan yeni mekânlar, aynı zamanda yeni toplumsal ilişkiler oluşturmaktadır (Lefebvre, 2014; Koçak, 2008). Bu yaklaşımdan hareketle, kamusal mekânların tanımlanmasında, toplumsal ilişkiler tarafından şekillendirilmenin de önemli bir yeri olduğu düşünülmektedir.

Özetle, kamusal alanlar daha geniş bir karşılığa sahiptir ve temsiliyet içeren soyut durumları dahi kapsamaları mümkündür. Her kamusal mekân, mutlaka kamusal alan özellikleri gösterirken, aksi zorunlu değildir. Başka bir deyişle; kamusal alan kavramı, kamusal mekânı kapsamaktadır.

Kamusal mekan kavramının, Türkçe anlamı sebebi ile, “kamu yapıları” ile de sıklıkla karıştırıldığı gözlemlenmektedir. Kamu kavramının ‘Devlet’i çağrıştırmaması sonucunda, kamusal alan ve mekan kavramlarının da, devlet idaresi, kuruluş veya organları altında olan alanı çağrıştırdığı düşünülmektedir (Yıldırım, 2015). Dolayısıyla kamusal mekân kavramı da kamuya ait yapılar olarak algılanmakta ve kullanılmaktadır. Ancak, tıpkı devlet dairelerinde görülebildiği gibi, bir yapının Devlet eliyle yapılmış olması bu yapının her zaman kamuya açık olduğunu söylemeye yetmemektedir.

Devlet eli ile inşa edilen her yapı kamusal olarak tanımlanamayacağı gibi, bir mekânın kamusal olduğunu yalnızca özel mülkiyet olmaması üzerinden değerlendirmek de, eksik bir yaklaşım olacaktır. Mimar Neşe Gurallar’ın; “...sözgelimi tiyatro binaları kamu mülkü olmayabilir, özel şahıs ya da tiyatro gruplarına ait olabilir, ama kamu için var olurlar, yani kamusaldır.” Yaklaşımı bu durumu açıklar niteliktedir (Gurallar, 2009).

Özetle; bir alan ya da mekânın kamusal olarak değerlendirilebilmesindeki temel koşul, halk için var oluyor olması ve halkın kullanımına açıklığıdır.

3. TÜRKİYE’DE KAMUSAL MEKÂNIN GELİŞİMİ

Türkiye tarihinin Cumhuriyet’in ilanı ile başlıyor olduğu yaklaşımına karşın, bu süreçten önceki dönemlerin, özellikle de toplumsal anlamda etkileri sürmesi sebebi ile Osmanlı Dönemi’nin; hem mimari hem sosyolojik anlamda kamusal mekânların gelişimi için önemli etkilere sahip olduğu düşünülmektedir.

Kamusal alandan farklı olarak, mekânsal nitelikler üzerinden şekillenen ve Habermas’ın sözünü ettiği, kamuoyunun

oluşumu ile var olan kamusal mekânların ise, ilk olarak Osmanlı Döneminde ortaya çıktığı düşünülmektedir (Mardin, 2006). Bu durumdan hareketle, çalışma içerisinde Türkiye’de kamusal mekânın gelişimi, Osmanlı Dönemi kamusal mekânlarından başlayarak örneklendirilmektedir.

Takip eden dönem, bu bağlamda oldukça karakteristik özellikler gösteren, Erken Cumhuriyet Dönemi’dir. Bu dönem Cumhuriyet’in ilanı ile başlayarak, yaklaşık olarak 1950’lere kadar devam eden süreci kapsamaktadır. Çalışma içerisinde bu dönemin hem mimari hem de toplumsal özelliklerini yansıttığı düşünülen kamusal mekân örneklerine yer verilmektedir.

Ele alınan son dönem ise, güncel dönem olarak da adlandırılabilen ve yapı örneklerinin üretilmeye devam ettiği, Yakın Dönem’dir. Bu dönem kapsamında da, mevcut kamusal mekân örnekleri incelenmektedir.

Gerçekleştirilen bu incelemelerin amacı ise, kamusal mekânın Türkiye’deki gelişiminin, tarihsel olarak geçirdiği değişimler üzerinden anlaşılabilmesidir.

3.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem Kamusal Mekân Örnekleri

Cumhuriyet öncesi dönemler olarak değerlendirilen, Osmanlı Dönemi, Selçuklu Dönemi, Antik Yunan ve Roma’da; halkın kullanımına açık hamamlar, meydanlar, pazar yerleri gibi birçok alan bulunmakta ve kamusal alanlar olarak değerlendirilmektedir. Bu alanlar halkın kullanımına açıklık üzerinden şekillenmekte ve bu anlamda kamusalılık sağlamaktadır. Ancak söz konusu alanların belirli bir kamusal hayat oluşturmalarına karşın, tam olarak kamusal mekân nitelikleri taşımadıkları düşünülmektedir.

Bu anlamda, kamusal mekân olarak tanımlanan ilk örneklerin Osmanlı Dönemi’nde ortaya çıktığı söylenebilir (Mardin, 2006, s. 30). Osmanlı’da reformlarla değişmeye başlayan toplumsal yapının sonuçları olarak, yeni kamusal ve özel mekânlar ortaya çıkmakta ve bu bağlamda

kahvehanelerin ortaya çıkışı da büyük önem taşımaktadır.

Bu yaklaşıma göre; Osmanlı İmparatorluğu'nda kahvehaneleri, dönemin ilk kapalı kamusal mekânları olarak ele almak mümkündür. Kahvehanelerin açılmasından çok önce, insanların bir araya gelerek sohbet edebileceği, vakit geçirebileceği ya da bir şeyler yiyip içebileceği bozahaneler, meyhaneler, hamamlar, pazar yerleri ve camiler gibi kamusal mekânlar olmasına karşın (Özkoçak, 2010, s.19), Habermas'ın tariflediği anlamda bir kamuoyunun ancak kahvehaneler ile oluşması bu yaklaşımın temelini oluşturmaktadır. Kahvehanelerin o ana kadar var olan; kışla, pazar, cami gibi yerlerden farklı bir şekilde, toplum için yeni bir toplumsallaşma olanağı yarattığı söylenebilir (Öztürk, 2005). Bu durumun sebebi de, cami gibi dinsel mekânlar ibadet amacıyla, kışlalar ise askerlik için insanların bir araya geldiği mekânlarken, kahvehanelerin çok daha çeşitli insan gruplarını bir araya getirmesi olarak değerlendirilmektedir. Kahvehanelerin kamusal olarak tanımlanmasındaki en önemli özelliğin ise, bir araya gelen kişiler tarafından siyaset konuşulması ve devlete karşı bir muhalefet geliştirmesi olduğu söylenebilir.

Batı'da da kamusal alanın ve kamuoyunun ortaya çıkışı ve gelişmesi açısından önemli bulunan kahvehaneler ilk olarak Doğu'da ortaya çıktığı düşünülmektedir. Avrupa'da ancak 17. Yüzyılda tanınacak olan kahve kültürü, İstanbul'da 16. Yüzyılın sonlarına doğru tüccarların kurduğu kahvehaneler ile kamusal mekânı dönüşüme uğratmaya başlamıştır (Özkoçak, 2010, s. 19). Habermas, Fransa'da Devrime kadar ortaya çıkan salonlar ile birlikte, 1680 ile 1730 arasında kente yayılan kahvehaneleri; toplumsal eleştirinin merkezleri olarak değerlendirmektedir (Habermas, 2003, s. 100).

Habermas, okumuş orta zümrelerin burjuva öncüleri ile saraydan koparak şehirde bir karşı güç oluşturan saraylı-soylu toplumun bir araya gelerek oluşturduğu topluluğu, edebi kamu olarak tanımlamaktadır. O'na göre edebi kamu, "saray"ın kültürel-siyasal karşıtı

olarak, kahvehanelerde (coffe-houses), salonlarda ve yemek davetlerinde kurumlaşmaktadır (Habermas, 2003, s. 96-97). Bu noktada, kahvehanelerin Osmanlı'daki örneklerinin de aynı işlevleri karşıladığını söylemek mümkündür.



Resim 1. Osmanlı Döneminde bir kahvehane (Pera Müzesi, 2017).

Kahvehaneler, dinsel gereklilikler dışında, çok farklı kesimlerin bir araya gelmelerine olanak sağlamaktadır ve bu bir aradalık, Habermas'ın kamusal alan tanımında bahsettiği kamuoyunu oluşturma açısından oldukça önemlidir (resim 1). Çünkü kahvehaneler erkek mekânı olsalar da; toplumsal birçok hiyerarşiyi ortadan kaldırarak bir karşılaşma ortamı yaratmaktadır. Öyle ki, yönetenlerle yönetilenlerin bu mekânlarda bir araya gelme ihtimalinden bile söz edilebilir.



Resim 2. Osmanlı kadın hamamı tasviri, Jean Jacques Francois Le Barbier'e ait yağlıboya tablo, (Web Gallery of Art, 2019).

Osmanlı Dönemi'nde erkekler kahvehane, külliye, medrese gibi erkeklerin yoğunlukla kullandığı alanlarda sosyalleşirken; kadınların ise hamamlar gibi daha fazla kendilerine ait olabilecek mekânlarda, hemcinsleri ile vakit

geçirdiklerini söylemek mümkündür (Resim 2). Tüm bu yapılarda oluşan keskin cinsiyet ayrımının cumhuriyetin ilanına dek sürdüğünü ise, söylemek yanlış olmayacaktır.

Özetle, Osmanlı'da toplumsal olarak vakit geçirilen ve kendi koşulları içerisinde kamusal mekân olarak tanımlanabilecek yapı tipleri bulunmaktadır. Ancak günümüz kamusal mekânlarından farklı olarak bu mekânlarda çoğu zaman, yalnızca hemcinsler ile vakit geçirmek mümkündür.

3.2. Erken Cumhuriyet Dönemi Kamusal Mekân Örnekleri

Erken Cumhuriyet Dönemine ait kamusal mekânların, önceki dönem olan, Osmanlı'dan farklı gelişim koşullarına sahip oldukları söylenebilir. Osmanlı'daki kahvehanelerde, Habermas'ın kamusal alan tanımına uygun bir şekilde gelişen kamusal alan, halk tarafından devletten bağımsız bir şekilde oluşturulmuştur. Ancak Erken Cumhuriyet döneminde, kamusal alan laiklik ekseninde geliştirilerek; devlet etkisinde ve ulus devletin gerekliliklerine göre şekillenen bir alan haline dönüşmüştür (Nalbant, 2016). Türkiye Cumhuriyeti'nde kent planlamalarında dönemin hâkim ideolojisinin büyük etkileri olduğu gözlemlenebilir. Ulus devlet olmanın yanı sıra, modernleşme amacı dolayısıyla, kent planlamalarında da toplumu sürekli ileri götürmeyi hedefleyen bir yapı vardır.

Türkiye'de gerçekleşen Cumhuriyet Devrimi'nden sonra, "ulus-devlet" olma amacının bir sonucu olarak; bir "Modernite Projesi"nin uygulanmaya başladığı ve batı merkezli kamusal alan tanımının, devlet seçkinci bir grup tarafından kabul gördüğü söylenebilir. Bahsi geçen seçkinci grup, aynı zamanda yönetim erkini elinde tutmaktadır ve kentin kamusal yüzlerinin tasarımı da yine onlara aittir (Sargın, 2017, s. 32). Bu noktada ortaya çıkan kamusal alanın, yapısı gereği burjuva kamusal alanı olduğundan söz edilebilir. Ancak, Türkiye'de gelişmekte olan bu burjuva kamusal alanı, toplumsal anlamda Habermas'ın tanımladığından farklıdır. Habermas burjuva kamusal alanını, batı toplumlarında, saray iktidarına karşı örgütlenen özerk bir alan olarak

tanımlamaktadır ve bu oluşum, yapısı gereği, belirli bir zümrenin kullanımına açıkken, alt sınıf olan halkı, pratikte dışlamaktadır (Habermas, 2003). Ancak Türkiye'de gelişen örneklerde; Erken Cumhuriyet Dönemi sırasında henüz oluşum sürecinin başında olan, Türk Burjuvazisi ile dönemin Devlet erki arasında böyle bir mücadele yoktur. Aksine, Türkiye'de söz konusu erke karşı siyasal bir alan ya da sivil toplum örgütlenmemiş olduğu gibi, burjuva kesim Devlet erki ile organik bir ilişki içerisinde (Batuman, 2017, s. 47). Dolayısıyla, kavramsal olarak burjuva kamusal alanı, özünde yönetim erki ile bir mücadeleden doğan bir yapıda olsa da; Türkiye'de bu dönemde oluşmakta olan ve yapısı gereği burjuva kamusal alanı olarak adlandırılan bu durum, halkın gelişmesi amacıyla ve yukardan aşağıya doğru bir sistemle kamusal mekânlar yaratmaktadır.

Dönemin mimari anlayışı, bahsi geçen modernleşme isteği doğrultusunda şekillenmekte ve bu bağlamda tanıtılmaktadır. "Yeni Mimari" olarak adlandırılan bu dönem, mimarinin doğası gereği, modern kültürün görselliğini oluşturmada ve mimarların ilerici yaklaşımları ile şekillenmektedir (Bozdoğan, 2002). Kamusal mekânların ise, bu anlayışın en çok gözlemlenebileceği örnekler olduğunu söylemek mümkündür. Bu durum; halkın ilişkilenebilirliğinin oldukça yüksek olduğu yapılar olmalarının yanı sıra, kent içerisinde simge oluşturacak ölçekte ve önemde olmaları ile açıklanabilir.

Dönemin kamusal mekân örnekleri incelendiğinde; Devlet eliyle inşa edilmiş ve toplumun yaşayış biçimini geliştirmeyi amaçlayan yapıların çoğunlukta olduğu görülmektedir. Bu noktada, halkın eğitime ve kültürel gelişimine büyük ölçüde önem verilmekte ve bu bağlamda kamusal mekânlar inşa edilmektedir.

1930'lu yıllarda, Osmanlı'nın son dönemlerinde ortaya çıkan ancak yeni devletin modernleşme amaçlarına aykırı bulunarak tasfiye edilen Türk Ocakları'nın yerine, seküler ulusçuluğu ve Cumhuriyetin benimsediği diğer ilkeleri baz alarak Halkevleri kurulmuştur. Başta Sovyetler

olmak üzere çeşitli ülkelerdeki örnekler incelenerek genel kurgusu oluşturulan halkevlerinin; her yaştan, cinsiyet ve sınıftan yetişkine yaygın bir kültürel eğitim vermeyi amaçlaması nedeniyle kolektif bir kamusal mekân örneği olduğu söylenebilir (Arıtan, 2008). Gerek bu durum gerekse halka açıklık üzerinden şekillenen mekân kurgusu sayesinde halkevi yapı tipini, bulunduğu dönem içerisindeki en önemli kamusal mekânlardan biri olarak değerlendirmek mümkündür (resim 3).



Resim 3. İzmir Halkevi'nde bir müsamere, 1932 (Ölçen, 2018).

Türkiye'de kültürel amaçla inşa edilen kamusal mekânlar, tıpkı burjuva kamusal alanında olduğu gibi, Avrupa'daki örneklerinden farklı bir oluşum ve kullanım sürecine sahiptir. Sennet Kamusal İnsanın Çöküşü'nde kamusallığın geçirdiği tarihsel süreci açıklarken; 18. Yüzyılda şehirler büyüdükçe denetimin azaldığı ve kahvehanelerin dönüşüm geçirerek sosyal merkezlere dönüştüğü, tiyatro ve opera salonlarının ise eskiden olduğu gibi yalnızca aristokrat sınıfa ait olmaktan çıkıp geniş bir kamu kesimine ulaştığını vurgulamaktadır (Sennet, 2013, s. 34). Ancak Türkiye'de, tiyatro ve opera yapıları gibi kültürel yapıların Cumhuriyet Dönemiyle birlikte ve Devlet eliyle inşa edilmeye başlanması, bu durumu değiştirmektedir. Devletin dönemselsel ideolojisi gereğince, bu yapılar halkın kullanımı için inşa edilmiş ve bütün toplumun ulaşabileceği şekilde kurgulanmıştır. Bu farklılığın ise; burjuva kamusal alan kavramında ortaya çıkan farklılık ile paralellik gösterdiği söylenebilir. Türkiye'deki iç dinamiklerin ve sosyal sınıfların Avrupa'dan farklı geliyor

olmasının yanı sıra Türkiye'de kamusallığın, halka devlet eliyle sunulan bir kavram olarak gelişmesi de, bu duruma sebep olarak gösterilebilir.

Kültür ve eğitim yapılarının yanı sıra toplumsal kullanım için üretilmiş olan; belediye binaları, hükümet konakları, terminaller ve tren garları gibi yapılar da dönemin kamusal mekân örnekleri arasında sayılabilmektedir (Resim 4).



Resim 4. Ankara Garı iç mekânı, 1939 (Ergin Tönük koleksiyonu, 1939).

Toplumun içerisinde bulunduğu modernleşme sürecinin bir göstergesi olarak; döneme ait başta gazinolar olmak üzere birçok mekânın, kadın ve erkek kullanıcıların birlikte vakit geçirmesine olanak sağlaması bakımından, kamusal bağlamında oldukça önemli bir yere sahip olduğunu söylemek mümkündür (Resim 5). Bu anlamda, gelişmekte olan yapı tiplerinin Osmanlı Dönemine ait kamusal mekânlardan ayrıldığı da görülmektedir.



Resim 5. Taksim Belediye Gazinosu'nda yılbaşı kutlamaları (Anonim, 1940).

Gelişmekte olan kentsel süreçlerin sonucunda ortaya çıkan parklar da, dönemin açık kamusal mekânları olarak ele alınabilmektedir. Söz konusu dönemde, Ankara'daki Gençlik Parkı ve Atatürk Orman Çiftliği gibi alanların kamusal mekânlar olarak tasarlandığı ve hizmet verdiği söylenebilir. Dönemin önemli bir kamusal mekân örneği olan Atatürk Orman Çiftliği'nin, yalnızca bir park olmanın çok ötesinde, toplumsal işlevler barındırdığını söylemek mümkündür (Resim 6). Orman Çiftliği, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin felsefesini temsil edecek şekilde, toplumsal anlamda bir araya gelmenin yanı sıra, üretimin, rekreasyonun ve eğitimin de mekânı olarak tasarlanmıştır (Kaçar, 2015). Bu tip mekânların en önemli dönemsel özellikleri ise; kadın ve erkeğin ortak paylaşımının olduğu, eşitlikçi, seküler ve kolektif özellikler taşıyan, öncü kentsel yapılar olmalarıdır (Aritan, 2008).

Bu anlamda, Atatürk Orman Çiftliği'nin ve dönemin benzer amaçlarla inşa edilen açık alanlarının, mekânsal anlamda da kamusallık üzerinden kurgulandığı ve

kullanım özellikleri bakımından da, gerekli mekânsal nitelikleri sağladığı düşünülmektedir.



Resim 6. Atatürk Orman Çiftliği kamusal mekân kullanımları (Çiftlik Dergisi, 2011; DPGI Arşivi, 2015).

Özetle; Erken Cumhuriyet Dönemi kamusal mekân örneklerinin, gelişmekte olan yeni toplumsal düzenin bir ürünü olarak üretildiği söylenebilir. Osmanlı Döneminde kamusal mekânda söz sahibi olan sadece erkeklerken, Cumhuriyet dönemiyle birlikte bu durum değişmiştir. Aynı şekilde Cumhuriyet Dönemi yapıları incelendiğinde; toplumsal eğitimin yanı sıra kadının varlığının da bütün yapı tiplerinde önemsendiğini ve kamusal algısının da bu çerçevede geliştiğini söylemek mümkün olacaktır.

Dolayısıyla, bu döneme ait kamusal mekânların en önemli özelliklerini; cinsiyet ayrımı olmaksızın kullanılabilirliği ve devlet tarafından halk için üretilmiş olmaları olarak özetlemek mümkündür.

3.3. Yakın Dönem Kamusal Mekân Örnekleri

Türkiye'de yakın dönem kamusal mekân örnekleri incelendiğinde; toplumsal hayatın geçirdiği değişimlerin bu alanda da

kendisini gösterdiği görülmektedir. Cumhuriyet Dönemi'nde karşılaşılan kamusal mekânların ulus-devlet eliyle ve ideolojik yapılar olarak inşa edilmesi, ilerleyen dönemlerde etkisini yitirmiştir. Bu durumun yanı sıra, dünya genelinde yaşanan değişimler de, Türkiye'deki kamusal mekânların değişimine katkı sağlamaktadır. Habermas ve Sennet'in kamusal alan yaklaşımlarında değindikleri, kapitalist düzenin bir getirisi olarak kamusal alanlarda bozunma yaşanmasının (Habermas, 2003; Sennet 2013), Türkiye'nin içerisinde bulunduğu dönemin tartışılması açısından da önemli bir yaklaşım olduğu düşünülmektedir.

Türkiye'nin yakın dönem kamusal mekânları incelenirken, kapitalist düzenin sebep olduğu, bahsi geçen bozunmanın etkileri, birden fazla durum üzerinden kendisini göstermektedir. Kentte alışveriş merkezleri ve şirketlerin yoğunlukta kalması sonucunda, kamusal mekan olarak sokağın ortadan kalkmaya başladığı yaklaşımı, bu durumlardan ilki olarak yorumlanabilir (Akyol vd., 2017, s. 551). Bu kapsamda ele alınabilecek bir diğer durum ise, kapitalist düzenin bir ürünü olarak alışveriş merkezlerinin, kamusal bağlamında tartışmaya açık olmasıdır.

Türkiye'de alışveriş merkezlerinin ortaya çıkışı 1980'lerin serbest piyasa ekonomisinin gelişmesi ve çokuluslu şirketlerin pazara girmesine bağlanmaktadır. Bu dönemde, başta İstanbul olmak üzere büyük şehirlerde alışveriş merkezleri yapılmaya başlanmıştır. Türkiye'nin ilk alışveriş merkezi ise, 1988'de İstanbul'da açılan Galleria'dır (Ali, 2009). Alışveriş merkezleri güncel dönemin kamusal mekânları olarak yorumlandığı gibi, bu mekânlarda gerçekleşen kamusalığın tam olarak gerekli niteliklere sahip olmadığını ileri süren görüşler de mevcuttur.

Alışveriş merkezlerinin var oluşlarının tüketime dayalı olması, bu yapıların kamusal niteliğini zayıflatan bir durum olarak değerlendirilmektedir. Ancak, bu durumun yalnızca alışveriş merkezleri ile sınırlı olmadığı da söylemek mümkündür. Bir yaklaşıma göre; Postmodern dönemin

kamusal mekânları bir şekilde tüketime odaklanmış, değişim değerine göre "üretilen" mekânlardır (Yurdadön Aslan, 2012). Dolayısıyla da, kamusal hayatta yaşandığı düşünülen bozunmanın, bahsi geçen tüketim mekânları üzerinden okunabileceği düşünülmektedir.

Bu durumun yanı sıra, kamusal mekân tartışmalarında değinilen bir diğer unsur olan kontrol ise, Türkiye'deki alışveriş merkezlerinde sıklıkla karşılaşılan bir durum olarak, söz konusu mekânların kamusallığını zedelemektedir (Resim 7). Bir mekâna güvenlik kontrolünden geçerek ulaşmak, kamusal mekân tartışmalarında sıkça değinilen halka açıklık durumunu zayıflatabilecek niteliktedir. İçeri alınacak kişilerin bir otorite tarafından belirlenmesi, kamusal mekânlardan ziyade, özel mekânlara ait bir durum olarak değerlendirilebileceği gibi, çanta ve üst araması gibi durumların da özgür bir biçimde ulaşma algısını zayıflattığı düşünülmektedir. Bu durumlar sebebi ile de, alışveriş merkezlerinin tam anlamıyla halka açık mekânlar olarak ele alınması güçtür.



Resim 7. Ankara Kızılay AVM - Giriş ve güvenlik kontrolü (CAT Güvenlik, 2017).

Kamusal mekân kavramı Türkiye'deki tarihsel süreç içerisinde incelendiğinde ise; yakın dönemde inşa edilen kamusal mekânların ve gelişen yeni kamusal anlayışlarının en belirgin özelliğinin, devlet otoritesinden sıyrılarak, daha bireysel bir anlayış ile şekillenmesi olduğu sonucuna varılmaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarında karşılaşılan ideolojik ve bir anlamda da edilgen olan üretim durumunun, yeni dönemlerle birlikte farklılaşmakta ve gelişmekte olduğu söylenebilir.

Geçmişten gelen yapı tiplerinin yanı sıra; sinema salonları, sergi salonları, kültür merkezleri gibi birçok yapı güncel kamusal mekân örnekleri olarak ele alınabilmektedir. Bu örneklerin yanı sıra, günümüzde kamusal mekânların daha da özelleşerek yalnızca belirli fonksiyon ya da özellikler üzerinden şekillenen; çağdaş sanatlar merkezi, gençlik merkezi, spor tesisi gibi örneklerinde oluştuğunu söylemek mümkündür (Resim 8).



Resim 8. Çankaya Belediyesi Çağdaş Sanatlar Merkezi (Çankaya Belediyesi, 2017).

Hem Türkiye’de hem de dünyada gelişen dönem koşulları ve yaşanan küreselleşme sonucunda; kamusal alan ve kamusal mekân tartışmaları da evrimleşmektedir. 1970’lerden bu yana, gelişen dünya düzeni ile birlikte, sivil toplum örgütleri ve bireylerin ön plana çıkmaya başladığı söylenebilir. Aynı şekilde, küreselleşme söylemleri ve postmodernist akımlar da bireyselliği geliştirmektedir (Koç, 2015, s. 98, 105). Bu durumdan hareketle, yeni dönem kamusal mekânlarında da bireyler arası farklılıkların dikkate alınması ve bireysel katılımın önemsenmesi belirleyici bir unsur olarak ele alınması gerektiği düşünülmektedir.

Karadağ, mevcut kamusal alan tanımlarının aşılması, yeni ve çoğulcu perspektiften bir kamusal alan modeli tanımlanması gerektiğini öne sürmektedir. O’na göre çoğulcu bir demokrasi açısından gerekli yeni kamu alanı, katılım yönünden, kamusal kararlardan doğrudan veya dolaylı olarak etkilenebilecek olan herkese açık olmalıdır. Bunun için de, irade özgürlüğüne sahip her bireyin kendisini kamusal alanda gösterme hakkının bulunması gerekmektedir (Karadağ, 1994). Bu durum Türkiye’deki gelişim süreci içerisinde, devlet eliyle üretilen

kamusal mekânların etkisini kaybederek, daha birey merkezli kamusal mekânlar üretilmesi ile kendisini göstermektedir. Söz konusu durumun bir diğer göstergesinin ise, yeni kamusal mekânların üretilmesinin –tıpkı dünya genelinde olduğu gibi- kentsel toplumsal hareketler yoluyla gerçekleşmesi, olduğu söylenebilir.

Yeni bir toplumsal ve mekânsal düzene sahip olan yapılar olarak işgal evlerinin ise, Türkiye’de yakın dönem kamusal mekân örnekleri açısından önemli bir yere sahip olduğu düşünülmektedir. Gerek Türkiye’de gerekse dünyada son dönem kamusal mekân örnekleri incelendiğinde, işgal evlerinin diğer örneklerden farklı bir yapıda olduğu gözlemlenebilir. Mekânın toplumsal olarak üretilmesi ve kullanıcı tarafından dönüştürülebilmesi, üretiminin ve kullanımının kolektif olması gibi birçok unsur sebebiyle işgal evleri; kamusal mekân bağlamında oldukça zengin bir kullanım örneği oluşturmaktadır.

İşgal evleri, kamu ya da özel şahıslara ait – çoğunlukla – yarım kalmış inşaatlar ya da bir süredir kullanılmayan boş binaların, başka kişiler tarafından “işgal” edilmesi sonucu; kira ya da bir ücret ödemeksizin, barınma ya da toplanma gibi amaçlarla kullanılması olarak tanımlanabilir. Ancak işgal evi kavramı, gecekondulaşmadan farklı olarak, kentsel ve kamusal bir bağlamda ele alınmalıdır. Kentsel işgal – urban squatting – Pruijt tarafından; bir ikamet yerinde sahibinin rızası olmadan yaşamak – ya da başka amaçlarla kullanmak - olarak tanımlanmaktadır. Pruijt’in yaklaşımına göre; işgalciler binaları gününbirlik değil, - göreceli olarak - uzun vadede kullanmak için ele geçirmektedir ve bu noktada kentsel işgal boş arazi işgallerinden ayrı tutulmalıdır (Prujt, 2013, s. 1). Bunun sebebi, kentsel işgalde söz konusu durumun yalnızca yasal bir izin olmaksızın ele geçirme olmamasıdır. Aksine, bu anlamda bir işgal eylemi, ya bir sosyal hareketin sonucunda oluşmakta ya da en azından bir sosyal hareket tarafından desteklenmektedir.



Resim 9. Kadıköy Don Kişot İşgal Evi - Fanzin Festivali kapsamında iç mekân kullanımı, 2014, İstanbul (Adabeyi, 2014).

İşgal evlerinin Türkiye’de kamusal mekânlar olarak ortaya çıkması ise; İstanbul’daki “Don Kişot Sosyal Merkezi” (resim 9) ile ilişkilendirilmektedir. Türkiye’de de, Avrupa örneklerinde olduğu gibi, çeşitli toplumsal hareketler sonucunda birçok dayanışma grubu oluşmuş ve bu dayanışmaların öncülüğünde işgal evleri kurulmuştur. Ancak, işgal evleri ile ilgili önemli bir durum ise, yapıların kayıt altında olmaması ve geçmişe dönük bilgilere ulaşamamasıdır. Özellikle İstanbul’da, önceki tarihlerde de, otonom yapılar olarak varlığını sürdüren işgal evlerinin bulunduğu bilgisine ulaşılmıştır¹. Ancak bu yapıların kullanımları sona erince “yok oluyor” olmaları ve faaliyetleyen dahi varlıklarını resmi kaynaklardan gizlemeleri, tespit edilmeleri ve incelenmelerini oldukça güç bir hale sokmaktadır.

Özetle, yakın dönem kamusal mekân örnekleri incelendiğinde; değişen toplumsal dinamikler sonucunda, mevcut kamusal mekânların dönüşümler geçirmesinin yanı sıra tamamen yeni yapı kullanımlarının da ortaya çıktığı gözlemlenmektedir.

4. SONUÇ

Türkiye’de kamusal mekânın gelişimi incelendiğinde; dönemin mimari anlayışının büyük ölçüde etkili olduğu görülmektedir. Ancak bu mekânların, mekânsal nitelikleri ve sahip olması beklenen işlevler; kullanıcıların içerisinde bulunduğu sosyal ve kültürel yapının etkisi ile şekillenmektedir.

¹ 2017 yılında, eski bir işgal evi kullanıcısıyla yapılan birebir görüşmeden alınmıştır.

Dolayısıyla da, her dönemin kamusal mekânlarının kendi içerisinde tanımlanarak, anlaşılması gerekmektedir. Tarihsel bir süreç içerisinde ele alındığında daha net olarak gözlemlenebilen bu durum, birçok dönemsel kamusal mekân örneği üzerinden incelenebilmektedir.

Yapılan incelemeler sonucunda; Cumhuriyet öncesi kamusal mekânlarının toplumun muhafazakâr yapısı ile paralellik gösterdiği gözlemlenmektedir. Özellikle kamusal mekânların kullanıcılarının cinsiyete göre belirlenmesi, bu durumun belirgin bir örneğidir.

Cumhuriyet’in ilanından sonraki dönemde, toplumun içerisinde bulunduğu modernleşme sürecinin kamusal mekânlarda bir dönüşüme sebep olması ise, söz konusu mekânların toplumsal yapıya göre şekillendiğini kanıtlar niteliktedir. Aynı şekilde, yaşanan bu toplumsal değişimle birlikte, kamusal mekânlardan beklenen işlevlerin de farklılaştığı ve kültürel işlevlere sahip mekânların ağırlık kazandığı gözlemlenmektedir.

Benzer şekilde, yakın dönem kamusal mekân örneklerinin de, Erken Cumhuriyet Dönemi’nden farklı olarak; otorite kontrolünden uzaklaşıp, daha bireysel olarak oluşturulan ya da kullanılan mekânlara evrildiği söylenebilir. Yakın dönem kamusal mekânlarının bir ya da birkaç işlev üzerinden özelleşerek daha belirgin işlevlerde yapılara dönüşmesi de, aynı şekilde, toplumsal dönüşümlere dayanmaktadır.

Türkiye’de kamusal mekânın gelişimini etkileyen bir diğer faktör ise; dönemin siyasi yapısının, bu yapıların ne şekilde ve kim tarafından inşa edileceği üzerinde etkisi olmasıdır. Çalışma içerisinde incelenen üç dönemde de, dönemlerin kendi siyasal koşullarının kamusal mekânların üretimlerinde belirleyici rol oynadığı gözlemlenmektedir. Bu konudaki en belirgin örnek, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde kamusal mekânların çoğunlukla devlet eliyle inşa edilmesi ve bu mekânların toplum üzerinde siyasi bir araç olarak kullanılmasıdır. İlerleyen süreçte gelişen liberal düzen ile

birlikte ise, serbest girişimlere fırsat tanınmış, dolayısıyla da, özelleşmiş kamusal mekânlar ortaya çıkmıştır.

Türkiye’de gerek yakın dönem gerekse önceki dönem kamusal mekân örnekleri incelendiğinde; mekânların yalnızca kamusal ya da değil diye ayrılmasının yeterli olmayacağı sonucuna varılmaktadır. Bu anlamda özellikle alışveriş merkezleri gibi, tam olarak kamusal olup olmadıkları tartışmaya açık olan mekânların “yarı kamusal” olarak adlandırılmasının daha doğru olacağı düşünülmektedir. Alışveriş merkezlerinde de sıklıkla karşılaşılan kontrol mekanizmalarının yanı sıra, kullanıcıların cinsiyetine göre ayırım sağlanması, söz konusu mekâna bir ücret karşılığında ulaşılabilmesi ya da yalnızca belirli ilgi gruplarına yönelik çalışıyor olması gibi unsurlar, mekânların yarı kamusal olarak adlandırılmasına sebep olabilmektedir. Bu noktada belirleyici olan temel durum ise, mekânların halkın kullanımına ne derece açık olduğudur.

Bu yaklaşımdan hareketle, çalışma içerisinde de bahsi geçen bir yapı tipi olan, işgal evlerinin, kamusalılık bağlamında diğer yapılardan farklı bir konumda olduğu düşünülmektedir. Kentsel işgal pratiklerinin, büyük ölçüde kamunun kullanımını dışında kalan bir mekânı, kamuya açarak “kamulaştırması”, bu anlamda büyük önem taşımaktadır. İşgal evi yapıları bir anlamda kentlilerin, kendi kamusal mekânlarını ürettikleri otonom birer sosyal merkez haline gelmektedir. Bu sebeple de, işgal evlerinin kendisinden önceki kamusal mekân örneklerinden oldukça farklı özellikler gösterdiği ve gerek Türkiye’de gerekse dünyada kamusalılık tartışmalarını farklı bir noktaya taşıdığını söylemek mümkündür.

Özetle, Türkiye’de kamusal mekânın gelişimi incelendiğinde, her dönemin kendisine has, yeni mekân tipleri ürettiği sonucuna varılmaktadır. Bu durumdan hareketle, şuanda içinde bulunulan dönemin de; kendi koşulları doğrultusunda yeni kamusal mekânlar üretmekte olduğu ve takip eden süreçler boyunca da bu durumun devam edeceği düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

- Adabeyi. 2014. İstanbul Fanzin Festivali Devam Ediyor. <http://evvel.org/istanbul-fanzin-festivali-devam-ediyor>, Erişim: 13.05.2018.
- Akyol, D., Çiğdem, A., Düzenli, T. 2017. Toplumsal Değişim Sürecinde “Kamusal Mekan”ın Dönüşümü. Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, 5, 56, s. 545-554.
- Ali, S. Z., 2009. Alışveriş Merkezlerinin Kent Olgusu İle Etkileşimi. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Anonim, 1940. <https://i.pinimg.com/originals/cf/c7/1d/cfc71dab37fe37934a66cb4894d3b7df.jpg> Erişim: 12.04.2019.
- Arıtan, Ö. 2008. Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı: Modernleşme Ve Cumhuriyet’in Kamusal Modelleri, Mimarlık, 342, s. 49-56.
- Batuman, B. 2017. Mekan, Kimlik ve Sosyal Çatışma: Cumhuriyet’in Kamusal Mekanı Olarak Kızılay Meydanı. Ankara’nın Kamusal Yüzleri: Başkent Üzerine Mekân-Politik Tezler. G.A. Sargın (Der.) İletişim Yayınları, s.41-76.
- Bozdoğan, S. 2012. Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye’sinde Mimari Kültür (Çev. Tuncay Birkan) Metis Yayınları.
- CAT Güvenlik. 2017. Özel Güvenlik Hizmeti. <http://www.catguvenlik.com/fiziki-guvenlik/>, Erişim: 11.12.2018.
- Cumhuriyet Gazetesi. 1933. Yeni Ankara. Cumhuriyet Gazetesi, 29 Ekim 1933, s. 16.
- Çankaya Belediyesi. 2017. BRHD 47. Yıl Büyük Sergisi ÇSM’de Açıldı. <http://www.cankaya.bel.tr/news/7429/BRHD-47-Yil-Buyuk-Sergisi-CSMde-Acildi/>. Erişim: 09.10.2018.
- Çiftlik Dergisi. 2011. Atatürk Orman Çiftliği. <https://www.ciftlikdergisi.com.tr/?p=1915> 5. Erişim: 11.04.2019.
- Directorate General of Press and Information Archive. 2015. Atatürk Forest Farm ‘Black Sea Pool’, 1939.

- <https://www.flickr.com/photos/dgpi/16232496923/in/album-72157650912939090/>. Erişim: 11.04.2019.
- Ergin Tönük Koleksiyonu. 1939. Erzurum'un İşletmeye Açılışı. Maarif Matbaası. <http://users.metu.edu.tr/tonuk/E40003/Ankara/>. Erişim: 17.05.2019.
- Gurallar Yeşilkaya, N. 2009. Kamu – Kamusal Alan – Kamu Yapıları – Kamusal Mekân: Modernite Öncesi ve Sonrası İçin Bir Terminoloji Tartışması. Mimarlık Dergisi, 350, s. 52-55.
- Habermas, J. 2003. Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü (Çev: T. Bora, M. Sincar) İletişim, İstanbul.
- Harvey, D. 2013. Asi Şehirler. Şehir Hakkından Kentsel Devrime Doğru. Metis Yayınları, İstanbul.
- Kaçar, A. D. 2015. Kültür / Mekan - Gazi Orman Çiftliği, Ankara. Koç Üniversitesi VEKAM Vehbi Koç Ankara Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi.
- Karadağ, A. 1994. Kamusal Alan Modelleri: Çoğulcu Perspektiften Bir Değerlendirme. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 3, 58, s. 171-195.
- Koç, C. 2015. Neoliberalizmde Devlet ve Kamusal Alan Üzerine Bir Bakış. TBB Dergisi, 117, s. 91-116.
- Koçak, F. A., 2008. Social And Spatial Production Of Atatürk Boulevard In Ankara. Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Lefebvre, H. 2014. Mekânın Üretimi (Çev. I. Ergüden İstanbul Sel Yayıncılık.
- Mardin, Ş. 2006. Türkiye’de Toplum ve Siyaset, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Nalbant, M. 2016. Türkiye’de Kentsel Mekânlarda Kamusal Alanın Konumu: Tarihsel Perspektiften Bir Değerlendirme. Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi İzdüşümü Dergisi, 1, s. 12-27.
- Özkoçak, S. A. 2010. Kamusal Alanın Üretim Sürecinde Erken Modern İstanbul Kahvehaneleri, Osmanlı Kahvehaneleri: Mekan, Sosyalleşme, İktidar. A. Yaşar (Der.) İstanbul Kitap Yayınevi, s. 17-35.
- Ölçen, A. N. 2018. Halkevlerinin Kuruluşu ve Etkinlikleri. İnönü Vakfı 1983. <http://www.ismetinonu.org.tr/halkevlerini-n-kurulusu-ve-etkinlikleri/>. Erişim: 11.04.2019.
- Öztürk, S. 2005. Osmanlı’da Kamusal Alanın Dinamikleri. Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi, 21, s. 95-124.
- Pera Müzesi Blog. 2017. Osmanlı Kahvehaneleri. <https://blog.peramuzesi.org.tr/sergiler/osmanli-kahvehaneleri/>. Erişim: 11.12.2018.
- Prujt, H. 2013. The Logic Of Urban Squatting. International Journal of Urban and Regional Research. Ocak, s. 19-45.
- Sargın, G. 2017. Kamu, Kent ve Politika, Ankara’nın Kamusal Yüzleri: Başkent Üzerine Mekân-Politik Tezler. G.A. Sargın (Der.), İletişim Yayınları, s. 9-40.
- Sennet, R. 2013. Kamusal İnsanın Çöküşü (Çev, S. Durak, A. Yılmaz) Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Tanyeli, U. 2010. Türkiye’nin Görsellik Tarihine Giriş. Metis Yayınevi, İstanbul.
- Web Gallery Of Art. 2019. A Female Turkish Bath or Hammam, Jean Jacques Francois Le Barbier. https://www.wga.hu/html_m/l/lebarbie/hammam.html Erişim: 22.05.2019
- Yıldırım, B. 2015. Kamusal Mekan: Türkiye’de Devlet ve Kamusal Alan Üzerine. Mimarlık, 382, Mart-Nisan, s. 45-49.
- Yurdadön Aslan, P., 2012. Söylem ve Deneyimde Kamusal Mekanın Dönüşümü: Bursa Kent Meydanı Örneği. Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi, İstanbul.



VERNACULAR ARCHITECTURE FOR SUSTAINABLE RURAL DEVELOPMENT: A CASE STUDY OF KALEYBAR DISTRICT IN IRAN¹

Sanaz DAVARDOUST^a, Faris KARAHAN^a

Corresponding Author: Sanaz Davardoust; E-mail: sanaz@atauni.edu.tr

Abstract

Located within Arasbaran Protected Zone, Kaleybar is an attractive rural tourism area of noticeable potential yet suffering from limited infrastructures. Vernacular architecture represents one of the major factors contributing into sustainable development of rural tourism.

The aim of this study is to evaluate the vernacular architecture of the region, in term of building typology and building physics. In order to evaluate vernacular architecture of Kaleybar area using the method of (Anna Maria 2009), six houses of five determined villages within the research area were selected. The plan and section of the houses were prepared through personal fieldwork, the author's measurements, sketches, observation and local people's interviews. Including layout (orientation in relation to the sun and wind, aspect ratio), spacing (open space), opening (size-position, semi-open spaces), building envelope (walls, roofs). These design principles of dwellings bases on a thoughtful approach to environment and climate.

These passive design principles of vernacular architecture can be utilized as ecological pattern in architectural practice within the region in relation to sustainable rural development.

Keywords

Vernacular
Architecture
Sustainable Rural
Development
Rural Buildings
Rural Tourism
Arasbaran

SÜRDÜRÜLEBİLİR KIRSAL KALKINMA İÇİN YÖRESEL MİMARİ: KELEYBER BÖLGESİ (İRAN) ÖRNEĞİ

Özet

Arasbaran Koruma Bölgesi içinde yer alan Kaleybar vadisi, kısıtlı altyapısı ve göze çarpan potansiyelleri ile dikkat çekici bir kırsal turizm alanına sahiptir. Yöresel mimari, kırsal turizmin sürdürülebilir kalkınmasına katkıda bulunan en önemli faktörlerden birini temsil etmektedir.

Bu araştırmanın amacı, bölgenin tipik mimarisini bina tipolojisi ve bina fiziği açısından değerlendirmektir. Kaleybar bölgesinin yöresel mimarisini değerlendirebilmek için (Anna Maria 2009) yönteminden yararlanarak; araştırma alanı içinde belirlenen beş köyden altı ev seçilmiştir. Evlerin plan ve kesitleri yazarın kişisel alan çalışmaları, ölçüleri, eskizleri, gözlem ve yerel halkın görüşmeleri ile hazırlanmıştır. Değerlendirmeler yerleşim düzenini (güneş ve rüzgâra göre yönlendirme, en boy oranı), aralığı (açık alan), açıklığı (boyut-konum, yarı açık alanlar), bina örtüsünü (duvarlar, çatılar) içermektedir.

Araştırmadan elde edilen sonuçlara göre bölgenin yöresel mimari tasarım ilkeleri, tamamen çevre ve iklime düşünceli bir yaklaşıma dayanmaktadır. Yerel mimarinin pasif tasarım ilkelerin kullanılması, bölgedeki sürdürülebilir kırsal kalkınma ile ilgili mimari uygulamalarda önerilmektedir.

Anahtar

Kelimeler

Yöresel Mimari
Sürdürülebilir Kırsal
Kalkınma
Kırsal Binalar
Kırsal Turizm
Arasbaran

¹ This study has been presented at International Winter Cities Symposium held in Erzurum by Atatürk University, Faculty of Architecture and Design between 10-12 February 2016.

^a Department of Landscape Architecture, Architecture and Design Faculty, Atatürk University, 25240, Erzurum, Turkey.

Makale Bilgisi: Konferans Bildirisi; Başvuru: 31.05.2019; Düzeltme: 11.06.2019; Kabul: 11.06.2019; Çevrimiçi yayın: 30.06.2019

Atf için: Davardoust, S., Karahan, F. (2019). Vernacular Architecture for Sustainable Rural Development: A Case Study of Kaleybar District in Iran, *Journal of ATA Planning and Design*, 3:1, 59-68.

© 2019 ATA PTĐ, Tüm Hakları Saklıdır.

1. INTRODUCTION

Arasbaran Protected Zone is a world-registered biosphere reserve with rich natural resources on which conservation limited studies have been performed. The area is located in northwestern Iran where pilot projects for sustainable development of rural tourism have been started. This industry can play a major role in preserving the nature resources. Rural tourism has experienced a great deal of growth over the past 20 years (Ferrari and Vargas-Vargas 2010; Tremblay 2006; Leco and Campón 2012). It further contributes to economic growth of the region (Danaci and Eser; Saarinen and Monkoggi, 2014; Koster, 2007). Sustainable rural tourism can be achieved through responding economical, cultural, and legal demands raised by society. Furthermore, tourists' expectations should be addressed in such a way that no harm is imposed to unity, cultural identity, environmental health, and economical balance of the destination (Turnock, 2002; Antic et al. 2017). The prominent feature of rural tourism is sustainability of environment. It is essential to know that this industry will be attractive and innovative once its sustainability is maintained architectural and cultural heritages of past civilizations are preserved (Akgün et al., 2015; Sbarcea and Tudor 2016; Durak et al., 2011; Tunkçu et al., 2015; Garcia and Juan 2014). This paper demonstrates how an integrated approach can be successful in achieving sustainable development of rural tourism. This study explains the principles underlying vernacular architecture of Kaleybar area and suggests certain lessons to contemporary designs in rural tourism industry. These are environmentally sustainable and socially fulfilling. Vernacular architecture serves as a major factor in sustainable development of rural tourism where it can be used as a valuable ecological infrastructure, which is highly demanded. Vernacular architecture or architecture of common people is defined as buildings built by local people rather than professionals with the entire set of their priorities and interests; therefore, these show how various people's concerns have influenced design decisions (Miraftab, 1999; Ghaffarian Hoseini and Nur Dalilah, 2012). The preoccupation with the relationship between site

and structure and responding to the environmental requirements including climate, topographic conditions, local materials and social lifestyle have been the main factors forming the vernacular architecture (Engin et al. 2007; Philokprou et al. 2017; Misra, 2016; Lawrence, 1983; Maudlin, 2010). Being based on traditions and cultures, vernacular architecture has been accessed through a long trial-and-error process undertaken by local people who well know their neighborhood. This knowledge has a particular ecological value (Anna-Maria, 2009; Esin and Yuksek, 2010; Zhai and Jonathan, 2010). The aim of this study is to evaluate the vernacular architecture of the region, in term of building typology and building physics. These design principles of dwellings bases on a thoughtful approach to environment and climate. These passive design principles serve as a tool for implementing sustainable development of rural tourism.

2. MATERIAL

2.1. Location of the study area

The study area is located inside Arasbaran Protected Zone near Kaleybar. It is located mid-way along Kaleybar-Jananloo-Ashegloo-Kaleybar road (Figure 1). As a biosphere reserve, Arasbaran is extended over an area of 125,255 hectare in northern Iran, along Iran-Armenia and Iran-Azerbaijan borderline. Belonging to Caucasus Iranian highlands, this area was registered as a world biosphere reserve and wildlife refuge by UNESCO in 1976. In terms of geographical coordination, Arasbaran is located within 38°40 to 39°08'N and 46°39 to 47°02'E. This mountainous area is a part of Caucasian Mountains and is lifted to 256-2,896 m from sea level (Havaskary, Farshbaf et al. 2012).



Figure 1. Location of Studied Area

2.2. Climatic Data

Arasbaran is affected by polar, Arabic and tropical weather in winter and Mediterranean, tropical and polar weather in summer. In terms of climate, the area is semi-arid in north, semi-arid but with moderate climate in the middle, and semi-arid with cold weather in the south. Annual total precipitation across the region is around 106,7 million m³ and average precipitation across the region is 450 to 600 mm. The rainy season of the year is spring, with an average precipitation of 118,3 mm, while the driest season is summer within average precipitation of 31,7 mm. Also, average annual temperature across the region is 11.6°C. A total of 48 mammal species, 215 bird species, 29 reptile species, 5 amphibious animal species, and 17 fish species have been identified across the area. The most important species living in the area include pheasant, grouse, grizzly bear, wild goat, leopard, chamois, black stork, Alborz serpent, and francolin. Further, 26 tree and bush species and 20 meadow plant species have been recognized in the region. Dominant plant species include oak, cherry, ash, and some other species such as Yew Plantain, Wych, aras, walnut, pear, walnut, pear hawthorn, medlar, pomegranate, and quince (Rezaei, Jafarzadeh et al. 2015).

3. METHOD

For choosing suitable villages for study, after visiting the region and studying the status of rural houses from different points of view (e.g. construction date, used materials, construction techniques), the ancient and traditional villages were selected, as those well corresponded to villagers' needs, geographical location, and local facilities. Considering the mentioned factors, six villages were selected: Khan Khosro, Galusang, Kiyarag, Heydar Kanloo, Tatar Olya, and Kalale Sofla.

In order to evaluate vernacular architecture of Kaleybar area, two houses in Khane Khosro Village (types a and b) and one house in each of the other villages were selected. Galusang (type c), Kiyarag (type d), Heydar Kanloo (type e), Tatar Olya (type f), and Kalale Sofla (type g). The plan and section of the houses were prepared through field studies, author's measurements and interviews with local people (Table 1). Then, architectural specifications of

the houses were extracted in terms of such factors as area, open spaces, semi-open spaces, opening (size-position, local materials used), foundation (width, height, and materials). Also wall (external wall width, internal wall width, wall type, mortar type, local materials, and wooden hasps), column (height, local materials used), and roof (local materials of main and secondary beams, local plant(s) used, coverage) (Table 2-4).

4. ANALYSIS OF VERNACULAR ARCHITECTURE AND BUILDING PHYSICS

Kaleybar has large potentials for rural tourism development, and imperative infrastructures such as accommodation services, transportation and public facilities can be provided by local design recommendations. Local design recommendations can be incorporated into current architectural practice across the region. This paper evaluates vernacular architecture of the region, in term of building typology and building physics. These results can be used as an ecological pattern in sustainable development projects performed in the area in the future.

Area: Space dimensions in studied rural houses matched the villagers' dimension. Flexibility of the villagers was high. Such parts of the house as stairways, terrace, oven and alike were seen to be constructed to minimum dimension. Maximum area of an entire rural house rarely exceeded 100 m², although the houses belonging to the head of nomads (type e) were larger other villagers'. It should be noted that all of the studied houses were constructed prior to the 1979 revolution.

Open spaces: Due to climatic and topographic conditions, courtyard can be found in Kaleybar villages only in rare cases, so that social gatherings usually take place in semi-open spaces, public streets, alleys, or the village mosque.

Semi-open spaces: Although semi-open spaces allow for taking advantage of adequate solar energy during winter, but limited land availability and poverty of rural communities, semi-open spaces (e.g. balconies) were rarely seen in Kaleybar area.

Table 1 .Plan, Section, Description of Buildings


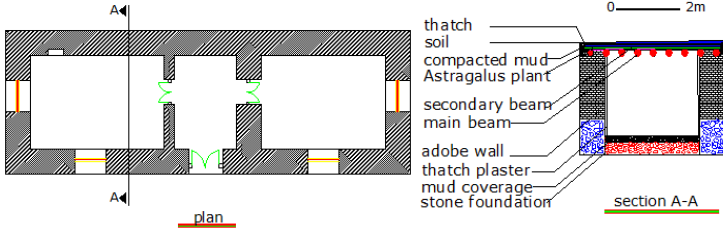

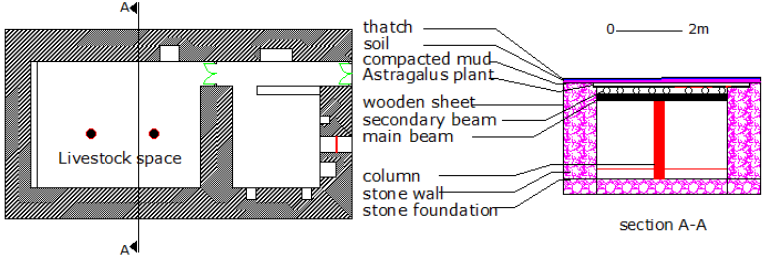

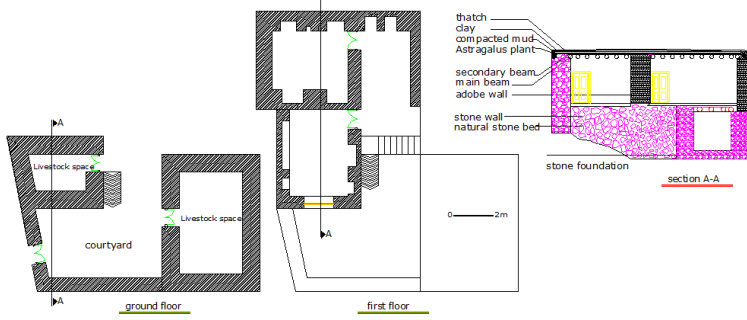

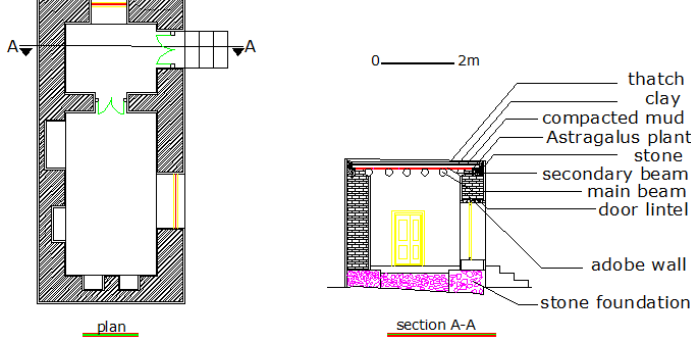

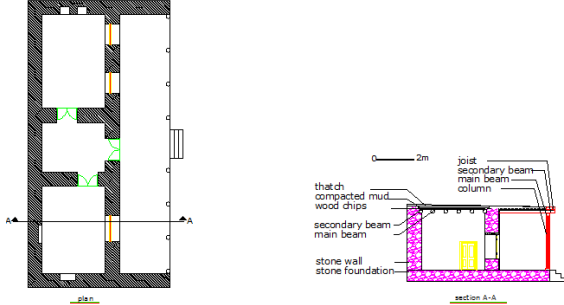
Appearance	Plan, section, Description
<p>House a</p> 	 <p>thatch soil compacted mud Astragalus plant secondary beam main beam adobe wall thatch plaster mud coverage stone foundation</p> <p>0 — 2m</p> <p>plan</p> <p>section A-A</p>
<p>House b</p> 	 <p>thatch soil compacted mud Astragalus plant wooden sheet secondary beam main beam column stone wall stone foundation</p> <p>0 — 2m</p> <p>Livestock space</p> <p>section A-A</p>
<p>House c</p> 	 <p>thatch clay compacted mud Astragalus plant secondary beam main beam adobe wall stone wall natural stone bed stone foundation</p> <p>0 — 2m</p> <p>Livestock space courtyard Livestock space</p> <p>ground floor</p> <p>first floor</p> <p>section A-A</p>
<p>House d</p> 	 <p>thatch clay compacted mud Astragalus plant stone secondary beam main beam door lintel adobe wall stone foundation</p> <p>0 — 2m</p> <p>plan</p> <p>section A-A</p>
<p>House e</p> 	 <p>thatch compacted mud wood chips secondary beam main beam stone wall stone foundation</p> <p>0 — 2m</p> <p>joiit secondary beam main beam column</p> <p>plan</p> <p>section A-A</p>

Table 1. Plan, Section, Description of Buildings (continue)


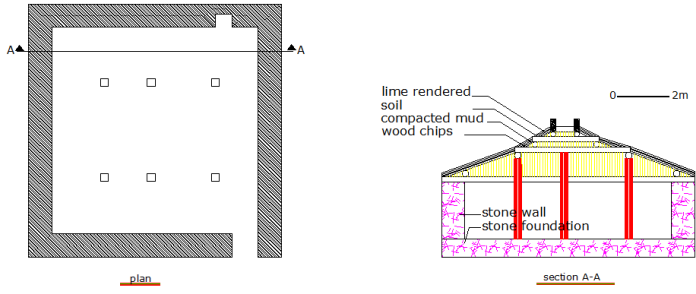

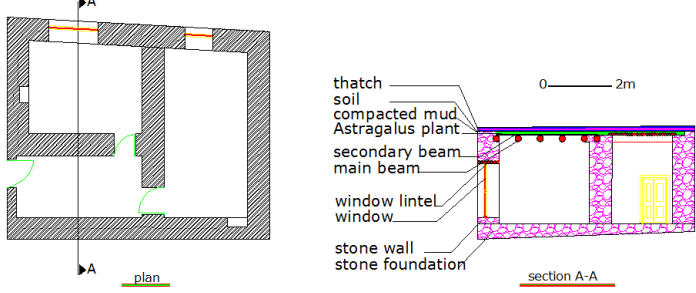
Appearance	Plan, section, Description
<p>House f</p> 	 <p>lime rendered soil compacted mud wood chips</p> <p>stone wall stone foundation</p> <p>0 — 2m</p> <p>plan</p> <p>section A-A</p>
<p>House g</p> 	 <p>thatch soil compacted mud Astragalus plant secondary beam main beam window lintel window</p> <p>stone wall stone foundation</p> <p>0 — 2m</p> <p>plan</p> <p>section A-A</p>

Table 2. Evaluation of the Vernacular Architecture and Building Physics I

Types of houses	Area (m ²)	Open Spaces	Semi-open Spaces	Opening		
				Size-position		Local materials
a	60	---	---	N: --- S: 4.35%	W: 11.60% E: 11.60%	<i>Juniperus excelsa</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Juglans regia</i>
b	66	---	---	N: --- S: ---	W: --- E: 10.00%	<i>Juniperus excelsa</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Juglans regia</i>
c	100	---	---	N: --- S: 5.10%	W: 3.00% E: 3.30%	<i>Juniperus excelsa</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Prunus avium</i>
d	34	---	---	N: 5.00% S: ---	W: --- E: 18.00%	<i>Juniperus excelsa</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Prunus avium</i>
e	116	---	Balcony at E side	N: --- S: ---	W: --- E: 15.30%	<i>Juniperus excelsa</i> , <i>Salix alba</i>
f	94	---	---	N: --- S: 5.40%	W: --- E: ---	<i>Juniperus excelsa</i> , <i>Salix alba</i>
g	57	---	---	N: 9.50% S: ---	W: 8.50% E: ---	<i>Juniperus excelsa</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Carpinus betulus</i>

Table 3. Evaluation of the Vernacular Architecture and Building Physics II

Types of houses	Foundation			Wall				
	Width (cm)	Height (cm)	Materials	External wall width(cm)	Interior wall width(cm)	Wall type	Mortar type	Local materials of wooden hasps
a	80	110	Stone, mud	80	35	adobe	mud	<i>Juniperus excelsa</i>
b	120	40	Stone, mud	100	-	stone	mud	<i>Juniperus excelsa</i>
c	100	50	Stone, mud	80	65	adobe	mud	<i>Juniperus excelsa</i>
d	100	70	Stone, mud	80	60	adobe	mud	<i>Juniperus excelsa</i>
e	75	60	Stone, lime	75	75	stone	lime	<i>Juniperus excelsa</i>
f	90	60	Stone, lime	90	-	stone	lime	<i>Juniperus excelsa</i>
g	90	70	Stone, mud	75	75	Stone	mud	<i>Juniperus excelsa</i>

Table 4. Evaluation of the Vernacular Architecture and Building Physics III

Types of houses	Column		Roof				
	Height (cm)	Local Materials used	Thickness (cm)	Local materials of main beams	Local Materials of secondary beams	Local plant used	Coverage
a	-	-	40	<i>Juniperus excelsa</i> <i>Prunus avium</i>	<i>Juglans regia</i>	<i>Astragalus</i>	thatch
b	190	<i>Juniperus excelsa</i>	40	<i>Juniperus excelsa</i>	<i>Juglans regia</i>	<i>Astragalus</i>	thatch
c	250	<i>Prunus avium</i>	40	<i>Juniperus excelsa</i> <i>Prunus avium</i>	<i>Juglans regia</i>	<i>Astragalus</i>	thatch
d	-	-	40	<i>Juniperus excelsa</i>	<i>Morus alba</i>	<i>Astragalus</i>	thatch
e	320	<i>Juniperus excelsa</i>	40	<i>Juniperus excelsa</i>	<i>Juniperus excelsa</i>	<i>Astragalus</i>	thatch
f	220 ~ 470	<i>Juniperus excelsa</i>	40~90	<i>Juniperus excelsa</i>	<i>Juniperus excelsa</i>	<i>Astragalus</i>	thatch
g	-	-	40	<i>Juniperus excelsa</i>	<i>Carpinus betulus</i>	<i>Astragalus</i>	thatch

Opening: Climatological requirements represent the main determinant factor in specifying proportions, sizes and number of openings. Apart from low number of windows, small windows were seen as quiet common in this climatic region. The opening-to-wall ratio varied from 0.00% to 18.00%, with no opening in façade of more than half of the studied buildings. The use of few small openings served as a solution against cold regional climate. In addition, the location of openings were specified in such a way to prevent air flow. In the studied rural houses, either the main entrance door of the house

was made of Excels wood, or this wood was used just in the lintel or threshold of the door, with the remaining part been made of *Juglans*, *Prunus avium* or *Carpinus betulus* wood. Lintel of the openings was made of *Juniperus excelsa* wood and the window frames were made of *Salix alba* wood, considering its light and bendable characteristics.

Foundation: After selecting suitable land of enough stability for construction, excavation operation for load bearing walls started. According to the soil stability state, the

excavation continued to a depth of 60-110 cm in a width of 75-120 cm. Big stones from the river bed were used to make the foundation. In this area, in order to level the floor on irregular grounds and prevent the leakage of humidity into the house interior, the foundation was usually raised to 70-150 cm from the ground level.

Walls: Walls of vernacular rural houses in Kaleybar region were seen to be made of adobe (Figure 2), stone, or a combination of them. Adobe walls were mainly constructed with adobes of $25 \times 25 \times 7$ cm in dimensions (Figure 3).



Figure 2. Example of Adobe Wall

After removing the molds used to form the mortar, the molded mortar was exposed for 3-15 days, so as to become strong enough for subsequent construction operations. It should be mentioned that, in order to prevent adobe from cracking and increase its residence, some straw is added to its material. Adobe walls were covered with cob, which was made from subsoil, water and straw. It serves as an excellent insulation material in this cold region. Total thickness of the adobe walls reached 80 cm, with their maximum high never exceeding 3m.



Figure 3. Mortar Mold

In this area, river stone and mountain stone (commonly referred to as rubble stone) had been used to construct stone walls. River stones are used in small spaces or as infill materials, but rubble stones are suitable for construction of strong and long-lasting stone walls with mud or lime mortar. The used stones are often small and of different sizes. Total thickness of stone walls reached 100 cm. In most cases, *Juniperus excelsa* wood was used as horizontal wooden hasp to attach stone layers to one another against horizontal forces such as earthquake. The use of local materials such as stone and adobe and application of thick walls had minimized temperature exchange between interior and exterior space, because of high heat capacity and low heat transfer coefficient of the materials.

Roofs: As a common practice across the region, roofs were constructed as flat. These were covered with a thick layer of mud could transfer its weight to the wooden beams and then to the walls and columns when it is needs. Most of the villagers had used *Juniperus excelsa* wood to construct their houses' columns, due to its high resistance; in some cases, however, sweet cherry wood was used instead. In the studied houses, the main beams are made of local woods, such as *Juniperus excelsa* wood and *Prunus avium* wood, while secondary beams were made of local trees such as *Morus alba*, *Carpinus betulus* and *Juglans*. Moreover, a kind of local plant, *Astragalus*, was also incorporated into roofs to prevent secondary beams and the mud on the roof from coming into contact (which can end up with damaging the members) and also to prevent the entrance of insects. Keeping some snow on the flat roofs on which a thick layer of mud was applied, acted as thermal insulation in cold climate.

The next roof type was wooden roof (type f) (Figure 4). These roofs were older than the previous ones. Considering the changes in occupants 'lifestyle during many years, this type of roofs is rarely seen in this area. *Juniperus excelsa* timbers were the main constituents of these roofs. These wooden roofs covered the square-shaped houses. The first line of roofs were supported with legs,

and rafters had given a smaller square shape to the space. The second line was fixed over the first line and shaped like a square space of smaller size than that of the first line. Finally, this elevating trend ended up with shaping square holes through which light and also ventilation could be provided (Figure 5).

Construction materials: Most of constructions across the region are performed using local materials. Being abundantly available, reusable and recyclable, local materials have low impact on the environment and contribute to local economy (Mehta, 2010). Local material used in the studied rural houses included the followings:

- Soil: it is the main material used in the rural constructions. The choice of suitable soil depends on the type of use. The soil was used in the form of adobe, mortar and cob in the studied houses.
- Stone: since the region is mountainous, stone can be found plentifully. In these villages, stones were used in two forms: river stones and rubble stones. Of course, there were cases where Malone stone was used.
- Wood: having various gardens, wood could serve as a construction material for local people. Local trees such as *Juniperus excelsa*, *Prunus avium*, *Salix alba*, *Juglans*, *Carpinus betulus*, and other local plants such as *Astragalus* were seen to be used in the rural houses *Juniperus excelsa* was the main timber material in use. It is mostly found in mountainous forests of Kaleybar region and extensively available in the area, indicating its resistance against the regional ecological conditions and cold and dry weather.



Figure 4. Example of Wooden Roof.



Figure 5. Roof Hole.

5. DISCUSSION AND CONCLUSIONS

This paper was an attempts to reveal the secrets incorporated into a few of eco-efficient rural houses in Kaleybar area. The most important specifications of the rural house included; compatibility with regional texture, its formation based on land form, organization of different spaces considering the family lifestyle, climatic factors, and social and cultural conditions of the people. Rural houses in Kaleybar area demonstrated an economical use of local building materials and low-energy design principles by being climatically responsive. These design recommendations can be replicated not only to respect traditional values, but also to take advantage of its essential ecological and financial benefits as it has been accessed by local people through a prolonged trial-and-error process. These design recommendations can be utilized in today's architectural practice in the area. While sustainable architecture needs environment-friendly buildings, which do not harm the environment.

REFERENCES

- Akgün AA, Tüzün B, Peter N, 2015. Rethinking on sustainable rural development. *European Planning Studies* 23: 678-92.
- Anna-Maria V, 2009. Evaluation of a sustainable Greek vernacular settlement and its landscape: Architectural typology and building physics. *Building and Environment* 44: 1095-106.
- Antic M, Santic D, Kasanin-Grubin M, Malic A, 2017. Sustainable Rural Development in Serbia-Relationship between Population Dynamics and Environment. *Journal of*

- Environmental Protection and Ecology 18: 323-31.
- Danaci HM, Eser G. Ecotourism and Vernacular Architecture in Koprulu Canyon. *Zeitschrift für die Welt der Türken* 1: 41-46.
- Durak S, Erbil Y, Akıncıtürk N, 2011. Sustainability of an architectural heritage site in Turkey: fire risk assessment in Misi village. *International Journal of Architectural Heritage* 5: 334-48.
- Engin N, Vural N, Vural S, Sumerkan MR, 2007. Climatic effect in the formation of vernacular houses in the Eastern Black Sea region. *Building and Environment* 42: 960-69.
- Esin, T, Yüksek I, 2010. Ecological Analysis of Buildings Elements of Traditional Buildings in the Rural Area of Thrace Region (Turkey). *Journal of Environmental Protection and Ecology* 11: 471-84.
- Ferrari G, Vargas-Vargas M, 2010. Environmental sustainable management of small rural tourist enterprises. *International Journal of Environmental Research* 4: 407-14.
- Garcia E, Juan A, 2014. Revitalization of architectural and ethnological heritage: Recovery of vernacular building techniques in a 19th-century winery. *International Journal of Architectural Heritage* 8: 140-59.
- Ghaffarian Hoseini AH, Nur Dalilah D, 2012. The essence of Malay vernacular houses: towards understanding the socio-cultural and environmental values. *ISVS e-journal* 2: 53-73.
- Havaskary, M., P. Farshbaf, R. Kazemi, M. Satar and A. Rafeii (2012). "A contribution to the short horned grasshopper (Orthoptera, Acrididae) from Arasbaran and vicinity, NW Iran." *Munis Entomology and Zoology* 7: 970-977.
- Koster R, 2007. A regional approach to rural tourism development: towards a conceptual framework for communities in transition. *Loisir et Société/Society and Leisure* 30: 133-56.
- Lawrence RJ, 1983. The interpretation of vernacular architecture. *Vernacular Architecture* 14: 19-28.
- Leco F, Campón AM, 2012. Rural tourists and their attitudes and motivations towards the practice of environmental activities such as agrotourism. *International Journal of Environmental Research* 7: 255-64.
- Maudlin D, 2010. Crossing boundaries: Revisiting the thresholds of vernacular architecture. *Vernacular Architecture* 41: 10-14.
- Mehta H, 2010. *Authentic ecolodges* (Harper Collins).
- Miraftab F, 1999. Sustainability in environmental design: case studies from the vernacular tradition in Iran. *Australian Planner* 36: 210-15.
- Misra M, 2016. Laurie Baker's contribution to the continuation of vernacular architecture in India. *International Journal of Environmental Studies* 73: 631-50.
- Philokyrou M, Aimilios M, Eleni M, Andreas S, 2017. Environmentally responsive design in Eastern Mediterranean. The case of vernacular architecture in the coastal, lowland and mountainous regions of Cyprus. *Building and Environment* 111: 91-109.
- Rezaei, H., A. A. Jafarzadeh, A. Alijanpour, F. Shahbazi and K. V. Kamran (2015). "Effect of Slope Position on Soil Properties and Types Along an Elevation Gradient of Arasbaran Forest, Iran." *International Journal on Advanced Science, Engineering and Information Technology* 5(6): 449-456.
- Saarinen J, Monkoggi L, 2014. Integrating tourism to rural development and planning in the developing world. *Development Southern Africa* 31: 363-72.
- Sbarcea M, Tudor M, 2016. Tradition and modernity in Danube Delta architecture contemporary intervention towards sustainable settings. *Journal of Environmental Protection and Ecology* 17: 1194-202.

Tremblay P, 2006. Desert tourism scoping study (Desert Knowledge CRC).

Tunçoku, Sarp S, İnceköse Ü, Akış T, Yalçın ML, 2015. Assessment of construction techniques and material usage in Izmir rural houses. *International Journal of Architectural Heritage* 9: 1005-22.

Turnock D, 2002. Prospects for sustainable rural cultural tourism in Maramureş, Romania. *Tourism Geographies* 4: 62-94.

Zhai, Zhiqiang J, Jonathan MP, 2010. Ancient vernacular architecture: characteristics categorization and energy performance evaluation. *Energy and Buildings* 42: 357-65.